



Université
de Lille

Mémoire de recherche

Master mention Science Politique parcours Ingénierie de Projets en Politiques Urbaines

Faculté des Sciences Juridiques, Politiques et Sociales | Université de Lille

Année universitaire 2023-2024

La politique de gratuité des transports à Dunkerque :

Étude de la réception marginale d'une politique
publique par les catégories populaires de Dunkerque.

Auteur : MANDALLAZ Killian

Directrice de mémoire :

DOUILLET Anne-Cécile, professeure des universités en science politique.

Membres du jury de soutenance :

BUU-SAO Doris, maîtresse de conférences en science politique.

DOUILLET Anne-Cécile, professeure des universités en science politique.

Remerciements

Ce mémoire n'aurait jamais pu voir le jour sans l'aide, directe ou indirecte, de plusieurs personnes qu'il m'apparaissait important de remercier ici.

Pour commencer, Mme. Douillet. Je vous suis très reconnaissant de m'avoir accompagnée tout au long de cette année dans la direction de ce mémoire. Votre bienveillance et votre sagesse m'ont beaucoup apporté, merci pour tout cela. J'espère que ce mémoire sera à la hauteur de ce que vous avez pu m'apporter.

Maman, Papa. Vous ne comprendrez probablement pas un traitre mot de ce que j'ai écrit dans ce mémoire et pourtant, je ne l'aurais sûrement jamais écrit sans vous. Je suis très fier de pouvoir vous présenter ce mémoire qui me tient tant à cœur et qui, je l'espère vous rendra fiers.

Loulou. Les semaines précédant le rendu de ce mémoire n'ont pas été simples, je sais à quel point j'ai pu être difficile à vivre. Merci d'être mon soutien moral de tous les jours, de me supporter même quand je ne suis plus supportable et de toujours être là quoi qu'il arrive. Même si je ne te le dis pas assez, ton soutien est primordial pour moi et je ne t'en serai jamais assez reconnaissant. C'est pourquoi ce mémoire, c'est un peu aussi à toi que je le dois. Merci Loulou, je t'aime.

Capucine. Dans cette année difficile et très éprouvante tu es restée une alliée de choix. Ce mémoire il n'aurait jamais été le même si je n'avais pas pu compter sur tes encouragements toujours bienveillants. Alors pour tout cela et bien d'autres choses, merci beaucoup.

Enfin, je voulais remercier la direction de la maison de quartier qui m'a accueilli à bras ouverts ainsi que ses habitants, mes enquêtés, qui se sont prêtés au jeu de l'entretien et qui ont accepté de se livrer à quelqu'un qu'ils ne connaissaient guère dans une spontanéité et une gentillesse très touchante, merci à vous.

J'ai bien pris connaissance des dispositions concernant le plagiat et je m'engage à ce que mon travail de mémoire en soit exempt.

Table des matières

REMERCIEMENTS.....	3
TABLE DES MATIERES	4
INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE 1 : L'APPROPRIATION MESUREE DE LA POLITIQUE DE GRATUITE DES TRANSPORTS PAR LES CATEGORIES POPULAIRES DE DUNKERQUE.....	15
I. LES EFFETS DE LA SEGREGATION SOCIO-SPATIALE SUR LES HABITUDES DE MOBILITE.....	15
1) <i>Une ségrégation socio-spatiale conditionnant les habitudes de mobilité.</i>	16
2) <i>Une offre de transports inégalement répartie.</i>	19
Une ségrégation favorable aux quartiers riches... ..	19
...Qui n'incite pas les catégories populaires à prendre les transports en commun.	23
3) <i>Le centre-ville de Dunkerque revitalisé par la gratuité des transports ?</i>	26
Une volonté affichée par les pouvoirs publics de redynamiser la ville.	26
Une politique très mal investie par les catégories populaires.....	28
II. UNE RELATION DISTANTE AUX TRANSPORTS EN COMMUN.	30
1) <i>Le difficile accès aux aides sociales comme frein à l'utilisation des transports en commun.</i>	30
Un non-recours aux aides sociales déjà significatif avant la politique de gratuité.	31
Le non-recours à la tarification solidaire des transports, conséquence des difficultés à faire valoir ses droits ?.....	34
2) <i>La dépendance à la voiture, habitude intériorisée et genrée.</i>	37
La dépendance à l'automobile, symptôme du « tout-voiture » à Dunkerque.....	37
La division genrée de l'usage de la voiture.....	40
3) <i>L'effet limité de la gratuité sur les comportements des catégories populaires en termes de mobilité.</i>	44
L'émergence d'un désir de liberté, cause primaire de la recherche de mobilité des catégories populaires.	44
La complémentarité des modes de transport comme report modal des catégories populaires.	47
CHAPITRE 2 : LES EFFETS DE LA GRATUITE DES TRANSPORTS SUR LA PERCEPTION DES NORMES ENVIRONNEMENTALES.....	51
I. LES CONFLICTUALITES RELATIVES A LA PRATIQUE D'UNE ECOLOGIE ETATIQUE.	51
1) <i>Une politique de gratuité des transports d'abord pratiquée par les enfants des membres des catégories populaires.</i>	52
L'école, appareil idéologique d'État destiné à enseigner les bonnes pratiques de l'écologie bourgeoise en matière de mobilité.	52
La construction d'un rapport de force sur les sujets écologiques au sein du foyer.	54
2) <i>La pression de la pratique de la gratuité des transports confrontée à l'écologie des catégories populaires.</i>	56
II. LES EFFETS LIMITES DE LA GRATUITE DES TRANSPORTS SUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE CONSCIENCE ECOLOGIQUE AU SEIN DES CATEGORIES POPULAIRES.	60
1) <i>Le développement d'une action écologique parallèle dans les quartiers populaires.</i>	60
L'application de l'écologie bourgeoise, un premier pas vers une conscience écologique populaire ?.....	61
Le développement de projets marginaux à l'initiative des membres des catégories populaires.	63
2) <i>Une conscience écologique du quotidien qui associe peu écologie et transports en commun.</i>	

Une conscience écologique limitée aux problématiques du quartier.	65
Les limites de la capacité à théoriser la question écologique.	68
3) <i>Corréler la position de classe avec la conscience de l'intérêt écologique de la politique de gratuité.</i>	70
La fragmentation des catégories populaires contemporaines.	70
Les différentes catégories populaires dans le traitement de la question écologique de la gratuité des transports.	72
CHAPITRE 3 : UNE POLITIQUE DE GRATUITE QUI NE MODIFIE QUE MARGINALEMENT LE RAPPORT AUX INSTITUTIONS ET A LA POLITIQUE DES CATEGORIES POPULAIRES.	77
I. UN RAPPORT CONFLICTUEL BIEN QUE NECESSAIRE A L'ÉTAT ET AUX INSTITUTIONS.	77
1) <i>Un rapport aux institutions source de conflictualité et de domination symbolique.</i>	78
2) <i>Le rapport au sein des institutions, un nécessaire lien divisant les catégories populaires entre-elles.</i>	82
Des interactions inégales entre populations précaires et services publics.	83
La gratuité des transports, facteur de division sociale interne aux catégories populaires.	85
II. L'AMBIVALENCE D'UNE POLITIQUE DE GRATUITE FAÇONNANT UN LEADERSHIP TERRITORIAL QUI NE REMOBILISE PAS LES CATEGORIES POPULAIRES DE DUNKERQUE.	90
1) <i>La politique de gratuité comme recherche de leadership territorial sans répercussion sur la participation politique des catégories populaires.</i>	91
La mise en avant du personnage du maire à travers la politique de gratuité des transports.	91
Des répercussions limitées sur la participation et le rapport des habitants au pouvoir municipal.	94
2) <i>L'échec de la gratuité des transports à rapprocher les catégories populaires de la politique.</i> 96	
La méconnaissance d'un schéma politico-institutionnel que la politique de gratuité n'a pas contribué à améliorer.	97
Une politique de gratuité des transports qui passe sous les radars de l'imputabilité.	99
3) <i>Une mise à distance de la politique qui n'implique pas pour autant dépolitisation.</i>	101
CONCLUSION	105
ANNEXES	107
BIBLIOGRAPHIE	120

Introduction

« C'est avant tout une mesure sociale. ». Voilà comment Patrice Vergriete, président de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), présentait sa politique de gratuité des transports au journal *Aujourd'hui en France*, le jour de son inauguration, le 1^{er} septembre 2018¹. Adopter « une mesure sociale » et « une mesure environnementale »², ce sont les deux motivations principalement évoquées par les entrepreneurs des politiques de gratuité des transports³.

En France, depuis 2018, Dunkerque fait figure de vitrine de la politique de gratuité des transports en tant que plus grand EPCI (197 000 habitants) à mettre en place un réseau de transports gratuits. Ce réseau est aussi complètement repensé à cette occasion pour « lutter contre l'exclusion » et permettre aux habitants d'« avoir un accès gratuit et facile aux bassins d'emplois, aux équipements sportifs ou culturels... »⁴, *via* notamment la mise en place de Bus à haut niveau de service (BHNS)⁵ permettant une fréquence et une attractivité de service très importante. Cependant, à rebours de l'idée selon laquelle la gratuité des transports permettrait de « casser la logique du tout-voiture »⁶ comme l'ambitionne Patrice Vergriete, les travaux menés notamment par Frédéric Héran démontrent que les transports gratuits ne permettent pas un report modal suffisamment convaincant de l'automobile vers le bus (environ 3% selon lui, dans le cas de Dunkerque), ce qui ne permettrait pas de qualifier la politique de gratuité des transports de la CUD de suffisamment efficace (Héran, 2020). Il convient, malgré tout, de nuancer ces conclusions en prenant en compte le fait que les études des reports modaux apparaissent complexes et les effets difficiles à objectiver, d'autant plus dans un contexte dunkerquois de restructuration, en parallèle, du réseau de bus. Ainsi, des chercheuses comme Sophie Hasiak se montrent plutôt sceptiques sur les études des reports modaux, expliquant qu'il est assez difficile d'obtenir des données fiables pour un EPCI comme Dunkerque (Hasiak, 2022). Par ailleurs, Hasiak explique que comparer les taux de reports modaux entre différents

¹ VERGRIETE Patrice, « C'est avant tout une mesure sociale », *Aujourd'hui en France*, 1^{er} septembre 2018.

² *ibidem*, *Aujourd'hui En France*, 2018.

³ A Dunkerque comme à Montpellier ou à Aubagne, la gratuité est étendue comme une mesure sociale et écologique dans les propos des responsables politiques. Pour Montpellier : CHAIGNEAU Cécile, « Transports : « La gratuité relève de l'universalité, c'est le retour au consentement à l'impôt » (Michaël Delafosse, Métropole de Montpellier) », *La Tribune*, 2023, p. 66. Pour Aubagne : LERAS Marc, « Aubagne ose le transport gratuit », *Aujourd'hui en France*, 2009.

⁴ *ibidem*, *Aujourd'hui En France*, 2018.

⁵ Les BHNS sont des lignes de bus spéciales, dont le rendement est similaire à celui d'un tramway, caractérisées par trois éléments principaux : un parcours composé de voies réservées et de règles de priorités sur les autres usagers de la route dans les intersections ; une fréquence élevée, portée au maximum d'un bus toutes les 10 minutes ; une amplitude horaire plus large, de tôt le matin à tard le soir.

⁶ *ibidem*, *Aujourd'hui En France*, 2018.

territoires pratiquant la gratuité et s'attendre à retrouver ces mêmes chiffres dans d'autres territoires, comme le suggère Héran, « n'a pas de valeur scientifique puisque les effets mesurés d'une politique ou d'une mesure sont directement liés aux spécificités du territoire. » (Hasiak, 2022).

Si les différents territoires demeurent difficilement comparables c'est du fait de la disparité démographique des territoires. Si l'on en croit le site internet de l'Observatoire des Villes du Transport Gratuit (OVTG)⁷, de nombreuses petites intercommunalités ou communes, comme Senlis (14 590 habitants) ou Chantilly (10 789 habitants), pratiquent la gratuité notamment dans le Nord de la France. Une des critiques souvent faite à la gratuité des transports repose aussi sur l'idée qu'elle n'est réalisable que dans les « petites villes ». C'est ainsi que Sonia Guelton et Philippe Poinot s'interrogent dans la conclusion de leur article en rappelant le fait que « pour les grandes villes, les masses budgétaires en jeu sont de bien plus grande ampleur que sur des réseaux de faible taille. » (Guelton, Poinot, 2020). Ils expliquent qu'à grande échelle, dans les grandes intercommunalités, la perte de revenus liée à la billettique, qui représenterait un pourcentage significatif, serait trop lourde pour la société organisatrice des transports et ne serait donc pas viable à long terme. C'est pour cela que la conduite de la politique de gratuité des transports dans une intercommunalité d'envergure comme la CUD a relancé un débat ancien. Existant depuis la mise en place de la première politique de gratuité des transports, à Compiègne, en 1976 (Passalacqua, 2020), ce débat repose sur une opposition entre des économistes, comme Héran ou Guelton, qui soulignent plutôt l'aspect couteux, à long terme, d'une telle politique et les politistes, comme Maxime Huré, qui reconnaissent que des dispositifs fonctionnent dans des intercommunalités très différentes. Maxime Huré donne une lecture très critique de l'opposition entre petites villes capables d'instaurer la gratuité et grandes villes contraintes par les coûts financiers trop importants. Il rappelle que plusieurs « grandes » villes, au sens de l'Association des Maires des Villes Petites et Moyennes de France, pratiquent la gratuité, comme Calais (112 000 habitants) ou Aubagne (104 073 habitants) et désormais de Dunkerque (197000 habitants). Il ajoute qu'en Europe, des villes avec des transports plus lourds en termes de logistique (métro ou tramway) pratiquent également la gratuité (Huré, 2022a). C'est le cas de la Métropole Montpellier Méditerranée, qui est devenue le plus grand EPCI, en 2023, à pratiquer la gratuité des transports, limitée, cependant, aux habitants de la métropole, à l'inverse de Dunkerque qui pratique une gratuité universelle. C'est le cas, plus récemment

⁷ Site internet de l'OVTG : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/les-villes-du-transport-gratuit-163/gratuite-totale-184/>.

encore, de la Métropole Grand Lyon qui a mis en place un dispositif temporaire et encore très conditionné de gratuité des Transports en Commun Lyonnais (TCL), permettant aux personnes n'ayant jamais souscrit à un abonnement de pouvoir le faire gratuitement pour une durée de 3 mois. L'objectif poursuivi est d'inciter les habitants de la périphérie lyonnaise à laisser leur voiture au garage pour préférer les transports en commun dans leurs trajets du quotidien. Le même type de dispositif est appliqué, depuis avril 2024, concernant les abonnements au service de vélos en libre-service ou pour tous les usagers des TCL de moins de 18 ans⁸. D'autres grandes intercommunalités pratiquent déjà des mesures de gratuité partielles, en opposition totale avec les principales critiques des politiques de gratuité des transports. C'est le cas à Nantes, où les transports sont gratuits le weekend pour tous les usagers ou à Lille où ils sont gratuits tous les jours pour les moins de 18 ans.

Aujourd'hui, l'expérience dunkerquoise semble marquer un tournant dans l'étude des politiques de gratuité des transports tant elle semble être une réussite inspirante pour nombre de collectivités plus grandes⁹ et plus dotées en matière de transports, et ce bien au-delà du simple report modal, puisque d'autres critères d'évaluation sont à prendre en compte pour apprécier l'efficacité de cette politique publique. En effet, comme le précisait le président Vergriete, c'est avant tout une mesure sociale et une mesure environnementale¹⁰. De ce point de vue cependant, si les études sur les effets de cette politique locale sont nombreuses, celles qui analysent la manière dont les usagers se sont approprié cette politique font défaut. A en croire les différentes campagnes de communication effectuées par Dk'Bus¹¹ cette année, une nette augmentation de la fréquentation a été observée : « 5 ans de gratuité, fréquentation plus que doublée ». Plusieurs travaux viennent conforter cette analyse. Parmi elles, l'étude menée par l'OVTG en 2019, constatait, un an après le début de la gratuité que, « la hausse de fréquentation [fut] rapide et continue, avec +65% de fréquentation la semaine et +125% le week-end » (HURÉ, JAVARY, VINCENT, 2019). Cette monographie sur la politique de gratuité des transports à Dunkerque permet de tirer des enseignements très intéressants sur les effets de la politique de gratuité, sans toutefois apporter beaucoup d'éléments sur les populations concernées par cette hausse de la fréquentation. L'étude ne nous renseigne ainsi que très peu sur la façon dont les catégories les plus précaires « profitent » ou non de cette politique de gratuité. En effet, exceptés quelques extraits d'entretiens menés avec des travailleurs sociaux, les pratiques des catégories populaires

⁸ ZUILI Théo, « Lyon. Les TCL gratuits pendant trois mois avec cette astuce : comment en profiter », *Actu Lyon*, 2024.

⁹ CHOCHOIS Eugénie, « Le maire de Montpellier visite la ville du bus gratuit », *La Voix du Nord*, 2023.

¹⁰ Art.-cit, *Aujourd'hui en France*, 2018

¹¹ Dk'Bus est la société organisatrice des transports dans la CUD.

demeurent peu documentées. Pourtant, pour comprendre les effets de la mise en œuvre de la gratuité des transports, il paraît important de prendre en compte sa réception par les catégories populaires qui constituent le public ciblé par cette politique publique.

Cette étude de la réception s'inscrit dans l'idée de « rendre compte de l'action publique en se plaçant du point de vue des individus ordinaires qui en forment le public cible [...] en prenant en considération les rapports sociaux dans lesquels [le point de vue] s'inscrit et qui contribuent à le façonner. » (Revillard, 2018). Les travaux empiriques d'Anne Revillard cherchent ainsi à combler l'angle-mort que représente l'évaluation des *outcomes* (Revillard, 2018). En effet, l'évaluation des politiques publiques porte principalement sur l'efficacité (*outputs*), s'intéressant aux acteurs institutionnels et politiques, plus que sur la réception (*outcomes*) par les différentes franges de la société. Dans notre cas, les catégories populaires représentent un public ciblé par l'ambition sociale de la politique de gratuité et leur réception de la politique mérite à ce titre d'être étudiée, pour saisir les effets sur les pratiques mais aussi les ressorts qui conduisent à la transformation, ou non, de ces pratiques. Les termes employés (« cohérentes » ; « convaincantes ») dans les travaux sur la politique de gratuité cités précédemment renvoient précisément à cette idée d'efficacité des politiques publiques, sur les questions de financement, de fréquentation, de report modal, etc. Il est, en revanche, assez peu question de la perception qu'en ont les usagers, ni de leur rapport à cette politique. Qu'en est-il de l'accessibilité du centre-ville de Dunkerque, un des objectifs principaux de cette politique (Huré, 2022b), pour les catégories populaires, ou même de l'inclusion des quartiers populaire à la vie urbaine, plus généralement ? Comment les catégories populaires ont reçu cet objectif de redynamisation accolé à la politique de gratuité ? A travers la notion de rapport ordinaire à l'État, Alexis Spire s'interroge sur les conséquences qu'ont les politiques publiques sur les perceptions des usagers et la façon dont elles modifient ou créent ou des comportements. Dans son article, il évoque les rapports des groupes sociaux avec des « institutions [...] [qui] fournissent également des symboles, des schémas cognitifs et des modèles moraux qui sont autant de cadres orientant le comportement des acteurs qui les fréquentent. » (Spire, 2016). Ainsi, on peut se demander comment la mise en place d'une nouvelle politique change la perception qu'ont les habitants de la politique municipale ou de la politique plus généralement ? Comment la politique de gratuité modifie-t-elle les comportements de mobilité des citoyens ? Ce sont ces questions que négligent les travaux relevant de l'évaluation des politiques publiques.

Le double caractère social et environnemental de la politique de gratuité apparaît viser un objectif croisé qu'Éloi Laurent définit comme celui « de la défense de la solidarité

environnementale globale et celle de la lutte contre les inégalités environnementales » (Laurent, 2011). Dans son ouvrage *Social-Écologie* paru en 2011, il explique que les inégalités sociales sont prépondérantes dans les crises écologiques et qu'on ne peut donc penser politique environnementale sans penser politique sociale. Ainsi, si la politique de gratuité des transports laisse transparaître un objectif écologique souvent mis en avant, elle doit s'accompagner de mesures sociales capables de permettre l'enclenchement d'un cercle vertueux de changements des comportements des principaux impactés par les crises écologiques que sont les catégories populaires (Laurent, 2011). Interroger les impacts écologiques de la politique de gratuité des transports sur les catégories populaires, c'est aussi questionner les pratiques des catégories populaires, leurs habitudes et comportements. Certains auteurs, comme Jean-Baptiste Comby, avancent le concept d'« écologie populaire » en opposition à une certaine « écologie bourgeoise », renvoyant à l'idée que la vision de la bonne écologie poursuit avant tout l'objectif de servir les intérêts classes dominantes contre ceux des classes populaires. Il explique que les catégories populaires se soucient des problématiques environnementales mais peuvent se trouver, socialement, culturellement et économiquement, trop contraintes pour intérioriser les schèmes de penser de l'« écologie bourgeoise » desquels ils se sentent très éloignés, préférant d'autres modèles plus communautaires et adaptés à leurs problématiques quotidiennes. Comment se manifeste ce rejet de l'« écologie bourgeoise » et des discours dominants par les catégories populaires ? Comment les catégories populaires développent-elles une « écologie populaire » et par là même une certaine conscience écologique dans un contexte de précarité culturelle et/ou économique ?

C'est donc à l'étude des *outcomes*, de la réception de la politique de transports, que s'attache ce mémoire. Il s'agit de rendre compte de la réception de la gratuité des transports publics dans la CUD en se plaçant du point de vue des catégories populaires en se demandant comment la politique de gratuité des transports modifie les comportements de mobilité des catégories populaires, mais aussi leurs rapports aux institutions politiques, à l'écologie ou à leur condition sociale.

Afin de répondre à ces questions, ce travail repose sur la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès d'habitants fréquentant une maison de quartier d'un quartier politique de la ville (QPV) de Dunkerque. L'entrée par les maisons de quartier pour accéder aux catégories populaires répond à plusieurs difficultés rencontrées tout au long de cette recherche. Le terme « maison de quartier » apparaît en 2016 à Dunkerque pour désigner ce qui est plus communément appelé

« centres sociaux ». Ces lieux représentent des espaces de vie accessibles à tous et proposant diverses animations et ateliers tout au long de l'année sur des thématiques multiples. Elles sont souvent implantées au cœur des quartiers populaires et leur statut juridique est celui d'associations de loi 1901, subventionnées en grande partie par les collectivités territoriales et fédérées au niveau municipal. A Dunkerque, deux structures fédèrent les principales maisons de quartiers les plus actives : les associations « Villenvie » et « A tes côtés », comptant respectivement 3 et 10 maisons de quartier. Chaque maison de quartier compte par ailleurs une présidence élue parmi et par les adhérents et notamment un poste de direction (salarié par l'association).

D'un point de vue méthodologique, le choix de se concentrer sur la structure de la maison de quartier pour interroger des membres des catégories populaires répond à plusieurs contraintes. Tout d'abord, l'éloignement géographique que je peux connaître avec Dunkerque a motivé le choix de se rapprocher de structures implantées en milieu populaire et en contact direct avec des habitants potentiellement accessibles. De ce fait, ces maisons de quartier apparaissaient être un premier lien de confiance avec les enquêtés pour faciliter la réalisation d'entretiens individuels qui peuvent désintéresser les membres des catégories populaires à première vue. Ensuite, le temps et les moyens disponibles pour l'enquête de terrain dans la temporalité de ce mémoire de recherche ont conduit à préférer la réalisation d'une enquête qualitative, plus adaptée à une étude orientée sur la réception. Cette méthode d'enquête permet d'obtenir des résultats plus approfondis sous cet angle au regard du rapport à la politique de gratuité pour en analyser plus exhaustivement les ressorts. Les 7 entretiens semi-directifs, principal matériau de cette recherche, ont été menés avec des adultes de 26 à 75 ans au sein d'une même maison de quartier. Il s'agit de 5 femmes et 2 hommes, certains n'habitant plus dans le quartier mais continuant de fréquenter cette maison de quartier. Plusieurs des habitants interrogés représentent le « noyau dur » des personnes fréquentant la maison de quartier selon sa directrice. De surcroît, ils ont tous au moins un enfant et 4 d'entre eux sont mariés ou en union libre. A ces entretiens s'ajoutent deux observations au sein de la maison de quartier, plus précisément dans l'atrium, l'entrée où se concentrent les principales interactions sociales de la maison de quartier. Il s'agit de l'observation d'interactions entre différents membres de la maison de quartier, personnels comme usagers, durant toute un après-midi, durant lequel plusieurs personnes étaient présentes pour échanger de manière informelle, loin de toute activité programmée.

En ce qui concerne le choix de cette maison de quartier comme terrain d'enquête, il est d'abord lié à sa situation géographique car elle est située dans le centre de la ville de Dunkerque et proche du réseau de bus. Cette localisation urbaine permet de s'interroger concrètement sur la réception d'une telle politique de gratuité qui se trouve géographiquement proche. Ce choix est aussi lié au fait que la maison de quartier est située en plein cœur d'un QPV comme mentionné plus haut et particulièrement marqué par la pauvreté de ses habitants, ce qui accroît la possibilité d'y rencontrer des membres des quartiers populaires. Le choix est, également lié à une question pratique. Le contact a été très bon avec la direction et les habitants fréquentant la maison de quartier, ce qui a ouvert de nombreuses possibilités d'entretiens et d'immersions au sein du lieu de vie. Enfin, un certain nombre de documents, collectés en amont de l'enquête de terrain, viennent compléter cette enquête comme des documents iconographiques, cartographiques et statistiques.

Le constat établi plus tôt du manque de travaux de recherche en matière de réception des politiques de gratuité des transports et particulièrement de leur réception par les catégories populaires, principales concernées, a largement motivé la rédaction de ce mémoire. Cependant, l'éloignement géographique avec la Communauté Urbaine de Dunkerque a constitué un véritable défi. Par ailleurs, interroger des habitants qui n'ont pas l'habitude d'être interrogés par des chercheurs a été un exercice difficile. L'accès au terrain a aussi été très laborieux, du fait de la prise de contact à distance pour accéder aux maisons de quartier. Ceci étant, cet éloignement géographique a pu faciliter le travail de réflexivité car, sans connaissance préalable du territoire et de ses réalités sociales, un certain nombre de questionnements liés à la découverte complète du terrain ont ainsi pu émerger et rajouter de la profondeur au travail de recherche.

Pour comprendre, au concret, la réception de la politique de gratuité des transports par les catégories populaires de Dunkerque, nous nous questionnerons, d'abord, sur l'absence de changement notable des comportements de mobilité qu'entraîne la politique de gratuité des transports, liée à la dépendance des catégories populaires à des modes de transport assez éloignés des transports en commun et à la ségrégation socio-spatiale qui freine cette mobilité. Dans une autre partie, nous verrons que la conscience écologique des catégories populaires s'inscrit en dehors d'une politique de gratuité qui s'apparente à un produit de l'« écologie bourgeoise », pour favoriser une écologie plus populaire au sein du quartier. Enfin, nous allons nous intéresser aux modifications du rapport à l'État lié à la mise en place de cette politique de gratuité. Nous allons voir que la politique de gratuité des transports apparaît comme une

nouvelle manière d'appréhender un rapport à l'État conflictuel et distant. Il en va de même dans le lien avec la politique partisane qui apparaît, à l'image du rapport à l'écologie, très distant et surtout concentré sur une politisation très localisée, à l'échelle du quartier.

Chapitre 1 :

L'appropriation mesurée de la politique de gratuité des transports par les catégories populaires de Dunkerque.

Au commencement de ce mémoire, l'idée d'aller enquêter auprès des catégories populaires poursuivait l'objectif de rendre compte concrètement de la façon dont ses membres s'appropriaient la politique de gratuité des transports. Ayant grandi dans un milieu de classe moyenne relativement rural et ayant découvert les transports en commun urbains lors de l'entame de mes études supérieures, à Lille, ma position sociale m'a conduit à voir dans la gratuité des transports une véritable révolution à Dunkerque. Aussi, le sentiment de liberté et de soulagement que cette politique pouvait apporter me paraissait universel. En arrivant à Dunkerque, j'ai pu m'apercevoir que le lien des catégories populaires avec la politique de gratuité était très différent. Prendre le temps de revenir sur ce positionnement social source de prénotions est aussi un moyen d'apprécier la façon dont l'angle de recherche s'est précisé. Le contraste entre le préjugé lié à l'appropriation universelle de la gratuité des transports et la réalité des habitudes de vie et de mobilité des catégories populaires ont radicalement modifié l'approche de ce mémoire. C'est parce que cette appropriation semble très marginale qu'il paraît beaucoup plus pertinent de tendre vers le questionnement de facteurs explicatifs du non-recours à la gratuité des transports par les catégories populaires que de simplement faire un état des lieux brute de la situation. Ainsi, dans ce premier chapitre plus précisément, il va être question de se demander pourquoi l'appropriation limitée de la politique de gratuité des transports a si peu transformé les habitudes de mobilités et le rapport aux transports en commun des habitants des quartiers populaires de la Communauté Urbaine de Dunkerque ?

I. Les effets de la ségrégation socio-spatiale sur les habitudes de mobilité.

La ségrégation socio-spatiale, en tant que phénomène social, participe d'un certain emprisonnement des catégories populaires au sein de l'espace vécu qu'est le quartier. Ce conditionnement, s'il semble répondre d'un certain fait social, il est surtout un frein important à la mobilité puisqu'il n'incite pas les catégories populaires à se déplacer loin, et donc à quitter

leur quartier. De ce fait, cette partie va chercher à aborder les contours de cette ségrégation pour rendre compte des différentes dynamiques qu'elle recoupe. Alors, nous allons voir que cette ségrégation se décompose du conditionnement social interne aux catégories populaires dans l'espace quotidien, connu et vécu qu'est le quartier mais aussi de l'orientation des politiques publiques locales qui impactent également cette ségrégation. Il va être question de comprendre comment la vie de quartier favorise cette ségrégation et de quelle manière la politique de gratuité des transports peut s'inscrire dans ce même processus de ségrégation socio-spatiale.

1) Une ségrégation socio-spatiale conditionnant les habitudes de mobilité.

L'utilisation, ou non, des transports en commun dépend d'un certain nombre d'éléments propres à chaque individu. De la même manière que la fréquentation de certains lieux est socialement déterminée, la fréquentation des transports en commun et plus généralement les habitudes de mobilité correspondent à « un comportement complexe articulant des connaissances cognitives et psychomotrices, psychiques et interactionnées dans un cadre de socialisation. » pour reprendre les propos d'Éric Le Breton, issus d'un ouvrage paru en 2005. Aussi, ce constat renvoie à l'idée que la mobilité dépendrait des représentations de l'espace que possède chaque individu. Un individu amené à vivre dans un espace élargi lié à son travail, ses loisirs ou son mode de vie dispose d'une spatialité différente d'un individu évoluant dans l'espace cloisonné du quartier, comme ce peut être le cas des catégories populaires. Il va donc être question, ici, de comprendre quels sont les mécanismes à l'œuvre pour déterminer ce qui conditionne la mobilité des habitants des quartiers populaires et pourquoi ces derniers tendent à limiter leur usage des transports en commun, alors même que le facteur économique, qui semblait à première vue décisif, s'avère insuffisant pour l'expliquer.

Si l'analyse réalisée par l'Observatoire des villes du transport gratuit peut sembler partielle pour comprendre le rapport aux transports en commun des catégories populaires, celles sur les jeunes et la pluralité des conditions sociales de la jeunesse tend à s'inscrire dans une réalité sociologique. Par ailleurs, ce constat semble se confirmer dans la matérialité des modes de vie des catégories populaires de Dunkerque et peut constituer une première approche de la ségrégation socio-spatiale en milieu populaire. L'isolement des jeunes au sein du quartier retourne d'une dynamique très courante que l'on retrouve dans les catégories populaires de Dunkerque, puisqu'à en croire Éric Le Breton : « Des jeunes de Dunkerque ne sont jamais allé

à Lille » (Le Breton, 2005). Les jeunes des quartiers précaires apparaissent ainsi confinés à un petit périmètre autour d'eux, sans attraction extérieure leur permettant de s'y échapper : l'essentiel de cet espace de vie est situé dans un rayon de quelques kilomètres, parfois quelques mètres autour d'eux (Le Breton, 2005). Or, une personne qui n'a pas besoin de sortir de son quartier est une personne qui n'a pas besoin d'utiliser le bus et donc, c'est une personne qui ne se sent pas concerné par une politique de gratuité qui ne la touche pas particulièrement relativement à son mode de vie.

De surcroît, l'étude menée par Clara Deville sur l'accès aux droits, en l'occurrence le RSA, par deux jeunes dans la ruralité bordelaise nous permet de distinguer deux types de situations qui, bien qu'appliquées dans ce cas, à un contexte rural, apparaissent tout à fait mobilisables pour analyser une situation, cette fois-ci, plus urbaine. Dans son ethnographie, il est question de deux profils de jeunes âgés de 26 ans. Une jeune femme, immigrée portugaise, ne parlant pas français, sans véhicule et sans diplôme ni expérience professionnelle, ayant une perception de l'espace limitée à son seul village et un jeune homme français, né dans la région bordelaise, possédant un diplôme et plusieurs expériences professionnelles saisonnières. Il est véhiculé grâce à un van, poursuivant une vie que l'on pourrait qualifier de nomade (Deville, 2018). Le constat que l'autrice effectue à l'aune de ces deux cas repose sur l'idée que la ségrégation spatiale passe aussi par l'absence de ressources culturelles et sociales, entraînant les habitants les moins dotés à se confiner au sein d'un espace très restreint, puisque la jeune femme évolue dans un espace bien plus resserré que le jeune homme qui, lui, voyage beaucoup dans l'ensemble du département de la Gironde. Ainsi, sa perception du territoire associe la ville de Bordeaux, une des plus grandes de France, comme beaucoup plus familière que peut l'être, en comparaison la plus petite ville de Libourne pour la jeune femme. Cette idée-là n'est pas étrangère à notre cas puisque parmi nos enquêtés, Michelle, étudiante étrangère de 26 ans et déjà diplômée d'une licence, a tendance à beaucoup voyager et à partager un avis positif sur la politique de gratuité, comparant ses expériences à Paris, à Lille et à Dunkerque où elle vit actuellement. L'accumulation du capital culturel détenu par Michelle s'explique ici comme un moyen de lutter contre la ségrégation socio-spatiale, contrairement à d'autres enquêtés, qui, moins dotés en capital culturel, développent une spatialité bien inférieure, même en milieu urbain.

En effet, pour certains enquêtés, le travail exercé et la socialisation qui en découle, demeurent confinés à l'intérieur du quartier, ce qui entretient cette ségrégation et n'entraîne pas une utilisation plus massive du bus que la gratuité des transports peut favoriser. L'exemple de la situation sociale de deux de nos enquêtées que sont Virginie et Bernadette apparaît, pour cela

très éloquent. Virginie est une femme de ménage de 36 ans, travaillant à quelques centaines de mètres seulement de son lieu d'habitation. Elle n'est pas propriétaire de son logement et ne possède pas de moyen de locomotion. Non diplômée, elle déclare se déplacer assez peu, principalement lors de trajets avec ses enfants, à proximité de son lieu d'habitation. De la même manière, Bernadette est une retraitée de 67 ans qui a passé un CAP qu'elle n'a pas obtenu. Elle est locataire de son appartement et comme Virginie, elle n'est pas véhiculée. Les trajectoires sociales de ces deux femmes, en matière de capital culturel, semblent assez proches et expliquent assez justement l'idée de ségrégation spatiale. Si Bernadette a aujourd'hui développé une certaine mobilité qui fera l'objet d'un développement ultérieur, les habitudes de mobilité de Virginie, à l'inverse de celles de Michelle, évoquées plus haut, n'ont pas été bouleversées par la mise en place de la politique de gratuité. Bien au contraire, elle reconnaît ne prendre que très rarement les transports en commun et déclare que la gratuité n'a pas modifié ses habitudes de mobilité.

Cette ségrégation socio-spatiale traduit également les effets de la structuration de l'urbanisme regroupant les catégories populaires au sein de quartiers bien délimités. Les Quartiers prioritaires Politique de la Ville (QPV), par exemple, reposent notamment sur le regroupement d'habitants en situation de précarité au sein de quartiers disposant d'une urbanisation spécifique. En regroupant, de cette manière, les personnes les plus pauvres économiquement au sein des mêmes espaces, fréquentant les mêmes écoles et ayant un cercle de socialisation très réduit à l'espace du quartier, la politique de QPV participe à une « valorisation de l'entre-soi et de l'ancrage local », pour reprendre les mots de Yasmine Siblot qui observe que les catégories populaires ont une mobilité géographique bien inférieure aux autres catégories de population. Aussi, la prédominance des catégories socio-professionnelles d'ouvriers et de salariés subalternes au sein des QPV accentue cette idée de ségrégation sociale au sein de ces espaces réduits (Siblot, 2015). Cette nouvelle forme d'enfermement des membres des catégories populaires au sein des QPV, présents au nombre de 3 dans la ville de Dunkerque¹², participe, enfin, au manque de socialisation extérieure, au sens d'Éric Le Breton, impliquant la non-utilisation des transports en commun, et ce, malgré la mise en place de la gratuité. Ceci-étant, la question de la ségrégation socio-spatiale demeure le fruit de la superposition de nombreuses politiques publiques et d'une certaine construction sociale du problème de la pauvreté. De ce

¹² Source : Système d'Information Géographique de la politique de la ville (SIG), 2024.

fait, à l'image de la question des QPV, la formation de l'offre de transport et son inégale répartition participent de l'entretien de cette ségrégation sociale par les pouvoirs publics.

