



## L'économie sociale et solidaire et la mobilité : Un enjeu pour la Métropole Européenne de Lille

Dans le cadre de notre Master 2 APIESS, et à la demande de l'APES, nous avons été amenés à réaliser une étude sur la mobilité dans la Métropole Européenne de Lille (MEL) afin d'interroger la place effective et potentielle de l'ESS. Notre ligne directrice a ainsi consisté à analyser l'offre actuelle de mobilité pour mettre en avant ses éventuelles limites puis à déterminer les potentiels apports de l'ESS pour les pallier. Pour ce faire, nous avons procédé à une étude quantitative reposant sur l'analyse de 121 questionnaires administrés auprès des jeunes de 16 à 25 ans dans trois missions locales de la MEL (Pévèle-Mélantois-Carembault, Roubaix et Tourcoing). Comme notre objectif est d'étudier les éventuelles limites de l'offre actuelle, il nous a paru pertinent d'interroger un public socialement en difficulté, les jeunes demandeurs d'emploi, qui nous semblait particulièrement susceptible d'être confronté à des difficultés de déplacement. Nous présentons ici les grands résultats de cette enquête, qui confirment l'existence de difficultés, avant de proposer une organisation innovante des services publics laissant toute sa place à l'ESS pour pallier ces limites et améliorer l'offre de mobilité sur la MEL.

*Stéphane Lécluse, Sébastien Lenfant et Loïc Wojda, Master 2 APIESS, Université Lille 1*

### Une jeunesse confrontée à la précarité

Le système scolaire français est souvent qualifié d'élitiste pour désigner sa propension à sélectionner les meilleurs tout en éliminant les plus faibles. Certains n'hésitent ainsi pas à parler de « machine à trier » (Cahuc 2011) pour qualifier une jeunesse coupée en deux à la suite du processus de sélection scolaire. Notre enquête met en avant le revers d'un tel

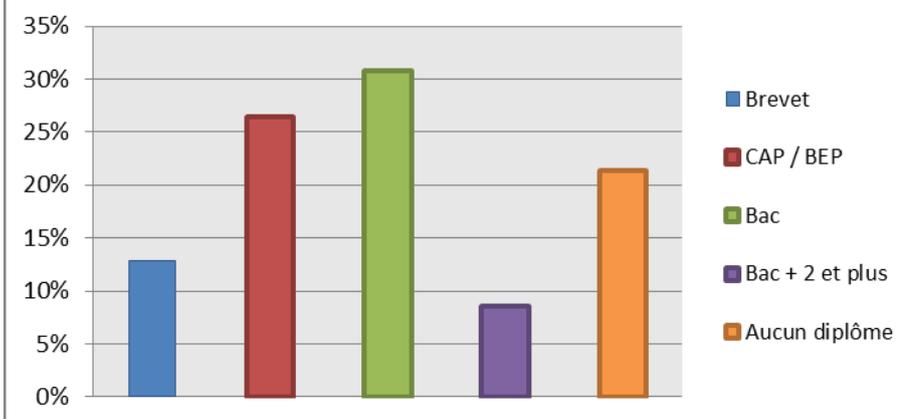
système. En effet, 21% des jeunes interrogés n'ont aucun diplôme. Et ce chiffre monte à 1/3 si l'on inclut les détenteurs du seul brevet auquel presque aucune valeur n'est accordée (figure 1). Cet échec scolaire se révèle pénalisant au moment d'entrer sur le marché du travail et ces jeunes sont alors en première ligne pour affronter l'effritement de la société salariale sur laquelle l'intégration sociale s'était construite durant les Trente Glorieuses (Castel 1995). L'enjeu de ce questionnaire

est alors de se demander dans quelle mesure ce statut précaire se révèle problématique sur le plan de la mobilité. Autrement dit, l'offre de mobilité de Transpole est-elle adaptée à un public au bagage scolaire faible, à la situation professionnelle précaire et aux revenus limités ?

### L'utilisation des transports en commun : dépit plutôt que choix

Pour ce faire, intéressons-nous d'abord aux pratiques effectives de déplacement de ce public en difficulté. Un premier résultat significatif de notre enquête est la très forte utilisation des transports en commun par ce public. En effet, 85% déclarent les utiliser contre seulement 32% pour la voiture (figure 2). Dans ces conditions, la volonté de la MEL d'encourager le report modal de la voiture vers les transports en commun semble avoir porté ses fruits (encadré 1). Pourtant, une analyse plus fouillée des données collectées nous conduit à privilégier une autre interprétation : la forte utilisation des transports en commun est plus une contrainte subie qu'un choix motivé par