2) Une offre de transports inégalement répartie.

Il existe quelques études sur la répartition de l'offre de transports des réseaux de transports en commun. Parmi celles-ci, on retrouve l'étude menée par Cyprien Richer et Patrick Palmier sur le réseau de transports lillois, réalisée pour le ministère de l'Environnement. C'est un travail intéressant car il cherche à démontrer, par l'étude du réseau de transport, la persistance d'inégalités territoriales qui conditionnent l'accès aux transports (Richer, Palmier, 2012), ce dont il va être question dans ces deux paragraphes.

Une ségrégation favorable aux quartiers riches...

Le phénomène de ségrégation socio-spatiale loin de se limiter au partage de l'espace public et à la question du logement, impacte aussi les politiques publiques de transports. En effet, à l'image de cette idée de conditionnement des mobilités liée à l'espace vécu et bien souvent limité au quartier, la mise en place des politiques publiques de transports peut conduire à l'émergence d'inégalités quant à la couverture territoriale des réseaux de transports (Huré, 2022c). Aussi, si les auteurs ayant travaillé sur la question de l'inégale répartition de l'offre de transports constatent une ségrégation entre centre et périphéries, rappelant la nécessité d'une prise en compte des différences en termes de mobilités inhérentes aux différents groupes sociaux (Lefebvre, Offner, 1990), il demeure que la ségrégation peut intervenir également en milieu urbain, en fonction du quartier habité et du niveau de vie de celui-ci.

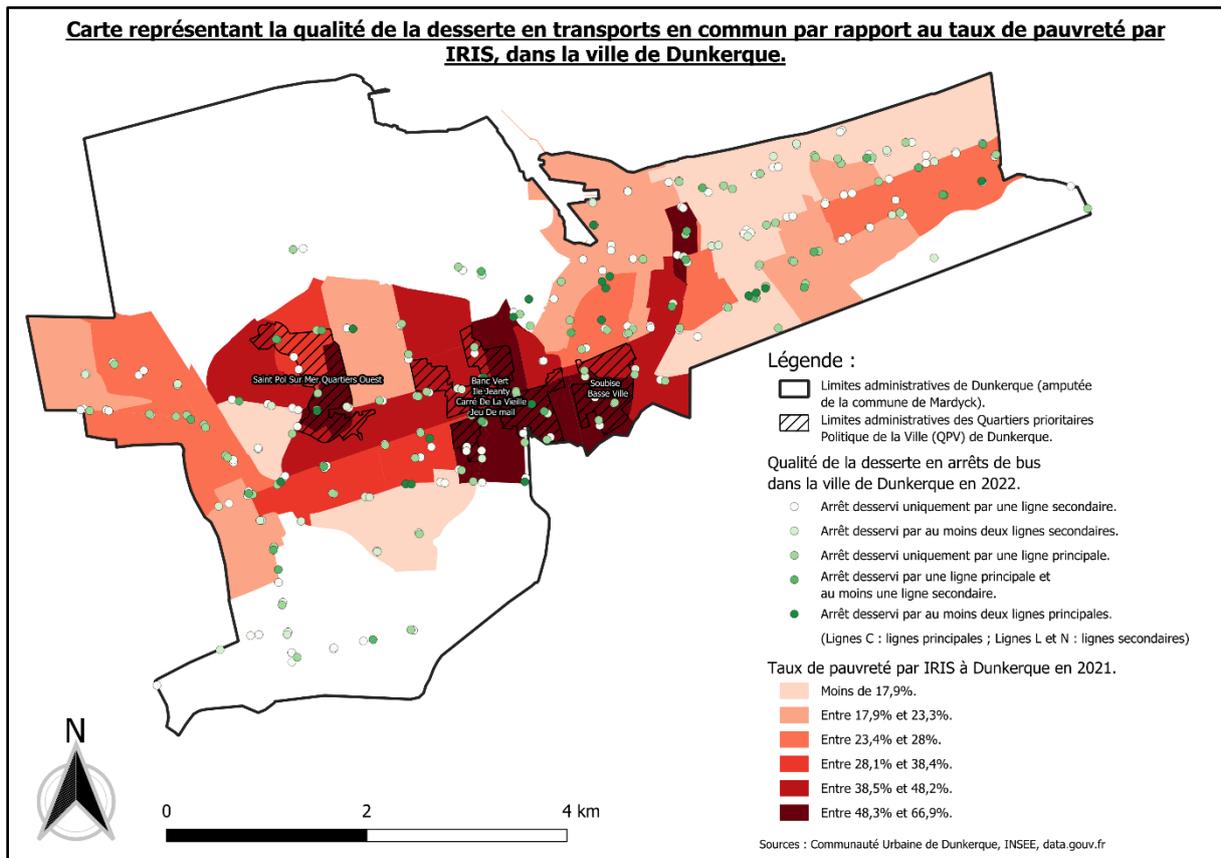
Dans l'entretien qu'il donne à Aujourd'hui en France précédemment cité, Patrice Vergriete fait de sa politique de gratuité des transports un objectif de lutte contre la ségrégation spatiale. Il entend, par cette politique « lutter contre l'exclusion, par la mobilité », reconnaissant que : « certains quartiers de Dunkerque, où une majorité de gens n'ont pas de voiture, étaient très mal desservis »¹³. Si l'objectif fixé semble aller dans le bon sens de la lutte contre la

¹³ VERGRIETE Patrice, « C'est avant tout une mesure sociale », *Aujourd'hui en France*, 1^{er} septembre 2018.

ségrégation spatiale, la politique de gratuité des transports permet-elle, vraisemblablement, une diminution de cette ségrégation ?

Répondre exhaustivement à une telle question nécessiterait d'organiser une étude à grande échelle auprès des habitants de la CUD, nécessitant, du temps et des moyens importants. Comme cela a pu être précisé plus tôt, ce n'est pas le but de ce mémoire. Néanmoins, il demeure possible d'émettre des hypothèses quant à une diminution de cette ségrégation. En s'appuyant sur les innovations principalement liées à la refonte du réseau et à sa nouvelle organisation, il est possible de proposer quelques éléments de réponses à cette question. Parmi ces éléments, et c'est un de ceux évoqués par Patrice Vergriete lui-même, il y a la notion d'accessibilité des transports : à quel point le bus est accessible au plus grand nombre ? Partant de cette question, on peut estimer qu'un quartier dans lequel les dessertes en transports en commun seraient nombreuses et multiples, c'est-à-dire desservant plusieurs lignes, pourrait s'apparenter, au regard de la concentration de sa population, à un quartier bien desservi. Ainsi, ce quartier devrait faire l'objet d'un effacement significatif des logiques de ségrégation spatiale. A l'inverse, un quartier comptant peu de dessertes a plus de chances de constituer un quartier très ségrégué.

Figuré 1. Carte représentant la qualité de la desserte en transports en commun de Dunkerque par rapport au taux de pauvreté constaté dans les différents quartiers de la ville.



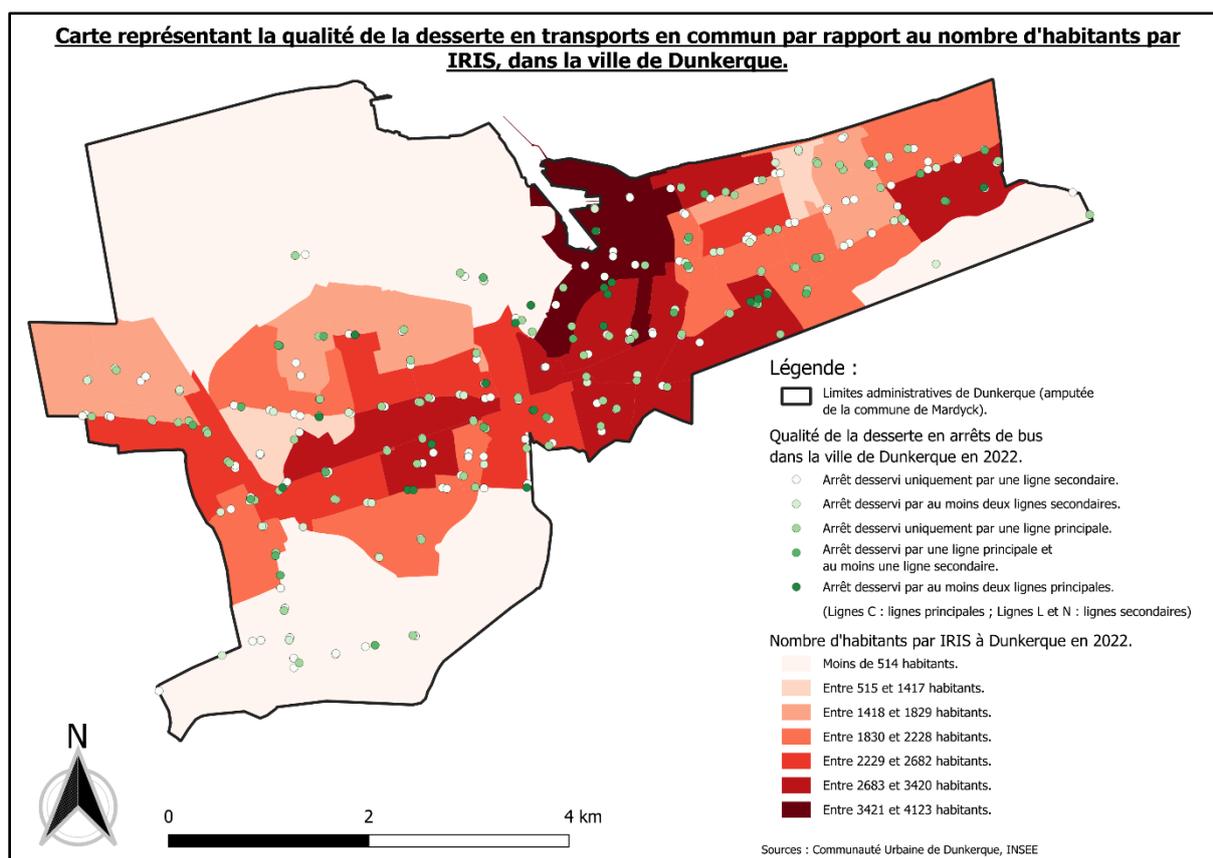
Source : Mandallaz, 2024.

Lecture : Plusieurs des arrêts desservis par au moins deux lignes principales sont situés dans un quartier ayant un taux de pauvreté de moins de 17,9%, dans l'Est de Dunkerque.

A la lecture de cette première carte, nous pouvons d'abord remarquer que les quartiers de Dunkerque enregistrant le plus haut taux de pauvreté se situent plutôt dans la partie Ouest et dans le Centre de la ville. Classés QPV, certains quartiers constituent les quartiers les plus populaires de Dunkerque et sont diamétralement opposés aux quartiers plutôt riches, enregistrant un taux de pauvreté relativement bas situés, eux, dans les parties Nord et Est de la ville. Un second constat, au regard, plus précisément, des dessertes en transports en commun dans la ville, serait celui de remarquer que nous sommes face à une ville très desservie. De nombreux arrêts, parfois desservant plusieurs lignes, structurent plutôt exhaustivement les zones peuplées de Dunkerque (carte 2). A première vue, la restructuration du réseau, doublé de la politique de gratuité semble opérationnelle, dans sa globalité, pour limiter au maximum les effets de la ségrégation spatiale. En revanche, lorsqu'il est question de la regarder dans le détail,

cette carte laisse transparaître un certain nombre d’interrogations en ce qui concerne la desserte des différents quartiers de Dunkerque.

Figuré 2. Carte représentant la qualité de la desserte en transports en commun de Dunkerque par rapport au nombre d’habitants constaté dans les différents quartiers de la ville.



Source : Mandallaz, 2024.

Lecture : Dans le Centre de Dunkerque, plusieurs quartiers comptant entre 2683 et 3420 habitants sont desservis par des arrêts comptant uniquement une ligne secondaire, au moins deux lignes secondaires ou uniquement une ligne principale.

Tout d’abord, il apparaît assez nettement que les quartiers Est de Dunkerque, comprenant notamment les quartiers de Rosendael et Malo-les-Bains, sont nettement moins peuplés que les quartiers du centre-ville et les quartiers Ouest de Dunkerque. En effet, ces parties apparaissent bien plus claires sur la carte que les quartiers de l’ouest qui apparaissent plus rougeâtres. Par ailleurs, en comparant le nombre d’arrêts, symbolisés par les différents points sur la carte, de ces deux zones, on en dénombre un nombre légèrement supérieur dans les quartiers Est (~130) que dans les quartiers Ouest (~100). Ce constat est d’autant plus interpellant que la population

dans les quartiers Est y est moins importante que dans les quartiers Ouest. Ensuite, en observant les quartiers plus spécifiquement peuplés, on constate qu'en plus de compter moins de dessertes, les quartiers du centre-Sud et du centre-Ouest de Dunkerque comptent peu de correspondances et jouissent ainsi d'arrêts plutôt peu multiples et parfois même desservant uniquement des lignes secondaires. Ces quartiers, parmi les plus peuplés de Dunkerque, apparaissent moins bien desservis et de ce fait potentiellement plus ségrégués. Enfin, en se focalisant sur les QPV, on note assez rapidement que la desserte en transports dans ces quartiers est, soit très réduite (Saint Pol sur Mer), soit peu multiple (Soubise - Basse-Ville). Ainsi, à l'aune de ces deux cartes, on constate que la double politique de gratuité des transports et de refonte du réseau a permis une réduction de la ségrégation spatiale de façade qui, lorsque l'on regarde plus en détail, laisse transparaître que le réseau semble avant tout organisé de manière à favoriser les quartiers plutôt riches dans le Nord et l'Est de Dunkerque, au contraire des quartiers Ouest et Centre, ne permettant pas la réduction de la ségrégation souhaitée par la CUD au travers de la lutte contre l'exclusion portée par son président.

...Qui n'incite pas les catégories populaires à prendre les transports en commun.

Nous l'avons vu, le réseau de bus de la CUD apparaît ségréguant pour une partie de la population. Le déficit d'arrêts et le manque de correspondance, notamment au sein des QPV apparaît comme une barrière non-négligeable à l'utilisation des transports en commun. Cette hypothèse, bien que vérifiée en théorie, nécessite toutefois d'être vérifiée aussi auprès des catégories populaires, conformément à l'idée défendue tout au long de ce mémoire, de s'inscrire en faveur de l'étude de la réception de la politique publique de gratuité des transports. Aussi, si une enquête plus globale permettrait de rendre compte des dynamiques à l'échelle de la CUD, les entretiens, réalisés à l'échelle d'une maison de quartier, qui servent de support à ce mémoire nous renseignent assez précisément sur l'appropriation, ou non, de la politique de gratuité des transports par les catégories populaires. En échangeant avec des habitants, on peut constater que la ségrégation socio-spatiale est très ancrée dans les propos de nos enquêtés et ce, même si cette question ne transparait qu'inconsciemment dans leurs dires. Elle s'explique, au concret, par plusieurs facteurs.

Tout d'abord, les propos sont souvent les mêmes, la gratuité des transports n'a pas engendré une augmentation nette des transports en commun. Pour certains, la voiture reste le mode de

transports privilégié (cf. *infra*, II. 1)), comme pour Agnès, retraitée de 75 ans, qui déclare, par exemple, ne prendre le bus que lorsque sa voiture est en panne, témoignant de la préférence de la voiture sur le bus pour ses déplacements. Pour d'autres, comme Vincent, la marche continue d'être le mode de transport privilégié notamment pour les trajets courts. Pour beaucoup d'entre eux leur mode de transport préféré est souvent le même que celui de leurs proches, qui n'ont pas non plus modifié significativement leurs habitudes. Par ailleurs, un autre élément peut venir expliquer la ségrégation socio-spatiale qui se révèle par la complexité psychomotrice de l'utilisation d'un réseau de bus (Le Breton, 2005). La question de la connaissance du réseau revient souvent comme un facteur freinant l'utilisation du bus. L'atopie, au sens d'Éric Le Breton, évoquant un non-lieu dans lequel les habitants ne sauraient se repérer et s'extraire est aussi la conséquence des difficultés que pose l'orientation lié à un réseau de transports. Ne pas connaître l'arrêt de bus le plus proche de chez soi, ne pas réussir à suivre les modifications du réseau ou même de ne pas savoir s'orienter sont autant de difficultés qui peuvent freiner l'utilisation des transports en commun. L'exemple de Vanessa, une des personnes interrogées, en symbolise un très bon exemple.

Vanessa est une femme au foyer de 40 ans. Elle est mariée et à 4 enfants. Comme son mari, elle utilise beaucoup la voiture, elle se déplace parfois à pied et très rarement en bus. Au premier abord, l'utilisation très marginale du bus peut s'entendre au travers de son inactivité et de l'utilisation importante de son mode de transport favori qu'est la voiture, qui la désintéresse de fait des transports en commun. Cependant, l'habitude du bus dans son foyer est régulière puisque ses enfants utilisent les transports en commun quotidiennement pour se rendre à l'école. Au regard, de surcroît, de l'utilisation quasi-exclusive de la voiture par son mari dans l'exercice de son emploi, il apparaît de rigueur de se demander si elle-même se déplace pendant que son mari est absent, pour quels types de trajets et via quel(s) mode(s) de transport ?

« Vanessa : Ouais les courses, ... bah quand ils commencent à avoir ces périodes là... Ben Ouais, qu'il fait beau quoi, on va dire. Ouais, pour aller au parc avec les enfants, faire le tour du canal... Où un truc moins gai, aller au cimetière plus souvent, voilà.

Enquêteur : Ok. Et pour faire toutes ces activités, tu te déplaces enfin, vous, vous déplacez aussi comment ?

- À pied, moi personnellement, à pied.

- Très bien. Pareil, pour faire les cours, pour aller faire du shopping, pareil tout à pied ? Vous prenez rarement le...

- Voiture. Pas la mienne... Sinon, quand j'y vais, moi, je vais à pied quoi. Ça dépend après de la météo. C'est toujours une question de météo.

- Ok. Quand il pleut plutôt, c'est le bus de ce que tu me disais.

- Ah quand il pleut je prends le bus, si j'ai rendez-vous chez le médecin au centre-ville, je prends le bus quoi. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

Cet extrait nous renseigne sur son mode de transport préféré qu'est la marche. Dans une logique de ségrégation spatiale, on constate par ailleurs que ses déplacements du quotidien se concentrent principalement dans son quartier (cimetière, balade autour du canal, parc), ce qui laisse penser à un certain phénomène de conditionnement à l'intérieur même du quartier des catégories populaires, comme abordé précédemment. Cette situation très singulière vécue par Vanessa se rapproche assez aisément de la troisième forme d'atopie théorisée par Éric Le Breton selon laquelle les personnes qui se retrouvent au chômage de longue durée après avoir exercé un emploi normal finissent par « désapprendre » à se déplacer et n'ont ainsi des déplacements que très marginaux, souvent limités à leur quartier (Le Breton, 2005). C'est bien, ici, le cas de Vanessa qui exerçait un emploi, il y a 15 ans, avant de devenir femme au foyer à la naissance de son premier enfant, et qui aujourd'hui connaît des difficultés dans la connaissance et l'utilisation des transports en commun, peut-être impactées par les connaissances datées qu'elle en avait.

« Enquêteur : Est-ce que tu connais l'arrêt de bus le plus proche de chez toi ?

Vanessa : Oui ! c'est le C5 et le... Merde ! Le 4, euh le... ouais, le 4 ou le 6, je sais plus... C'est le C5 et le 4, ou 5, ou le 6, je sais plus. Ils ont changé les numéros (cherche à se justifier). Ils nous saoulent avec ça !

- Ah ouais ? Ils ont changé y'a longtemps ?

- Bah ouais quand... Ben je sais plus. Mais je sais jamais si c'est le 5 ou le... Bah c'est celui qui va en direction de Cappelle-La-Grande ! Donc il va... voilà. Non mais c'est les 2 là. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

Si Vanessa reconnaît utiliser parfois les transports en commun, elle a plutôt tendance à les utiliser comme dernier recours pour échapper à la pluie ou pour se rendre au centre-ville. On peut observer, ici, que Vanessa, cherche à fuir les transports en commun relativement aux nombreuses difficultés qu'elle a à les utiliser, liées très certainement à une forte atopie que la gratuité des transports n'a pas solutionnée. L'idée de fuite est d'autant plus flagrante qu'on

décèle chez elle, notamment dans cet extrait d'entretien, le réflexe du rejet de la faute sur ce changement de numérotation qui a pourtant eu lieu en même temps que la mise en place du nouveau réseau, témoignant de la surcharge environnementale que représente le réseau de bus pour Vanessa, entraînant, en reprenant les constats d'Éric Le Breton, « replis sur soi, refus des échanges, évitement et fuite. » (Le Breton, 2005).

Pour finir, la politique de gratuité des transports, et plus précisément, ici, la politique de restructuration du réseau, a occasionné peu de changements d'habitudes des membres des catégories populaires qui sont restés assez imperméables à la politique de gratuité, lié au maintien d'une certaine distance socio-spatiale qui les sépare du bus mais aussi à leurs connaissances sur celui-ci. Comme nous avons pu le voir avec l'exemple de Vanessa, l'utilisation sporadique des transports, notamment par mauvais temps ou pour aller dans le centre-ville, est synonyme de rareté, à l'image de ce qu'elle martèle dans son entretien. Ce constat nous pousse à nous interroger sur l'appropriation par les catégories populaires de cette politique de transports gratuits au travers de l'objectif de redynamisation du centre-ville portée par la CUD qui semble, à première vue, mesurée.

3) Le centre-ville de Dunkerque revitalisé par la gratuité des transports ?

Cinq ans après la mise en place de la politique de gratuité des transports, les chiffres sont nets, la fréquentation a doublé et le nouveau réseau permet de faire peau neuve dans un contexte de réindustrialisation très importante dans le Sud-Ouest de la CUD¹⁴. En parallèle de cette redynamisation importante que connaît l'intercommunalité depuis quelques années, la question de la redynamisation inframunicipale se pose aussi avec la mise en place de la gratuité des transports. Qu'en est-il réellement et comment la redynamisation du centre-ville a véritablement impacté les catégories populaires ?

Une volonté affichée par les pouvoirs publics de redynamiser la ville.

¹⁴ HUCTIN Alexandra, MAZZORATO Stéphane, « Gigafactories et batteries électriques : on vous explique comment Dunkerque tente le grand écart entre environnement et réindustrialisation », *France 3 Hauts de France*, 25 octobre 2023.

La politique de gratuité des transports poursuit d'abord l'objectif de répondre aux problématiques environnementales et sociales que posent le territoire dunkerquois en termes de mobilités. Cependant, un troisième objectif, et non des moindres, est concouru à travers la mise en place de cette politique publique de gratuité des transports. Avancée, même, comme le premier effet¹⁵ de la politique de gratuité des transports, la redynamisation du centre-ville de Dunkerque apparaît, pour le président de la CUD, Patrice Vergriete, comme une nécessité au regard de la désertification que celui-ci connaissait depuis plusieurs années. De fait, le succès de cet objectif transparait très nettement compte-tenu de la vente de foncier et de la réimplantation de commerces, témoignant du nouvel essor que connaît le centre-ville¹⁶.

Cependant, comme le décrit Maxime Huré dans son Habilitation à diriger des recherches rédigée sur la politique de gratuité des transports à Dunkerque (Huré, 2022b), ce processus de redynamisation du centre-ville n'est pas nouveau, il est le fruit de plusieurs années de restructuration urbaine, menée, dès les années 80 par Michel Delebarre, prédécesseur de Patrice Vergriete à la présidence de la CUD. Il poursuivait le pari de réussir à redynamiser la ville de Dunkerque d'un point de vue économique et démographique en suivant une stratégie du « tout-voiture », consistant à organiser les mobilités autour de l'utilisation de la voiture et de rendre son usage plus attractif, à l'exact opposé de la place prégnante qu'ont les transports en commun aujourd'hui. Ce n'est qu'avec l'élection de Patrice Vergriete, en 2014, que la stratégie d'urbanisation change puisqu'il joue son élection principalement sur la promesse de gratuité des transports, qu'il finit, donc, par mettre en place universellement le 1^{er} septembre 2018. Or, là encore, la gratuité qui était initialement prévue par Patrice Vergriete ne concernait que la ville de Dunkerque et non toute l'agglomération, dans une optique de redynamiser uniquement le centre de la CUD, en proie à des difficultés démographiques et économiques.

Pour finir, cette politique de gratuité des transports a finalement été appliquée à toute l'intercommunalité, et ses résultats, en termes de fréquentation, sont éloquentes, tout comme l'utilisation de la voiture qui a drastiquement baissée et qui se ressent dans les propos des personnes interrogées.

¹⁵ D'AMBOISE Charles, « Transports collectifs gratuits : la petite révolution de Dunkerque, en France », *Radio Canada*, 28 octobre 2018.

¹⁶ CORMIER Benjamin, « La CUD se dote d'outils pour doper l'attractivité des centres-villes », *La Voix du Nord*, 5 juillet 2021.

« Enquêteur : Et, qu'est-ce que vous pensez... Vous disiez que c'était bien, qu'est-ce que vous en pensez de la gratuité ?

Agnès : Bah c'est bien, il y a beaucoup plus de monde qui prend le bus. Il y a beaucoup de monde qui prend moins souvent l'auto, la voiture. »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

« Enquêteur : Ok... Est-ce que tu connais aussi plus de monde dans ton entourage qui le prend le bus maintenant que c'est gratuit ou pas plus que ça ?

Vanessa : Si, si, y'a des gens autour de moi, ouais. Les gens ils disent que, ouais, c'est mieux, ils prennent pas leur voiture, ils font des économies d'essence. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

La perception des catégories populaires de Dunkerque sur l'utilisation de la voiture apparaît clairement, au regard de ces deux extraits d'entretien. Les habitants utilisent moins la voiture que le bus. C'est un constat très présent notamment chez les personnes qui, comme Agnès et Vanessa, présentées précédemment, appartiennent à des foyers qui possèdent une voiture et qui en ont une importante utilisation. Aussi, on constate, notamment chez Vanessa que le facteur économique est généralement dominant dans la non-utilisation de la voiture.

Si ces constats semblent aller dans le sens d'une moindre utilisation de la voiture, qu'en est-il de l'appropriation de la politique de gratuité des transports, au regard de celle de redynamisation du centre-ville, par les catégories populaires ? Est-ce vraiment une politique aussi investie que ce qui transparait dans l'imaginaire collectif des personnes enquêtés ?

Une politique très mal investie par les catégories populaires.

Comme l'indique le titre de ce paragraphe, le suspens sera de courte durée. En effet, loin d'une utilisation massive des transports qu'aurait favorisé la politique de gratuité, nous avons pu voir que la réalité de l'utilisation des transports gratuits par les catégories populaires est très éloignée du schéma de pensées associant gratuité des transports et utilisation massive par les catégories populaires. Par ailleurs, l'utilisation des transports en commun, par les catégories populaires, spécifiquement pour les trajets à destination du centre-ville semble ne pas échapper aux constats formulés précédemment. C'est notamment ce qui ressort de plusieurs

entretiens, à l'image de celui mené avec Vincent, dans lequel il indique n'utiliser le bus que dans des circonstances très précises.

« Moi je suis, on va dire, à 10 minutes du Centre-ville, donc 10 minutes à pied ça n'a jamais tué personne, donc moi quand il faut aller au centre-ville, je vais à pied. Mais après c'est vrai que si je prends le bus, c'est que c'est vraiment assez éloigné. On va dire, bah, déjà moi ma sœur elle habite aux Glacis (quartier dans le Nord-Ouest de Dunkerque), je vais à pied. Des fois je vais à Téteghem à pied, donc... Non, on va dire, c'est vraiment dans le tourisme que je prends le bus ou vraiment les rendez-vous, comme j'ai dit, médicaux. »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

On constate, à travers cet extrait d'entretien, que l'utilisation du bus reste confinée à des cas très rares de rendez-vous médicaux ou de trajets longs. Le mode de transports privilégié pour se déplacer dans le centre-ville reste la marche, comme c'est le cas pour Virginie ou Vanessa, également très réticentes à l'usage du bus. Aussi, deux dynamiques ressortent de cette forme de résistance aux transports publics et à la non-utilisation de ceux-ci pour se rendre dans le centre-ville. D'une part, on constate que la question des rendez-vous médicaux est centrale dans l'utilisation des transports. Le recours au bus pour se rendre dans le centre-ville est presque exclusivement conditionné à la nécessité de se rendre à un rendez-vous médical. Il fait, ainsi, très rarement l'objet d'une utilisation spontanée chez les catégories populaires. La gratuité n'a, pas impacté l'utilisation des transports en commun pour ces trajets. D'autre part, et cela rejoint l'idée de rareté de l'utilisation, les membres des catégories populaires revendiquent et assument presque cette marginalité dans l'utilisation des transports en commun. Dans les deux entretiens menés avec Virginie et Vanessa, la notion de rareté revient beaucoup. Lorsqu'il est question d'en savoir un peu plus sur leur utilisation du bus, Vanessa, d'un côté, cherche plutôt dans à souligner à tout prix que son utilisation des transports est très rare, de telle sorte qu'elle semble se dédouaner d'une potentielle faute morale que serait celle d'emprunter les transports, tandis que Virginie, d'un autre côté, cherche à marquer son désamour du bus. Aussi, alors même que la discussion tournait autour de ses types de déplacements, sans particulièrement aborder la question du mode, Virginie a tout de suite cherché à affirmer qu'elle prenait rarement le bus, remarque qu'elle a martelé tout au long de l'entretien. Cette logique, laissant penser à celle d'une conflictualité latente entre transports publics et catégories populaires, loin d'être anecdotique, peut correspondre à ce qu'Éric Le Breton conceptualise comme étant une forme

de rejet du marquage social que la gratuité n'a pas endigué. Il demeure l'idée, dans les habitudes de mobilité des catégories populaires, que le bus reste socialement marqué et dans l'optique de contourner l'apposition d'un quelconque marqueur social, les catégories populaires vont chercher à se détourner de celui-ci (Le Breton, 2005).

Ainsi, on peut constater que les changements de mobilité s'opèrent de manière très limitée chez les membres des catégories populaires pour lesquels certains comportements restent très ancrés, d'abord lié à une certaine ségrégation sociale qui les exclut, de fait, de toute politique sociale de transports mais aussi lié au refus de la stigmatisation que peut signifier utilisation des transports en commun pour les catégories populaires. Ces phénomènes entraînent une distance des habitants de ces quartiers avec les transports en commun qui ne favorise pas non plus une nette amélioration de l'utilisation des transports urbains par les catégories populaires.

II. Une relation distante aux transports en commun.

Au regard des éléments évoqués précédemment, l'inégal accès aux transports en commun et la non-utilisation effective de ceux-ci sont autant de conséquences du développement d'une ségrégation socio-spatiale qui éloigne les membres des catégories populaires du bus. Ces observations apparaissent paradoxales compte tenu de l'importance de l'enjeu social, martelé par Patrice Vergriete, dans la promotion de sa politique de transports gratuits. Aussi, nous allons le voir, plusieurs éléments éloignent quasi intrinsèquement les habitants des quartiers populaires du bus et de son utilisation, même si les comportements de certains enquêtés semblent tout de même révéler quelques changements notables, bien que marginaux.

- 1) Le difficile accès aux aides sociales comme frein à l'utilisation des transports en commun.

La question de la tarification sociale divise les chercheurs travaillant sur le sujet de la gratuité des transports. Pour certains, la gratuité des transports est une mauvaise solution car elle relèverait notamment de l'assistanat quand une tarification solidaire, même très

avantageuse pour les bénéficiaires, limiterait, d'une part, l'importante perte de revenus constituant la principale critique faite à la gratuité et entraînerait, d'autre part, des chiffres de fréquentation similaires, tout en maintenant, chez les catégories populaires notamment, une forme de respectabilité. (Héran, 2020 ; Guelton, Poinso, 2020). Pour d'autres, la gratuité des transports est un bon moyen pour assurer une certaine accessibilité du service public, sans pour autant provoquer de nombreux coûts supplémentaires puisque les investissements en matière de billetterie et de contrôle des billets se retrouveraient compensés par l'absence de revenus liés à celle-ci. De surcroît, elle permettrait une plus grande spontanéité et une utilisation plus libre des transports urbains (Huré, 2022c). Cette idée de liberté, elle est aussi liée à la suppression de la tarification sociale qui formait un des obstacles importants à la pratique des transports, notamment chez les plus précaires, c'est ce dont il va être question dans ces deux paragraphes.

Un non-recours aux aides sociales déjà significatif avant la politique de gratuité.

Les aides sociales, dans le cadre de la politique de transports de la CUD, correspondent à l'ensemble des tarifications sociales censées permettre aux publics les plus démunis de bénéficier de tarifs avantageux. Corréliées au calcul de leur quotient familial, ces tarifications ont pour but de les inciter à préférer les transports en commun, moins coûteux financièrement, à la voiture individuelle, plus coûteuse d'un point de vue économique et logistique. Cependant, cette tarification sociale pose plusieurs problèmes et notamment celui du non-recours aux droits, entendu comme « toute personne éligible à une prestation sociale [financière], qui – en tout état de cause – ne la perçoit pas. » selon Philippe Warin. Il explique alors que cette notion de non-recours s'appliquerait à toutes les personnes qui ne pourraient pas, suivant des facteurs très diversifiés, bénéficier de la prestation sociale à laquelle ils devraient avoir droit (Warin, 2010).

Afin d'interroger cette idée à l'échelle de la CUD, un certain nombre de travaux nous permettent d'avoir une vision assez globale de ce phénomène. Parmi ceux-ci, un article écrit en 2022 pour la Caisse Nationale d'Allocations Familiales par Maxime Huré, traite des effets de la tarification sociale et de l'impact de la gratuité sur l'utilisation des transports en commun dunkerquois. Ces travaux sont cruciaux dans le débat qui oppose les partisans et les opposants des politiques de gratuité des transports puisque ce sujet cristallise, comme cela a déjà pu être évoqué, les

désaccords entre les différents chercheurs travaillant sur le sujet. Par ailleurs, un des premiers enseignements de cette étude repose sur l'idée que ce sont les catégories les moins dotées en ressources financières qui ont le moins recours à la tarification sociale (Huré, 2022c). Si ces résultats semblent paradoxaux, il n'en demeure pas moins qu'ils font sens avec ce qui a pu être explicité plus tôt quant aux habitudes de mobilité des catégories populaires. Peu mobiles et relativement distantes avec les transports en commun, les catégories populaires n'utilisent que peu les transports en commun. Suivant ce principe-là, il apparaît cohérent de les voir si peu s'investir dans la recherche d'une tarification solidaire. Néanmoins, la réalité qui transparait dans les propos des enquêtés semblent plus nuancée, dans la mesure où l'on est parfois face à des catégories populaires qui ont notion de cette idée de tarification sociale mais qui se retrouvent empêchées dans leurs démarches.

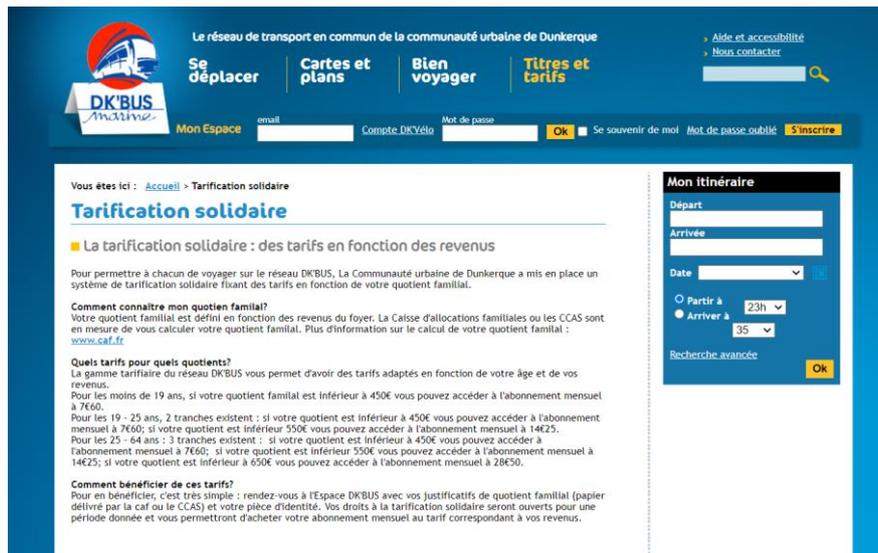
« Parce que, ouais, c'est toujours bien comme ça on paye pas la cantine, le bus, avant on devait tout payer ! C'est vrai que c'est un budget, quoi ! (apparaît ébahie) Et il y a des gens qui habitaient, quoi... ils avaient 5 minutes, ils pouvaient pas avoir le tarif... Comme moi, c'est arrivé, j'habitais ici, je devais aller au collège et je pouvais pas bénéficier du bus quand c'était payant. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

On peut remarquer, dans cet extrait d'entretien avec Vanessa, deux phénomènes. D'abord, il y a celui du coût des transports dont elle a conscience et qui lui paraît extrêmement élevé. Vient ensuite celui de la tarification sociale, à laquelle Vanessa aurait souhaité prétendre sans pour autant y parvenir. Visiblement, ce coût la freine dans son utilisation des transports puisqu'elle déclare plus loin qu'elle effectuait le trajet en question à pied. Si le premier phénomène semble renvoyer à l'objectif premier de la tarification sociale, c'est-à-dire permettre aux plus précaires de bénéficier d'un service public proportionnellement à leurs revenus disponibles dans une logique d'équité d'accès, le second phénomène renvoie à quelque chose de plus interpellant. Ses propos concernant le trajet effectué vers le collège semblent indiquer qu'il s'agit d'une situation actuelle pour laquelle elle témoigne du parcours qu'elle effectue pour aller récupérer ses enfants à l'école. Or, dans la mesure où, la situation familiale de Vanessa s'inscrit dans une socialisation populaire : elle a 4 enfants, n'a pas de revenus et son mari est salarié en Belgique, elle semble constituer le public cible de la tarification solidaire bien qu'il transparaît qu'elle

n'y est pas éligible. Deux raisons peuvent être avancées pour expliquer cela. D'un côté, il est possible d'évoquer la structure de la tarification sociale pratiquée par Dk'Bus.

Figuré 3. Capture d'écran de la page consacrée à la tarification solidaire du site internet de Dk'Bus Marine datant du 20 février 2014.



Source : www.dkbus.com

Voici une capture d'écran de la page internet de Dk'Bus dans laquelle il est question de la tarification sociale pratiquée par Dk'Bus, et ce, avant l'élection de Patrice Vergriete qui marque les premières expérimentations en matière de gratuité dans la CUD. On peut remarquer que la politique en matière de tarification sociale repose sur deux principes, celui du conditionnement par le quotient familial calculé par la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et celui de l'abonnement mensuel, unique moyen de disposer de la gratuité à en croire le site officiel de Dk'Bus. Ainsi, l'application de la tarification sociale est conditionnée à l'engagement d'un abonnement sur une durée minimale d'un mois qui pose une première difficulté aux catégories populaires. En effet, un certain consensus scientifique tend à montrer que le recours à l'abonnement mensuel est assez inadapté à l'usage réel des transports en commun qu'ont les catégories populaires (Le Breton, 2005 ; Huré, 2022c). Pour Éric Le Breton, les catégories populaires ont plus tendance à se reporter sur le ticket à l'unité que sur l'abonnement, perçu comme un « investissement injustifié » (Le Breton, 2005). Maxime Huré ajoute que cette idée d'investissement injustifié traduit l'incapacité des catégories populaires à se projeter dans le

temps, lié à une condition sociale marquée de changements d'emploi et d'incertitudes économiques qui les poussent à préférer l'achat de titres à l'unité pour répondre à un besoin ponctuel. C'est ce que l'on constate avec Virginie qui exerce un emploi très précaire puisqu'elle est femme de ménage en CDD, qu'elle a déjà renouvelé 2 fois. C'est le cas également d'Agnès qui a connu plusieurs emplois très différents au cours de sa carrière (soudeuse, employée de bureau, femme de ménage). Chez ces deux femmes, on remarque une similaire utilisation des transports en commun. Toutes deux indiquent ne pas utiliser les transports en commun ou très peu. Toutes deux déclarent également que la gratuité des transports n'a pas affecté ce comportement.

D'un autre côté, et cela fera plus amplement l'objet de la sous-partie suivante, il y a l'idée que la tarification sociale et plus précisément le recours aux aides sociales renvoie à un processus semé d'embûches administratives quand il ne suscite pas un sentiment de honte chez les ayants-droits.

Le non-recours à la tarification solidaire des transports, conséquence des difficultés à faire valoir ses droits ?

La procédure de recours à la tarification solidaire des transports, comme ce peut être le cas pour d'autres prestations sociales, impose de nombreuses étapes administratives dans un temps souvent très long. Les habitants sont contraints de se plier à une discipline administrative très technique qui suppose une connaissance fine du fonctionnement des institutions. C'est ce que Clara Deville constate dans son article sur le recours au RSA en milieu rural, cité précédemment. Elle revient d'abord sur la notion de spatialité et la ségrégation socio-spatiale qui impose aux individus une sorte d'isolement aux institutions qui constitue, à plus forte raison, une distance au droit (Deville, 2018). La maîtrise du jargon et de la temporalité administratives et même ne serait-ce que la méconnaissance des droits auxquels les individus peuvent prétendre sont autant d'éléments qui affectent le bon recours aux aides sociales. On constate, dans cette optique, que les catégories populaires, qui constituent les personnes les moins dotées en capitaux, pour ainsi dire, institutionnels, se retrouvent être les personnes les plus lésées dans l'obtention de leurs droits

Si cette idée permet de soulever le problème de l'inaccessibilité sociale et culturelle aux droits et donc de participer à expliquer le non-recours aux transports en commun pour se déplacer, cette situation demeure assez marginale dans les trajectoires des habitants interrogés puisque nous sommes faces à des personnes qui ont pu réaliser des démarches par le passé et qui effectuent des démarches encore régulièrement. Plusieurs d'entre eux témoignent avoir fait refaire leurs papiers d'identité par exemple. Aussi, lors d'un entretien collectif, mené dans un café, Marianne, une des participantes, a fini par quitter la table prématurément pour se rendre à un rendez-vous avec la CAF. Finalement, ces quelques exemples montrent que les membres des catégories populaires apparaissent habitués, ou tout du moins familiers avec certaines démarches administratives, ce qui laisse penser qu'un autre facteur entre en compte dans le non-recours aux droits.

Durant la seconde observation réalisée au sein de la maison de quartier, une permanence d'assistante sociale avait lieu au sein du bâtiment. Ce jour-là, la maison de quartier est animée, plusieurs habitants, principalement des habitués, se sont retrouvés pour discuter et passer un moment convivial dans l'atrium. Cet atrium est un vaste espace sur 2 étages, situé au cœur de la maison de quartier et qui donne symboliquement accès à toutes les pièces de celle-ci (salles d'atelier, toilettes, bureaux des dirigeants, escaliers). Disponible sans rendez-vous de 14h à 16h, l'assistante sociale n'a reçu, ce jour-là, qu'une seule visite, celle d'un jeune assez en retrait du reste des habitants qui discutaient dans l'atrium à ce moment-là. Sa permanence fut tellement déserte qu'elle l'a fermé aux alentours de 15h. Virginie, qui faisait partie des habitants présents ce jour-là, a même déclaré que ce n'était pas la première fois qu'elle partait plus tôt, faute d'activité. Cette anecdote est intéressante car elle nous renseigne sur un autre aspect qui touche le non-recours aux droits. En effet, la permanence de l'assistante sociale est installée dans la maison de quartier, elle-même implantée au cœur du quartier. Aussi, le fort taux de pauvreté du quartier, corrélé à sa classification QPV indique qu'un certain nombre d'habitants pourraient avoir un accès aux droits d'ouvert et donc nécessiter les services d'une assistante sociale. Cependant, celle-ci a rencontré tellement peu de personnes susceptibles de rencontrer des difficultés avec leurs droits, qu'elle est partie plus tôt que prévu et que ce n'est pas la première fois que cela arrive. Or, les habitants qui fréquentent la maison de quartier, et qui rencontrent, on l'a vu, des difficultés dans leur accès aux droits, notamment en ce qui concerne les transports, ont pleinement conscience de sa présence mais ne semble pas, pour autant, trouver un intérêt à aller à sa rencontre. On remarque que le non-recours aux droits apparaît manifeste à l'aune de cet exemple mais s'inscrit dans une logique différente que celle précédemment évoquée. Les

travaux de Maxime Huré, observent, suivant cette idée, un autre aspect lié au non-recours aux aides sociales que peut constituer la volonté de ne pas paraître assisté, révélant une certaine honte à justifier de sa précarité dans le cadre d'un accès aux aides sociales pour vivre dignement (Huré, 2022c). Ce rejet de l'assistantat voire son hostilité, c'est quelque chose que l'on retrouve également dans l'entretien mené notamment avec Virginie.

« Enquêteur : Qu'est-ce que tu en penses toi de la gratuité justement ?

Virginie : C'est bien pour ceux qui ont pas les moyens... Mais... Moi, j'aurais pas fait tout le temps gratuit en fait. Peut-être, j'aurais fait la semaine pour les gens qui vont travailler, et le weekend j'aurais fait payer... Parce que, les gens y profitent aussi. Avant, y en a pas beaucoup qui prenaient le bus et là c'est toujours blindé les bus, donc... C'est un peu profiter, on va dire, quoi... »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

L'idée de ne pas vouloir profiter ressort assez clairement dans les propos de Virginie, qui, elle-même, ne prend que très rarement les transports en commun, même depuis l'instauration de la gratuité. En somme, le non-recours aux aides sociales participe aussi de cette idée de refus de l'assistantat, projetant sur les autres les comportements qu'eux-mêmes s'imposent. C'est pourquoi, pour Virginie, afin d'éviter les abus potentiels, les transports doivent rester payants, au moins par moment. Cette distance aux droits se manifeste aussi par le désintéret à la borne numérique d'accès aux droits présente dans ce même atrium de la maison de quartier, symbole d'un accès aux droits toujours plus austère que Clara Deville institue comme étant une « technologie de la distance » (Deville, 2018), qui n'agit pas en faveur d'un meilleur accès aux droits et donc d'une plus grande proximité aux transports des catégories populaires.

Finalement, de la même manière que la gratuité des transports n'a pas incité les habitants des quartiers populaires à utiliser le bus de manière plus importante, les mesures de tarification sociale et les difficultés administratives et sociales qu'elles engendrent, couplé à un sentiment de honte, détourne, de fait, les catégories populaires du bus. Ces mesures, pensées pour faciliter l'accessibilité sociale du bus, n'étaient d'ailleurs, déjà pas suffisamment efficaces pour permettre une appropriation de la politique de transports par les catégories populaires avant la mise en place de la gratuité. Ces constats, loin d'être anecdotiques, viennent appuyer l'idée selon laquelle un fossé s'est créé, et continue d'être durablement alimenté, entre les catégories

populaires et l'utilisation des transports en commun, renforçant l'effet de relation distante des catégories populaires et des politiques de transports gratuits. Ce phénomène est d'autant plus important qu'il témoigne aussi, comme cela a pu être évoqué, d'une politique plus globale d'urbanisation de Dunkerque qui favorisait une certaine dépendance à la voiture, qui, aujourd'hui, reste une habitude, relativement intériorisée par les catégories populaires.

2) La dépendance à la voiture, habitude intériorisée et genrée.

La voiture était institutionnalisée comme le mode de transport de référence par Michel Delebarre, le précédent maire de Dunkerque, dans sa stratégie d'urbanisation de la ville. Nous l'avons vu brièvement, l'élection de Patrice Vergriete a permis la mise en avant du bus comme mode de transport privilégié pour les déplacements dans la CUD de manière générale. Aussi, si 6 ans après la mise en place conjointe du nouveau réseau de transports urbains et de la gratuité, un certain nombre d'études reconnaissent la diminution drastique de l'utilisation de la voiture, qu'en est-il de l'usage de la voiture par les catégories populaires, qui, nous l'avons vu, n'ont pas pleinement recours au bus et restent très attachées au mode de placement qu'est la voiture ?

La dépendance à l'automobile, symptôme du « tout-voiture » à Dunkerque.

Le concept du « tout-voiture » à Dunkerque est une expression forgée notamment par Patrice Vergriete et reprise par l'Observatoire des villes du transport gratuit dans son étude réalisée en 2019 sur la gratuité des transports à Dunkerque, pour qualifier le passé communautaire centré autour de la voiture. Héritière d'une reconstruction à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la CUD s'est reconstruite autour de l'automobile. Aussi, Maxime Huré, dans son Habilitation à diriger des recherches traitant de la gratuité des transports à Dunkerque, revient sur la place de la voiture et de l'utilisation de celle-ci dans l'histoire dunkerquoise en rappelant que la voiture est longtemps restée prédominante dans les modes de transport des habitants (Huré, 2022b). A ce propos, une enquête plus large, menée sur l'ensemble du territoire Flandres-Dunkerque en 2015 par l'Agence d'URbanisme Flandres-Dunkerque (AGUR), soit préalablement à la mise en place de la gratuité des transports, apporte des données statistiques qui corroborent cette dynamique. Près de 70% des déplacements se font en voiture quand seulement 5% concernent les transports collectifs. De la même manière, dans les 5% d'utilisateurs

des transports en commun, on y retrouve plutôt des publics contraints que sont les jeunes, les étudiants et les écoliers (~70%) qui sont, de fait, dépourvus de voitures individuelle et pour qui le choix ne se pose pas, laissant imaginer qu'en situation de choix entre la voiture et les transports, la part modale des transports chez ces catégories serait très inférieure à ce qu'elle est aujourd'hui. Ainsi, les chiffres avancés, notamment par l'Observatoire des villes du transports gratuit qui situent la progression de la fréquentation autour de 85% la semaine et 125% le weekend (HURÉ, JAVARY, VINCENT, 2019), indiquent que la gratuité permet de « rééquilibrer l'usage des modes de déplacement en faveur du transport collectif », pour reprendre les mots de Maxime Huré. Néanmoins, dans la partie consacrée aux limites à l'usage du bus, cette enquête propose une différente conclusion. En effet, la reconstruction de la ville favoriserait le symptôme du « tout-voiture », d'autant plus dans un contexte où la motorisation demeure essentielle dans le cadre de l'emploi et que, dans la balance coûts-bénéfices, elle apparaît plus pratique que chère. C'est d'autant plus vrai que la CUD est relativement étendue en milieu rural et que cette importante motorisation touche particulièrement les communes alentours à Dunkerque (AGUR, 2015). Cela étant, un constat assez similaire peut s'appliquer aussi en milieu urbain, à la lecture des entretiens réalisés avec Samuel ou Olivier.

Samuel a 40 ans, il est technicien de maintenance dans une usine belge. Il possède une voiture qu'il utilise quotidiennement, notamment pour se rendre au travail. Olivier, lui, a 37 ans, il faisait partie des habitants présents pendant l'entretien de groupe au café avec qui un entretien individuel n'a pas été sollicité. Sa trajectoire sociale ne peut donc que partiellement être tracée. Il est néanmoins possible d'affirmer qu'Olivier est agent de sécurité pour une usine à Gravelines et qu'il a recours à sa voiture principalement pour ses trajets du quotidien, comme c'est le cas pour Samuel. Ce qui demeure intéressant dans ces deux profils c'est que tous deux habitent en milieu urbain proche des transports en commun et du centre-ville de Dunkerque puisque Samuel, par exemple, dit habiter proche d'un arrêt desservant deux lignes à haut niveau de service, et même si la réserve est de mise quant à l'accessibilité réelle de cet arrêt (cf. *supra*, I.), cette zone apparaît très bien desservie. Cette dépendance à la voiture pour les deux hommes, s'inscrit dans une nécessité d'emploi. Comme le montre l'enquête de l'Observatoire, nous sommes faces à deux personnes ayant nécessité de leur voiture pour travailler. Suivant cette idée, Samuel indique même ne pas pouvoir s'en passer au quotidien, symbole fort de l'intériorisation de l'utilisation de la voiture dans les modes de déplacement. Sur la question plus spécifique de la balance coûts-bénéfices, on constate même, en comparant les entretiens

menés avec Samuel, toujours, et Agnès cette fois-ci, possédant, elle aussi une voiture, des similitudes assez éloquents dans la vision que chacun possède de son automobile.

« Enquêteur : Et elle coûte beaucoup d'argent en entretien ?

Agnès : (semble hésitante) Non, pas pour... Enfin, si, l'entretien général d'une voiture, quoi, mais pas... L'essence...

- Et vous diriez qu'elle vous coûte combien par mois ?

- Par mois ? J'en sais rien ! Ah bah y'a déjà l'assurance qui fait 30€ par mois. Il a l'essence, c'est pas régulier, mais j'en sais rien, je sais pas... »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

« Enquêteur : Tu diras qu'elle est plutôt en bon État ou... ? Ça va ?

Samuel : ça roule (rires)... Après y a toujours des entretiens à faire dessus, mais ça roule.

- Ouais, ouais, elle te coûte cher quand même au quotidien ou pas ?

- Non, ça va...

- Ouais, elle roule bien du coup, quand même, ça va, quoi ?

- Ouais, elle roule bien, ça va, j'ai pas trop de trucs à trucs à faire. C'est des trucs d'usure, quoi. »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

Ce qui transparait, de prime abord, dans ces extraits, c'est le flou des réponses sur les réparations liées à l'entretien ou l'usure, pour reprendre l'expression de Samuel, de leur voiture. A l'image de ce qui était évoqué précédemment, les questions liées au coût de la voiture ne semblent pas inquiéter nos enquêtés qui opposent à cela la praticité et l'efficacité de leur véhicule pour justifier de l'utilisation importante qu'ils en ont. Ce constat concorde, de ce fait, avec les conclusions aussi avancées par l'enquête menée par l'Observatoire. Aussi, on peut remarquer que le non-recours à la politique de gratuité participe de la dépendance à la voiture, perçue bien plus efficace pour les trajets quotidiens des catégories populaires.

Un autre aspect du phénomène de tout-voiture repose sur la notion de propriété. Le recours à la voiture et la possession d'un véhicule personnel est avant tout un moyen de se marquer socialement. Il est question ici de reprendre le rapport produit par Maurice Chevallier en 2002 pour le ministère de l'Environnement sur « l'automobilité des personnes à faibles revenus dans les agglomérations lyonnaises et grenobloises ». Dans celui-ci, il revendique que la possession d'un véhicule, en l'occurrence d'une voiture, et l'automobilité qui y est associé, ne constituent pas l'expression d'une supériorité mais bien la recherche d'une certaine égalité. En effet, il

observe que la pression sociale chez les catégories populaires impose la possession d'une voiture, même si les moyens financiers manquent, afin de se conformer à un idéal de mode de vie dans lequel la voiture demeure indispensable (Chevallier, 2002). De cet aspect-là, également, la gratuité et l'extension de l'offre de transports n'a eu que peu de prise sur la construction sociale inhérente aux catégories populaires.

Nous avons pu le voir, le non-recours aux transports en commun repose principalement sur la vision de l'automobile ancrée et très intériorisée à Dunkerque. De ce fait, comme Maxime Huré le rappelle, loin d'une unique politique de gratuité des transports, qui apparaît presque obsolète au vu de ce qui a été évoqué, « seules les restrictions d'accès auprès des automobilistes, couplées à une amélioration des autres offres de transport, permettraient d'obtenir du report modal de l'automobile vers les autres offres de transport. » (Huré, 2020). L'amélioration des autres offres de transports ayant déjà eu lieu, seule un changement dans les restrictions d'accès apparaît indispensable pour favoriser un meilleur report modal. Ceci-étant, certains profils, notamment de femmes, s'approprient plus facilement la politique de gratuité des transports. En effet, le rapport à l'automobilité demeure une dynamique assez genrée et qui n'est que très peu abordée dans le rapport de Maurice Chevallier. Dans son rapport, la femme apparaît très souvent étudiée sous l'angle de la domination de son mari en ce qui concerne l'usage de la voiture. Nous l'avons évoqué pourtant, des femmes, seules, possèdent aussi des véhicules qu'elles utilisent quotidiennement sans être dominées par leur mari, c'est le cas d'Agnès notamment. Or la condition de ces femmes-là n'est pas abordée dans le rapport de Maurice Chevallier. Aussi, des femmes mariées peuvent s'approprier la politique de gratuité alors même que leur mari possède une voiture, battant en brèche l'idée qu'il défend dans un rapport qui apparaît daté, expliquant peut-être partiellement cette position. La question qui se pose désormais demeure de savoir quel est la nature de ce rapport genré qu'entretiennent les femmes avec la voiture et quelles conséquences la gratuité des transports a pu provoquer sur leur utilisation au quotidien ?

La division genrée de l'usage de la voiture.

A travers la notion de propriété, chez les classes populaires, s'entend la notion de capital. Si ce terme s'impose plus facilement dans les sphères bourgeoises, les possessions matérielles et la possession de capital renvoient à une même idée en milieu populaire (Siblot, 2015). Cette notion est autant essentielle dans les rapports sociaux des catégories populaires qu'elle peut l'être dans

les sphères bourgeoises. Aussi, à l'image de ce qu'avance Éric Le Breton, posséder une voiture, c'est pallier l'absence de diplôme, de capital économique ou d'emploi (Le Breton, 2005). Cependant, la voiture n'a rien d'une possession universelle commune au foyer et à la disposition de tous ses membres. La voiture apparaît, comme un marqueur social destiné, en réalité, à un usage quasi-exclusivement masculin. Le rapport à la possession d'une voiture, à l'image du rapport de Maurice Chevallier, est encore aujourd'hui une fierté masculine non sans y enjoindre une certaine forme de domination symbolique de l'homme sur la femme au sein du ménage. La voiture servirait alors, pour les femmes, simplement à exécuter le travail domestique, comme faire les courses ou aller chercher les enfants à l'école, mais pas à un usage divertissant, professionnel ou économique. A l'inverse, la perception du rapport des femmes à la voiture apparaît, dans les mots de Maurice Chevallier, comme extrêmement limité. Les femmes se retrouvent dans l'incapacité de conduire une voiture car elles ne possèdent pas le permis, ou quand elles l'ont, elles l'utilisent pour justement effectuer ce travail domestique et sont presque toujours en difficulté face aux diverses réparations à effectuer sur leur voiture. Ces stéréotypes de genre, très associés à un contexte et vision encore très archaïque de la place de la femme du début des années 2000, date de publication du rapport, nous montre tout de même que le rapport des femmes aux transports et principalement à la voiture reste un sujet à questionner et à analyser. En effet, il transparaît que les femmes sont celles de nos enquêtés qui déclarent le moins détenir de voiture. Une seule des femmes enquêtées indiquent en posséder alors que deux femmes indiquent que seul leur conjoint en possède une et les deux hommes enquêtés indiquent chacun posséder une voiture. Ce constat, s'il entre en résonance avec les observations détaillées par Maurice Chevallier, ils doivent nous interpeller au regard de l'idée selon laquelle la voiture est un capital accaparé par l'homme au sein du foyer. Comment, donc, les femmes se déplacent lorsque la voiture (ou le mari) est indisponible ? Est-ce que cela incite les femmes à plus utiliser les transports en commun ? Est-ce que, de ce fait, la gratuité des transports a permis l'émancipation, voire l'épanouissement des femmes à travers de nouvelles formes de mobilité ?

Parmi les personnes interrogées, deux femmes sont dans une situation très particulière d'union conjugale, l'une est mariée l'autre en union libre, chacune avec un homme. Ces deux femmes ont également en commun d'appartenir à un foyer disposant d'une voiture, il s'agit de Michelle et Vanessa. Michelle a 26 ans, elle a une fille de 6 mois et vit avec le père de son enfant. Ils sont tous deux étudiants étrangers extra-communautaires en situation de grande précarité que créent leur statut social d'étudiant, l'éducation en parallèle d'un enfant et l'isolement familial qu'ils subissent (leurs deux familles résident toujours à l'étranger). Vanessa a 37 ans, elle est

mère de 3 enfants, femme au foyer et est mariée au père de ses enfants qui est salarié dans une usine belge. La principale différence entre ces deux foyers réside dans le statut professionnel des deux hommes. L'un travaille à temps-plein à plusieurs kilomètres de son lieu d'habitation, l'autre est étudiant dans une université située à quelques centaines de mètres seulement de son lieu de vie. A première vue, le rapport à la voiture des deux hommes devrait être différent et celui des deux femmes devrait en être différemment impacté. Cependant, quand on regarde de plus près, on constate des similitudes lorsqu'il s'agit de parler du véhicule censé bénéficier au foyer.

« Enquêteur : Je vais pas te reposer toutes les questions sur la voiture parce que j'imagine que c'est la même que Samuel.

Vanessa : C'est pas la mienne, j'ai pas le permis.

- Bah, quel âge à ta voiture ? J'imagine qu'elle date de 2003 ? (sur un ton humoristique)

- Ah j'en sais rien du tout ! C'est la sienne, c'est la sienne, j'en sais rien du tout moi. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

« Enquêteur : D'accord. C'est quoi les transports que vous utilisez le plus pour vous déplacer ?

Michelle : Le train (rires), et quelquefois la voiture de mon conjoint, mais c'est lui qui conduit.

- Ok. Donc, du coup, vous disiez que vous avez une voiture, c'est ça ?

- Mon conjoint a une voiture. »

Extrait d'entretien, Michelle, 9 avril 2024.

Dans ces deux extraits, un élément apparaît saillant que celui d'une sorte de désolidarisation immédiate quant à la propriété du véhicule. Chez Michelle comme chez Vanessa, il n'est pas question de s'appropriier la voiture de son conjoint. Dès qu'une question sur le sujet est posée, il est tout de suite mis en avant que la voiture ne leur appartienne pas, comme une sorte de dépossession immédiate qui touche les femmes. Cette volonté de mise en retrait extrêmement spontanée, adoptant presque une posture défensive, peut aussi renvoyer à l'idée que l'organisation sociale des catégories populaires vient créer sur les femmes une pression sociale les poussant à se désinvestir de la question du transport automobile, réservé, socialement aux hommes, pour qui elle apparaît virile et leur confère un certain capital social au sein du quartier populaire (Siblot, 2015). Aussi, on comprend que même quand elles sont accompagnées de leur mari, ce sont rarement, si ce n'est jamais, elles qui conduisent le véhicule. Vanessa n'a de toute façon pas le permis et Michelle précise bien que c'est son mari qui conduit. Une interrogation

reste alors en suspens car, si la voiture, nous l'avons vu, éloigne les hommes des transports en commun, on pourrait s'attendre à ce que les femmes, dépourvues d'automobile et quelque peu prisonnières du véhicule de leur conjoint, voient dans la politique de gratuité des transports un moyen de développer leur mobilité en s'affranchissant du carcan que crée la dépossession de la voiture. A en croire l'étude menée par l'Observatoire des villes du transport gratuit, précédemment cité, 49% des personnes qui utilisent les transports en commun maintenant qu'ils sont gratuits sont des personnes qui n'ont pas de voiture et 60% des personnes qui déclarent ne pas avoir de voiture sont des femmes. Ce qui veut dire que cette hypothèse se vérifie de manière générale dans la population féminine. Cependant, encore une fois, ce qui est vrai de manière générale peut se retrouver invérifié au regard des habitudes des catégories populaires. Aussi, la distance avec le bus chez les femmes ne possédant pas de voiture demeure assez partagée. D'un côté Vanessa déclare n'utiliser quasiment jamais le bus, mais cela renvoie aussi au statut social qui est le sien et à ses habitudes de mobilité qui sont contraintes à une socialisation très ancrée dans le quartier populaire. Michelle quand à elle a l'habitude de voyager et même parfois loin, jusqu'à Paris et Lille. Aussi, le capital culturel dont elle dispose favorise le développement d'une certaine densité de mobilité. Elle déclare, par exemple, prendre le bus pour se rendre à l'université et assume que sans voiture elle serait capable de se débrouiller. Malgré cela, sa dépendance à la voiture reste forte car, excepté les moments où elle est seule, le mode de transport qu'elle utilise pour ses loisirs, pour les courses ou pour tout autre activité demeure la voiture, accompagnée de son conjoint.

Globalement, la voiture reste un moyen de transports extrêmement utilisé à Dunkerque. Face à la pression sociale de la nécessaire appropriation d'une voiture personnelle qui pèse sur les catégories populaires doublée de l'urbanisation de la ville pensée exclusivement autour de la voiture jusqu'aux années 2010, la gratuité des transports n'a pas permis de relier les catégories populaires aux transports en commun. Même les femmes, pourtant socialement dominées par l'automobilisation, n'ont pas encore réussi à assimiler aux transports en commun dunkerquois, la possibilité de leur émancipation sociale. Cette domination de la voiture exerce, alors, une deuxième forme de ségrégation socio-spatiale sur les femmes car elle est considérée comme la propriété de leur conjoint et utilisée exclusivement par celui-ci, les laissant parfois sans moyen de transports, preuve supplémentaire s'il n'en fallait de la distance intériorisée qu'entretiennent les membres des catégories populaires avec l'usage des transports en commun. Néanmoins, comme cela a pu être évoqué plus tôt, les résultats obtenus dans ce mémoire ne sont pas si catégoriques puisque l'appropriation de la politique de gratuité par les catégories populaires, si

elle ne s'inscrit pas dans l'engouement général que connaît la CUD depuis 2018, laisse malgré tout apercevoir un usage marginal, limité et parfois timide, mais un usage qui tend à apparaître et même à se développer au sein des catégories populaires.

3) L'effet limité de la gratuité sur les comportements des catégories populaires en termes de mobilité.

Comme cela en a été le sujet tout au long de ce chapitre, la politique de gratuité des transports n'a pas durablement modifié les habitudes de mobilité des habitants des quartiers populaires. Très marquées par une ségrégation socio-spatiale importante, un réseau de transports très inadapté à leurs pratiques et la dépendance à d'autres moyens de transports, les catégories populaires semblent très loin de faire de l'utilisation des transports gratuits, une réalité sociale. Pourtant, la globalité de cette politique tend à paver, à bien des égards, l'avenir de ce à quoi ressembleront les politiques publiques de transports. Aussi, soutenir coûte que coûte la piste du déterminisme social en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun serait, ici, une erreur, car, si une grande partie de l'analyse que l'on peut tirer de ce mémoire en matière de rapport aux mobilités repose sur le constat que le non-recours aux transports est socialement déterminé, il n'en demeure pas moins qu'il apparaît quelques divergences à ces résultats parmi les habitudes de nos enquêtés. Plusieurs d'entre eux indiquent, au contraire avoir modifié leurs habitudes de mobilité.

L'émergence d'un désir de liberté, cause primaire de la recherche de mobilité des catégories populaires.

A l'origine de ce paragraphe, il y a un échange, très éclairant entre les différents enquêtés présents au café lors de l'entretien collectif. Afin de mieux appréhender le déroulé de cet entretien collectif, voici quelques éléments de contexte. Mené un jour de semaine avec des habitants fréquentant la maison de quartier, l'entretien collectif constitue le premier lien et les premiers échanges qui ont eu lieu avec plusieurs des enquêtés. Dans le café presque désert, l'animateur qui encadre le groupe interpelle les 7 habitants présents (dont Vanessa, Samuel, Virginie, Marianne, Olivier et Bernadette) dans l'optique de commencer l'entretien collectif. Parmi les questions posées, une concernant l'avis des habitants sur les transports en commun

donne lieu à un élément de réponse très original qui est celui de la « liberté ». C'est Bernadette qui en parle en premier, mais très vite ce mot est repris de manière collégiale pour qualifier les avantages de la politique de gratuité. Cette envie de liberté, si elle a été martelée, à ce moment-là, par Bernadette et reprise très largement par les autres habitants, n'est pas réapparue dans leurs entretiens individuels, excepté celui de Bernadette. En effet, plus que tous les autres enquêtés, Bernadette connaît une situation d'isolement très importante qui peut en partie expliquer ce biais cognitif entre gratuité des transports en commun et liberté.

Au moment de l'entretien, Bernadette a 67 ans. Elle est mère de 3 enfants et grand-mère de 7 petits-enfants. Éloignée de sa famille, elle est également divorcée depuis 20 ans. Ce même divorce l'a conduit à poursuivre sa vie dans un foyer pour adultes. Elle a exercé plusieurs emplois de femme de ménage dans une carrière hachée et désordonnée avant d'arrêter de travailler à 50 ans. De ce fait, cette précarité économique que connaît Bernadette se double d'un éloignement familial. L'immeuble dans lequel elle réside depuis 2004, est situé dans le quartier. Elle déclare n'avoir déménagé qu'une fois, en 2011, pour emménager sur le palier d'en face. Aussi, au-delà du confinement à l'espace de son quartier, Bernadette a la particularité d'être isolée également à l'espace de son immeuble. De manière assez anecdotique, elle a même été très récemment la victime d'un vol de vélo, son mode de transport préféré. Ces différents éléments nous renseignent sur le niveau d'isolement que connaît Bernadette. Habitée à sortir de chez elle, pour se rendre au parc, sa zone de mobilité est extrêmement réduite puisqu'il est situé à seulement quelques mètres de son lieu d'habitation, et ce qu'elle considère être une grande sortie est une sortie à la plage, qu'elle effectue quelquefois. Paradoxalement à cette mobilité qui apparaît très limitée, Bernadette déclare utiliser énormément le bus pour se déplacer maintenant qu'il est gratuit, et pour des trajets bien différents et bien plus longs que ceux qu'elle avait l'habitude de réaliser.

« Enquêteur : Ouais, c'est pratique, c'est pratique. Qu'est-ce que tu penses des transports en commun ?

Bernadette : Ah, ben j'aime bien ouais, si, c'est la liberté quoi. Après, devoir monter dans le bus et payer, moi, ça me faisait quelque chose. Pas au niveau de... Bah... comment je vais dire, moyen, mais si on avait pas un peu d'argent sur nous... Faut toujours avoir un peu d'argent... Payer le bus, revenir...

- Donc ça te faisait quoi comme sentiment du coup de devoir monter, payer ?... C'est quoi comme sentiment ?

- Bah ça contraint, une contrainte... Je me sentais plus comme ça. Mais là c'est vrai que je rentre, c'est, je trouve, un sentiment de liberté. »

Cette notion de liberté revient plusieurs fois dans l'entretien mené avec Bernadette et témoigne aussi bien des possibilités nombreuses offertes par la gratuité de transports sur les nouvelles formes de mobilité disponibles que le soulagement économique de ne plus avoir à payer le ticket et à toujours avoir de l'argent sur soi, comme le reconnaît-elle. Bien au-delà de l'idée de liberté, on peut analyser la gratuité des transports, dans le cas de Bernadette, comme un moyen de retrouver confiance en soi après de nombreuses années d'isolement et de difficultés personnelles. C'est ce qu'observe Éric Le Breton quand il explique que l'accès à la mobilité par les transports en commun est un moyen de sortir, de développer de nouvelles sociabilités et de refaire des choses (Le Breton, 2005). En effet, Bernadette indique s'inscrire dans cette idée d'une retraite beaucoup plus libre et quelque part beaucoup plus heureuse dans la mesure où la gratuité des transports, spécifiquement, lui permet de se déplacer pour aller au musée ou à la plage, trajets qu'elle n'aurait vraisemblablement pas, ou peu effectués sans la mise en place de la politique de gratuité.

Malgré cela, il transparaît que la mobilité de Bernadette demeure sommaire. En effet, la fragilité avec laquelle elle évoque ses capacités à utiliser le bus demeure paradoxale compte-tenu de la mobilité qu'elle prétend avoir. En entretien, elle évoque avec difficulté les lignes de bus qu'elle emprunte par exemple. Elle reconnaît également avoir du mal à s'orienter, effectue peu de trajets seule et évite d'aller trop loin par peur de se perdre. Souvent, lorsqu'il s'agit d'évoquer les trajets qu'elle effectue, elle utilise la première personne du pluriel, indiquant que quand il s'agit de grands trajets, elle ne prend pas le bus toute seule. Cela semble renvoyer à l'idée que ses trajets s'effectuent avant tout dans un cadre très structuré, très accompagné. Éric Le Breton utilise la mobilité des jeunes dans le cadre scolaire pour expliquer que cette mobilité encadrée n'induit pas une mobilité personnelle par la suite. Un parallèle est alors envisageable avec la situation de Bernadette qui explique effectuer beaucoup d'activités avec la maison de quartier qui nécessitent de prendre le bus. Cependant, l'usage du bus est alors à la responsabilité et aux connaissances du personnel de la maison de quartier qui, lié à leur position sociale, disposent d'une cognition plus importante sur le sujet que les membres des catégories populaires, et de Bernadette, en l'occurrence, qui, par elle-même, fait preuve de défiance et même de peur par rapport au bus.

Finalement, il apparaît que certains membres des catégories populaires cherchent à s’émanciper de cette ségrégation socio-spatiale pour se rapprocher d’une utilisation des transports que la gratuité a largement favorisée. Il demeure, cependant, que loin d’être une émancipation instantanée et fiable, cette recherche de liberté constitue malgré tout un premier pas dans l’utilisation des transports en commun par les catégories populaires. Cette liberté demeure alors tributaire d’un accompagnement de personnes possédant une connaissance plus fine des transports urbains afin d’imaginer effectuer des trajets plus lointains ou moins quotidiens. Ceci-étant, l’appropriation de la gratuité des transports passe aussi, bien que toujours marginalement, par d’autres modifications des habitudes de mobilités que constituent, d’une certaine manière le report modal.

La complémentarité des modes de transport comme report modal des catégories populaires.

Parler de report modal, c’est traiter de l’impact sur des changements de mobilité que peuvent induire certaines politiques publiques, en l’occurrence la politique de gratuité des transports. Cette idée de report modal ressort, par ailleurs, très largement comme l’un des objectifs de la politique de gratuité des transports de la CUD, plaidant en faveur d’une diminution du trafic automobile. En effet, ce trafic demeure une donnée communautaire importante et un mode de transport extrêmement intériorisé (cf. *supra*, II. 2)). Aussi, plusieurs auteurs se sont intéressés aux effets de la politique de gratuité des transports relativement au report modal que celle-ci induit, entraînant une mise en débat de son efficacité réelle. D’un côté, Frédéric Héran, très critique sur la politique de gratuité, met en avant des chiffres permettant de comparer les différentes villes pratiquant la gratuité au regard de l’évolution des parts modales des modes de transport respectifs. Pour Dunkerque, il met alors en avant que la gratuité des transports ait surtout incité les piétons (-12%) plus que les automobilistes (-3%) à changer leurs habitudes de mobilité (Héran, 2020). Il apparaît, de surcroît, très critique vis-à-vis de l’enquête publiée par l’Observatoire des villes du transport gratuit qui affirme des chiffres beaucoup plus en faveur d’un report modal mais sans rapport, selon Héran avec sa définition habituelle. D’un autre côté, certains auteurs, comme Sophie Hasiak, demeurent également critique de la définition utilisée dans l’enquête de l’OVTG, considérant qu’il ne s’agit pas d’une étude du report modal à proprement parler car qu’elle s’inscrit dans une étude uniquement des usagers des transports et non universellement sur l’ensemble des habitants de la CUD, qui

inclurait les non-usagers (Hasiak, 2022). De la même manière, elle observe qu'une étude sur les parts modales, comme celle de Frédéric Héran n'est pas directement imputable à un quelconque report modal d'un mode de transports à un autre. Dans la conclusion du chapitre d'ouvrage dans lequel elle cherche à déconstruire l'idée reçue selon laquelle la gratuité des transports ne permettrait pas un report modal de la voiture vers le bus, Sophie Hasiak apparaît donc mesurée tant la question mériterait d'être abordée, d'une part au regard des comportements individuels mais aussi, d'autre part, sous le prisme d'une complémentarité entre les modes de transport (Hasiak, 2022).

Cette complémentarité des transports s'observe en analysant le cas très particulier des habitudes de mobilité des catégories populaires de Dunkerque. Si cette politique n'a pas significativement bouleversé les habitudes de mobilité de ses membres, il est possible de souligner, malgré tout, une augmentation marginale en termes de complémentarité entre le bus et d'autres moyens de transports tels que la marche, dans un même trajet, ou la voiture, sur différents trajets effectués.

L'exemple de Bernadette, dans cette optique, apparaît toujours aussi éloquent. Son utilisation du bus, au-delà de révéler la recherche d'émancipation qu'elle semble poursuivre, se manifeste aussi en fonction d'autres facteurs plus imprévisibles, tels la météo. Le bus devient, dans les temps de pluie, à l'image de ce qu'affirme Virginie, un mode de transport plus adapté, révélant d'une complémentarité entre la marche, mode de transport privilégié, et le bus. Dans un autre aspect, l'association de la marche et du bus comme modes de transport complémentaires s'affirme dans la réalisation de trajets plus longs.

« Moi je suis, on va dire, à 10 minutes du Centre-ville, donc 10 minutes à pied ça n'a jamais tué personne, donc moi quand il faut aller au centre-ville, je vais à pied. Mais après c'est vrai que si je prends le bus, c'est que c'est vraiment assez éloigné. On va dire, bah, déjà moi ma sœur elle habite aux Glacis (quartier situé dans le Nord-Ouest de Dunkerque), je vais à pied. Des fois je vais à Tétéghem (ville limitrophe, située au Sud de Dunkerque) à pied. »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

« Enquêteur : Et... Tu prends le bus pour quel type d'activités alors ? Et à quelle fréquence tu dirais que tu prends le bus ?

Bernadette : Oh ça c'est... Au gré de mes envies. Pour les activités peut être aussi un peu plus loin que Malo, si ça fait un peu loin. Je vais pas m'engager à faire des kilomètres et des kilomètres. »

Extrait d'entretien, Bernadette, 23 mars 2024.

Ces deux extraits d'entretiens témoignent de la complémentarité des modes de transport dans la réalisation de trajets plus ou moins longs. Dans le cadre de trajets courts, Bernadette comme Vincent déclarent qu'ils préfèrent marcher. En ce qui concerne les trajets plus longs, l'usage du bus devient cette fois de mise car perçue comme plus efficace voire moins contraignante si l'on suit le témoignage de Bernadette : « je vais pas m'engager à faire des kilomètres et des kilomètres. ». Aussi, si elle reste très marginale, car, nous l'avons vu, Vincent ne se rend que très rarement au centre-ville et pour des activités très ponctuelles et que Bernadette reste généralement très encadrée dans sa mobilité, il faut reconnaître que la gratuité des transports produit une certaine transformation des mobilités pour ce qui est des marcheurs. Cela entre en pleine cohérence avec les résultats avancés notamment avec Frédéric Héran, bien que les enjeux liés au « report modal » des marcheurs vers le bus transcrit la recherche d'une mobilité plus large, s'inscrivant plutôt dans une recherche d'extension de la mobilité comme objectif social chez les catégories populaires et non pas uniquement comme modification de comportement de convenance.

Loin d'être la seule caractéristique notable de la complémentarité des modes de transport, il ressort des entretiens réalisés quelques bribes d'exemples confirmant l'idée que les catégories populaires s'inscrivent aussi dans une double modalité voiture et transports en commun. C'est ce qui est notable dans ce qu'affirme Agnès quand elle reconnaît utiliser le bus de manière, certes, contrainte lorsque sa voiture est indisponible, mais aussi pour des trajets très ponctuels jusqu'à la gare notamment. C'est le cas également, dans une tout autre mesure, de Vanessa qui utilise parfois le bus en semaine lorsque sa voiture est indisponible car utilisée par son conjoint et souvent la voiture le week-end pour une grande partie de ses déplacements (courses, loisirs, etc.). Ces déplacements apparaissent, par ailleurs, très liés à la politique de gratuité des transports car elle se dit soulagée en ce qui concerne l'achat de titres de transport et toute la logistique qui y est attachée, ce qui rejoint le constat effectué plus tôt arguant que la gratuité des transports favorise un dédoublement, bien que partiel, des modalités de déplacement des catégories populaires.

Finalement, à l'image de ce qu'estime Sophie Hasiak dans son chapitre d'ouvrage, une approche à partir des individus nous renseigne plus précisément sur la question du report modal en indiquant une certaine complémentarité des modes de transport plus qu'un report global vers le bus chez les catégories populaires. Aussi, les modes de transport les plus éloignés du bus

restent privilégiés et bien que l'on constate une légère incitation à changer ses habitudes de mobilité, la prédominance de la distance des catégories populaires avec le bus reste de mise.

En conclusion de ce chapitre, il apparaît que la politique de gratuité des transports, bien qu'elle aspire à proposer une véritable révolution en matière d'habitudes de déplacement, se retrouve ancrée dans des constructions sociales et une certaine vision de la place de la voiture dans les déplacements du quotidien qui la contraignent à la marginalité des habitudes de mobilité chez les catégories populaires. En effet, la place des quartiers populaires et de ses habitants dans la ville, s'inscrivant dans une certaine ségrégation, les conditionne à une non-utilisation des transports gratuits. Aussi, le réseau, étendu de manière inégalitaire dans la CUD, provoque l'indifférence des membres des catégories populaires voire un jugement d'incompatibilité de ceux-ci au regard de leurs modes de vie. De la même manière, l'objectif de redynamisation du centre-ville, annexe à la politique de gratuité, semble avoir peu de prise sur l'utilisation des transports en commun par les catégories populaires, y préférant d'autres modes de transport comme la marche. Ces dynamiques s'inscrivent aussi dans une certaine distance au bus qui a contribué à forger les rapports sociaux et de classe accentués, encore une fois, par la prédominance du recours à la voiture individuelle qui demeure encore très prégnante à Dunkerque et qui conditionne l'utilisation des transports en commun. La gratuité laisse malgré tout entrevoir, à travers des cas assez isolés et très marginaux, de légers changements de mobilités qui, sur le temps long peuvent, peut-être, donner lieu à une généralisation. Certains auteurs, en ce sens, affirment que la diminution des inégalités sociales, à laquelle la politique de gratuité des transports semble jouer un rôle important, est le principal moteur capable d'annihiler les crises écologiques et les inégalités environnementales de manière plus générale (Laurent, 2011). Aussi, réduire les inégalités environnementales revient à proposer une écologie partagée par tous prenant également en compte la conception proposée de l'écologie par les membres des catégories populaires. Cette idée nous invite à nous intéresser à la façon dont la politique de gratuité des transports modifie la perception de l'écologie et des problématiques environnementales par leurs membres pour rendre compte de la façon dont ils reçoivent cette politique.

Chapitre 2 :

Les effets de la gratuité des transports sur la perception des normes environnementales.

Dans ce chapitre, il va être question de traiter des apports de la politique de gratuité des transports sur les transformations du rapport à l'écologie chez les catégories populaires. Au-delà de l'aspect principal que celui des changements de mobilité, une telle politique publique s'inscrit dans plusieurs thématiques transversales répondant à des objectifs propres. Aussi, s'intéresser à la réception de la politique de gratuité des transports par les catégories populaires revient à questionner leur rapport à l'environnement, aux politiques écologiques et à objectiver les effets concrets de cette politique sur la perception des enjeux environnementaux des catégories populaires. Pour aller encore plus loin, il va s'agir de mettre en lumière les mécanismes qui incitent les membres des catégories populaires à utiliser les transports en commun dans une visée écologique. Nous l'avons vu, chez ces habitants, les transports en commun souffrent d'une mise à distance et d'un non-recours assez significatif. Mais qu'en est-il des aspects écologiques que recoupe cette politique ? Les catégories populaires sont-elles familières avec les notions d'écologie et l'apport potentiel d'une politique de gratuité dans la matérialisation d'un nouveau mode de vie ? En somme, quels effets la gratuité des transports produit-elle sur les perceptions des enjeux environnementaux des catégories populaires ?

I. Les conflictualités relatives à la pratique d'une écologie étatique.

La première partie de ce chapitre vise à mettre en évidence la conflictualité entre deux modèles de pratique de l'écologie étroitement liés à deux modèles de classes sociales que sont les classes populaires et les classes bourgeoises. L'idée d'écologie populaire, en opposition à celle d'« écologie bourgeoise », donc, est un terme notamment développé par Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, reconnaissant la mise en place d'une action écologique des catégories populaires, mais en marge des discours dominants, et parfois militants, prêchant la « bonne parole » et la « bonne manière » de faire de l'écologie (Comby, Malier, 2023). Aussi l'ambivalence entre l'écologie bourgeoise et l'écologie populaire laisse à penser que ces deux modèles d'écologie sont voués à développer une certaine conflictualité à mesure que les deux

milieus sociaux et écologiques se rencontrent, c'est ce qu'il va être question de voir dans cette partie.

1) Une politique de gratuité des transports d'abord pratiquée par les enfants des membres des catégories populaires.

Le premier constat autour des pratiques écologiques liées à la politique de gratuité des transports, est celui d'observer que la gratuité profite surtout aux enfants des membres des catégories populaires qui l'utilisent bien plus que leurs parents appartenant pourtant au même foyer. La première interrogation porte alors sur les facteurs qui impliquent une telle différenciation de l'utilisation d'une politique publique mais aussi, dans un second temps d'essayer d'analyser les conflictualités internes au foyer que ces différents usages peuvent engendrer.

L'école, appareil idéologique d'État destiné à enseigner les bonnes pratiques de l'écologie bourgeoise en matière de mobilité.

Dans leur conception de l'écologie bourgeoise, Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier expliquent qu'il s'agit de l'ensemble des considérations des dominants, en termes d'écologie, censées constituer une solution aux problèmes environnementaux expérimentés par les bourgeois (Comby, Malier 2023). Aussi, cette vision de l'écologie apparaît dominante dans des discours, eux-mêmes dominants, ce qui produit une certaine reproduction de cette vision de l'écologie à travers la recherche d'hégémonie idéologique.

La notion d'hégémonie idéologique est introduite par Antonio Gramsci et signifie que les dominants cherchent à diffuser et à imposer une certaine idéologie qui ferait alors consensus, à travers les appareils idéologiques d'État (Gramsci, 1948). Pour Louis Althusser, par ailleurs, l'appareil hégémonique, qui correspondrait à toute institution permettant la reproduction de l'idéologie dominante, passe forcément par l'État, d'où l'expression d'appareil idéologique d'État (Althusser, 1970). C'est l'État qui permet de diffuser et d'imposer l'idéologie dominante. C'est ainsi que l'école, comme les médias de masse ou l'administration par exemple, fait partie des appareils idéologiques d'État qui se construisent comme un ensemble d'institutions représentant un système hégémonique au niveau étatique, censé diffuser une idéologie dominante. A bien des égards, la diffusion de l'idéologie dominante s'applique aussi aux

catégories populaires, fréquentant de la même manière que tous les autres enfants, cet appareil idéologique qu'est l'école. Partant de ce constat-là, on peut facilement faire l'hypothèse que la conflictualité entre les différentes écologies et les différentes classes sociales, commence à l'école. De ce fait, l'affirmation d'une écologie bourgeoise, qui pourrait être celle d'associer gratuité des transports et diminution de la pollution, pourrait renvoyer à une rhétorique assez intériorisée, alors même que le recours aux bus demeure source de pollution et pose la question de la dimension écologique de cette politique publique. Plusieurs travaux apparaissent, de surcroît, critiques vis-à-vis de cette idée, semble-t-il, reçue (Paul-Dubois-Taine, 2006 ; Transports Urbains, 2008 ; Huré, Passalacqua, 2022).

En ce qui concerne l'école en tant que telle, les travaux d'auteurs tels que Daniel Thin nous renseignent sur les effets de cette socialisation sur les familles populaires. Il observe que l'école permet de structurer les relations familiales, rendant sa place prédominante dans les processus de socialisation du foyer dont il explique qu'elle favorise également le développement de nouvelles normes sociales (Thin, 2019). Ces normes sociales, à l'image de ce qui a été avancé plus tôt et de ce qu'observe Daniel Thin, correspondent, tout comme c'est le cas pour la question de l'écologie, à une idéologie « édictés conformément aux expériences bourgeoises du monde » (Comby, Malier, 2023). Ainsi, il apparaît que les catégories populaires, au contact de l'école, forgent de nouvelles formes de socialisation qui les incitent à développer des manières d'être très différentes. Cependant, chez les personnes interrogées, ces manières d'être demeurent beaucoup plus facilement intériorisées pas les enfants que par les parents. C'est à l'école que sont notamment enseignés le tri des déchets, l'importance de limiter sa consommation, mais aussi l'utilisation des transports en commun plutôt que la voiture individuelle considérée comme polluante pour se déplacer.

Ainsi, on peut constater que l'école comme appareil idéologique d'État fait figure d'outil permettant la diffusion de l'idéologie dominante en ce qui concerne l'acception bourgeoise du terme. Ce sont ces « bonnes pratiques » qui créent une ambivalence entre l'écologie populaire pratiquée au sein des quartiers et dans le foyer, et l'exigence bourgeoise conditionnée par l'école qui vient même mettre au diapason, d'une certaine manière, les processus de socialisation de tout le foyer. La gratuité des transports apparaît, de surcroît, comme un moyen de lutter contre la pollution, pour l'écologie bourgeoise, ce qui objective son utilisation par les enfants des catégories populaires. Cette ambivalence entre les deux modèles d'écologie, si elle apparaît conflictuelle en théorie, qu'en est-il dans l'intimité des foyers populaires, entre enfants porteurs

de la bonne parole bourgeoise forgée à l'école et la réalité sociale des classes populaires parfois très éloignées de ces enjeux ?

La construction d'un rapport de force sur les sujets écologiques au sein du foyer.

La socialisation que connaissent les enfants dans le cadre de l'école diverge à bien des égards de celle entretenue au sein des quartiers populaires. La pratique d'activités écologiques dans le cadre éducatif est, de surcroît, autant d'habitudes intériorisées qui se répercutent sur le développement de l'écologie populaire au sein du foyer avec des parents très souvent insensibilisés voire complètement étrangers aux pratiques apprises à l'école par les enfants. Alors, la question de l'autorité parentale peut sembler compromise par cette contradiction faisant naître une forme de conflictualité qui n'en porte pas le nom entre enfants sachants et parents non-sachants. Aussi, dans la mesure où cette idéologie demeure dominante, les parents apparaissent, de ce fait, contraint de suivre la marche quasiment forcée qu'impose la socialisation de l'école, comme cela a pu être évoqué plus tôt. L'apprentissage de cette écologie bourgeoise n'est pas sans rappeler la conflictualité de classe qui survient au sein des catégories populaires avec la poursuite d'études supérieures chez les enfants du foyer, provoquant le choc entre deux types de socialisations très antinomiques et qui peut également être source de conflit. Comme l'explique Yasmine Siblot, le concept de transfuge de classe est largement hérité de cette idée (Siblot, 2015), et si l'élévation sociale traduit une situation de conflit au sein des foyers populaires, la question écologique n'en est, elle, par exempt non plus. Il reste à reconnaître que cette situation de conflit est moins reconnue et reconnaissable en tant que telle et qu'elle transparait avant tout dans les propos des enquêtés, comme une simple forme de différenciation que les enfants opèrent avec leurs parents sur ces sujets. C'est ce que l'on constate chez les familles interrogées, avec des profils comme ceux de Samuel, ou Virginie qui apparaissent déstabilisés par rapport aux pratiques écologiques de leurs enfants.

« Enquêteur : Et, est-ce que ça t'arrive, quand même, de prendre en compte, un petit peu, l'environnement ? Enfin les petits gestes, les machins, tu sais, qu'ils nous disent de faire, et tout. Est-ce que tu fais des trucs ?... »

Virginie : Ah ouais, les papiers dans la poubelle, les poubelles vertes, les poubelles jaunes. Ah oui, ça on le fait à la maison. Et puis ma fille... elle s'y connaît, donc... Elle, elle sait, quoi ! elle sait où jeter ça, ça ça, quoi, donc, on fait ça à la maison... C'est pour, aussi, leur apprendre, quoi, pour eux, qu'ils jettent pas par terre... Mon rôle de maman, quoi (rires) ! »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

« Non, c'est la petite qui m'apprend. Parce que tous ce qui apprennent à l'école, c'est eux qui m'apprennent le plus de trucs... Sur le tri, sur pas jeter par terre, les trucs comme ça pour les poissons... Et, franchement, c'est un truc de fou, les enfants maintenant savent mieux que nous... Nous on apprenait pas ça à l'école. »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

Samuel est père de 3 enfants, deux adolescents de 17 et 14 ans et une écolière de 7 ans. Virginie quant à elle est mère de 4 enfants, deux adolescents de 16 et 13 ans et deux écoliers de 10 et 5 ans. A première vue, l'âge des enfants de nos deux enquêtés indique une certaine similarité qui laisse à croire que les expériences vécues par les parents sont assez proches. Il apparait, derechef, que nous sommes face à deux parents, comme indiqué plus tôt, très déconnectés du rapport à l'écologie qu'entretiennent leurs enfants. Ces extraits nous apprennent donc deux choses. La première, plus anecdotique par rapport à tout ce qui a déjà été dit, c'est la façon dont Virginie cherche à se réapproprier l'apprentissage des « écogestes » que sa fille apprend à l'école. Elle cherche à montrer qu'elle assume son « rôle de maman » alors qu'elle avoue, dans le même temps, être en grand décalage avec ces principes qu'elle n'arrive guère à saisir. Cette observation transcrit la difficile imputabilité de l'éducation relativement à la responsabilité de l'apprentissage de certains traits de l'éducation des enfants partagés entre Virginie, en tant que maman, et l'école en tant qu'institution. Un deuxième élément correspond à ce qui a été évoqué tout au long de ce paragraphe. Il s'agit de voir que la connaissance des enfants sur l'écologie est liée à une certaine forme de socialisation dominante inculquée par l'école, et qui développe, chez eux, un niveau de familiarisation des problématiques de l'écologie bourgeoise participant à expliquer leurs facilités à trier les déchets, à maîtriser leur consommation (relativement à leur position d'enfant) et à utiliser les transports en commun maintenant qu'ils sont gratuits, dans une optique de préservation de l'environnement.

En somme, les enfants des catégories populaires semblent, contrairement à leurs parents, réceptifs à la politique de gratuité des transports comme d'une politique environnementale et éco-vertueuse. Suivant cette idée, on constate l'émergence de phénomènes de conflictualité et même d'incompréhension parfois entre parents et enfants, fruit d'une socialisation différenciée qui s'inscrit dans les rapports aux transports en commun et à la gratuité des transports. Loin d'être un cas isolé, le non-recours à la gratuité des transports renvoie également, et plus largement, au déclassement de l'intérêt des catégories populaires pour les problématiques écologiques ou présentées comme telles de manière globale.

2) La pression de la pratique de la gratuité des transports confrontée à l'écologie des catégories populaires.

Réduire les inégalités sociales, est-ce réduire les inégalités écologiques et l'exposition aux risques écologiques ? Selon Éloi Laurent, la réponse est évidence. Dans un ouvrage intitulé « Social-écologie », il met en avant la nécessaire combinaison des politiques sociales et écologiques dans la mise en place de l'action publique poursuivant l'objectif de diminuer les inégalités environnementales. Alors, la politique de gratuité des transports apparaît être la politique socio-écologique par excellence puisqu'elle permet de réduire le trafic automobile et la pollution atmosphérique mais elle permet aussi de lutter contre l'exclusion et permettre aux publics les plus contraints de profiter d'une mobilité gratuite, comme l'illustrent très bien les propos de Patrice Vergriete, précédemment cités. Cependant, cette idée pose de nombreux problèmes qui persistent et entachent cette utopie de façade. En effet, la rhétorique selon laquelle la gratuité des transports aurait permis de rapprocher les catégories populaires de l'utilisation des transports en commun n'est pas vérifiée, nous avons pu le voir. De la même manière, la rhétorique selon laquelle la gratuité des transports serait une solution écologique, apparaît, là-encore, déconnectée de la réalité des catégories populaires puisqu'elle correspond surtout à une conception bourgeoise de l'écologie. A l'inverse, la politique de gratuité des transports apparaît lointaine pour des catégories populaires qui manquent de « disponibilité » (Comby, Malier, 2023), voire qui voient sciemment dans la politique de gratuité l'expression de cette écologie bourgeoise à laquelle ils ne veulent pas s'identifier. Cette distance aux transports en commun est aussi la conséquence d'une conflictualité entre la perception des catégories populaires sur leur mise au pas attendue en matière d'écologie et leur disponibilité à percevoir ce qui paraît bon pour eux-mêmes, toujours en matière d'écologie.

Aussi, l'écologie, loin de désintéresser les membres des catégories populaires, n'est simplement pas perçue comme prioritaire. Le rejet d'une forme d'infantilisation ou le manque de « disponibilité » (Comby, Malier, 2023), constituent autant de premières explications au rapport des catégories populaires à l'écologie façonnée par la gratuité des transports.

« Enquêteur : Tout ce qui est l'environnement l'écologie, est ce que tu dirais que c'est important pour toi ?

Samuel : Pour moi, non. Pour mes enfants, oui. Moi, après...

- Et pourquoi, pour les enfants, tu dirais que c'est important ?

- Bah, pour plus tard, faut leur laisser un truc propre pour eux plus tard. Je trouve qu'on a bien pollué la planète pendant une centaine d'années. Là, je pense que maintenant... »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

La disponibilité en matière d'écologie, pour Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, dans un article paru en 2023, renvoie à l'idée que les membres des catégories populaires, du fait de leur condition sociale, ne disposent pas d'un temps suffisant pour faire de l'écologie « un principe organisateur de leurs manières de vivre et de penser le monde. » (Comby, Malier, 2023). Ce manque de disponibilité est un des facteurs expliquant le déclassement de l'intérêt écologique chez les catégories populaires.

L'entretien mené avec Samuel concernant la thématique écologique est riche d'enseignements sur la vision de l'écologie par les catégories populaires. Si le cas de Samuel fera l'objet d'une analyse détaillée dans une prochaine partie (cf. *supra*, II.), certains aspects demeurent, ici, éloquentes pour rendre concrètement compte de cette notion de disponibilité. En effet, Samuel est salarié en Belgique, il travaille dans une usine alimentaire située à environ 30 minutes de son lieu de résidence. Les horaires décalés qu'il déclare parfois effectuer et la pénibilité de son travail sont autant de facteurs pesant sur la théorisation de l'écologie et la prise en compte de celle-ci dans une modification plus globale de son mode de vie (Comby, Malier, 2023). C'est d'ailleurs ce que l'on retrouve aussi très nettement dans ses habitudes en termes de pratiques écologiques puisqu'il déclare ne pas foncièrement chercher à trier, à composter, ou, de fait, à utiliser les transports. Cela fait écho, d'une certaine manière, à ce qui a pu être évoqué plus tôt quant à la conflictualité entre parents et enfants sur les pratiques écologiques puisque ses enfants, à titre de comparaison, appliquent beaucoup plus ce type de pratiques. Malgré cela, il n'est pas possible d'affirmer, en se reposant sur l'extrait d'entretien cité plus tôt, que Samuel est pour autant désintéressé des problématiques écologiques ou qu'il serait insensible à celles-ci puisqu'il défend la nécessaire préservation de l'environnement en faveur de l'avenir et de ses enfants. A l'image de ce qu'avancent Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, il a conscience des problématiques écologiques, et même si cela reste à discuter, Samuel se situe dans ce cas très précis des catégories populaires n'ayant pas comme préoccupation principale l'écologie. De ce fait, la gratuité des transports est alors perçue comme précieuse pour les enfants mais pas pour lui directement, respectivement à sa condition de classe qui le contraint à ne pas se mobiliser plus activement en faveur d'un mode de vie écologique.

Aussi, ces constats rejoignent ceux formulés par Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier qui expliquent alors que les catégories populaires ont conscience des grandes problématiques liées au climat, à l'environnement ou à la biodiversité, mais qu'elles n'ont pas le temps disponible pour s'y intéresser. Cela renvoie aux conditions matérielles d'existence des catégories populaires qui les éloignent de la vision d'une politique de gratuité des transports comme d'une politique potentiellement écologique, abordable et pertinente dans leur mode de vie.

Cette politique de gratuité des transports, est pourtant socialement entendue comme une norme, la fréquentation a largement augmenté, le réseau s'est agrandi, les bus sont omniprésents en ville et la politique connaît une certaine couverture médiatique qui participe à associer gratuité des transports et écologie. Ce faisant, on peut considérer cette politique comme une nouvelle pression sociale exercée par l'État sur les catégories populaires en matière de pratiques écologiques, alors même que les autres mesures semblent déjà peu toucher les catégories populaires. A l'image de ce que peut avancer Samuel, le mode de vie qui est le sien ne lui permet pas de maximiser ses économies d'énergies. Les considérations plutôt dominantes et étatiques et qui passent par la publicité et le martellement de bonnes pratiques qu'il faudrait respecter ne l'incitent pas directement à modifier ses comportements pour laisser une place plus importante à l'écologie dans son mode de vie car il ne se sent pas directement concerné. Il déclare, comme d'autres enquêtés, parents également, qu'avec les enfants, et lié aux conditions matérielles d'existence, ces exigences apparaissent contraintes et très difficiles à appliquer. Ainsi, les injonctions environnementales portées par l'écologie bourgeoise semblent entrer en conflit avec leurs conditions matérielles d'existence et une certaine imperméabilité aux injonctions écologiques, au-delà du simple ressort de l'utilisation des transports gratuits.

Au-delà d'exister en opposition au terme d'écologie populaire, l'écologie bourgeoise révèle aussi la mise en place d'une rhétorique confisquant l'écologie aux autres catégories sociales. Conscient des problématiques sociales qui structurent les inégalités environnementales, Éloi Laurent cherche à s'interroger sur les éléments qui empêcheraient ces inégalités de se résorber. Le parallèle avec des travaux, plus récents, comme ceux de Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, sur le sujet, permettent d'observer la construction de l'écologie bourgeoise en tant que telle comme une confiscation pour les catégories bourgeoises et par les catégories bourgeoises de la question de l'écologie. Les propos d'Éloi Laurent l'illustrent bien, c'est à travers les classes moyennes et supérieures que se sont construits les mouvements écologistes et leur idéologie, et non en lien avec les classes dominées que sont les catégories populaires (Laurent, 2011). De ce fait, la construction des problèmes publics autour de l'écologie et de

l'environnement semble reposer sur une opposition à l'écologie populaire qui accentue le phénomène de conflictualité avec la pratique d'une telle écologie par les catégories populaires. Suivant cette idée, la façon dont est avancée la rareté de l'utilisation des transports en commun par plusieurs de nos enquêtés (cf. *supra*, chapitre 1), peut s'avérer tout autant intéressant pour témoigner, dans une autre acception, de l'aversion des catégories populaires aux transports en commun perçus, peut-être inconsciemment, comme un mode de transport bourgeois et répondant à une vision dominante de l'écologie à laquelle les catégories populaires souhaitent se détacher. C'est ce qui transparait dans les entretiens menés notamment avec Virginie, Vanessa, Agnès ou Vincent lors desquels, les trois enquêtés ont cherché à marquer, avec insistance parfois, l'utilisation très marginale qu'ils ont du bus. L'invocation de la rareté se double, par ailleurs, souvent de la recherche d'une justification, comme si l'utilisation des transports était plus envisageable en solution de repli, plus socialement acceptée. Agnès témoigne ainsi utiliser le bus uniquement quand sa voiture est en panne, Vanessa, quand il pleut, tout comme Virginie, allant jusqu'à percevoir l'utilisation du bus comme une contrainte, elle dit ne pas avoir le choix d'utiliser le bus quand il pleut, renvoyant à l'idée qu'utiliser les transports, maintenant qu'ils sont gratuits apparait comme désagréable mais obligatoire. On retrouve ici, la conflictualité entre la volonté personnelle de ne pas prendre le bus qui s'entrechoque avec la pression sociale qui lui imposerait un choix qui ne lui convient pas, sans doute lié aux problématiques écologiques. De ce fait, l'acte militant auquel s'apparente la pratique de la gratuité des transports apparait loin des catégories populaires et de la vision de leur écologie qui se construit à travers leurs conditions matérielles d'existence.

Les conditions matérielles d'existence, qui structurent aussi bien la sphère sociale que le rapport, on l'a vu, à l'écologie des catégories populaires est au cœur de la construction des inégalités sociales. Ce sont, de surcroit, ces inégalités sociales qui façonnent les rapports à la gratuité des transports et à l'écologie, mais ce sont aussi ces inégalités sociales qui instaurent une différenciation dans la manière de conscientiser l'écologie. Point de départ de l'objectivation de l'écologie populaire par Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, cette idée, avancée par Dorceta Taylor, que les inégalités environnementales produisent différentes façons d'envisager l'écologie (Taylor, 2009), laisse à imaginer, une nouvelle fois, que les classes populaires possèdent et développent une certaine forme de conscience écologique au profit des enjeux environnementaux.

II. Les effets limités de la gratuité des transports sur le développement d'une conscience écologique au sein des catégories populaires.

Comme cela a été brièvement abordé, la gratuité des transports participe de la conception d'une certaine écologie que recoupe notamment la lutte contre la pollution. Cette politique, bien que largement plébiscitée par les habitants, toutes catégories sociales confondues, apparaît imperméable aux catégories populaires qui y reconnaissent, pourtant, un fort intérêt écologique dans cette idée de lutte contre la pollution. Ce constat que forgent les membres des catégories populaires pourrait apparaître comme le fruit de leur désintérêt pour la question écologique, mais là encore, ce que l'on vient de voir nous montre que ce désintérêt ne colle pas avec leur réalité sociale. Les apports de la notion d'écologie populaire nous permettent, de ce fait, de considérer les catégories populaires comme conscientes de ce que représente l'environnement et sa sauvegarde et ainsi, de remettre en question le rapprochement de la gratuité des transports, comme d'autres politiques publiques, de la notion d'écologie, qu'ils n'entendent pas de la même façon. En effet, la conscience écologique des catégories populaires est avant tout issue de la problématisation des enjeux du quotidien qui touche au quartier ou au foyer. Nous l'avons vu, l'écologie populaire s'inscrit en opposition à une écologie plus étatique faite de petits gestes et de maîtrise de sa consommation éloignée des expériences de vie des catégories populaires. Aussi, cette conscience écologique et plus particulièrement celle de la gratuité des transports en tant que mesure écologique se montre très lié à la condition de classe des catégories populaires. Comment celles-ci parviennent à affirmer leur conscience écologique, par quel biais se crée-t-elle et quelle vision écologique entretiennent-elle avec la politique de gratuité des transports ?

1) Le développement d'une action écologique parallèle dans les quartiers populaires.

Éloignées des grandes phrases, des grands discours, ou des grands projets, les catégories populaires construisent leur conscience écologique par l'action à l'intérieur même de leur quartier. Influencés par ce que Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier nomment l'écologie populaire, les habitants de ces quartiers créent, innovent, façonnent leur lieu de vie au gré de dynamiques qui leurs sont propres et qui se développent en parallèle de ce que prévoit l'écologie

bourgeoise. Néanmoins, nous allons voir que cette écologie bourgeoise, sans se tenir à distance des catégories populaires, peut servir parfois de base à des individus sans repère, sans fondation mais qui désirent, malgré tout, écologiser leur quartier ou leur lieu de vie. Ce sont, d'ailleurs, ces premiers pas, teintés d'écologie bourgeoise, qui conduisent parfois à l'émergence d'une écologie populaire réappropriée par les catégories populaires.

L'application de l'écologie bourgeoise, un premier pas vers une conscience écologique populaire ?

Le concept d'écologie bourgeoise a pu faire l'objet de diverses contextualisations et mises en définition tout au long de ce chapitre, c'est pourquoi nous ne nous attarderons pas dessus, ici. En revanche, les considérations adossées à l'écologie bourgeoise apparaissent bien plus intéressantes pour traiter de ce paragraphe. Si l'opposition entre écologie populaire et écologie bourgeoise fait sens à bien des points de vue et apparaît même comme tel dans les travaux de Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, c'est la complémentarité que nous allons retenir ici afin de rendre compte de l'effet de piston que peut produire l'usage et le recours à cette écologie éloignée des catégories populaires dans la recherche de la pratique d'une écologie du quartier, plus populaire. Il va être question, dans ce paragraphe comme dans le suivant, de s'intéresser particulièrement au cas de Vincent, qui présente une des plus importantes socialisations autour des problématiques liées à l'écologie populaire des enquêtés interrogés.

Vincent a 36 ans, il est au chômage depuis peu, avant quoi il était peintre en bâtiment, travail en insertion pour lequel il gagnait les 2/3 d'un SMIC. Il est père de 4 enfants qui ont entre 20 mois et 6 ans. En ce qui concerne son parcours scolaire, il déclare ne pas avoir de bac et être en attente pour passer une formation dans le domaine de la sécurité. A côté de cela, Vincent est très engagé associativement, il dirige une association spécialisée dans le domaine de la sécurité et participe également à l'entretien d'un jardin partagé dans son quartier dont nous aurons l'occasion de reparler. Sa trajectoire sociale s'appréhende également au regard de la situation sociale de ses parents. Son père d'abord, travaillait dans les forces de police mais est décédé quand Vincent était jeune. On peut d'ores et déjà observer que l'origine de sa passion pour la sécurité s'explique plutôt au regard du métier exercé par son père. Sa mère, quant à elle, était maraichère jusqu'à la naissance du premier de ses 6 enfants, après quoi elle est devenue mère au foyer. Elle est aujourd'hui en maison de retraite. L'épouse de Vincent est par ailleurs femme de ménage et gagne, quant à elle, l'équivalent d'un SMIC.

A première vue, tout oppose Vincent du développement d'une activité écologique importante. Excepté son engagement au sein du jardin partagé, il semble plutôt passionné de sécurité que de jardinage. De surcroît, à en croire Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, les catégories populaires apparaissent plutôt éloignées de la notion des petits gestes et des grands discours sur la fin du monde, rhétorique de l'écologie bourgeoise (Comby, Malier, 2023). Il se trouve, cependant, que l'écologie pratiquée par Vincent apparaît très influencée par cette vision de l'écologie, qu'il va être question de décrypter.

Lorsqu'il est question de ses pratiques en matière de respect de l'environnement, Vincent avance deux éléments. Premièrement, il témoigne de sa consommation de cigarettes. Il rappelle alors que les $\frac{3}{4}$ du temps il jette ses mégots dans un cendrier mais reconnaît aussi qu'il n'est pas parfait à ce niveau puisqu'il lui arrive d'en jeter par terre quand aucun cendrier ne se situe proche de lui. Or, l'idée de ne pas jeter son mégot par terre apparaît être une mesure symbolique assez éloignée de l'intérêt local du quartier et plutôt répondant à une rhétorique étatique, comme peuvent par exemple le symboliser les différentes campagnes publicitaires menées, encore aujourd'hui, par l'association Gestes Propres, en lien avec l'Association des Maires de France qui cristallisent la mise en avant d'une écologie des petits gestes¹⁷, tout du moins dans l'acceptation bourgeoise du terme. Deuxièmement, dans une idée similaire, la publicité semble beaucoup influencer, quoi qu'il en dise, Vincent, puisqu'il fait très attention à sa consommation de chauffage, et bien qu'il n'y voie pas particulièrement un intérêt économique significatif, les habitudes de consommation qu'il met en avant apparaissent très similaires à ce que préconisent les publicités gouvernementales à travers le slogan « je baisse, j'éteins, je décale »¹⁸.

Au regard de ceux éléments, on comprend aisément que Vincent appréhende sa vision écologique d'abord à l'aune de ce que le gouvernement et d'autres institutions plus militantes préconisent, c'est aussi cette raison qui explique son utilisation des transports en commun depuis la mise en place de la gratuité. Il trouve, dans l'écologie bourgeoise une première base pour se forger une vision de l'écologie qui apparaît plus populaire. Dans cette idée, le développement, très récent, d'un jardin partagé autogéré et financé par un budget participatif de la mairie de Dunkerque témoigne de la qualité de piston qu'ont les institutions de l'écologie bourgeoise dans la mise en place d'une écologie populaire. Ce jardin partagé cristallise d'autant plus cette idée qu'il est le fruit d'une réflexion des habitants. Ce sont les habitants du quartier

¹⁷ Gestes Propres, *Communiqué de presse*, 22 juillet 2022

¹⁸ Source : site internet du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

populaire qui ont choisi de le convertir en jardin partagé au cœur de leur quartier, vitrine, d'une certaine manière, de la mise en place d'action concrètes dans l'écologie populaire.

Le développement de projets marginaux à l'initiative des membres des catégories populaires.

Le développement de projets marginaux représente la force même de l'écologie populaire. Se basant sur les problématiques proches du quartier, par le quartier et pour le quartier, les membres des catégories populaires portent ces projets en faveur d'une vision nouvelle de l'écologie, bien éloignée de celle liée à la gratuité des transports. C'est ce dont témoigne ce projet de jardin partagé. Issu d'un budget participatif de proximité monté par la mairie de Dunkerque, ce budget représentait plusieurs milliers d'euros, laissés entre les mains des membres du quartier populaire. Une concertation a, à ce sujet, été organisée afin de départager trois projets, dont uniquement celui de jardin partagé proposait une démarche écologique. Largement plébiscité, ce jardin partagé a ensuite été mené par les habitants du quartier qu'un collectif, auquel Vincent participe, continue de gérer et d'entretenir. Ce jardin, déployé au pied d'un des grands ensembles d'immeubles du quartier, apparaît symboliquement comme un projet initié par les acteurs de l'écologie bourgeoise et dont les acteurs de l'écologie populaire se sont réapproprié la mission. En effet, rien ne prédestinait le jardin partagé à voir le jour parmi les trois projets sélectionnés, qui, eux-mêmes sont des projets proposés par les habitants, laissant transparaître une logique entière et propre au quartier dans la mise en place d'actions écologiques. Aussi, si ce jardin démontre une fois de plus de l'intérêt des catégories populaires pour les questions écologiques, il est surtout le moyen de mettre en avant cette écologie d'action qui, dans le quartier, est une écologie qui regorge de projets de d'adeptes.

Au-delà, du simple exemple symbolique que représente le jardin partagé, plusieurs projets font, la part belle à l'écologie populaire au sein du quartier. Le cas de Vincent, ici, demeure toujours aussi intéressant pour comprendre comment l'action concrète de l'écologie populaire, même au sein de la maison de quartier, arrive à impulser une démarche écologique. Cette démarche écologique, qui se caractérise par la réhabilitation du jardin situé au fond de la maison de quartier, trouve son origine avant tout dans les désaccords répétés qui sont apparus entre Vincent et les autres membres du collectif chargés de la gestion et de l'entretien du jardin partagé. Aussi, afin de conserver les compétences qu'il a pu accumuler et l'assimilation d'une nouvelle forme d'écologisation qu'il a pu y développer, il a décidé de redonner une nouvelle vie au jardin de la

maison de quartier, qui a connu, nous dit-il en marge de l'entretien, plusieurs périodes d'investissement puis de désinvestissement. Vincent nous apprend, au passage que ce n'est pas la première fois que ce jardin fait l'objet d'un projet par les habitants du quartier. Aussi, en le questionnant sur le projet qu'il souhaitait mener dans ce jardin, il a semblé très enthousiaste et particulièrement inspiré, laissant apparaître une certaine confiance, doublée d'une connaissance fine de la nature lorsqu'il s'agissait de parler de la manière de planter tel arbre, de tailler telle branche, etc. Sa détermination dans son projet a, par ailleurs, très vite suscité la curiosité d'autres habitants, qui ont vite cherché à l'aider, emballés par le projet, signe d'une certaine volonté d'action chez des membres se sentant parfois guère concernés de prime abord par la question. Afin de ne pas trop entrer dans d'inutiles détails, ce qu'il faut retenir de cette expérience en cours pour Vincent et qui peut s'appliquer à de nombreux autres cas est l'idée que bien qu'elle puisse partir de considérations bourgeoises de l'écologie, au contact des catégories populaires, l'écologie finit par se transformer pour correspondre aux expériences populaires du monde.

Cette observation transparait, derechef, dans un autre cas très ponctuel mais tout aussi intéressant. La conversation qui a constitué l'entretien collectif au café avec les 7 enquêtés précédemment mentionnés (cf. chapitre 1), a aussi été le fruit d'une discussion menée avec l'animateur au sujet des activités souhaitées par les habitants pour animer la maison de quartier au mois d'avril. Si des activités liées à des loisirs sont très vite apparues, un autre type d'activités, très surprenant est également arrivé dans la discussion, notamment celle de réaliser une *clean-walk* dans le quartier, activité proposée par Vanessa et Samuel. Bien que cette activité n'ait pas forcément convaincu tout le monde, à l'image de l'air dubitatif notable sur le visage de Virginie à ce moment-là, elle demeure néanmoins intéressante tant la spontanéité avec laquelle elle a été proposée par des habitants qui apparaissent assez éloignés des problématiques écologiques. Au demeurant, une *clean-walk* apparaît comme un héritage militant dans la conceptualisation de l'écologie soit un héritage bourgeois de celle-ci. Cependant, cela reste un bon évènement pour se réapproprier son quartier en pratiquant une écologie du proche, nouvel exemple, s'il en fallait, de la manière dont les catégories populaires mettent en place des projets marginaux qu'ils se réapproprient en reprenant les bases de l'écologie bourgeoise.

Au total, l'écologie populaire apparaît inspirée, au moins partiellement, de l'écologie bourgeoise. Si la question de classe et d'expérimentation du monde oppose logiquement les deux visions de l'écologie, il apparaît que sa conception bourgeoise peut constituer pour les catégories populaires un moyen de commencer à conceptualiser et à théoriser l'écologie afin de

se la réapproprié par la suite en se posant en opposition à cette vision servant l'intérêt dominant pour y préférer une vision écovertueuse pour son espace vécu. Or, la gratuité des transports, si elle apparaît bénéfique aux conceptions bourgeoises de l'écologie, elle participe, chez Vincent, de ce processus de théorisation primaire de l'écologie, qui semble, au contraire, plutôt délaissé par les autres membres, prônant, à plus forte raison une certaine écologie du quartier attachée à la problématisation centralisée autour des intérêts locaux.

2) Une conscience écologique du quotidien qui associe peu écologie et transports en commun.

Le désaveu pour les transports en commun est la conséquence de logiques sociales qui contraignent les catégories populaires. Par ailleurs, l'écologie populaire semble attacher une importance particulière à ne s'intéresser qu'à une problématisation à l'échelle du quartier. Aussi, s'attarder sur les logiques sociales qui conditionnent les catégories populaires apparaît, ici, d'autant plus important pour comprendre leur rapport à l'écologie et la façon dont la politique de gratuité des transports a permis de le façonner. Nous avons pu l'aborder, celle-ci relève d'une certaine vision de l'écologie plutôt bourgeoise. Qu'en est-il alors du lien que créent, ou non, les catégories populaires entre gratuité des transports et mesure écologique ? Comment se déploie cette conscience écologique au travers de la théorisation d'actions destinées au quartier et quelles sont les limites concrètes à une conscience écologique plus large ?

Une conscience écologique limitée aux problématiques du quartier.

Le quartier, comme espace vécu, place les catégories populaires dans une situation d'« insularité », au sens que lui donne Éric Le Breton. Cette notion renvoie à l'idée que, comme on a pu le détailler depuis le début de ce mémoire, les catégories populaires ne fréquentent qu'une seule île, à la différence des autres catégories sociales qui, elles, vivent dans une « société d'archipel » (Viard, 1994) où une île correspond à leur lieu de travail, une île à leur lieu de résidence, etc. Les insulaires, quant à eux, voient l'ensemble de leurs îles fusionnées en une seule et même île. Sur cette unique île, on retrouve leur lieu de travail, leur lieu d'habitation et leurs lieux de loisirs. Leur espace semble alors extrêmement réduit. C'est ce que l'on constate dans les entretiens menés avec Virginie ou Bernadette par exemple. Tout est regroupé de telle

sorte à ce que les catégories populaires ne soient jamais obligées de quitter leur île et qu'elles n'évoluent, de ce fait, que dans une forme d'autarcie dans laquelle les archipels ou les îles des autres catégories sociales n'ont pas vocation à se rencontrer.

Cette idée d'insularité, en plus de conditionner le mode de vie, elle conditionne aussi les rapports que chacun entretient avec l'écologie. Si nous devons vivre sur une île, nul doute que nous n'irions guère nous enquérir de la manière dont l'île située à plusieurs milliers de kilomètres de la nôtre conçoit les problématiques écologiques et encore moins de la façon dont l'île sur laquelle nous vivons pourrait venir résoudre ou proposer des solutions pour cette autre île dont nous n'aurions qu'à peine connaissance, de fait. En ce sens, ce qui est constatable dans les propos des personnes interrogées réside dans leur désintérêt voire leur rejet des petits gestes et de l'écologie étatique révélant même une certaine hostilité pour celle-ci. Les propos de Vincent, à ce sujet, vont dans le sens d'une moindre considération des problématiques nationales et étatiques. Là où le cas de Vincent est extrêmement intéressant c'est que, loin de nous laisser croire qu'il puisse paraître désintéressé de la cause écologique, il apparaît très investi sur des sujets extrêmement locaux liés à la préservation de l'environnement dans son quartier, appuyant le concept de l'insulaire d'abord et avant tout impliqué et intéressé dans son quartier et ses problématiques propres. Nous aurons l'occasion d'y revenir ultérieurement, mais dans une logique assez proche, lorsqu'il s'agit de donner leur avis sur l'environnement et d'expliquer pourquoi sa préservation est importante ou au contraire, ne l'est pas, certains habitants, comme Virginie, Vanessa ou Samuel apportent des réponses qui rejoignent la notion d'écologie de quartier, proche des problématiques très localisées.

« Virginie : Ah ouais, les papiers dans la poubelle, les poubelles vertes, les poubelles jaunes. Ah oui, ça on le fait à la maison.

Enquêteur : Parce que tu penses que pour eux, c'est important de faire attention quand même ?
- Ouais quand même, ouais. Parce que si tout le monde laisse les papiers, bah c'est... »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

« Bah sur le tri, de pas jeter par terre, les trucs comme ça, pour les poissons... »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

« Vanessa : C'est important pour l'avenir quoi (semble consternée) ! Quand on voit l'état des plages, ça me dégoûte quoi. Quand on interdit les chiens d'aller sur la plage parce que c'est une crotte, c'est une crotte ! Non mais non ! Tout ce qu'on ramasse, l'été, sur les plages, je suis désolée quoi, les mégots de cigarettes, etc.

Enquêteur : Ok, et, est-ce que, du coup, pour justement faire attention à la planète un petit peu, est-ce que donc vous mettez les choses en place chez toi...

- Bah je fais le tri déjà moi. J'essaie de pas nettoyer déjà ma terrasse avec des produits agressifs, voilà... Pour les bestioles quoi ! Les insectes ! Même pour... Ne serait-ce que pour, bah... Pour ma fille ou même pour mon lapin quoi (rires) ! Il va lécher le sol... C'est du javel quoi, c'est dégoué quoi... Voilà. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

On le constate à la lecture de ces extraits, les préoccupations des catégories populaires apparaissent extrêmement centrées, à l'instar des préoccupations de l'écologie bourgeoise, sur le vécu de celles-ci, leurs expériences. Or, à ce sujet, loin de paraître désintéressés, les habitants se montrent extrêmement concernés, voire indignés, comme Vanessa qui paraît indignée par la situation des plages proches de chez elle. Parmi ces quelques exemples, on remarque d'un côté que les catégories populaires se sentent concernées par des problématiques relativement banales, du quotidien, comme la propreté des sols, qui revient beaucoup dans l'entretien avec Samuel et qui renvoie à quelque chose de, cependant, très local et très ancrée dans l'écologie de quartier. D'un autre côté, on retrouve des aspects plus techniques, moins évidents, qui relèvent d'une expérience d'autant plus personnellement vécue par les catégories populaires, comme les propos de Vanessa sur l'usage de pesticides, qui renvoient à une conceptualisation assez atypique d'une certaine vision de l'écologie.

Au regard de ces éléments, il demeure que la gratuité des transports n'est pas directement rapprochée d'une politique écologique. Une partie des raisons qui favorisent ce constat réside peut-être, nous avons pu l'expliquer, dans la conception de l'écologie très locale, concentrée sur le quartier qui conditionne la conscience écologique des catégories populaires. La politique de gratuité, bien qu'avancée comme telle, ne fournit pas une solution pertinente, dans un contexte d'écologie populaire, pour affronter les problématiques expérimentées par les catégories populaires contraintes par ce phénomène d'autarcie. Cela traduit, en partie, les raisons de l'inutilisation du bus par les catégories populaires. Un autre facteur pourrait être, par exemple que l'utilisation des transports en commun n'entre pas dans les biais cognitifs écologiques matérialisés par les catégories populaires. Un certain nombre de politiques publiques n'entrent, ainsi, simplement pas dans la représentation de l'écologie qu'en ont les catégories populaires, témoignant, entre autres choses, des limites dans la capacité qu'elles ont à théoriser l'écologie. En revenant sur le concept de disponibilité (Comby, Malier, 2023), il va s'agir, dans le prochain paragraphe, d'interroger les freins au développement de la conscience écologique qui peuvent toucher les catégories populaires.

Les limites de la capacité à théoriser la question écologique.

Le timide développement d'une certaine conscience écologique chez les catégories populaires n'est pas le fruit du hasard. A l'image de ce qui a pu être avancé plus tôt, la notion de disponibilité forgée par Jean-Baptiste et Comby et Hadrien Malier apparaît centrale pour comprendre les difficultés traversées par les catégories populaires dans la réflexion et la théorisation des problématiques écologiques les concernant. Toutes les franges des catégories populaires ont ainsi en commun leur manque de disponibilité pour investir complètement la question écologique (Comby, Malier, 2023). Ce manque de disponibilité peut se manifester par la difficulté à aller au bout d'une proposition, d'une théorie ou d'une simple idée, c'est ce qui ressort des propos des enquêtés concernant leur considération de l'écologie.

« Ça m'intéresse, mais je me dis, *pfou* (onomatopée de désespoir)... De toute façon... Bon, il y a plein d'usines ici, donc... On va peut-être mourir bientôt (rires) ! Tout va exploser (rires) ! Donc, voilà. Je pense... Il y a plein de trucs qui arrivent là, à chaque fois, on dit, ouais, il y a ça qui se passe, ça qui se passe, donc... »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

« Bah oui (toujours avec un ton alertant) ! Quand on interdit les chiens d'aller sur la plage parce que c'est une crotte, c'est une crotte ! Non mais non ! Tout ce qu'on ramasse, l'été, sur les plages, je suis désolée quoi, les mégots de cigarettes, etc. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

« Bah c'est important quand même parce que... Si, je pense que c'est important, mais je sais pas expliquer les raisons. Il faut que je voie des sujets pour le dire. »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

Ces extraits apparaissent intéressants car, en ce qui concerne Virginie et Vanessa, on constate une volonté de dire quelque chose, d'exprimer une idée, mais que les mots manquent, le cheminement paraît incomplet. Il semble y avoir comme une barrière qui les empêche d'aller au bout de leur idée. L'usage des points de suspensions, pour les trois extraits, apparaît ici synonyme du blanc, de la recherche des mots, de la réflexion qui contraste avec d'autres parties de l'entretien qui apparaissent beaucoup plus fluides. On retrouve ici un exemple franc permettant de corroborer les résultats de Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier. Plus éloquent encore, l'extrait d'Agnès qui, au-delà de ne pas réussir à formuler une idée entière, ne parvient pas à formuler d'idée du tout. Au moment de l'entretien, elle a cherché à expédier la question,

apparaissant légèrement contrariée ou embarrassée par une question à laquelle elle semblait ne pas être capable de répondre.

Aussi, dans un autre aspect, pour reprendre, une nouvelle fois l'exemple de Samuel, salarié dans une usine alimentaire belge, son rythme de vie apparaît visiblement incompatible avec la mise en place d'un mode de vie plus écologique (cf. *supra* I. 2)). En effet, son rythme de vie laisse peu de place au temps, en théorie, pour conceptualiser, réfléchir ou théoriser sur ce qu'il vit et expérimente écologiquement. Les 4 enfants qu'il élève et les longs trajets nécessaires pour se rendre sur son lieu de travail sont des facteurs favorisant ce manque de disponibilité. Or, loin de cette hypothèse, notons que Samuel formule spontanément des opinions, des critiques et des avis très théorisés et parfois critiques sur certains sujets. En l'occurrence sur la question du recyclage, alors qu'il en évoquait son apprentissage au travers de ses enfants, il a souhaité émettre une critique sur son fonctionnement pratique.

« Samuel : Le seul truc que j'ai pas compris c'est le recyclage. Maintenant, il y a 2 sacs, sac noir et sac jaune mais maintenant on met tout dans le sac jaune, c'est ça que je comprends pas. Avant, il y avait, quand même, le sac vert... Avant, on mélangeait pas : comme les pots de yaourts, c'était pas recyclable par rapport à la bouteille d'eau, maintenant, tu mets tout... Je comprends plus rien, moi... Et ils reprennent tous les mêmes poubelles, les poubelles noires, les poubelles jaunes, ils mettent tout dans la même benne ! (sur un ton légèrement consterné). Alors que ça écrase tout dans l'aplatissage. J'ai pas compris ce système là en fait. Ils broient tout dans la même benne, donc je comprends pas pourquoi faire un tri. Avant, il y avait les poubelles bleues qui venaient tel jour et les poubelles marrons qui venaient... Maintenant, non. Ça j'ai pas compris leur système de tri. »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

Dans cet extrait d'entretien, plusieurs lectures s'imposent. D'abord, il est notable que Samuel possède des connaissances, qu'il a pu développer des savoirs assez techniques et assez précis sur le recyclage et son fonctionnement comme la question des différentes couleurs de bacs et la stricte séparation des objets à y jeter à l'intérieur. De la même manière, l'adaptation, dans le temps aux changements de paradigme ou l'organisation du ramassage entre les jours de dépôt des poubelles et le fonctionnement du broyage des déchets démontrent qu'il a pu s'informer sur ce sujet et en développer une connaissance précise. De surcroit, au-delà de développer une simple analyse détaillée de la situation, il développe une analyse critique de la politique de traitement des déchets interrogeant la façon dont ils sont broyés ou les changements confusants des règles de recyclage. Ces observations viennent contredire l'idée soutenue de disponibilité

de Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, mais loin de remettre en question la notion d'écologie populaire, elle vient surtout faire appel à la manière dont les catégories populaires apparaissent divisées en plusieurs franges.

Ainsi, les catégories populaires, loin de se désintéresser de la question écologique, s'inscrivent dans une certaine écologie populaire qui vise à s'intéresser aux problématiques liées à leur « insularité », uniquement rattachées à leur quartier ou leur lieu de vie. Elles se retrouvent, de surcroît, confrontées à un manque de disponibilité fragilisant les capacités qu'elles ont à conscientiser l'écologie de manière générale. Malgré cela, les différences sont de mises en fonction de la fraction d'appartenance des catégories populaires. Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier avancent, de ce fait, la notion de respectabilité comme un autre facteur structurant l'action écologique chez les catégories populaires et qui entraîne leur division selon le capital qu'elles cherchent à mettre en avant. Ainsi, c'est de cette façon que l'on peut opposer la trajectoire sociale de Samuel et celle de Michelle, mettant en avant deux formes diverses de capital. Nous allons le voir, la façon dont est perçue la politique de gratuité des transports pour son apport écologique, dépend grandement de cette fraction d'appartenance.

3) Corréler la position de classe avec la conscience de l'intérêt écologique de la politique de gratuité.

A travers leur notion de respectabilité, Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier introduisent la différenciation dans le traitement de la question écologique chez les catégories populaires. En effet, nous avons pu l'apercevoir plus ou moins directement, les façons d'appréhender l'écologie sont très dépendantes du statut social des membres des catégories populaires. La fragmentation qu'elles connaissent accentue ce phénomène et polarise la vision très différente qu'elles ont de la question écologique.

La fragmentation des catégories populaires contemporaines.

Vouloir étudier les catégories populaires, c'est d'abord reconnaître la pluralité de réalités sociales que ce terme englobe. Le déclin du terme de « classe ouvrière » à la fin du XXe siècle est le symptôme d'une certaine essentialisation des réalités entendues à travers le terme de précarisation. Cette essentialisation passe aussi par l'utilisation d'un terme au singulier : « classe ouvrière » puis « classe populaire », obstruant la pluralité de situations sociales

recoupant ces termes. Parler des classes populaires, au pluriel, c'est déjà attribuer à ses membres des caractéristiques sociales très hétérogènes contribuant à des divisions, « en fonction de la situation salariale, du lieu et mode de résidence, de l'appartenance ethno-raciale, de la génération, du genre, ... », comme le détaille Yasmine Siblot dans un ouvrage (Siblot, 2015). Malgré cela, le terme de classes populaires, s'il a le mérite d'exister, laisse transparaître un certain nombre de similitudes entre divers profils pourtant très divergents. Elle nous invite à reconsidérer deux traits communs aux catégories populaires : « une condition sociale marquée par l'insécurité économique » et « des pratiques culturelles spécifiques ». Ces deux caractéristiques nous incitent à poser la question « de l'unité de ces groupes et des tensions qui les traversent. » (Siblot, 2015). De ce point de vue-là, le traitement spécifique de la question de l'écologie comme d'une « domination culturelle subie par les groupes populaires » (Siblot, 2015) nous permet de penser la question de l'écologie populaire, sous un prisme beaucoup plus sociologique. En effet, Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier distingue, en ce sens, deux types de catégories populaires, une fraction précarisée, « dont les conditions d'existence sont caractérisées par l'instabilité et l'incertitude » (Comby, Malier, 2023) et des classes populaires stabilisées parmi lesquelles on retrouve une fraction culturelle et une fraction économique. Ce cadre théorique apparaît plus qu'approprié pour analyser les réalités de la recherche de respectabilité écologique des catégories populaires, autre notion avancée par les deux chercheurs. Ainsi, au regard des idées avancées, on peut faire l'hypothèse que le développement d'idées et les prémisses d'une idéologie en matière d'écologie populaire demeure très liés à la fraction d'appartenance des catégories sociales. C'est pourquoi il va être question de s'attarder sur trois de nos enquêtés, caractérisant les trois fractions évoquées par Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier.

En premier lieu, dans la fraction précarisée, c'est-à-dire celle amputée de toute revendication d'un quelconque capital économique ou culturel, nous retrouvons Virginie, 36 ans, mère célibataire de 4 enfants. Virginie occupe actuellement un CDD de femme de ménage qui se terminera au mois de septembre 2024 et à l'issue duquel elle souhaiterait reprendre une formation d'animatrice en centre de loisirs. Ayant quitté le foyer familial à 19 ans, elle n'a que très peu de contact avec sa mère. Son père est, par ailleurs, décédé quand Virginie était très jeune, ce qui la contraint à un certain isolement au quotidien. Sa trajectoire sociale se caractérise par un mode de vie très modeste marqué par la monoparentalité ainsi qu'une certaine dépendance aux aides sociales (Siblot, 2015). Cet isolement économique se double, pour Virginie, d'un capital culturel, de fait, assez limité, accentué par l'absence de diplôme et des conditions de travail en

horaires de nuit qui la stigmatisent culturellement. Elle se rapprocherait donc de la fraction précarisée, aussi bien économiquement que culturellement.

En second lieu, dans les fractions stabilisées, on retrouve Samuel, 40 ans, marié et père de 3 enfants, technicien de maintenance en CDI dans une usine belge. La stabilité de son contrat, à laquelle s'ajoute la qualification de son emploi lui assurent une certaine stabilité économique, sans pour autant justifier d'un salaire important. Pour ce qui demeure de la stabilité culturelle, il n'en demeure pas moins que son travail, en y ajoutant le temps de trajet pour aller jusqu'en Belgique, monopolise une grande partie de sa journée, ou de sa nuit quand il travaille en horaires décalés. De surcroît, l'éducation de ses enfants ne lui permettent pas, à l'image de Virginie, de lui octroyer suffisamment de temps disponible pour densifier son capital culturel. Ainsi, on peut le placer dans la fraction économique des classes populaires stabilisées.

Enfin, nous avons la trajectoire sociale de Michelle, étudiante étrangère en master de gestion de 26 ans. Elle a une fille de 7 mois et est en union libre avec le père de sa fille. Son père est directeur commercial et sa mère juriste. Aujourd'hui, relativement isolée et précarisée par son statut d'étudiante étrangère, sans attache familial, et avec une maternité précoce, son capital économique s'est largement amoindri. Cela étant, dans son pays d'origine, elle disposait d'un capital culturel et économique important. A ce capital culturel, qu'elle conserve toujours, s'ajoute la poursuite d'études longues témoignant de son développement très important, voire d'un certain transfuge de classe (Siblot, 2015), la plaçant dans la fraction culturelle des classes populaires stabilisées.

Maintenant que les profils sociaux de nos enquêtés ont pu être dressés, il va s'agir d'appréhender concrètement les différences que chacun observe dans le rapport entretenu avec l'aspect écologique de la gratuité des transports.

Les différentes catégories populaires dans le traitement de la question écologique de la gratuité des transports.

Pour débiter cette étude de cas, nous allons nous pencher sur le profil de Samuel. Si Samuel est un des enquêtés dont les propos ont été le plus analysés et notamment dans ce chapitre, c'est avant tout car il apparaît comme le seul enquêté poursuivant un mode de vie de salarié au contrat stable dans un foyer demeurant pauvre, le plaçant dans la fraction économique des catégories populaires stabilisées. Par ailleurs, ses différents propos se sont avérés éclairants

dans diverses argumentations tout au long de ce mémoire. Comme on a pu le voir, le traitement de la question écologique de Samuel repose sur deux piliers. D'un côté, il se dit peu concerné par le sujet, relativement aux difficultés qu'entraînent ses conditions matérielles d'existence à écologiser son mode de vie mais aussi à sa disponibilité pour le faire. L'éducation de ses 3 enfants et la débauche de temps et d'énergie que lui demandent son emploi s'y révèlent être des facteurs déterminants. D'un autre côté, il montre une certaine lucidité et une analyse très poussée sur certains sujets écologiques, comme sur celui du recyclage (cf. *supra*, II. 1)), démontrant de son intérêt pour les questions écologiques. On pourrait penser, suivant cette logique, que la gratuité des transports fait elle aussi, pour lui, l'objet d'une analyse critique. Seulement, habitué de la voiture qui est une pratique intériorisée chez lui (cf. *supra*, chapitre 1), il admet ne jamais utiliser les transports en commun et ne considère la gratuité de transports qu'au prisme de l'utilisation qu'en a ses enfants, qui en sont des utilisateurs réguliers. Pour nuancer un peu ce constat, il est possible de reconnaître que l'opinion de Samuel, même à ce sujet, apparaît construite puisqu'il souligne l'intérêt d'une telle politique de gratuité en faveur des personnes âgées en situation de précarité. Néanmoins, ce résultat vient s'inscrire en opposition à ce qu'ont pu constater Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, laissant humblement à penser que la fragmentation des catégories populaires est une notion extrêmement complexe à généraliser.

En opposition, justement à Samuel, du point de vue de la recherche de respectabilité, on retrouve le cas de Michelle, qui, par son statut d'étudiante, apparaît sans nul doute appartenir à une frange culturelle et stabilisée bien qu'économiquement très fragile. Lors de l'entretien, elle a marqué sa différence avec les autres enquêtés, et notamment Virginie, sur sa capacité à s'exprimer clairement et avec un vocabulaire riche et adapté, ce qui n'est pas le cas de nos autres enquêtés. Cette capacité à maîtriser la langue fait partie des signes témoignant d'un certain capital culturel dont Michelle a la maîtrise. Aussi, elle a montré une problématisation assez fine des questions écologiques, bien différemment de ce que peut produire l'écologie populaire.

« C'est très important, c'est très important. Déjà, c'est important pour nous et déjà c'est important pour les générations futures. C'est important dans le sens où ça impacte aussi... Quand l'environnement n'est pas adéquat, on a pas une bonne santé. Je sais pas, la santé ça a un impact sur beaucoup de choses, sur... le taux de natalité, sur les maladies et tout ça. Donc, le fait que la Communauté Urbaine s'engage à faire en sorte que l'environnement soit meilleur pour nous et pour nos générations futures, c'est, c'est primordial et c'est très important. »

Extrait d'entretien, Michelle, 9 avril 2024.

A travers, cet extrait, on remarque qu'elle s'intéresse à l'environnement, qu'elle en comprend l'acception bourgeoise des enjeux et qu'elle cherche à s'en inspirer pour adapter son mode de vie. Elle déclare aussi, en ce sens, préférer acheter des vêtements de seconde main, être attentive à sa consommation alimentaire à travers des applications mobiles classant différents produits alimentaires en fonction de leurs qualités nutritives, de production, environnementales, etc. Autant d'habitudes qui dénotent radicalement avec les habitudes recensées des autres enquêtés interrogés. Cependant, ce comportement n'est ni anecdotique ni anodin car il participe assez largement de la recherche de respectabilité des franges culturelles des catégories populaires stabilisées qui vont chercher à s'émanciper de leur condition de classe par la recherche d'une domination sur les pratiques culturelles.

« Michelle : Pour nous, je dirais que c'est bien, mais je me demande comment ils arrivent à... Je sais pas... à, déjà, payer les chauffeurs et tout ça. Donc, je sais pas comment le système est fait, mais je pense que pour nous ça nous avantage et ça fait qu'il y a beaucoup plus de monde qui veut venir à Dunkerque, parce que c'est quand même une ville relativement moins chère comparée à d'autres villes et surtout que les bus sont gratuits, je pense que ça a un gros avantage. Enquêteur : À votre avis, qui est derrière la politique de gratuité des transports ? Enfin, à qui vous l'associez cette politique de gratuité ?

- Je pense que c'est à la Communauté Urbaine de Dunkerque, parce qu'ils sont beaucoup, ils sont beaucoup attachés à cette valeur de décarbonation et tout, donc je pense que c'est eux. »

Extrait d'entretien, Michelle, 9 avril 2024.

En ce sens, et au regard de cet extrait, on comprend que le lien entre gratuité des transports et écologie est limpide dans les propos et dans la conscience écologique de Michelle, qui reprend des termes très techniques tels que celui de la « décarbonation » qui font partie des termes utilisés par le gouvernement pour qualifier la réindustrialisation du territoire dunkerquois¹⁹, suivant une écologie étatique, plus que populaire. Aussi, on peut comprendre le rapport qu'entretiennent plus généralement les franges culturelles des catégories sociales stabilisées aux transports comme celui du choix d'un mode de déplacement écologique et bénéfique car considéré comme tel pour l'environnement.

¹⁹Par exemple : JUBLIN Matthieu, « Plus verte l'industrie : Dunkerque en première ligne de la décarbonation », *Alternatives écologiques*, 22 avril 2024

Pour finir, le cas de Virginie dénote avec celui des deux autres enquêtés car il ne s'engage pas dans une certaine concurrence que poursuivent les cas de Samuel et de Michelle. Virginie, appartenant aux catégories sociales précarisées, vit d'une situation d'emploi précaire et d'aides sociales qui viennent combler en partie cette précarité accentuée par l'éducation qu'elle doit mener seule de front en tant que mère célibataire de 4 enfants. Aussi, si elle n'apporte pas, au cours de l'entretien, de précisions quant au rôle du père dans l'éducation de ses enfants, il n'en demeure pas moins que sa condition sociale, comme celle d'autres familles monoparentales, s'inscrit dans une situation de grande précarité (Siblot, 2015). Dans ces conditions, faire l'hypothèse d'une situation de classe qui engendrerait la méconnaissance et le désintérêt de Virginie pour la politique de gratuité des transports et son apport écologique apparaît pertinent.

« Enquêteur : Qu'est-ce que tu en penses toi de la gratuité justement ?

Virginie : C'est bien pour ceux qui ont pas les moyens... Mais... Moi, j'aurais pas fait tout le temps gratuit en fait. Peut-être, j'aurais fait la semaine pour les gens qui vont travailler, et le weekend j'aurais fait payer. »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

Ainsi, au regard de ce que Virginie décrit, on constate que sa perception de la gratuité des transports repose d'abord et avant tout sur la question sociale de la précarité face à la mobilité. Elle formule aussi une critique sur cette gratuité. En revanche, rien n'apparaît sur la théorisation écologique autour de la gratuité des transports. Ce constat est d'autant plus visible lorsqu'il s'agit de traiter de la question de l'environnement, pour quel sujet sa réponse demeure confuse.

« Ça m'intéresse, mais je me dis, *pfou* (onomatopée de désespoir)... De toute façon... Bon, il y a plein d'usines ici, donc... On va peut-être mourir bientôt (rires) ! Tout va exploser (rires) ! Donc, voilà. »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

Ce rapport très éloigné et difficile à l'écologie, s'il a le mérite de donner lieu à un début de réflexion, il demeure très limité (cf. *supra*, II. 1)). Aussi, Virginie ne perçoit aucunement de lien entre écologie et transports en commun, ce qui traduit également de l'utilisation très ponctuelle voire extrêmement sporadique qu'elle en a.

Finalement, nous l'avons vu, la fragmentation des catégories populaires divise les visions et les rapports à l'écologie au sein même de ces catégories. De fait, ces fractions, qu'elles soient stabilisées ou non, ou marquée par un certain capital culturel ou économique, n'ont pas le même rapport aux transports en commun et, de ce fait, n'ont pas non plus le même rapport à la gratuité des transports qui peut s'avérer écologiquement intéressante pour certains et complètement détachée de ses supposées vertus environnementales pour d'autres.

Au gré de ce chapitre, nous avons pu analyser l'impact de la gratuité des transports sur la perception des enjeux environnementaux par les catégories populaires. Traversées par le dictat de l'écologie bourgeoise expérimentée par leurs enfants, les catégories populaires apparaissent, dans un premier temps, dominées dans leurs pratiques écologiques influençant grandement l'utilisation des transports en commun gratuits pour leur aspect perçu comme écologique. Aussi, le développement de cette écologie dite bourgeoise apparaît favorisé par le manque de disponibilité des catégories populaires pour penser leurs modes de vie autour de l'écologie. Néanmoins, loin de se désintéresser de la question, les catégories populaires font preuve de conscience écologique qui apparaît alors très éloignée des perceptions bourgeoises et de la gratuité des transports. De surcroît, la gratuité des transports sort plus largement de la zone d'intérêt écologique des catégories populaires, qui, nous l'avons vu, favorisent principalement les actions à l'échelle du quartier et de l'espace vécu. Enfin, la perception de la gratuité des transports dépend aussi de la frange d'appartenance des catégories populaires, apparaissant très positive par les franges culturelles et peu intéressante pour les franges économiques par exemple. En ce qui concerne les franges précarisées, on constate un détachement équivalent de cette politique de gratuité qui ne les laisse pas pour autant de marbre. En effet, cette politique semble susciter des critiques, des considérations politiques assez inattendues. La politique de gratuité des transports serait-elle une politique capable de modifier le rapport à la politique et aux institutions qu'entretiennent les catégories populaires ? Qu'en est-il de l'aspect très politique, plus généralement d'une telle politique dans sa perception par les catégories populaires ?

Chapitre 3 :

Une politique de gratuité qui ne modifie que marginalement le rapport aux institutions et à la politique des catégories populaires.

La politique de gratuité des transports, au-delà, d'être une solution de mobilité sociale et écologique, apparaît, avant tout, être une politique publique, traversée de représentations et de logiques institutionnelles. Analyser la réception de cette politique publique à l'aune du rapport des catégories populaires à la politique et aux institutions demeure un volet essentiel si ce n'est prépondérant de l'étude de la réception de la politique de gratuité des transports. Nous avons pu en dessiner les contours dans les deux premiers chapitres, les catégories populaires ont un rapport très ambigu avec les institutions et la politique, qui, loin de l'idée selon laquelle ces institutions seraient inatteignables, les logiques sociales, politiques et administratives qu'elles imposent, impactent les conditions sociales des catégories populaires, influençant leurs comportements sociaux et leur vision de la politique. Aussi, la gratuité des transports, en tant que politique, n'est pas exempt de ce genre de dynamique et pose l'évidente question du rapport aux institutions qu'elle incarne. Ainsi, l'objet de ce chapitre va être celui de s'interroger sur le rapport qu'entretiennent les catégories populaires aux institutions et à la politique et de chercher à comprendre quelles formes de participation, l'incarnation de cette politique par le président de la Communauté Urbaine a-t-elle (ou non) produite ?

I. Un rapport conflictuel bien que nécessaire à l'État et aux institutions.

Le rapport aux institutions peut s'entendre à l'image du concept de *policy feedback* qui caractérise l'ensemble des travaux analysant les politiques publiques par les effets qu'elles génèrent chez les personnes cibles de ladite action publique. Pour certains auteurs, comme Alexis Spire, cette conception apparaît cependant trop réduite par rapport aux réalités sociales que génèrent les interactions avec les institutions chez les catégories populaires (Spire, 2016). Pour lui, les effets des politiques publiques touchent bien plus largement les publics ciblés qu'au travers d'une simple question verticale de rapport à l'administration et d'effets induits sur un public. Il propose de raisonner au travers de l'idée de rapport ordinaire à l'État pour caractériser la relation des administrés aux administrations. Aussi, à l'image du rapport conflictuel

qu'entretiennent les catégories populaires à certaines conceptions de l'écologie, le rapport aux institutions peut apparaître conflictuel et ponctué d'injonctions contradictoires qui met à l'écart les gouvernés des institutions. Paradoxalement, dans les propos des enquêtés, il ressort que cette subordination ne provoque pas nécessairement un éloignement des catégories populaires qui continuent à interagir avec les différentes institutions. L'analyse proposée par Alexis Spire en termes de rapport ordinaire à l'État permet, de ce fait, d'appréhender la notion de rapport aux institutions dans l'ensemble des interactions qui ne sont parfois pas caractérisées comme telles mais qui sont, même inconsciemment, traversées de logiques institutionnelles. Le rapport aux transports en commun apparaît, dans cette acception découler d'un certain rapport ordinaire à l'État qu'il nous engage d'analyser en se demandant comment se décompose cet effet de domination au travers des institutions et quelle est la nature du lien au concret, qu'entretiennent les catégories populaires avec les institutions étatiques et sociales ?

1) Un rapport aux institutions source de conflictualité et de domination symbolique.

Le terme de *policy feedback* apparaît intéressant, ici, pour comprendre au concret quelles effets les interactions avec les institutions mais aussi la perception de l'action publique provoque, crée et modifie chez un public cible, en l'occurrence les catégories populaires. Le rapport de subordination qui peut exister entre les catégories populaires et les institutions a pu être abordé tout au long de ce mémoire. Il va être plutôt question ici de compléter les effets de la politique de gratuité des transports sur les habitudes de mobilité des catégories populaires par l'objectivation du rapport direct aux institutions qu'a pu engendrer la politique de gratuité des transports.

Lorsqu'il s'agit d'interpréter le rapport aux institutions des catégories populaires, il apparaît d'abord essentiel de remettre en perspective le rapport à la maison de quartier. Les observations ethnographiques réalisées renvoient à des dynamiques fortes de domination qui s'opèrent au sein même du lieu de vie préférentiel de plusieurs membres des catégories populaires. Dans l'organisation de la maison de quartier, comme précisé en introduction, les habitants se retrouvent pour échanger librement ou pour participer à un certain nombre d'activités prévues au préalable par la structure ou plus spontanées par les habitants eux-mêmes (la réhabilitation du jardin par Vincent par exemple). Au contact de ces habitants, il y a un secrétariat à l'accueil, une personne en charge de la direction et des personnes en charge de l'animation. Les

différentes positions sociales des membres de l'écosystème que représentent la maison de quartier apparaît très intéressant pour comprendre comment cette domination se met en place. Tout d'abord, les habitants, pour la plupart indiquent ne pas avoir de diplôme à l'inverse des membres du personnel qui doivent en justifier pour exercer leur emploi. Aussi, le cadre de l'emploi des membres du personnel apparaît beaucoup plus stable que ceux de certaines des personnes interrogées. Enfin, ces personnes ne résident pas dans le quartier et ont encore moins grandi dans le quartier, une partie de leur socialisation se situe donc ailleurs, sur une autre île pour reprendre le terme d'Éric Le Breton, ce qui participe d'une certaine variation de socialisation. Si la différence apparaît fine dans chacune de ces caractéristiques, d'un point de vue global, cette différenciation apparaît très marquée dans les constructions sociales des deux catégories.

Cette différenciation sociale cristallise la majeure partie du rapport conflictuel et dominée qu'entretiennent les catégories populaires avec les institutions. En effet, dans les rapports sociaux qu'entretiennent les enquêtés et les membres du personnels, une certaine forme de subordination marquée par une forme de réprimande peut apparaître. Cela a pu être constatable lors de la première observation réalisée au sein de la maison de quartier.

« Le personnel cherche systématiquement à corriger les habitants. Bien traverser sur le passage piéton. Reprendre sur les insultes (emmerder → embêter ; putain → zut) »

Extrait d'observation, 19 mars 2024.

« Les habitants étaient très virulents entre eux mais toujours sur le ton de la blague. Un échange notamment :

- Régis : T'as pris un sac poubelle pour ta jupe ?
- Virginie : Bah n'importe quoi ! Qu'est ce que tu racontes ? (en le frappant)
- Directeur.ice : C'est pas la même matière, c'est pas très gentil...
- Régis : Ah ouais mais c'est moche.
- Virginie : C'est la mode mais t'y connais rien t'es un homme ! (rires)
- Directeur.ice : Soyez pas si virulents entre vous.
- Virginie : C'est des plaisanteries, je sais bien que c'est pas méchant. Puis quand c'est pas lui c'est moi qui l'embête !! »

Extrait d'observation, 19 mars 2024.

Au regard de ces deux extraits, on remarque assez vite que l'intervention du personnel de la maison de quartier laisse transparaître une forme d'autorité cherchant à réprimander les

habitants des quartiers populaires. De surcroît, les habitants, sans chercher à contester cette autorité finissent souvent par s'exécuter indiquant, probablement inconsciemment, une certaine soumission des catégories populaires à la maison de quartier qui peut se répercuter sur la relation aux institutions comme celle d'une situation intériorisée de subordination. De la même manière, il ressort assez nettement dans d'autres extraits que la relation entre les habitants et les membres du personnel de la maison de quartier sont assez limitées. Ils sont parfois proches physiquement mais socialement nettement divisés entre deux mondes, ce qui transcrit une relation très marquée par une certaine domination des dirigeants.

Cela étant, les habitants ne restent pas passifs face à cette domination puisqu'il leur arrive de chercher à la remettre en question, c'est notamment le cas d'une interaction survenue à la maison de quartier.

« A un moment donné, l'animateur nous a demandé d'aller chercher des choses à la cave. Ce moment était particulier car Régis, Olivier et Virginie étaient joueur (*sic*) et s'amuser (*sic*) à provoquer l'animateur. Il a notamment reçu une balle type ping-pong en pleine tête. Loin de s'énerver, il est resté très calme alors que les autres riaient. A plusieurs moments, l'animateur, clairement moins populaire que les autres, a contenu son calme avant de rentrer dans le jeu. »

Extrait d'observation, 19 avril 2024.

Cet extrait d'observation laisse paraître la situation de conflictualité qui rythme le rapport qu'entretiennent les habitants avec l'animateur considéré comme représentant de l'institution. Néanmoins, loin d'y voir une forme de rébellion contre l'autorité, il apparaît plutôt que les habitants cherchent à briser de manière probablement inconsciente la barrière autoritaire que crée l'institution qu'est la maison de quartier afin d'obtenir un statut d'égal à égal avec l'animateur. Aussi, ce rapport aux institutions, s'il apparaît nécessaire car omniprésent, il témoigne aussi de la mise en avant d'une stratégie plus ou moins volontaire des catégories populaires pour limiter les effets de domination les conditionnant à une certaine forme de soumission.

Pour conclure sur le rapport à la maison de quartier des catégories populaires, il paraissait important d'effectuer, avant de passer à l'idée suivante, un point de méthodologie sur le traitement de ce rapport institutionnel. Dans le cadre de ce mémoire, le choix a été fait de se centrer sur l'étude d'habitants fréquentant une maison de quartier proche de leur lieu de vie.

Néanmoins, il demeure essentiel de garder à l'esprit que ce paragraphe ne peut être généraliser à l'ensemble des membres des catégories populaires car tous ne fréquentent pas une maison de quartier qui peut apparaître culturellement inaccessible pour certains. Aussi, la majeure partie des résultats obtenus nous permet de rendre compte d'une situation qui paraît relativement fiable compte-tenu des croisements réalisés avec la littérature. Néanmoins, la question du rapport institutionnel à la maison de quartier comme intériorisé dans le quotidien des catégories populaires apparaît à nuancer avec le rapport qu'entretiennent les catégories populaires ne fréquentant pas la maison de quartier et qui peut affecter le rapport global des catégories populaires aux institutions. De la même manière la question de l'agressivité et des violences reste à nuancer car très liée à une construction sociale établissant ce qui semble bon et mauvais et qui n'est pas forcément identique pour toutes les catégories sociales.

En tous les cas, pour aller au bout de cette idée de rapport conflictuel entre institutions et catégories populaires, il transparait, à l'image de ce qu'évoque Yasmine Siblot, que le rapport à la loi et à la justice est une donnée importante du rapport aux institutions et à l'État (Siblot, 2015). Aussi, au moment de passer devant le tribunal, sur le trajet vers le café, Virginie nous a appris qu'elle avait eu affaire à la justice par le passé et même encore aujourd'hui. Si elle prend cela avec beaucoup de légèreté, son ton laissait alors transparaitre une certaine méfiance voire une hostilité avec cette institution. Aussi, au-delà d'un simple hasard, le rapport à la loi et aux règles des catégories populaires apparaît très contrasté et très conflictuel. Certaines des personnes interrogées, comme Vincent, pourtant très attaché aux règles d'usage des transports en commun, reconnaissent également avoir un rapport très léger à la fraude voir même de l'assumer pleinement.

« Bah après c'est vrai que, à l'époque, on devait payer un ticket, mais on n'avait pas forcément les moyens. Maintenant qu'ils sont gratuits, on peut voyager, on va dire, plus librement, sans peur de se faire contrôler, d'avoir une amende... Qui n'a jamais pris le bus en fraude ? (sur un ton humoristique) »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

« Non, je le prends complètement comme avant quoi... De toute façon, avant je payais pas (rires) ! On fraudait quoi ! Si on tombe sur les cocos... (rires) »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

A l'image de ce qui transparait dans ces extraits d'entretien, Virginie comme Vincent ont un rapport presque militant à la politique des transports en commun. Si ce recours à la fraude peut témoigner de problématiques sociales et économiques, il apparait assumé par les habitants qui s'en jouent et admettent une certaine forme de provocation avec l'institution. Ainsi, ce rapport participe de la conflictualité dans les relations qu'entretiennent les catégories populaires avec les institutions et qui peut se transposer à de nombreux moments de vie comme celui-ci.

Au total, les injonctions et la subordination que subissent les catégories populaires dans leur rapport aux institutions apparait conditionner une certaine forme de conflictualité avec celles-ci puisque, loin d'être passives, elles cherchent à se défendre, à provoquer et à éliminer ou tout du moins, réduire les différentes barrières que posent ce rapport à l'État. C'est notamment ce qui transparait dans le rapport à la fraude et que la gratuité des transports a finalement permis d'atténuer. Néanmoins, qu'en est-il de la diminution de la conflictualité au sein même de l'institution qu'est le bus, entre les différents usagers des transports en commun ?

2) Le rapport au sein des institutions, un nécessaire lien divisant les catégories populaires entre-elles.

Le rapport à l'État produit de la conflictualité avec des catégories populaires qui apparaissent socialement dominées par les institutions. De surcroit, le rapport à l'État apparait indispensable dans une vie en société régie quasi-exclusivement par des institutions plus ou moins étatiques. Cette nécessité apparait d'autant plus marquée que l'État, dans sa conception très large, a vocation à régir de nombreux aspects de la vie personnelle de chaque individu, agissant comme un cadre qui vise à assurer une cohérence de société. Ceci-étant, le rapport à l'État peut apparaître socialement discriminant à l'encontre de certains groupes sociaux au sein de la société normée. En effet, un certain nombre d'études ont démontré que les catégories populaires, notamment, subissent une domination étatique à travers la question du rapport au guichet et aux *street-levels bureaucrats* comme le montre les travaux menés par Vincent Dubois (Dubois, 2013), ou ceux menés par Yasmine Siblot sur la domination et l'acculturation des institutions face aux catégories populaires (Siblot, 2015). Or, comme nous l'apprend également Yasmine Siblot, les catégories populaires ont des rapports divergents à l'État, suivant des critères sociaux, de genre, et même d'âge. Aussi, il va être question ici de comprendre comment

cette différenciation s'opère au contact des institutions mais également comment, entre eux, les administrés finissent par se diviser et créer une nouvelle forme de conflictualité à leur contact.

Des interactions inégales entre populations précaires et services publics.

Comme cela a pu être évoqué, Yasmine Siblot met en exergue dans ses travaux que les catégories populaires entretiennent des relations ambivalentes à l'État en fonction du genre et de la catégorie sociale (Siblot, 2015). Pour reprendre cette idée et la dépasser, nous allons, ici, chercher à montrer que l'âge, également, apparaît être un critère discriminant dans le rapport aux institutions et à l'État que les catégories populaires entretiennent. Dans les propos des personnes interrogées, il transparaît que ce rapport diffère entre les différentes catégories d'âge. Il va être question, ici, d'analyser le rapport aux institutions de 3 générations différentes, caractérisées par Agnès, 75 ans pour la première génération ; Samuel, 40 ans et Virginie, 36 ans pour la seconde génération ; et un constat plus général des enfants de ces deux derniers habitants.

« Enquêteur : Et, pour changer, encore une fois, de sujet, quels services municipaux vous fréquentez et pourquoi vous les fréquentez ?

Agnès : Bah... Il y a un service seniors qui s'occupe des loisirs des retraités et des voyages organisés pour les retraités.

Alors, oui, mais il y a trop longtemps. C'est fini, maintenant, tout est... La CAF, bah non... La CARSAT, Bah c'est une caisse de retraite, donc, ouais. Depuis que je suis en retraite, j'ai plus eu affaire. J'ai eu à faire pour le papier, mais autrement après bon, bah...

- Dans l'ensemble, quand vous aviez à faire à ces services, vous en étiez satisfaite ? Ça se passait bien dans ensemble, ou il y avait quand même des soucis ?

- Non, bah, il faut toujours des papiers pour la retraite, il faut toujours des papiers hein, mais bon... En général, ça se passait bien, hein, voilà. »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

Dans cet extrait d'entretien, il est question du lien avec les institutions qu'entretiennent les membres seniors des catégories populaires avec les institutions. Retraitée depuis plusieurs années, Agnès apparaît très attachée aux institutions. En effet, dans cet extrait d'entretien, elle reconnaît avoir eu recours aux institutions par le passé et bien qu'elle n'en a plus de lien formel avec aujourd'hui, elle continue tout de même à fréquenter un service de la mairie. Dans un

premier constat, on remarque, dans la logique de s'inscrire dans une analyse au prisme du rapport ordinaire à l'État, que les activités pratiquées par Agnès avec le service seniors de la mairie témoignent d'un lien de fait avec les institutions. Suivant un autre aspect, les difficultés administratives des démarches avec les institutions forment un élément qui revient beaucoup dans les propos d'Agnès quand il s'agit d'évoquer son opinion sur les institutions. À travers ses nombreuses remarques sur la question des papiers, il est possible de faire le rapprochement de la contraignante nécessité des documents par les différentes institutions avec une certaine forme de mise en retrait que cela peut engendrer chez les catégories populaires.

De la même manière, un écart important entre les différentes générations et les différentes catégories d'âge se manifeste puisqu'aujourd'hui les démarches administratives reposent beaucoup plus qu'il n'y a 30 ans, sur l'usage du numérique, modifiant le rapport aux papiers que cela peut engendrer. Aussi, avec la dématérialisation des pratiques, le constat est tout autre puisqu'un nombre important de démarches passe désormais par l'outil numérique. De ce fait, plusieurs des adultes interrogés témoignent d'un recours régulier aux plateformes numériques pour la réalisation de démarches administratives, au contraire des seniors, témoignant d'une autre façon d'appréhender le rapport aux institutions et à l'État.

« Moi, quand j'ai besoin de quelque chose, j'envoie par mail et, on a l'attestation de naissance, c'est comme ça, hein. »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

« Virginie : Non, j'y vais pas quand j'ai pas de problèmes [à la CAF] (rires). Quand ils font pas de problèmes sur mon dossier, sinon, on prend rendez-vous, mais, par téléphone, quoi. »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

Dans les entretiens menés avec Virginie et Samuel, on constate que le lien avec les institutions se fait de manière très lointaine, à travers l'envoi de mail ou de démarches automatisées en ligne. Tous ces comportements s'inscrivent dans une nouvelle forme de relation que les catégories populaires, comme les autres catégories sociales de surcroît, entretiennent avec les institutions. Ce qui transparaît de particulier avec les catégories populaires c'est un certain effet de génération. Agnès, qui a connu un rapport aux institutions basé sur le guichet et les dossiers physiques à remplir, a tendance à intérioriser une certaine proximité avec les institutions. Pour Virginie et Samuel, les démarches se font plutôt de manière dématérialisée, ce qui provoque un

rapport aux institutions distant. Dès que cela est possible, ils favorisent la voie numérique. La génération qui les sépare induit un rapport très différent aux institutions que ceux-ci entretiennent. Enfin, d'un point de vue plus général sur la troisième génération, la socialisation par l'école imprègne les enfants des catégories populaires d'un rapport important avec l'État et les institutions (cf. *supra*, chapitre 2) qui induit, pour eux, une utilisation plus massive des transports en commun. Bien qu'il ne soit pas le seul critère explicatif, le rapport aux institutions perceptible comme étant significatif chez les enfants, au contraire des parents (Virginie, Samuel) et des grands-parents (Agnès), en raisonnant en termes de générations, est aussi le fruit de la différenciation dans l'appropriation de la gratuité des transports que chacun opère et qui apparaît très différente pour les enfants, les parents et grands-parents.

Ce rapport inégal aux institutions peut être lié à l'âge, nous l'avons vu, mais il apparaît également que d'autres facteurs plus proches de ceux évoqués par Yasmine Siblot apparaissent tout autant significatifs pour expliquer cette fragmentation. Aussi, au sein même de l'institution que caractérise le bus, comme service public traversé de logiques politiques, administratives et de domination, le rapport aux institutions apparaît, ici, comme créateur d'une conflictualité interne aux catégories populaires.

La gratuité des transports, facteur de division sociale interne aux catégories populaires.

Le rapport qu'entretiennent les catégories populaires aux institutions, dans son acception large, invitent à nous questionner sur le rapport des catégories populaires à la politique de gratuité des transports. Dans une logique de rapport ordinaire à l'État, Alexis Spire indique qu'étudier les relations entre catégories populaires et institutions revient à considérer que l'État ne produit pas seulement des normes qui affectent le comportement des individus mais que ces politiques produisent également des perceptions très différentes de ce qui peut être attendu par les institutions. Aussi, par sa nature de service public, la politique de gratuité des transports agit sur les habitudes de mobilité des catégories populaires, mais elle exerce également une influence sur leurs perceptions. Les pratiques, qui découlent de cette politique de gratuité des transports et qui doivent être analysées comme telles laissent entrevoir une conflictualité qui tend à diviser les catégories populaires dans leur usage du bus. Dans les propos des personnes interrogées usagères des transports en commun, la gratuité des transports s'avère

modifier le rapport aux autres et leur perception, plus directement politique, quant à leur vision de cette politique.

Dans son ouvrage, nous l'avons vu, Yasmine Siblot observe une différenciation du rapport aux institutions liée au genre, renvoyant à l'idée que les hommes et les femmes n'ont pas accès au même type d'institutions et n'entretiennent pas la même nature de rapport à leur contact (Siblot, 2015). Le genre, dans la topologie avancée par Yasmine Siblot est une donnée très marquante dans les rapports sociaux chez les catégories populaires. Aussi, au sein même des institutions, comme ce peut être le cas aussi bien au sein de la maison de quartier que dans le bus, on constate que cette variable oriente les relations sociales entre les différents membres des catégories populaires. Au sein de la maison de quartier, à plusieurs reprises, la question du genre est très présente dans les mentalités de certains enquêtés. Lors des deux observations successives, plusieurs échanges mêlant hommes et femmes ont mis en scène tantôt une remarque sur une tenue de femme perçue comme laide par un homme ou une blague à tendance misogyne d'un homme dans un groupe mixte qui a pu gêner plusieurs des femmes. Ces rapports conflictuels par le genre apparaissent aussi une réalité dans la pratique du bus et ressort particulièrement lorsqu'il s'agit d'évoquer la pratique des transports en commun.

« Bah, après, moi, c'est peut-être mon expérience et mon vécu aussi. Je suis pas... Je suis, moi, je suis fort indépendante, hein, donc... Donc, euh... La proximité, si... Je préfère bien m'asseoir tout seul, par exemple, quelqu'un qui arrive, bon si c'est une dame c'est pas grave, un monsieur, je suis plutôt un peu... Un peu réservée. »

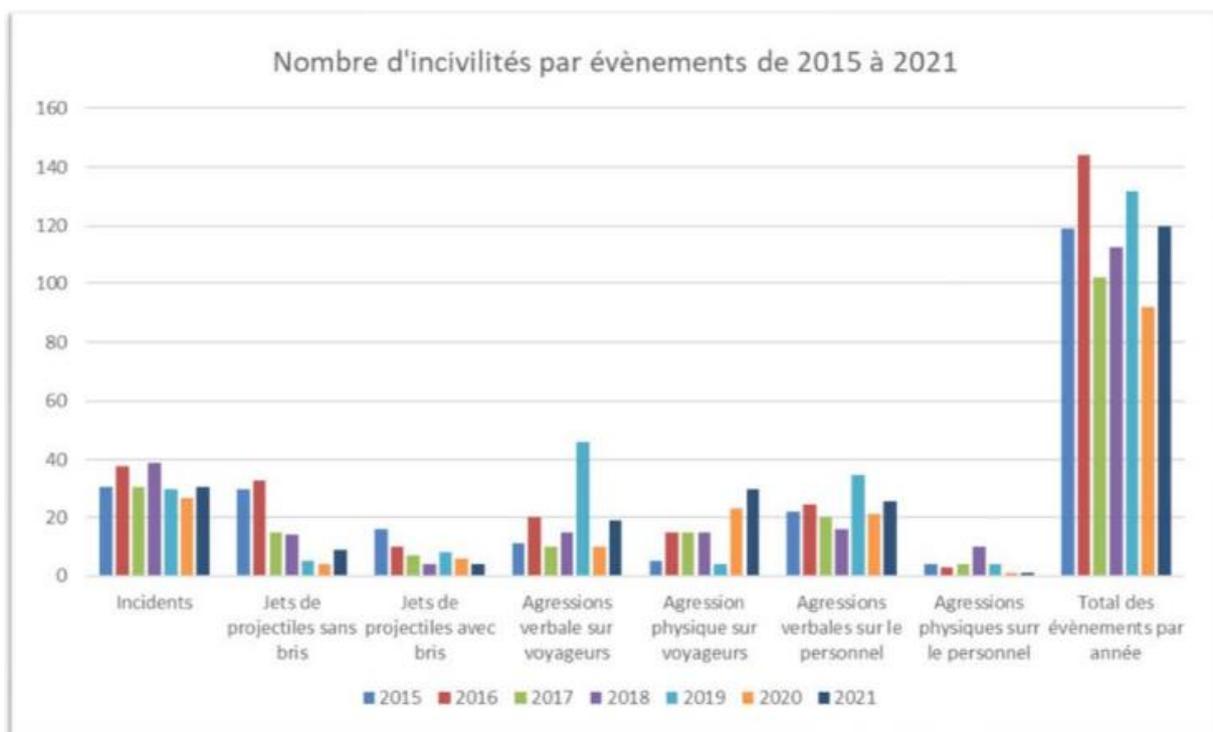
Extrait d'entretien, Bernadette, 23 mars 2024.

Dans cet extrait, Bernadette admet une certaine difficulté à accepter la proximité des hommes. Or Bernadette fait partie de ces habitants pour qui la gratuité des transports à modifier les comportements de mobilité vers une utilisation plus importante (cf. supra, chapitre 1). Aussi cet effet apparaît directement lié à la politique de gratuité qui produit alors une sorte de conflictualité entre les catégories populaires à son contact. Si nous avons pu voir que certains habitants pouvaient exprimer des formes d'hostilité vis-à-vis des femmes, on constate un sentiment assez similaire qui transparait dans les comportements que peuvent induire la pratique des transports en commun. En tant que service public, les transports en commun apparaissent

pourvoyeurs de conflictualité générée, effet imprévisible de cette politique de gratuité mais qui peut témoigner de la discrimination générée du rapport à l'État évoqué plus haut (Siblot, 2015).

Cet effet n'est cependant pas l'unique facteur explicatif de l'essor qu'a pu provoquer la gratuité des transports. Si les incivilités n'ont pas été impactées en tant que telles selon Dk'Bus²⁰, la nature de celle-ci laisse apparaître deux éléments intéressants.

Figuré 4. Graphique représentant la nature des incivilités recensées entre 2015 et 2021 par et au sein du réseau Dk'Bus en 2021.



Source : Rapport d'activité 2021 Dk'Bus, 2022.

Lecture : Le nombre d'incivilités liées à des agressions verbales sur voyageurs était de 20 en 2016.

D'une part, dans ce graphique, on remarque un pic d'agressions verbales sur voyageurs en 2019, première année complète durant laquelle la gratuité a été mise en place. D'autre part, en 2020 et en 2021, le nombre d'agressions physiques entre voyageurs, apparaît en constante augmentation depuis 2020, atteignant les taux les plus importants depuis 2015, au moins. Ces constatations, bien que pertinentes dans notre analyse, restent à relativiser car nous n'avons pas connaissances de la méthodologie de travail pour réaliser cette enquête et encore moins des

²⁰ DK'BUS, « Rapport d'activité 2021 », Communauté Urbaine de Dunkerque, 2022.

critères retenus pour classer les différentes incivilités. Malgré cela, cette enquête reste relativement intéressante pour tracer une tendance constatant l'augmentation des incivilités entre voyageurs qu'a créée la politique de gratuité. Aussi, le lien à la gratuité des transports apparait générer une hostilité entre voyageurs qui se traduit dans les propos de nos enquêtés à l'égard de la façon dont ils traitent la question ethnique.

« Y en a moins, mais le seul inconvénient, c'est quand on prend la ligne C1. Bah malheureusement, j'ai rien contre eux, mais quand il y a des sans-papiers, pas des SDF hein, mais des Roumains ou autre... L'odeur de brûlé qu'ils dégagent pour se chauffer, ça se répercute dans le bus, donc du coup ça donne pas envie de prendre le C1 »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

« Ouais, la propreté c'est pas, des fois, terrible, c'est qu'il y avait des gens, comment je vais dire... Bah après, ils ont droit aussi de monter dans les bus... Les personnes de la rue qui monte des fois c'est *pfiou* (onomatopée soupir mimant l'épuisement ou l'agacement). »

Extrait d'entretien, Bernadette, 23 mars 2024.

Dans ces deux extraits, on remarque qu'à travers la perception de la politique de gratuité se joue la question de la fréquentation des transports en commun. Pour plusieurs enquêtés, la gratuité des transports a entraîné une fréquentation de nouveaux types de personne, en l'occurrence les « sans-papiers » et les « personnes de la rue », deux catégories de personne qui semblent déranger les catégories populaires. Cette fréquentation entraîne le développement d'une situation d'hostilité entre des modes de vie qui apparaissent opposés à ceux des enquêtés, comme le rappelle Vincent, qui apparait très réflexif sur la question. Aussi, la confrontation entre différents modes de vie que crée le bus peut favoriser la violence, qu'elle soit verbale ou physique, entre différentes personnes, ce qui semble corroborer les chiffres mis en avant par Dk'Bus. Aussi, cette réserve vis-à-vis d'autres populations tout aussi précaire, voire plus, de la part de nos enquêtés nous renseigne sur les effets parallèles que peuvent développer la confrontation entre les différentes strates sociales qui peut entraîner le rapport aux institutions exacerbé par la politique de gratuité des transports.

Enfin, une question beaucoup plus politique nous en apprend davantage sur la mise en place de cette conflictualité. Elle est concernée par deux éléments que sont le rapport à l'assistantat chez les catégories populaires et la question du bon usage du bus. Si ces deux questions ont déjà pu

être ponctuellement abordées, il demeure qu'interroger ces deux idées à l'aune d'un paragraphe sur la conflictualité au sein des catégories populaires dans l'usage du bus apparaît pertinent.

« Virginie : C'est bien pour ceux qui ont pas les moyens... Mais... Moi, j'aurais pas fait tout le temps gratuit en fait. Peut-être, j'aurais fait la semaine pour les gens qui vont travailler, et le weekend j'aurais fait payer.

Enquêteur : Et, pourquoi t'aurais fait payer le week-end par exemple ?

- Bah, parce que, les gens y profitent aussi. Avant, y en a pas beaucoup qui prenaient le bus et là c'est toujours blindé les bus, donc... C'est un peu profiter, on va dire, quoi... »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

« Y en a moins, mais le seul inconvénient, c'est quand on prend la ligne C1. Bah malheureusement, j'ai rien contre eux, mais quand il y a des sans-papiers, pas des SDF hein, mais des Roumains ou autre... L'odeur de brûlé qu'ils dégagent pour se chauffer, ça se répercute dans le bus, donc du coup ça donne pas envie de prendre le C1 »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

D'un côté nous avons cette remarque de Virginie, très engagée en faveur d'une gratuité. Cette considération, loin d'être anecdotique, elle nous renseigne assez clairement sur l'effet assez proche de ce qu'entend la notion de *policy feedback*. La politique publique apparaît modifiée les considérations politiques de notre enquêtées. C'est un des effets prévus, même s'il apparaît contradictoire avec le type de relations qu'on aurait pu attendre de quelqu'un comme Virginie au regard de sa trajectoire sociale (cf. *supra*, chapitre 2). Malgré cela, Virginie développe une idée assez précise et assez hostile vis-à-vis des profiteurs. D'un autre côté, dans une démarche un peu différente, nous retrouvons la remarque de Vincent, plutôt axée sur la discipline et la manière de se comporter dans le bus qui le rendent hostile aux personnes n'ayant pas les codes adaptés à son utilisation. Comme dans le chapitre précédent, on remarque que Vincent a un attachement extrêmement intériorisé aux exigences et aux règles que produisent les institutions, ce qui apparaît dénoter avec plusieurs des autres enquêtés qui apparaissent plus distant et plus hostiles aux institutions. Le bus ne fait d'ailleurs pas exception à ce constat chez Vincent. Cette remarque rejoint par ailleurs la première évoquée sur la question des différents passagers du bus. Il semble que nous soyons face à un personnage dans une quête d'émancipation sociale passant par la reprise des codes bourgeois en matière d'écologie et de manière de se comporter dans les institutions, quelles qu'elles soient (il déclare avoir beaucoup de relations avec la CAF). Aussi, la poursuite d'un objectif émancipateur provoque une certaine forme de conflictualité

avec d'autres classes populaires dont il juge le comportement inadapté dans l'optique de s'en détacher socialement.

La manière dont les caractéristiques sociales impactent le rapport des catégories populaires aux institutions apparaît déterminant pour comprendre la façon dont celles-ci apparaissent divisées dans leur usage des transports en commun. Cette division, cristallisée par la mise en place de la gratuité et de l'universalité qu'elle a permise, fait naître une conflictualité interne aux catégories populaires qui entraîne l'essor d'une forme d'hostilité. Ces effets peuvent s'inscrire dans les rapports plus larges qu'entretiennent les catégories populaires et l'État. Par cette idée, il apparaît que la domination et la subordination routinisée des catégories populaires apparaît vectrice de comportements de résistances, qui s'orientait contre l'institution pourvoyeuse de contrôle et de répréhension lié à la billettique avant la gratuité des transports. Aujourd'hui, cette politique de gratuité transforme cette conflictualité des catégories populaires en les renvoyant dos-à-dos, entraînant apparemment l'augmentation chiffrée d'actes de violences qui symbolise cette nouvelle forme de conflictualité interne au bus. Cependant, loin d'être le seul type d'effets sur la perception des transports en commun par les catégories populaires, la vision politique qui émerge de cette politique de gratuité, comme on a pu l'aborder avec le cas de Virginie, et qui s'apparente à une approche en termes de *policy feedback*, nous laisse penser que cette politique produit des effets en termes de politisation chez les catégories populaires, entretenue par l'appropriation politique qu'a pu en faire le président de la CUD.

II. L'ambivalence d'une politique de gratuité façonnant un leadership territorial qui ne remobilise pas les catégories populaires de Dunkerque.

S'interroger sur « qui gouverne » (Dahl, 1961), qui incarne politiquement un territoire, cela revient à se demander qui détient le pouvoir localement. Cette question traverse la recherche en science politique française depuis la mise en place des premières lois de décentralisation en 1982. La question est alors devenue de plus en plus centrale à mesure que les collectivités territoriales ont obtenu de plus en plus de pouvoir et que la « polyarchie », avancée par Robert Dahl s'est développée en parallèle de la multiplication de élus locaux. Cette question demeure d'autant plus intéressante dans cette partie que la politique de gratuité des transports à Dunkerque et sa mise en place, sont incarnées par une seule personne, le président

de la CUD, Patrice Vergriete, tant et si bien que quand il s'agit d'en témoigner, ce sont ses propos dont il est question, et ce mémoire n'y échappe pas. Si la politique de gratuité des transports s'affiche, de ce fait, comme une réussite du point de vue de la question de l'imputation à l'échelle nationale, qu'en est-il à une échelle plus locale, auprès de catégories populaires, qui, nous l'avons constaté, ne semblent pas s'être politiquement approprié cette politique publique.

1) La politique de gratuité comme recherche de leadership territorial sans répercussion sur la participation politique des catégories populaires.

La notion de leadership territorial est un terme employé par Christian Le Bart désignant la façon dont un élu local parvient à incarner politiquement un territoire, en combinant trois types de postures, décisionnelle, performative et expressive (Le Bart, 2001). Dans son article, Christian Le Bart propose d'analyser le déploiement de ce leadership dans la gestion politique locale de l'affaire du naufrage de l'Erika, pétrolier échoué au large de côtes bretonnes. Cette étude de cas apparaît très intéressante pour comprendre comment les élus locaux parviennent à s'approprier un évènement dans le but de développer un capital politique leur permettant d'incarner politiquement un territoire. Dans un État décentralisée comme le nôtre, ce sujet apparaît d'autant plus primordial politiquement que les élus locaux sont nombreux à la recherche d'un même leadership territorial. A Dunkerque, et plus largement dans toute la communauté urbaine, ce leadership s'est vu approprié par son président, Patrice Vergriete, dont le capital politique national s'est largement étendu, grâce à la politique de gratuité des transports qui lui a permis d'obtenir, jusqu'à un poste de ministre, et pas n'importe lequel, celui de ministre des Transports, fonction qu'il occupe depuis janvier 2024. Si cette ascension s'inscrit effectivement dans cette idée de leadership territorial, il va être question de voir de quelle manière cette notoriété s'est forgée et aussi de chercher à analyser les répercussions, ou non, que cette accumulation a pu transformer dans la perception de la politique chez les catégories populaires.

La mise en avant du personnage du maire à travers la politique de gratuité des transports.

Comme cela a pu être explicité en introduction de ce paragraphe, la notion de leadership territorial est très prégnante dans la mise en avant du personnage du maire-président d'intercommunalité dans l'imputation de la politique de gratuité. La couverture médiatique permet également d'en témoigner. Une multitude d'articles relatant d'un entretien de Patrice Vergriete ont permis de créer un lien quasi-inaliénable entre le président de la CUD et la politique de gratuité des transports. Aussi, comme le souligne très justement Maxime Huré, « L'interdépendance entre la valorisation de la gratuité des transports, celle du territoire dunkerquois et celle de la notoriété de Patrice Vergriete constitue un moteur fort de ce projet urbain. » (Huré, 2020). Cette valorisation apparaît d'autant plus importante que la politique de gratuité prétend, dans les propos de Patrice Vergriete être une mesure écologique et sociale. Or nous l'avons vu, si ces dimensions n'ont fait que peu l'objet d'une certaine appropriation par les catégories populaires, ce type de leadership territorial se fonde sur la posture performative pour reprendre les mots de Christian Le Bart et c'est en cela qu'elle fait son succès. En détaillant sa politique, le président de la CUD la rend active, « les discours de mobilisation mettent l' élu en position de chef d'orchestre, sur le front du discours, comme sur le terrain. » (Le Bart, 2001). Ici, le discours paraît performatif dans la mise en conformité des pratiques attendues des usagers au regard d'éléments fixés avant tout dans le discours. Cette politique ne s'accompagne pas, par exemple, d'action concrète en faveur d'une réglementation plus stricte de l'usage de la voiture ou du stationnement urbain, qui, combinée à une politique de transport gratuit pourrait pourtant paraître plus adaptée dans un souci de cohérence des politiques de transport (Huré, 2022a).

Cette mise en avant du président de la CUD s'inscrit dans une dynamique à trois échelles qui témoigne du retentissement mondial de cette politique de gratuité permettant la mise en avant de Patrice Vergriete qui apparaît aujourd'hui comme un personnage politique connu nationalement et même internationalement. Tout d'abord, d'un point de vue international, il transparaît que la politique de gratuité des transports a fait l'objet d'une couverture médiatique jusqu'au Canada²¹, où, là-encore, l'article se base sur un interview du maire de Dunkerque. La médiatisation de cette politique a ainsi permis l'accueil de nombreuses délégations internationales, renforçant encore plus la légitimité du projet dunkerquois (Huré, 2020). Ensuite, au niveau national, la politique de gratuité a instauré une nouvelle dynamique qui s'est répandue très largement, ce que soit à Montpellier qui a instauré la politique de gratuité en 2023

²¹ D'AMBOISE Charles, « Transports collectifs gratuits : la petite révolution de Dunkerque, en France », *Radio Canada*, 28 octobre 2018.

après des prises de contacts très nombreuses avec Dunkerque. Aussi, au niveau national, la fenêtre d'opportunité qu'a ouverte cette visibilité internationale sur les politiques de gratuité des transports a permis la création de l'Observatoire des villes du transport gratuit, dont Dunkerque a d'ailleurs accueilli le premier rassemblement, et qui vise à fédérer les villes pratiquant la gratuité des transports, signe de la centralité de Dunkerque sur le sujet. De surcroît, la mise en avant de Patrice Vergriete en tant que président de la communauté urbaine à l'origine de cette politique lui a valu le développement d'un capital politique relatif à cette question des transports qui a très certainement favorisé sa nomination en tant que ministre des Transports. Enfin, au niveau local, pour revenir plus au cœur du sujet, chez les catégories populaires, la connaissance qu'ont les enquêtés de Patrice Vergriete apparaît corroborer la manière dont il a pu, contrairement à d'autres élus locaux, incarner son territoire.

« Enquêteur : Est-ce que par exemple vous connaissez le maire de Dunkerque, le président de la Communauté urbaine ?

Agnès : Ah bah on le connaît que de nom, oui, mais pas, mais pas perso. Avant c'était Vergriete et maintenant il a changé mais je sais plus son nom. »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

« Le maire de Dunkerque, je connaissais M. Vergriete, mais, maintenant, je sais même pas comment il s'appelle le nouveau. »

Extrait d'entretien, Samuel, 23 mars 2024.

« Je trouve que M. Vergriete, il a fait beaucoup au niveau de la gratuité des bus. »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

Dans ces extraits d'entretien, on peut constater qu'au niveau local, Patrice Vergriete demeure un personnage connu par beaucoup, qui fait même preuve d'une notoriété importante à en croire les propos de Vincent. Aussi, si la possibilité que cette popularité soit simplement liée à sa position est forte, on constate que le nouveau maire de Dunkerque en remplacement de Patrice Vergriete ne parvient pas à s'octroyer cette même notoriété, alors même qu'il est membre du conseil municipal de Dunkerque depuis de nombreuses années. Aussi, la notoriété locale de l'actuel ministre des Transports semble bien reposer sur la mise en avant du personnage du maire que même les catégories populaires parviennent à identifier.

Au total, aussi bien au niveau international, qu'au niveau national, Patrice Vergriete a utilisé sa politique de gratuité des transports dans le développement d'un leadership territorial fondé sur une posture perforatrice qui lui a permis de développer un certain capital culturel, synonyme de rayonnement à trois échelles, locale, nationale et internationale. Néanmoins, si les membres des catégories populaires, au niveau local parviennent à identifier le maire de Dunkerque, le processus cognitif ne parvient pas jusqu'à une certaine imputabilité de la politique de gratuité des transports à celui-ci par les membres des catégories populaires.

Des répercussions limitées sur la participation et le rapport des habitants au pouvoir municipal.

Afin d'objectiver la qualité des répercussions que peut entraîner la connaissance ou la méconnaissance du maire de Dunkerque, l'objectif de ce paragraphe va être d'analyser le rapport au pouvoir municipal de trois enquêtés dont la connaissance du maire de Dunkerque est la plus fine, conformément aux extraits proposés plus tôt, en se focalisant sur leur rapport au vote mais aussi au niveau de connaissance plus approfondi qu'ils peuvent avoir des compétences de la mairie et de la communauté urbaine.

Samuel a 40 ans, il est salarié dans une usine belge et témoigne de connaissances assez importantes sur les personnalités politiques élues localement. Résidant dans une commune limitrophe de Dunkerque depuis quelques années et ancien habitant du quartier, il est en mesure de redonner le nom des maires des deux communes, comme nous avons pu le voir. Aussi, Samuel sait citer la politique de gestion des déchets comme relevant de la communauté urbaine, révélant qu'il apparaît assez concerné par celle-ci, bien qu'il affirme beaucoup de distances avec les questions assez techniques de répartitions des compétences. En effet, nous avons pu le voir précédemment, Samuel apparaît très investi dans la question du recyclage et de la politique de gestion des déchets, évoquant plusieurs notions parfois très techniques. Néanmoins, il se définit lui-même comme « antipolitique ». On constate, chez lui, une participation politique extrêmement faible dans la mesure où il déclare ne pas voter aux élections municipales et de manière assez désintéressée aux élections présidentielles. Ce désinvestissement apparaît d'autant plus intéressant eu égard de sa non-utilisation des transports en commun. De ce point de vue-là, si le leadership territorial accumulé par le maire de Dunkerque lui a permis de développer une certaine notoriété, la politique de gratuité des transports en tant que telle n'a

pas insufflé une participation politique plus importante de la part de Samuel pour qui les quelques moments où il se rend aux urnes traduisent plutôt l'idée d'un vote désinvesti (Gaxie, 1993).

Agnès est une retraitée de 75 ans. Elle a exercé divers emplois tout au long de sa carrière dans divers domaines tels que le secrétariat ou la manutention. Elle a une fille qui habite dans le sud du département et est assez isolée au quotidien. Dans les propos d'Agnès, à l'image de ceux de Samuel, on retrouve l'idée d'une participation minimale. Comme Samuel, elle déclare ne pas s'occuper de la politique, se montrant même hostile à la classe politique qu'elle considère malhonnête.

« Enquêteur : Et les compétences de chacun, précisément, vous avez une idée ?

Agnès : Bah la ville elle a besoin d'un petit peu de tout, des bureaucrates, des ouvriers de la rue, des jardiniers, tout ça. Mais à part ça, je m'occupe pas, ça m'occupe pas. C'est pas une de mes préoccupations. »

Extrait d'entretien, Agnès, 9 avril 2024.

L'incompréhension qu'a suscité le terme de « compétence » est très éloquent sur les connaissances politiques d'Agnès. Néanmoins, cet extrait est très intéressant pour s'interroger sur la notion du langage entre catégories populaire et enquêteur et l'importance de bien analyser les propos des enquêtés qui peuvent transcrire une idée juste dans un vocabulaire différent en fonction de la position sociale (Mauger, 1991). En effet, en dépassant l'aspect sémantique de cette phrase, on constate qu'Agnès, avec ses mots, décrit deux compétences de la ville, sans pour autant utiliser des termes qui font sens dans l'esprit du chercheur. Ainsi, les « ouvriers de la rue » renvoie à l'entretien de la voirie et les « jardiniers » à l'entretien des espaces verts. De ce fait, Agnès apparaît, comme Samuel, capable de comprendre le monde politique qui les entoure et sa division des compétences, au moins partiellement. Cela étant, pour chacun d'entre eux, la distance avec la gratuité des transports et sa connexion avec la CUD et son président indiquent une participation politique toujours très limitée.

Vincent a 35 ans, il est actuellement sans emploi et est père d'une famille de 4 enfants. Il a été, par le passé, peintre en contrat d'insertion et cherche à se reconvertir dans sa passion, le domaine de la sécurité, au travers d'une formation qu'il doit bientôt commencer. Son rapport à la politique est assez différent, nous avons pu l'évoquer, car Vincent tend à suivre un mode de

vie très influencé par les injonctions étatiques. Suivant cette idée, il est tout à fait envisageable de penser que ses propos iront dans le sens d'une participation politique plus élevée que les autres enquêtés mentionnés plus haut, afin de correspondre à cet idéal de citoyen vers lequel il semble tendre.

« Enquêteur : Est-ce que vous avez une idée des compétences qui sont celles de la mairie, quelles sont celles de la CUD plutôt ? Sur tout ce qui est, par exemple, les compétences en termes de, bah, de transports, en termes de gestion des déchets, en termes d'attribution des logements, c'est des choses qui vous parlent ?

Vincent : Alors attribution des logements, c'est... C'est très compliqué parce que, bah, [...] pour trouver, pour les familles nombreuses, c'est très compliqué de trouver.

- Après niveau gestion des déchets, tout ça ?

- Alors gestion des déchets, ça c'est un peu compliqué aussi parce que les sacs poubelles noirs ils tiennent pas. On met 3 bricoles dedans, le sac il craque. »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

Dans la réalité, cependant, la participation politique de Vincent apparaît très limitée. Il déclare ne pas voter et cet extrait d'entretien nous renseigne sur sa manière d'appréhender les compétences des différentes collectivités territoriales. Il montre qu'il sait justifier d'un avis sur les différentes politiques de gestion des déchets ou de logement, mais il n'apparaît pas en mesure d'imputer ces politiques aux quelconques administrations.

Pour conclure, l'utilisation de la politique de gratuité des transports a permis à Patrice Vergriete de développer un certain leadership territorial le positionnant en figure politique internationale et nationale. Or, il ressort qu'au niveau local, Patrice Vergriete semble connu des catégories populaires grâce à son exposition médiatique et politique. Néanmoins, ce leadership territorial n'a pas de répercussions sur ces habitants puisqu'elles ne parviennent pas à associer la politique de gratuité des transports à son nom. De fait, cette politique traduit une difficile imputabilité aux institutions plus généralement qui témoigne de la distance à la politique des catégories populaires.

- 2) L'échec de la gratuité des transports à rapprocher les catégories populaires de la politique.

Au travers des différents constats effectués plus tôt, l'imperméabilité des catégories populaires à la politique de gratuité des transports touche jusqu'à la représentation du pouvoir municipal qui entraîne un défaut d'imputabilité de cette politique. En effet, le maire, s'il apparaît connu par certaines des personnes enquêtées, sa politique, en revanche, ne lui est pas associée. Loin d'être anecdotique le défaut d'imputabilité apparaît très lié à la participation politique laissant transparaître qu'un électeur n'arrivant pas à identifier les actions menées par ses élus ne cherche pas à se rendre aux urnes pour manifester un soutien voire une contestation.

La méconnaissance d'un schéma politico-institutionnel que la politique de gratuité n'a pas contribué à améliorer.

Pour aller plus loin dans la méconnaissance des catégories populaires sur la question du pouvoir municipal, il apparaît intéressant de savoir si la politique de gratuité des transports leur a permis d'améliorer leur connaissance concrète du schéma politico-institutionnel du pouvoir local. Comme cela a pu être abordé en détail pour trois de nos enquêtés, ce schéma semble très flou. Pour ceux connaissant les élus, les compétences municipales ou communautaires restent très attachées à des éléments visuels, comme les sacs poubelles logotés aux couleurs de la CUD par exemple. Justement, la question de la gestion des déchets, à l'image de ce qu'évoque Samuel, revient souvent dans les propos de nos enquêtés.

« Enquêteur : Tu sais à quoi ça sert ou pas la communauté urbaine ?

Vanessa : Bien déjà à faire ses papiers pour la voiture, je pense, c'est ça ? Les trucs de poubelles et tout quand on doit appeler pour changer nos poubelles, on appelle la... Ceux qui s'occupent des travaux aussi... Voilà. »

Extrait d'entretien, Vanessa, 23 mars 2024.

Au regard de cet extrait d'entretien, les principales connaissances que Vanessa possède sont celles reposant sur les services préfectoraux qui gèrent la délivrance des titres de transports liés à l'utilisation de la voiture, via l'Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS) mais aussi la question de la gestion des déchets, qui est une compétence communautaire, tout comme la question des travaux sur la voirie, présents en grand nombre aux alentours du quartier de résidence de Vanessa, qui sont gérés par la CUD. Le premier constat que l'on peut tirer de cet

extrait d'entretien, c'est celui que Vanessa ne semble pas distinguer les différentes strates de l'administration. Elle ne fait pas la différence entre la préfecture et la communauté urbaine. La ponctuation de sa phrase par le terme « Voilà », accentue également le fait qu'elle distingue vaguement quelques compétences sans pour autant pouvoir s'étendre sur le sujet. Dans un autre aspect, on remarque dans cet extrait que Vanessa arrive à associer des institutions et des compétences uniquement pour celles qui apparaissent vécues au quotidien. C'est ce que l'on constate au travers de son rapport à la voiture, de la présence de travaux au sein du quartier ou de la relation qu'elle a avec le service de gestion des déchets, qu'elle signale appeler régulièrement. Sa connaissance du schéma politico-institutionnel repose essentiellement sur le rapport aux institutions qu'entretien Vanessa. Il en va, d'ailleurs, de même pour d'autres enquêtés. Pour reprendre le cas d'Agnès par exemple, il est possible de supposer que sa connaissance formelle de la mairie, de son personnel, de ses compétences et de son maire, repose sur le contact assez rapproché qu'elle a avec le service seniors de celle-ci. Cependant, nous l'avons vu, le lien aux institutions apparaît très précaire pour les catégories populaires. La difficile liaison faite de la figure de Patrice Vergriete, de la CUD et de la politique de gratuité des transports impacte l'interaction très limitée voire inexistante que les catégories populaires entretiennent avec les transports en commun.

Ce constat, il se double de l'hostilité latente entre les catégories populaires et la politique, qui entraîne une certaine forme de retrait de celles-ci et qui favorise donc la méconnaissance de ce schéma politico-institutionnel. C'est ce qui transparait lorsqu'il est question de préciser l'opinion des enquêtés sur la politique.

« Enquêteur : Qu'est-ce que vous pensez de la politique, des politiques, enfin des personnalités politiques ? Qu'est-ce que vous pensez de de tout ça ?

Michelle : Moi je suis pas très, je m'y intéresse pas parce que j'aime pas la politique donc je veux pas dire. »

Extrait d'entretien, Michelle, 9 avril 2024.

« Ah, je m'intéresse pas (tente d'esquiver la question de manière très sèche) ! J'aime pas, en fait, ça me saoule... Quand on m'en parle, j'ai pas envie (rires) !... Je vais voter, hein ! Je vote mais ça m'intéresse pas, en fait. »

Extrait d'entretien, Virginie, 23 mars 2024.

« Enquêteur : Et du coup, qu'est-ce que vous pensez de la politique, des politiques, tout ça ?

Agnès : (rires nerveux) Pour en trouver un de sincère là-dedans, il faut trier hein, non ? »

Extrait d'entretien, Agnès 9 avril 2024.

Comme le rapporte ces trois extraits, la question de la politique gêne les personnes interrogées. On peut le constater à travers la nervosité qui peut apparaître dans le ton de leur voix, ou dans leurs réponses souvent très sèches et courtes. Au-delà de ce constat, on peut même observer que dans les propos d'Agnès et Virginie, la question de la politique apparaît conflictuelle, elle « saoule » et fait ressentir un sentiment de malhonnêteté. Pour beaucoup, enfin, la question du désintéressement semble prégnante. Les membres des catégories populaires semblent très désintéressés par une politique qui ne les atteint que rarement et qui ne contribue pas à modifier directement leur quotidien, c'est ce que l'on constate avec une politique de gratuité, qui, nous l'avons vu plus tôt, apparaît trop loin des préoccupations des enquêtés.

Au total, la connaissance formelle du schéma politico-institutionnel par les catégories populaires repose sur leur pratique quotidienne des politiques publiques locales. C'est pourquoi les politiques de voirie ou de gestion des déchets apparaissent plus facilement associables à certaines institutions. Aussi, le rapport distant et désintéressé à la politique des catégories populaires ne les incite pas à développer un lien cognitif entre politiques publiques qu'elles ne fréquentent pas et institutions avec lesquelles elles n'ont pas de contact. Partant de ce constat, il va être maintenant question de comprendre concrètement comment la difficile imputabilité de la politique de gratuité des transports ne favorise pas de modification de la conscience politique des catégories populaires.

Une politique de gratuité des transports qui passe sous les radars de l'imputabilité.

Imputer une politique publique à une institution ou à une personne apparaît essentiel pour déterminer qui gouverne et qui fabrique les politiques publiques. De ce point de vue-là, les travaux réalisés par Sylvain Barone pour déterminer le « poids du leadership politique sur la fabrique des politiques » (Barone, 2011) apparaît fondamental pour mesurer le capital politique du leadership territorial des élus locaux. Dans le cadre de la politique de gratuité des transports, nous l'avons vu, Patrice Vergriete apparaît être un entrepreneur de cause, figure de proue de cette politique de gratuité qui semble associée comme telle aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale. En ce qui concerne le niveau local, ce constat paraît bien moindre. Les membres des catégories populaires n'associent pas la politique de gratuité au président de

la CUD, ce qui entrave, au moins en partie, leur participation politique. Sur quels mécanismes repose l'imputabilité de la décision politique et comment la marge imputabilité de la politique de gratuité se matérialise à Dunkerque.

Le traitement de la question de l'imputabilité apparaît très détaillé dans l'article de Sylvain Barone. Il observe, dans son article que l'imputabilité de la question de la politique ferroviaire de TER au profit des régions françaises jouent un rôle primordial dans la reconnaissance politique de ces collectivités territoriales et dans le développement de leadership territorial du président de conseil régional. En effet, l'auteur constate que l'expérimentation de la gestion de la compétences TER par les régions, leur a permis de rompre avec l'idée de « nains politiques [...] présentés comme des acteurs aux capacités limités. » qu'elles pouvaient caractériser. Aussi, c'est la généralisation de cette compétence qui a conduit les régions à gagner du leadership territorial, lié à l'implication de certains présidents dont l'appropriation de la politique a permis son émergence. Le parallèle avec la politique de gratuité des transports à Dunkerque semble, de cette manière, tout à fait évidente. En effet, les mêmes mécanismes sont à l'œuvre ici. La mise en place de la politique de gratuité prend place dans un territoire particulier, qui fait l'objet d'un investissement particulier de Patrice Vergriete construisant son leadership territorial. De surcroît, cette « expérimentation » lui a permis d'infuser cette politique publique dans d'autres territoires, comme à Montpellier où les échanges ont été importants entre les deux collectivités. Néanmoins, à la différence des régions, les intercommunalités apparaissent être des collectivités beaucoup plus obscures pour les électeurs. Pourtant, l'augmentation continue de ses prérogatives en fait une collectivité bien plus compétente que la mairie qui apparaît, cependant, beaucoup moins obscure. Dans un ouvrage paru en 2017, Anne-Cécile Douillet et Rémi Lefebvre observe que la distance que crée l'intercommunalité est liée à sa position non-démocratique, très, voire trop, liée au scrutin municipal. Sa faible redevabilité, relativement à la redevabilité municipale, entraîne un effacement de la démocratie intercommunale qui crée la confusion chez les électeurs entre intercommunalité et municipalité (Douillet, Lefebvre, 2017). Aussi, la politique de transports, gérée par l'intercommunalité, la Communauté Urbaine de Dunkerque en l'occurrence, s'efface assez largement du champ de perception des électeurs et plus spécifiquement des catégories populaires. La confusion est d'autant plus notable à Dunkerque que le président de la CUD est aussi maire, ne permettant pas l'imputabilité précise de la politique de gratuité des transports à une institution en particulier.

Finalement, contrairement à ce qui peut transparaître à l'échelle nationale ou internationale, la politique de gratuité des transports apparaît avant tout dissociée de son chef d'orchestre pour

les catégories populaires. En effet, les notions très partielles du schéma politico-institutionnel doublé de la confusion autour de l'imputabilité de cette politique ne favorise pas une appropriation par les catégories populaires de Dunkerque. Cette idée renvoie à la critique des *policy feedback* effectuée par Alexis Spire reconnaissant les difficultés globales des citoyens à associer une politique publique à une institution. Cette difficulté entraîne un changement très marginal des représentations qu'en ont les catégories populaires, appuyant l'intérêt d'une prise en compte du rapport à l'État dans son entièreté, comme il a été question de le faire dans ce chapitre. Pour aller au bout de cette démarche, il demeure essentiel de comprendre quels sont les impacts sur la politisation des catégories populaires en tant que telle, que la gratuité des transports a modifié.

3) Une mise à distance de la politique qui n'implique pas pour autant dépolitisation.

Traiter des modifications de comportements qu'a pu apporter la politique de gratuité des transports implique de rendre compte également de la politisation des catégories populaires et la manière par laquelle ils abordent cette politique. Nous avons pu l'analyser en détail, la politique de gratuité n'induit ni participation politique ni modification des connaissances techniques sur les institutions politiques. Malgré cela, la politisation des catégories populaires apparaît tout de même importante. Qu'il s'agisse de l'engagement associatif de Vincent ou de la façon dont la gratuité crée de nouvelles représentations chez Virginie, par exemple, cette politisation, si elle s'inscrit à rebours de la participation partisane, participe tout de même d'une politisation bien ancrée chez les catégories populaires.

Ces dernières années, plusieurs mouvements sociaux ont entraîné un certain soulèvement des personnes les plus précaires, parmi ceux-ci, le mouvement des Gilets Jaunes apparaît comme l'un des plus suivi, si ce n'est le plus mobilisateur. Par sa longévité comme par son organisation, il est apparu comme un mouvement de colère des catégories populaires. Samuel Hayat parle même de réappropriation populaire de la politique pour qualifier ce mouvement qui observe le rapport très parallèle entretenu entre les catégories populaires et la politique (Hayat, 2019). Aussi, plusieurs de nos enquêtés se disent proches de ce mouvement.

« Enquêteur : Et qu'est-ce que vous pensez des Gilets Jaunes ?

Agnès : Ah bah ils ont eu du mérite, c'est dommage que ça a pas continué. Ça a pas beaucoup abouti ce qu'ils ont fait.

- C'est quelque chose qui vous parlait ?

- Oui, quand même, pour ce qu'ils faisaient pour les ouvriers, puis on est pas... Je veux dire... Y'a que les bourgeois qui n'étaient peut-être pas d'accord. Voilà. »

Extrait d'entretien, Agnès, 18 avril 2024.

« Vincent : Après, bah moi, on va dire, ils ont œuvré pour une bonne cause quand même.

Enquêteur : D'accord, Ouais, vous diriez que les causes que défendent les gilets jaunes sont des causes vraiment pertinentes, utiles, quoi ?

- Ouais quand même, ouais, utile, mais malheureusement pas entendues. »

Extrait d'entretien, Vincent, 18 avril 2024.

On le constate à l'aune de ces deux extraits d'entretien, les catégories populaires apparaissent très concernées par le mouvement des Gilets Jaunes. Derechef, au regard de l'entretien d'Agnès, on constate le développement d'une conscience politique assez fine reconnaissant dans ce mouvement une opposition de classe entre bourgeois et ouvriers. Cela témoigne de la proximité du mouvement et des catégories populaires qui réussissent à développer une certaine politisation parallèle et loin du cadre forgé, par exemple, par les *policy feedback*. Cette politisation apparaît alors peu assignable à une politique publique très particulière²².

Cette politisation dans le cadre du mouvement des Gilets Jaunes apparaît cependant loin d'être anecdotique ou imprévisible puisqu'elle est aussi le fruit d'investissement associatif et culturel des catégories populaires qu'il va être question de (re)questionner au regard de deux profils que sont ceux de Vincent et Virginie. A travers son implication au sein du jardin partagé mais aussi celui de la maison de quartier (cf. *supra*, chapitre 2), Vincent démontre d'un attrait assez inattendu, à première vue, pour les questions écologiques. Néanmoins, le volontarisme dont il fait preuve ne doit rien au hasard, il dispose d'une culture associative très développée et qui s'inscrit dans une démarche de politisation. En effet, Vincent est président d'une association dont l'activité s'étend sur toute l'intercommunalité voire sur toute la région Flandres-Dunkerque. Cette association l'incite à se déplacer et à participer à la vie de quartier en tant que telle. Si elle ne se traduit cependant pas par une politisation partisane, on a pu voir dans d'autres paragraphes que Vincent développe de nombreuses opinions, s'intéresse au monde social qui l'entoure et c'est ce qui l'a notamment incité à candidater à la présidence de la maison de quartier. Si ce rapport à la politique s'effectue loin des sphères classiques, force est de constater

²² En ce sens, l'augmentation du prix de l'essence apparaît être le point de départ de la mobilisation mais sa longévité et sa politisation repose sur un ensemble de revendications qu'il serait inexact de résumer à cet élément déclencheur.

que cela ne signifie pas dépolitisation. Ce constate apparait assez similaire en ce qui concerne Virginie.

La compétition électorale, puisque c'est bien ce dont il est question dans l'élection de la présidence de la maison de quartier, témoigne d'une politisation très proche de codes électoraux que beaucoup mettent pourtant à distance. Aussi, cette course électorale, à laquelle a également participé Virginie, a donné lieu à un affichage électoral, la rédaction de professions de foi, un vote à bulletin secret et un dépouillement reproduisant tous les codes électoraux classiques. En se prêtant au jeu, l'ensemble des adhérents de la maison de quartier ont pu démontrer que la politique, continue d'exister en milieu populaire. Cependant, cette politisation, une nouvelle fois, s'inscrit en opposition à un certain accaparement bourgeois de la politique partisane locale, qui apparait socialement sélective (Douillet, Lefebvre, 2017). Aussi, dans cette optique, on constate que le lien qu'a pu entretenir Virginie avec différents élus lorsqu'elle était en responsabilité au sein de la maison de quartier apparait, de ce point de vue-là, éloquent. En effet, elle déclare avoir perçu du mépris par différents élus qui lui était plutôt hostile, relatant des « petits soucis » qui seraient survenus dans leurs relations dans le cadre de la gestion de la maison de quartier, témoignant d'une conflictualité qui n'encourage pas Virginie à s'engager dans une politique partisane dont elle ne parle que très peu, sans pour autant engendrer une forme de dépolitisation chez elle. Enfin, comme cela a pu être évoqué plus tôt, les critiques de Virginie sur la politique de gratuité des transports forment les prémices d'une politisation plus tournée vers les institutions, c'est ce qu'on retrouve dans sa critique de l'assistantat qu'elle perçoit à travers la politique de gratuité totale. Selon elle, une politique de gratuité plus stricte, appliquée uniquement en semaine apparaîtrait plus bénéfique aux gens qui travaillent et diminuerait les potentiels abus, révélant d'une certaine forme de participation politique éloignée des cadres classiques de la participation partisane.

Au total, la politique de gratuité des transports n'est pas appropriée de la même manière du point de vue institutionnel et des catégories populaires. Elle semble, certes, servir le leadership territorial de Patrice Vergriete mais apparait très éloignée du développement de la participation politique chez les catégories populaires. Bien au contraire, leur participation politique, à l'image des résultats que sont ceux obtenus concernant le rapport à l'écologie, se développe en parallèle d'une participation politique partisane. Elles sont en mesure de forger des avis, des opinions mais se mettent systématiquement en retrait de la politique arguant d'un certain désintérêt pour la politique partisane.

A l'échelle de ce chapitre, le rapport aux institutions transcrit une certaine position de subordination des catégories populaires. Aussi bien au contact des institutions qu'au contact de autres usagers, les catégories populaires développent une importante conflictualité qui se traduit par une hostilité aux autres membres et à la recherche de gratification sociale. En ce sens, la relation aux transports en commun, cristallisée par l'universalité de la politique de gratuité exacerbe cette hostilité que transcrit potentiellement la hausse des violences entre voyageurs. Cette relation est aussi le fruit de la subordination quotidienne que subissent les membres des catégories populaires au sein d'institutions telles que la maison de quartier et que la gratuité des transports, si elle a permis d'en atténuer la conflictualité concernant la fraude, n'a pas permis une nette amélioration des relations entre usagers. Dans un autre aspect, la question de la politisation des catégories populaires apparaît très paradoxale au développement de leadership territorial sur lequel s'est construit la notoriété nationale et internationale de Patrice Vergriete. En effet, il s'avère que les catégories populaires, au niveau local n'ont développé que peu de compétences institutionnelles et de connaissances formelles des compétences communautaires ou municipale. Néanmoins, la participation politique des catégories populaires, si elle s'inscrit loin du vote et de sa vision bourgeoise, elle se déploie malgré tout en milieu populaire, à travers l'organisation d'élections au sein de la maison de quartier mais aussi dans l'engagement associatif local qui participe d'une politisation parallèle. A l'image de l'écologie populaire cette politisation populaire tend à laisser croire que l'espace vécu du quartier agit comme cité-état imperméable et isolée, régie par ses propres cultures bien éloignée d'une politique de gratuité des transports perceptible comme obsolète au regard des modes de vie populaires.

Conclusion

Tout au long de ce mémoire, la politique de gratuité des transports a pu être réinterrogée sous un nouvel angle. L'étude de la réception d'une telle politique de transports par les catégories populaires, si elle apparaît peu documentée, semble pourtant être fondamentale pour rendre compte de la pertinence de ces politiques et des perfectionnements vers lesquels elles doivent tendre dans la recherche d'efficacité sociale.

En effet, les habitudes de mobilités, traversées par un certain nombre de contraintes institutionnelles, économiques et sociales, traduisent une certaine ségrégation intériorisée des catégories populaires. La politique de gratuité des transports et la hausse de fréquentation qu'elle induit ne semblent pas toucher les catégories populaires aussi fortement que les autres catégories sociales. Les habitants les plus précaires restant confinés, d'une certaine manière, à l'espace vécu que représente leur quartier. De la même manière, le rapport aux normes environnementales s'inscrit dans cette écologie populaire du quartier, éloignée des injonctions étatiques à la pratique d'une écologie plus bourgeoise. Aussi, si les catégories populaires ne se désintéressent pas de la question écologique, elles portent un nouveau regard sur leurs pratiques qui transcrivent la mise en place d'une écologie du proche comme répondant à leurs expériences du monde, disqualifiant de fait l'appropriation d'une politique de gratuité des transports non-perçue comme écologique. Enfin, les catégories populaires tendent à adopter une politisation parallèle, éloignée de la politique partisane. Le rapport aux institutions qu'elles entretiennent apparaît conflictuel aussi bien vis-à-vis de l'État, que vis-à-vis des autres citoyens de catégories sociales différentes que l'universalité de la politique de gratuité des transports cristallise. Cette politique apparaît alors source de conflictualité, synonyme de l'appropriation de leadership territorial de la part du président de la CUD plus que comme un moyen de remobiliser électoralement des catégories populaires défiantes de la politique. Elles s'organisent, comme pour le reste, au niveau du quartier, source de forte politisation et de mobilisation, qui demeurent, à cette échelle, très développées au sein des catégories populaires.

Tout au long du travail de recherche qui a rythmé ce mémoire, il a été question de faire face à de nombreux travaux prenant pour acquis le caractère social de cette politique de gratuité des transports. Loin de porter une position ferme, définitive et en opposition stricte avec ces différentes recherches, les résultats de ce mémoire ont vocation à apporter un nouveau regard sur la mobilité en milieu populaire. Il entend également poser la question de la méthodologie par laquelle les catégories populaires sont étudiées dans la science politique. Bien que ce ne soit

qu'un mémoire de recherche sujet aux différents biais que les contraintes universitaires, entre autres, imposent, les résultats qui sont avancés s'affirment en opposition franche avec ces travaux. En ce sens, la question de la réception des politiques de transports par les catégories populaires nécessiterait, sans nul doute, une étude plus approfondie auprès des catégories populaires, élargie du cadre restrictif de la maison de quartier, pour se défaire des prénotions qui sont attachées, notamment en ce qui concerne la politique de gratuité des transports.

Annexes

Table des matières :

Annexe 1. Liste des figures	107
Annexe 2. Liste des entretiens réalisés	107
Annexe 3. Liste des observations réalisées.....	108
Annexe 4. Retranscription intégrale de l’entretien mené avec Bernadette.....	108
Annexe 5. Le guide d’entretien	116
Annexe 6. Photographie d’une publicité de Dk’Bus pour les 5 ans de la gratuité des transports à Dunkerque.....	119

Annexe 1. Liste des figurés :

- Figuré 1. Carte représentant la qualité de la desserte en transports en commun de Dunkerque par rapport au taux de pauvreté constaté dans les différents quartiers de la ville.
- Figuré 2. Carte représentant la qualité de la desserte en transports en commun de Dunkerque par rapport au nombre d’habitants constaté dans les différents quartiers de la ville.
- Figuré 3. Capture d’écran de la page consacrée à la tarification solidaire du site internet de Dk’Bus Marine datant du 20 février 2014.
- Figuré 4. Graphique représentant la nature des incivilités recensées entre 2015 et 2021 par et au sein du réseau Dk’Bus en 2021.

Annexe 2. Liste des entretiens réalisés :

- Entretien collectif, Bernadette, Marianne, Olivier, Samuel, Vanessa, Virginie, le 19 mars 2024. [non-enregistré]
- Vanessa, 37 ans, le 23 mars 2024. [enregistré]
- Virginie, 36 ans, le 23 mars 2024. [enregistré]
- Samuel, 40 ans, le 23 mars 2024. [enregistré]
- Bernadette, 67 ans, le 23 mars 2024. [enregistré]
- Agnès, 75 ans, le 9 avril 2024. [enregistré]
- Michelle, 26 ans, le 9 avril 2024. [enregistré]
- Vincent, 35 ans, le 18 avril 2024. [enregistré]

Annexe 3. Liste des observations réalisées :

- Première observation générale à la maison de quartier, le 19 mars 2024.
- Seconde observation générale à la maison de quartier, le 18 avril 2024.

Annexe 4. Retranscription intégrale de l'entretien mené avec Bernadette :

Mise en contexte : On est dans l'atrium de la maison de quartier, plusieurs enfants jouent autour entres les livres et les jouets qui sont à leur disposition. L'espace est large, ouvert et disposant d'une grande hauteur sous plafond. Proche de la porte d'entrée et du passage menant vers la pièce du fond où un évènement extraordinaire a lieu, l'endroit n'est pas idéal pour aborder les sujets qui relèvent de l'intimité des personnes, notamment au début de l'entretien. L'évènements ayant déjà commencé, les passages demeurent rares et la pièce reste relativement calme et éloignée de l'animation. Autour de nous, plusieurs affiches informatives et une vaste bibliothèque pour enfants. Nous sommes autour d'une petite table ronde qui sert normalement à accueillir les habitants autour d'une boisson chaude, associée à une certaine convivialité. Nous nous faisons face. L'enquêtée se tient au fond de sa chaise, les bras croisées sur ses cuisses, indiquant une ouverture au dialogue mais relativement à une certaine retenue latente. Ceci-étant, l'enquêtée apparaît souriante et semble à l'aise.

Enquêteur : Et Ben tout d'abord, est-ce que tu pourrais te présenter ? Voilà, un peu toi qui tu es.

Bernadette : Alors c'est... Moi, c'est Bernadette, j'ai 67 ans. Je suis divorcée depuis 2004 et j'habite en en Basse-Ville depuis 2003. J'ai 3 enfants, trois grands garçons.

Enquêteur : Quel âge ont-ils ?

Bernadette : Alors, 40... 49, 48...

Enquêteur : D'accord, et tu as des petits enfants aussi ?

Bernadette : Oui, 7 petits enfants.

Enquêteur : D'accord, ça fait une belle petite famille !

Bernadette : Ouais... (rire légèrement gêné) Et, donc ils ont 48 ans, 47 et 42.

Enquêteur : D'accord. Quelques petites questions, est-ce que tu as fait les études par hasard ?

Bernadette : Non, j'ai arrêté à 16 ans, 'fin j'ai passé mon CAP de couture mais je l'ai pas eu.

Enquêteur : D'accord, et là tu es en retraite, tu travailles encore ?

Bernadette : Non, non, je suis en retraite.

Enquêteur : Et tu travaillais dans quoi avant d'être en retraite ?

Bernadette : Ben en fait je suis parti dans un foyer à 48 ans, donc après j'ai trouvé un ICAE. Avant c'était CAE à la mairie de Dunkerque, je faisais les ménages et après là, euh... Au CCAS pour des ménages et après à 50 ans j'ai plus trouver.

Enquêteur : D'accord... C'était quel type de contrat que tu sais ? C'était des contrats, des CDD ?

Bernadette : 20h par semaine.

Enquêteur : Ok, d'accord. Et en termes de logement, enfin d'habitation, tu as beaucoup déménagé ? Pas plus que ça ?

Bernadette : (rires) Du foyer, je suis parti pour... Ils m'ont proposé un appartement. Et là... Ca fait depuis que j'y suis. En fait j'ai juste changé de, comment de... Pallier parce qu'en fait ça a été rénové donc si je restais là c'était 2 appartements, 2 chambres et c'était 600€ passés donc j'ai dit, bah... le petit, ben il me plaisait bien donc je suis dedans... Depuis 2004.

Enquêteur : Et depuis 2004 tu es...

Bernadette : Ouais, dans celui-là... depuis 2011.

Enquêteur : Enfin dans la résidence, enfin sur le palier, t'y es depuis 2004 quoi, Ok... Et tu es née où toi ?

Bernadette : à Cappelle-Brouck.

Enquêteur : Ok, Ouais, donc pas pas très loin non plus quoi, je me rends pas compte.

Bernadette : Ouais, y a 30 minutes... Ouais.

Enquêteur : Ouais, dans la région quoi, à peu près dans la région.

Bernadette : Oui, oui.

Enquêteur : Très bien. Est-ce que je peux te demander, un petit peu, quelques informations sur ta situation familiale ? Qu'est-ce que faisaient tes parents ? Où est-ce qu'ils sont nés tout ça ?

Bernadette : Ah oui (semble embêtée)... Bah mes parents... Bah j'étais... Mon père était ouvrier agricole, enfin il travaillait pas beaucoup et ma mère était femme au foyer, parce qu'on était 12 enfants chez nous.

Enquêteur : Ben maintenant je vais te poser quelques questions sur tes habitudes de mobilités directement. Est-ce que ça t'arrive de sortir de chez toi ? De te balader un petit peu ? Et pour aller où ?

Bernadette : Ouais, ouais, bah tu sais je bouge beaucoup, hein ! Je vais jusqu'à la plage, après, bah... Au parc de Fort-Louis... Dans divers, dans divers coins, c'est quand tu as... Une manifestation qui est bien, que j'aime, ben j'y vais, quoi.

Enquêteur : Et est-ce que ça t'arrive aussi de de sortir cette fois juste pour te balader comme ça ? Ouais ça t'arrive beaucoup quand même ?

Bernadette : Ah oui, oui, oui, souvent ouais.

Enquêteur : D'accord, et quel type de transports tu utilises le plus pour te déplacer ?

Bernadette : Ben avant j'avais un vélo mais je l'ai plus, je me le suis fait voler.

Enquêteur : Le fameux vélo volé (sur un ton humoristique).

Bernadette : Donc, ouais, en bus... Comme hier, on avait été à... C'était où est-ce qu'on a fait hier ? Ah je sais plus... Ah oui, on a été au lac, le musée d'art contemporain. C'était un... Déjeuner poétique et, comme il pleuvait, ben je suis rentrée en bus. Puis il était 12h00 donc je me suis dit, oh, je vais pas rentré en... ça va faire tard et... C'est ouais, c'est selon mes envies.

Enquêteur : Et si tu prends pas la bus c'est quoi tu... ?

Bernadette : A pieds.

Enquêteur : Ca t'arrive souvent de te balader à pied ?

Bernadette : Ah oui, oui.

Enquêteur : Et est-ce que, pour aller au travail, ça t'arrivait de prendre le bus ? 'Fin, tu prenais le bus aussi, tu prenais la voiture, tu prenais le vélo, comment tu y allais quand tu devais aller travailler ?

Bernadette : Non, non, à pieds, à pieds. J'habitais pas loin.

Enquêteur : D'accord ? Et pour ce qui est de de faire tes achats, les courses, le shopping etc...

Bernadette : A pieds...

Enquêteur : Ok, et pour aller faire des loisirs, pour venir à la maison de quartier, par exemple, ou pour aller dans les manifestations culturelles.

Bernadette : Oh, c'est souvent à pied quand même.

Enquêteur : Mais ça t'arrive quand même de prendre le bus de temps en temps ?

Bernadette : Ah oui, oui, oui.

Enquêteur : Et... Tu prends le bus pour quel type d'activités alors ? Et à quelle fréquence tu dirais que tu prends le bus ?

Bernadette : Oh ça c'est... Au gré de mes envies. Pour les activités peut être aussi un peu plus loin que Malo, si ça fait un peu loin. Je vais pas m'engager à faire des kilomètres et des kilomètres.

Enquêteur : Oui, oui, d'accord. Et ça t'arrive beaucoup d'aller faire justement des kilomètres et des kilomètres comme ça ?

Bernadette : Ah ouais, ça arrive souvent... Ouais, au gré du vent.

Enquêteur : Non mais c'est bien, c'est bien, une âme un peu d'aventurière.

Bernadette : Ah ouais, ouais.

Enquêteur : Quels sont les 3 derniers trajets que tu as faits et via quels moyens de transport ? Ça peut être à pied, en bus, en vélo, en voiture...

Bernadette : Ben là hier, c'était au lac... Tu vois pas ce que c'est le lac ? Le musée d'art contemporain ? Donc j'ai été à pied jusque-là et après je suis revenu en plus. Après bah les dernières fois... Non... Y'a que celui-là qui me vient à l'esprit pour l'instant.

Enquêteur : D'accord, bah c'est déjà pas mal !... Est-ce que tu as une voiture ?

Bernadette : Non... Et pas de permis.

Enquêteur : Et est-ce que si tu avais le choix, si t'avais le permis, que tu pouvais conduire, etc. Est-ce que tu préférerais quand même avoir la voiture ou tu resterais quand même plutôt sur les transports type bus ?

Bernadette : Les transport en commun, ouais.

Enquêteur : Et pourquoi plutôt les transports que la voiture ?

Bernadette Bah après déjà pour le... Le coup aussi hein, le coût. Et puis, je veux dire, après c'est vrai qu'on est tributaire du bus hein, c'est, c'est aller-retour. Après, là il faut un parking, il faut de l'essence, il faut tout assurer, c'est...

Enquêteur : Ouais. Oui, oui. Alors que le bus, c'est plus pratique, c'est plus économique en fait, c'est ça ?

Bernadette : Ouais, voilà.

Enquêteur : Et, du coup, en ce qui concerne le bus, qu'est-ce que tu connais sur les transports à Dunkerque ?

Bernadette : C'est-à-dire ?

Enquêteur : Bah quelles sont tes connaissances ? Est-ce que tu connais certaines lignes ? Tu arrives à te repérer ?...

Bernadette : Ah non, c'est difficile pour moi ! Vraiment, si je dois aller à Petite-Synthe ou, mettons, à la polyclinique... Non... Si, oui, c'est la polyclinique de Petite-Synthe, Grande-Synthe ?... L'autre fois, je suis arrivé mais il y avait des travaux et donc ils m'ont arrêté avant et je suis arrivée en retard à mon rendez-vous de cardiologue, donc j'étais pas contente et moi j'étais stressée, stressée !

Enquêteur : D'accord... Ah, oui, j'imagine... Et est-ce que tu sais qu'ils sont gratuits par exemple ?

Bernadette : Ouais. Ouais. Ouais, ouais.

Enquêteur : Et comment tu as appris qu'ils étaient gratuits ?

Bernadette : Euh... Par la... Par la mairie. La mairie, les infos.

Enquêteur : C'est la mairie qui est venue faire des pubs ?...

Bernadette : Non, non, non. Je crois que... Oui, il y avait de la pub. Oui, oui, de la pub.

Enquêteur : Où ça, la pub, plutôt, c'était plutôt où sur les arrêts de bus, à la mairie ?

Bernadette : Oui, sur les arrêts de bus... Oui la mairie ils nous ont contactés aussi, ouais.

Enquêteur : Ah vous ont contacté la mairie directement d'accord. Par quelle voie ? Par mail, par téléphone, par... ?

Bernadette : Non, par... Comment je vais dire...

Enquêteur : Il y a des gens qui sont venus vous voir peut-être ?

Bernadette : Non, pas ça... Je sais même plus... Ouais ça fait 5 ans c'est ça que...

Enquêteur : Ouais, exactement, c'est ça, ça fait 5 ans. (6, erreur de ma part)

Bernadette : Oui, je crois qu'il a beaucoup parlé... Le maire, il a beaucoup parlé par voie... Voilà.

Enquêteur : D'accord, et est-ce que tu connais l'arrêt de bus le plus proche de chez toi ?

Bernadette : Ah bah oui (sur un ton désabusée ou en tout cas amusé) il est juste en face de chez moi.

Enquêteur : Et c'est et c'est quoi du coup l'arrêt de bus ?

Bernadette : Le 3, c'est le 3. Donc c'est bien, c'est celui-là qui amène à la plage.

Enquêteur : Ouais, c'est pratique, c'est pratique. Qu'est-ce que tu penses des transports en commun ?

Bernadette : Ah, ben j'aime bien ouais, si, c'est la liberté quoi. Après, devoir monter dans le bus et payer, moi, ça me faisait quelque chose. Pas au niveau de... Bah... comment je vais dire, moyen, mais si on avait pas un peu d'argent sur nous... Faut toujours avoir un peu d'argent... Payer le bus, revenir...

Enquêteur : Donc ça te faisait quoi comme sentiment du coup de devoir monter, payer ?... C'est quoi comme sentiment ?

Bernadette : Bah ça contraint, une contrainte... Je me sentais plus comme ça. Mais là c'est vrai que je rentre, c'est, je trouve, un sentiment de liberté.

Enquêteur : Ah oui, Ok. D'accord, intéressant... Et sur tout ce qui va être un peu plus technique, sur tout ce qui est la fréquence des bus par exemple, sur la propreté des bus, sur l'expérience de monter dans le bus, qu'est-ce que...

Bernadette : Ouais, la propreté c'est pas, des fois, terrible, c'est qu'il y avait des gens, comment je vais dire... Bah après, ils ont droit aussi de monter dans les bus... Les personnes de la rue qui monte des fois c'est *pfiou* (onomatopée soupir mimant l'épuisement ou l'agacement).

Enquêteur : Ouais, c'est compliqué, c'est ça que tu dis ? Et par rapport à quoi ?

Bernadette : Bah, après, moi, c'est peut-être mon expérience et mon vécu aussi. Je suis pas... Je suis, moi, je suis fort indépendante, hein, donc... Donc, euh... La proximité, si... Je préfère bien m'asseoir tout seul, par exemple, quelqu'un qui arrive, bon si c'est une dame c'est pas grave, un Monsieur, je suis plutôt un peu... Un peu réservée.

Enquêteur : Oui, ah, d'accord. T'aimes bien, encore une fois, le côté un peu libre, d'être toute seule, dans sa bulle. D'accord, d'accord, c'est intéressant. Et, sur la, sur la propreté, sur la fréquence, tu trouves qu'ils sont quand même suffisamment rapides, qu'ils passent suffisamment souvent ?

Bernadette : Ah oui oui, voilà, c'est toutes les 10 minutes.

Enquêteur : Il y a pas de souci particulier sur des bus qui passeraient pas ou qui passeraient en retard ou quoi ? Pas d'incivilités ou de ce genre de choses ?

Bernadette : Non, à part, c'est moi qui aurait dû m'informer une autre fois, mais une dame m'a dit : "Si, si, il dit passe vraiment devant la Polyclinique", pour mon rendez-vous, l'autre fois et pour finir : non, il passait pas.

Enquêteur : Ouais, tu t'es fait avoir, ok... Et tu dirais que les chauffeurs sont plutôt agréables, que la conduite est plutôt fluide ?...

Bernadette : Oui, enfin ça dépend des bus... Des bus, c'est ouh ! c'est fort !

Enquêteur : Quel type de bus par exemple ? Enfin, lesquels de bus. Tu saurais dire ou pas ?

Bernadette : Non, je sais pas... Y'en a c'est, c'est fort speed. Des fois c'est... Bien. Ouais, des fois il y en a c'est fort. Ouais, ouais.

Enquêteur : D'accord, ouais. Et c'est des lignes plutôt principales : la 1, 2, 3, 4, ou c'est plutôt des lignes comme 10, 15...

Bernadette : Non... Je prends pas des comme ça, je crois pas. Je m'éloigne pas beaucoup, en bus. Après je dis : "Ouh ! Il faut prendre le bus." (sur un ton effrayé). Ouh, je suis un peu perdue moi... Le sens de rotation quoi...

Enquêteur : Je comprends... Qu'est-ce que tu en penses toi, de de la gratuité des transports justement ? Est-ce que tu penses que c'est une bonne chose, une mauvaise chose ?

Bernadette : Ouais c'est une bonne chose, ouais...

Enquêteur : Par rapport à... Qu'est-ce qui te fait dire que c'est une bonne chose ?

Bernadette : Bah toujours, euh, pratique. Voilà, pratique, parce que c'est vrai, des fois on dit, avant on disait : "Ah, est-ce que j'ai de la monnaie pour prendre le bus ?" Voilà.

Enquêteur : Ouais, d'accord. Et je sais qu'il y en a qui ont pu me dire que, par exemple, il y avait beaucoup de gens qui profitaient de cette gratuité. C'est quelque chose que tu partages ou non ?

Bernadette : Non ! Bah, non ! (sur un ton très surprise, presque consternée du contraire) Bah, au contraire hein, tout le monde peut en profiter si c'est gratuit.

Enquêteur : C'est fait pour ça aussi quoi.

Bernadette : Bah oui ! Puis au moins de voitures on roule, moins de pollution, tout ça, c'est le principal.

Enquêteur : D'accord, Ouais. Toi, c'est quelque chose qui te tient à cœur le fait qu'il ait moins de pollution qu'il y ait moins de tout ça ?

Bernadette : Ah oui... Oui, oui.

Enquêteur : Tout ce qui est l'écologie, l'environnement, tu trouves que c'est important.

Bernadette : Ben oui...

Enquêteur : Et pourquoi tu trouves ça important ?

Bernadette : Ben surtout pour l'air, l'air qu'on respire, hein.

Enquêteur : Parce que tu as l'impression que l'air est vraiment mauvais ?

Bernadette : Bah des fois ouais (sur un ton un peu résignée)... Des fois quand il y a du brouillard, on sent que c'est bien pollué...

Enquêteur : D'accord. Et, qu'est ce que ça a changé, pour toi, la gratuité dans tes habitudes de mobilités, enfin, pour te déplacer. Qu'est ce que ça a changé ? Est-ce que tu prends plus le plus maintenant qu'avant ? Est-ce que tu le prenais plus avant et moins maintenant ?

Bernadette : Ouais, je crois que je le prends plus, ouais.

Enquêteur : C'est lié aussi au fait que comme c'est moins contraignant, tu as plus tendance à le prendre.

Bernadette : Ouais, voilà.

Enquêteur : D'accord, et est-ce que tu connais aussi plus de monde qui prend le bus ?

Bernadette : Ah oui ! beaucoup plus de monde qui prend le bus.

Enquêteur : Des gens que tu connais qui prennent le bus ?

Bernadette : Ouais, ouais.

Enquêteur : Quels sont les derniers trajets que tu as fait en bus ? Mettons les 3 derniers trajets que tu as fait en bus, est ce que tu te rappelles ?

Bernadette : Ben, hier déjà, hein. On est allé au lac de "Moys-Capelle"... Euh, Ben au lac. Après, moi je bouge beaucoup du coup après donc, peut-être à Malo, le dernier à Malo, Ouais. (semble très perturbée par la présence des enfants qui font un peu de bruits aux alentours depuis quelques minutes).

Enquêteur : Est-ce que ça t'est déjà arrivé d'aller dans le centre-ville avec le bus par exemple ?

Bernadette : Ah non. Peut-être des arrêts, oui... Quand il revient de la plage ou, oh, je dis : "aller, je descends là.". Des fois, y'a une certaine heure, avec les écoles, c'est... Quand je me sens étouffé, je dis : "j'ai besoin de sortir !" (rires).

Enquêteur : Parce que c'est vrai que ça avait été une des façons de promouvoir la gratuité. Les politiques avaient dit que ça permettrait de redynamiser un petit peu le centre-ville. Est-ce que toi c'est quelque chose que tu partages aussi ? Enfin, est-ce que tu as l'impression que, vraiment, le centre-ville est un peu plus dynamique maintenant ou pas plus que ça ?

Bernadette : Non, pas plus que ça (ne semble pas convaincue).

Enquêteur : Toi, ça t'a pas incité à prendre plus le bus, en tout cas le fait de pouvoir aller dans le centre-ville ?

Bernadette : Non, non puis en plus, je suis tout près.

Enquêteur : Et tu y vas comment toi si tu as besoin d'aller dans le centre-ville pour faire des boutiques ou... ?

Bernadette : A pieds.

Enquêteur : Tu prends encore le vélo quand même ? Ou maintenant que t'as plus de vélo, plus du tout ?

Bernadette : (rires) Faut pas que... Je l'ai dans mon cœur encore mon vélo ! (rires)

Enquêteur : On en parlera plus, alors c'est promis (rires) ! Est-ce que ça t'arrivait d'aller au travail en bus... à l'époque ? T'y allais à pied ? Pareil ?

Bernadette : Non...

Enquêteur : T'y allais à pied ? Pareil ?

Bernadette : Ouais, ben comme la mairie, elle est pas loin... J'habite en Basse-Ville, donc... Ici, ouais. Donc, la mairie j'y vais à pieds.

Enquêteur : D'autres questions maintenant, est ce que tu fréquentes des services publics, services municipaux ou quoi ? Par exemple...

Bernadette : Quoi ?

Enquêteur : Est ce que ça t'arrive de fréquenter des services municipaux, des services publics par exemple ?... Je sais pas, la CAF, par exemple, ou La Poste, ou les impôts, la police ? Est-ce que ça t'arrive de fréquenter un petit peu ces services ? Quel type de service par exemple ?

Bernadette

Oui, bah, La Poste quand on a un colis après... La CAF, oui, quand on a besoin, police, ouais, de temps en temps...

Enquêteur : T'y es allé récemment, par exemple à la police ou à la CAF ?

Bernadette : La CAF, oui, pour chercher un papier de, comment je vais dire... J'ai besoin de... Comment ça s'appelle ça ?... Attestation de CAF.

Enquêteur : D'accord, et à chaque fois que tu y vas, mais que ce soit à la CAF, à la police à La Poste, ça se passe bien généralement ?

Bernadette : Ouais, ouais.

Enquêteur : Les gens sont agréables, le service est bon... Tu trouves, tu dirais que le service ça marche bien quoi ?

Bernadette : Oui, oui.

Enquêteur : Est-ce que sinon tu connais le maire de Dunkerque ?

Bernadette : Oui. (un peu plus sec que d'habitude).

Enquêteur : Tu pourrais le nommer ou pas ?... Tu te rappelles de son nom ?

Bernadette : Bod, Bed, actuellement ? Euh, Bodard ?

Enquêteur : Ok, et est-ce que tu connaissais les maires d'avant ? Est-ce que tu connais quelqu'un d'autre à la mairie ?

Bernadette : Ouais, l'ancien maire... L'ancien maire.

Enquêteur : Et est-ce que tu connais le président, par exemple, de la Communauté Urbaine ? Est-ce que tu connais la Communauté Urbaine déjà ?

Bernadette : Ouais mais j'ai jamais trop traîné, été dedans quoi.

Enquêteur : Mais tu sais qui c'est ? Pas personnellement, mais tu vois qui ?

Bernadette : Oui oui bah le, le bâtiment.

Enquêteur : Et, le président, tu vois aussi qui c'est ?

Bernadette : Non.

Enquêteur : Bah, c'est l'actuel ministre des Transports, par exemple, voilà, Patrice Vergriete.

Bernadette : Ah d'accord, Vergriete, d'accord. (elle semblait le connaître tout de même).

Enquêteur : Qu'est-ce que tu penses de la politique ?

Bernadette : *pfiou*... (Rires)

Enquêteur : Vaste question, hein ? (sur un ton humoristique)

Bernadette : Ouais !... Non, je m'intéresse pas trop.

Enquêteur : Et tu t'y intéresses pas parce que... 'fin, pourquoi tu t'y intéresses pas à la politique ? qu'est-ce qui fait que...

Bernadette : Non bah après, euh... Si, peut-être prêt après pour les maires, oui, je vote et tout ça.

Enquêteur : Ça t'arrive, enfin tu votes aux élections quand même ?

Bernadette : *Hm*, *hm*. (onomatopée d'acquiescement)

Enquêteur : Et pourquoi tu dirais que tu t'intéresses pas ? Parce que ça ne te parle pas, tu ne comprends pas, parce que t'as pas envie ? Parce que tu trouves ça un peu mauvais ?

Bernadette : Voilà un peu des deux, ouais, un peu des deux.

Enquêteur : D'accord, d'accord... Tu votes pour toutes les élections ou pas ?

Bernadette : Non pas tout.

Enquêteur : Ah, Ok, (sur un ton inconsciemment dérangé) il y a des élections auxquelles tu votes pas par exemple ?

Bernadette : Ouais, des fois je m'abstiens, parce que j'ai pas envie.

Enquêteur : C'est pour des élections précises ?

Bernadette : Bah présidentielle tout ça. Par exemple, Macron... De toute façon on devait pas voter et puis il passe quand même, donc tout ça c'est... On est au-dessus de ça. Ben, après, c'est mon choix hein ! (elle semble sur la défensive dans cette dernière phrase, peut-être lié au "Ah ok" que je prononce plus haut)

Enquêteur : Ah oui, oui, et ça te regarde entièrement, y a pas de souci hein ! Parce que tu es déçu toi actuellement de la politique ? Tu dirais que tu es plutôt déçu ? T'avais l'air d'être un peu déçu de de Macron tout ça...

Bernadette : Oui, oui, hein... Il fait pas beaucoup pour les personnes âgées, il y a rien qui monte par rapport au salaire... Voilà.

Enquêteur : Et pour changer un petit peu de sujet, pour revenir un petit peu sur la question de l'environnement, de l'écologie, tout ça, est-ce que tu prends en compte dans ta vie quotidienne les mesures environnementales, enfin les petits gestes, ce qu'on appelle les écogestes, tout ça, pour préserver la planète ou quoi ? Faire le tri, par exemple, mettre en place un compost, ce genre de choses. Qu'est-ce que tu fais, que tu pratiques chez toi ?

Bernadette : Non... Non, je fais pas, non.

Enquêteur : Même le compost avec tes voisins, par exemple, ça t'arrive pas ça... ?

Bernadette : Non, comme on est en immeuble, pour l'instant, on peut pas le faire.

Enquêteur : Vous avez pas de bac de compost ? Ok. Et est-ce que, par contre, ça t'arrives de faire attention... Alors, pas forcément d'un point de vue environnemental mais d'un point de vue économique, est-ce que ça t'arrive de faire attention à ta consommation d'eau, ta consommation d'électricité, de nourriture, etc. ?

Bernadette : Oui, oui, oui. Pour l'instant, la chasse d'eau, j'évite de vider le seau complètement.

Enquêteur : T'as un problème de chasse d'eau en ce moment, c'est ça ?

Bernadette : Ben en fait, non, non, ça va, mais mon eau a augmenté donc je comprenais pas. Je dis, bon, maintenant je vais faire peut-être faire un moment sur deux quand on va aux toilettes... C'est pas là... J'ai pas trop vidé quoi. Vu qu'on est tout seul, c'est pas la peine.

Enquêteur : D'accord... Et tu fais attention à économiser l'énergie aussi ?

Bernadette : Oui, oui, oui. Alors, ouais, pour aujourd'hui je l'ai éteint donc il fait pas trop chaud, j'éteint.

Enquêteur : Le chauffage, tu éteins, les lumières aussi ?

Bernadette : Ouais, ouais.

Enquêteur : D'accord. Et pourquoi ça te tient à cœur de de faire attention à bien éteindre ?

Bernadette : Pour l'électricité, ça coûte cher. Puis, je suis au minimum vieillesse donc ça descend vite, hein, les charges...

Enquêteur : Tu dirais que ça coûte vraiment cher ? Tu trouves que ça coute vraiment cher l'énergie ?

Bernadette : Ouais, ouais, ouais, quand même.

Enquêteur : C'est quelque chose qui pèse sur ton budget quoi plutôt ?

Bernadette : Oui.

Annexe 5. Le guide d'entretien :

Grille d'entretien

NE PAS OUBLIER L'AUTORISATION D'ENREGISTRER

Thématique 0 : Présentation de l'enquête

- Vous pouvez vous présenter ?
 - Vous avez quel âge ?
 - Vous êtes marié ?
 - Vous avez des enfants ? Quel âge ont-ils ?
- Vous faites quoi dans la vie ?
 - Quel type de contrat ?
 - Vous gagnez combien approximativement ? Vous avez des aides à côté ?
- Vous vous êtes arrêté où dans les études ?
- C'est quoi votre parcours de vie en termes d'habitations ?
 - Vous habitez ici depuis quand ?
 - Vous êtes né où ?
 - Vous avez beaucoup déménagé ?
 - Vous êtes propriétaire ?
- C'est quoi votre situation familiale ?
 - Vous pouvez présenter votre conjoint(e) ?
 - Vous pouvez présenter vos parents ?

Thématique 1 : Habitudes de mobilités.

L'objectif est ici de comprendre globalement les pratiques habituelles des usagers en termes de déplacements. Il s'agira d'avoir un aperçu de leurs rapports aux transports et leurs façons de se déplacer.

- Quand vous sortez de chez vous, c'est pour aller où ?
 - Vous restez dans votre quartier, vous changez de ville ?
 - Vous sortez de chez vous si vous n'y êtes pas obligé, sans but précis ?
- C'est quoi les transports que vous utilisez le plus pour vous déplacer ?
 - Comment vous allez au travail ?
 - Comment vous allez faire vos achats (courses, vêtements, mobilier) ?
 - Comment vous vous déplacez pour vos loisirs ?
- Quels sont les trois derniers trajets que vous avez faits et comment vous y êtes allés ?
- Vous avez une voiture ? Vous pensez que vous pourriez faire sans dans la vie de tous les jours ?
 - Quelle âge elle a votre voiture ?
 - Vous diriez qu'elle est plutôt en bon état (passe le contrôle technique sans problème) ou en mauvais état (ne passe plus le contrôle technique) ?
 - Elle vous coûte combien d'argent d'entretien ? Vous diriez qu'elle vous coûte chère ?

Thématique 2 : Réception de la politique de gratuité des transports.

L'objectif est ici de faire émerger le faible accès effectif aux transports par les catégories populaires. Et d'en apprendre un peu plus sur le rapport des catégories populaires aux transports en commun.

Qu'est-ce que vous savez sur les transports à Dunkerque ?

- Savez-vous qu'ils sont gratuits ?
- Comment vous l'avez appris ?
- Vous connaissez l'arrêt de bus le plus proche de chez vous ?
- Qu'est-ce que vous pensez des transports en commun ?
 - Vous pensez quoi de la fréquence des bus ?
 - Vous en pensez quoi de la propreté, des chauffeurs, de leur conduite ?
- Qu'est-ce que vous pensez de la gratuité des transports ?
 - A qui vous associeriez la gratuité des transports ?
- Est-ce que la gratuité ça a changé vos habitudes de déplacements ?
 - Vous le prenez plus qu'avant ?
 - Vous connaissez plus de monde qui le prend maintenant ?
- C'est quoi les derniers trajets que vous avez fait en bus ?
 - Vous êtes déjà allé dans le centre-ville ?
 - Ça vous est déjà arrivé d'aller au travail en bus ?

Thématique 3 : Lien avec la politique et les institutions

L'idée est ici de rendre compte de la fragilité du lien entre classes populaires et institutions et comment la gratuité a fait évoluer cette relation. Il s'agira aussi d'interroger la conscience politique des catégories populaires.

- Quels services municipaux vous fréquentez ?
 - Pourquoi vous fréquentez ces services ?
 - Vous en êtes satisfaits ?
 - Vous avez déjà utiliser l'écran qu'il y a dans l'entrée de la maison de quartier ?
Comment ça marche ? Qu'est-ce qu'on peut y faire dessus ?
- Qu'est-ce que vous pouvez me dire sur la CUD et la mairie de Dunkerque ?
 - Vous connaissez le président/le maire ?
 - Vous savez à quoi ça sert ?
- Qu'est-ce que vous pensez de la politique, des politiques ?
 - Est-ce que vous votez ?
- Qu'est-ce que vous pensez des Gilets Jaunes ?
 - Vous y avez participé ? Vous connaissez des gens qui y ont participé ?

Thématique 4 : Rapport aux injonctions écologiques, habitudes et pratiques personnelles

L'objectif, ici, est de démontrer, en lien avec les travaux de Jean-Baptiste Comby et Hadrien Malier, la conscience écologique très développée chez les catégories populaires, malgré la faible utilisation des transports par celles-ci, et donc de soulever un paradoxe.

- Est-ce que c'est important pour vous l'environnement ?
 - Pourquoi vous diriez que c'est important/pas important ?
- Comment prenez-vous en compte l'environnement dans votre vie quotidienne ?
 - Vous faites le tri des déchets ?
 - Vous faites du compost, avec vos voisins par exemple ?
- Vous faites attention à ce que vous consommez et comment vous le consommez ?
 - En ce qui concerne les énergies ?
 - En ce qui concerne la nourriture et l'eau ?

- Vous pensez quoi des pubs du gouvernement à la télé qui nous disent de faire attention à notre consommation ?

NE PAS OUBLIER DE DEMANDER DES CONTACTS D'AUTRES PERSONNES

Annexe 6. Photographie d'une publicité de Dk'Bus pour les 5 ans de la gratuité des transports à Dunkerque.



Source : photographie de l'auteur.

Bibliographie

Articles journalistiques et sites internet :

- CHAIGNEAU Cécile, « Transports : « La gratuité relève de l'universalité, c'est le retour au consentement à l'impôt » (Michaël Delafosse, Métropole de Montpellier) », *La Tribune*, 20 mai 2023, p. 66.
 - CORMIER Benjamin, « La CUD se dote d'outils pour doper l'attractivité des centres-villes », *La Voix du Nord*, 5 juillet 2021, p.5206.
 - D'AMBOISE Charles, « Transports collectifs gratuits : la petite révolution de Dunkerque, en France », *Radio Canada*, 28 octobre 2018.
 - HUCTIN Alexandra, MAZZORATO Stéphane, « Gigafactories et batteries électriques : on vous explique comment Dunkerque tente le grand écart entre environnement et réindustrialisation », *France 3 Hauts de France*, 25 octobre 2023, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/nord-0/dunkerque/gigafactories-et-batteries-electriques-on-vous-explique-comment-dunkerque-tente-le-grand-ecart-entre-environnement-et-reindustrialisation-2857331.html>.
 - JUBLIN Matthieu, « Plus verte l'industrie : Dunkerque en première ligne de la décarbonation », *Alternatives écologiques*, 22 avril 2024, <https://www.alternatives-economiques.fr/plus-verte-lindustrie-dunkerque-premiere-ligne-de-decarbonation/00110181>.
 - LERAS Marc, « Aubagne ose le transport gratuit », *Aujourd'hui en France*, 19 février 2009.
 - VERGRIETE Patrice, « C'est avant tout une mesure sociale », *Aujourd'hui en France*, 1er septembre 2018, p. AUJM6.
 - ZUILI Théo, « Lyon. Les TCL gratuits pendant trois mois avec cette astuce : comment en profiter », *Actu Lyon*, 4 avril 2024, https://actu.fr/auvergne-rhone-alpes/lyon_69123/lyon-les-tcl-gratuits-pendant-trois-mois-avec-cette-astuce-comment-en-profiler_60903977.html.
-
- DK'BUS MARINE, « Tarification solidaire », 20 février 2014, https://web.archive.org/web/20140220223600/http://www.dkbus.com/presentation/?rub_code=1005.
 - MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, « Pour économiser l'énergie, on agit, on réduit », 22 mai 2024, <https://www.ecologie.gouv.fr/chaque-geste-compte>.
 - SYSTEME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE, « Page d'accueil », 22 mai 2024, <https://sig.ville.gouv.fr/>.

Ouvrages :

- DAHL Robert A, *Who governs?*, London : Yale University Press, 1961.
- DOUILLET Anne-Cécile, LEFEVBRE Rémi, *Sociologie politique du pouvoir local*, Malakoff : Armand Colin, 2017.
- DUBOIS Vincent, *La vie au guichet : relation administrative et traitement de la misère*, Paris : Economica, 1999.
- GAXIE Daniel, *La démocratie représentative*, Paris : Montchrestien, 1993.
- GRAMSCI Antonio, *Quaderni del carcere*, Torino : G. Einaudi, 1977.
- LAURENT Éloi, *Social-écologie*, Paris : Flammarion, 2011.
- LEFÈVRE Christian, OFFNER Jean-Marc, *Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires*, Paris, Éditions Celse, 1990.
- LE BRETON Éric, *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin, 2005.
- SIBLOT Yasmine et al., *Sociologie des classes populaires contemporaines*, Paris : Armand Colin, 2015.
- TAYLOR Dorceta E., *The Environment and the People in American Cities, 1600s-1900s: Disorder, Inequality, and Social Change*, Durham : Duke University Press, 2009.

Chapitres d'ouvrages et articles scientifiques :

- ALTHUSSER Louis, « Idéologie et appareils idéologiques d'État. (Notes pour une recherche). » dans *Positions*, Paris : Les Éditions sociales, 1976, p.67-125.
- BARONÉ Sylvain, « 3. Le TER et la politique. Ce que les élus font aux politiques ferroviaires régionales », dans *Les politiques régionales en France*, Paris : La Découverte, 2011, p. 85-109.
- COMBY Jean-Baptiste, MALIER Hadrien, « Donner aux classes populaires les moyens de leurs écologies », *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, 2023/1 (N° 77), p. 28-31.
- DEVILLE Clara, « Les chemins du droit. Ethnographie des parcours d'accès au RSA en milieu rural », *Gouvernement et action publique*, 2018/3 (VOL. 7), p. 83-112.
- GUELTON Sonia, POINSOT Philippe, « La gratuité des réseaux de transports collectifs urbains : un modèle de financement particulier ? », *Transports urbains*, 2020/1 (N° 136), p. 12-17.
- HASIAK Sophie, « La gratuité des transports ne favorise pas un report modal depuis la voiture », dans DELEVOYE Vanessa et al., *La gratuité des transports : une idée payante ?*, Lormont : Le Bord de l'eau, 2022, p. 105-120.
- HAYAT Samuel, « Les Gilets Jaunes, l'économie morale et le pouvoir », *Wordpress*, 2018.
- HÉRAN Frédéric, « Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains », *Transports urbains*, 2020/1 (N° 136), p. 28-34.

- HURÉ Maxime, « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque », *Transports urbains*, 2020/1 (N° 136), p. 18-22.
- HURÉ Maxime, « La gratuité des transports n'est possible que dans les petites villes », dans DELEVOYE Vanessa et al., *La gratuité des transports : une idée payante ?*, Lormont : Le Bord de l'eau, 2022a, p. 31-40.
- HURÉ Maxime, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, 2022c/2 (n° 206), p. 93-103.
- LE BART Christian, « 6. Le leadership territorial au-delà du pouvoir décisionnel », dans SMITH Andy, *Le leadership politique et le territoire*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2003, p. 145-161.
- MAUGER Gérard, « Enquêter en milieu populaire », *Genèses*, 6, Paris : Éditions Belin, 1991, n° 1, p. 125-143.
- PASSALACQUA Arnaud, « La gratuité des transports publics, un retour du débat au sein de Transports urbains ? », *Transports Urbains*, 2020/1 (N°136), p. 3.
- PASSALACQUA Arnaud et POINSOT Philippe, « Rien n'est jamais gratuit », dans DELEVOYE Vanessa et al., *La gratuité des transports : une idée payante ?*, Lormont : Le Bord de l'eau, 2022, p. 21-30.
- PAUL-DUBOIS-TAINE Olivier, « Transports, écologie et territoires », *Études*, Paris : Assas Editions, 2006/7-8 (Vol. 405), p. 33-44.
- REVILLARD Anne, « Saisir les conséquences d'une politique à partir de ses ressortissants. La réception de l'action publique », *Revue française de science politique*, 2018/3 (Vol. 68), p. 469-491.
- SPIRE Alexis, « État des lieux. Les *policy feedbacks* et le rapport ordinaire à l'État », *Gouvernement et action publique*, 2016/4 (VOL. 5), p. 141-156.
- THIN Daniel, « Chapitre 8. Agir sur les familles populaires », dans *Quartiers populaires : l'école et les familles*, Lyon : Presses universitaires de Lyon, 1998.
- « Grenelle de l'environnement et prix du développement durable : les transports hors concours ? », *Transports Urbains*, 2008/2 (N°113), p. 1.

Littérature grise :

- AGUR, *Enquête Déplacement Grand Territoire Flandre-Dunkerque 2015*, Dunkerque : Agence d'Urbanisme Flandres-Dunkerque, 2015.
- CALNIVALOSKY Julie, KORSU Emre, *Évolution du rapport des Dunkerquois à la mobilité économique (2018-2022), Étude des effets de la gratuité des transports sur les comportements de mobilité*, Dunkerque : Observatoire des villes du transport gratuit, 2022.
- CHEVALLIER, *L'usage & l'accès à l'automobile, une liberté sous contraintes pour les personnes & ménages à faibles ressources*, Paris : Gouvernement français, 2002.
- DK'BUS, *Rapport d'activité 2021*, Dunkerque : Communauté Urbaine de Dunkerque, 2022.

- HURÉ Maxime, « Pouvoirs politiques urbains et mobilité. La gratuité des transports pour gouverner une ville. Dunkerque (2014-2020) », Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est, 2022b.
- HURÉ Maxime, JAVARY Claire-Marine, VINCENT Julie, *La nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, Dunkerque : Observatoire des villes du transport gratuit, 2019.
- RICHER Cyprien, PALMIER Patrick, *Mesurer l'accessibilité territoriale par les transports collectifs. Proposition méthodologique appliquée aux pôles d'excellence de Lille Métropole*, Paris : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 2012.
- WARIN Philippe, *Le non-recours, définition et typologies*, Grenoble : Observatoire des non-recours aux droits et services, 2010.

Résumé :

La politique de gratuité des transports de Dunkerque fait l'objet de nombreuses études depuis sa mise en place en 2018. Plusieurs chercheurs se sont, ainsi, interrogés sur sa faisabilité, sa viabilité ou encore son efficacité, amenant à des conclusions très divergentes. Néanmoins, si cette politique se veut avant tout publique, au-delà de son efficacité, c'est bien son appropriation par les habitants qu'il apparaît important de questionner. De ce point de vue-là, la recherche en science politique est très pauvre. En s'intéressant à la politique de gratuité des transports du point de vue des administrés, ce mémoire entend appréhender cette question de l'efficacité au prisme de la réception. Plus particulièrement, c'est l'étude de la réception par les catégories populaires de cette politique qu'il va être question d'aborder puisqu'elle demeure le public cible de cette politique de gratuité qui se fonde, selon les mots du président de la CUD, sur la poursuite d'un objectif social et environnemental et prétend lutter contre l'exclusion. Dans cette optique, interroger les catégories populaires sur leur rapport à la mobilité, à l'écologie ou à l'État sont autant d'aspect qui permettent d'amorcer une réflexion autour des apports scientifiques que permet l'étude de la réception d'une politique publique dans l'étude des politiques publiques.

Mots-clés :

- Réception
- Catégories populaires
- Transport
- Dunkerque