**Figure 1: Les diplômes détenus par les jeunes demandeurs d'emplois interrogés**

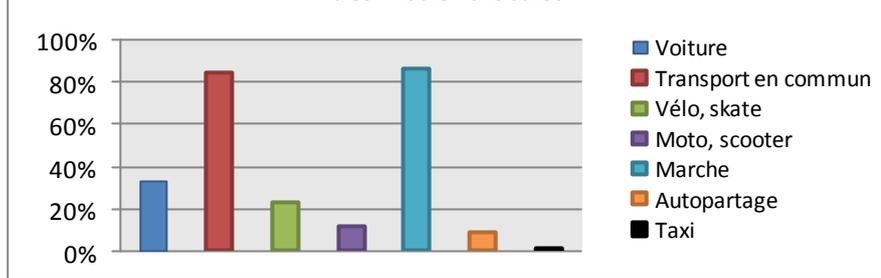


Lecture : 12% des personnes interrogées déclarent avoir le Brevet

Champ : réalisé sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault

Source : enquête Mobilité administrée entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

**Figure 2 : Les modes de transport utilisés par les jeunes des missions locales**



Lecture : 33% des personnes interrogées déclarent utiliser la voiture au moins une fois par mois  
 Champ : réalisé sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault

Source : enquête Mobilité administrée entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

l'attractivité de l'offre de Transpole. En effet, lorsque nous demandons aux jeunes demandeurs d'emploi ce qu'ils souhaitent pour être aidés dans leur mobilité, les principales réponses sont l'aide à passer le permis (33%) et l'aide à acquérir une voiture (21%). De plus, nous remarquons que le taux d'utilisation des transports en commun est beaucoup plus élevé pour les personnes n'ayant ni le permis ni la voiture (96%) que pour les personnes possédant les deux (50%). Cela nous amène à formuler l'idée que l'usage de la voiture est toujours la norme sociale en matière de déplacement pour ce public et que l'utilisation des transports en commun se fait plus par dépit que par choix.

Concernant les autres modes de transport, 22% déclarent se déplacer à vélo mais seulement 7% déclarent utiliser le V'Lille. De même, seuls 8% déclarent pratiquer le covoiturage ou l'autopartage et, plus inquiétant,

seuls 1% souhaitent être encouragés à partager une voiture. L'importance accordée par le SMIRT au covoiturage semble donc trouver peu d'écho chez les jeunes demandeurs d'emploi interrogés.

**Près de 20% des personnes interrogées déclarent avoir des difficultés à se déplacer**

Si ce public recourt donc massivement à l'offre de Transpole, il éprouve néanmoins des difficultés à le faire. 19% des répondants déclarent en effet être confrontés à des difficultés pour se déplacer. Ce chiffre est extrêmement préoccupant compte tenu de l'importance de la mobilité pour s'insérer professionnellement et socialement. Il est donc essentiel de déterminer la nature de ces

difficultés.

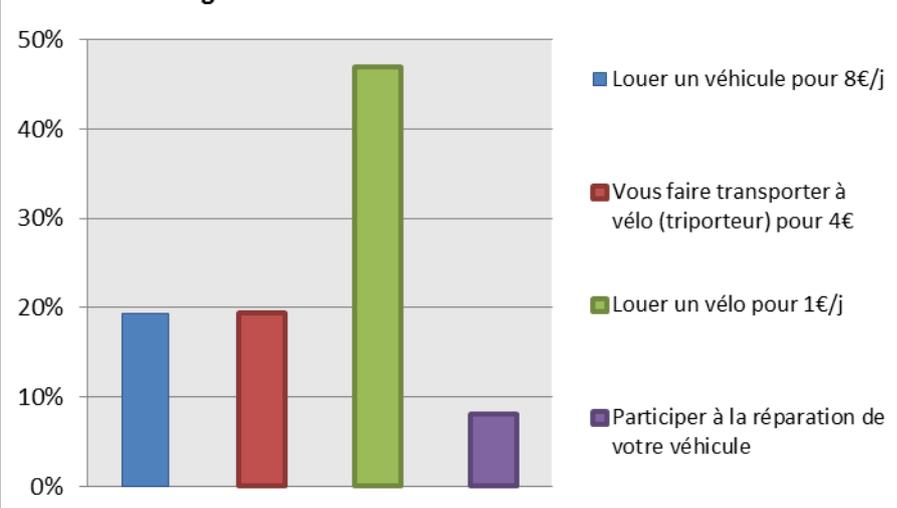
**Une méconnaissance de l'offre alarmante**

Notre étude témoigne tout d'abord d'une forte méconnaissance de l'offre de Transpole. Par exemple, à peine 1/3 des répondants savent que la carte Pass Pass peut être utilisée pour louer un V'Lille, ce qui peut être un facteur explicatif de leur faible utilisation. Cela vaut également pour l'offre alternative puisque seulement 18% savent qu'ils peuvent louer un véhicule à 8 euros par jour auprès d'Auto Solidaire et 18% savent qu'ils peuvent être transportés par vélo avec Happymoov (figure 3). Face à cette méconnaissance, deux hypothèses explicatives complémentaires peuvent ici être avancées. D'une part, il peut s'agir d'une mauvaise communication de la part des fournisseurs de mobilité. D'autre part, il peut s'agir d'un problème cognitif propre au public précaire que nous avons interrogé. Celui-ci a en effet des difficultés à utiliser internet et 36% des répondants déclarent ne pas utiliser internet pour organiser leur mobilité dont 1/4 car ils n'ont pas d'accès internet. Et ces difficultés cognitives se rencontrent également lors de l'utilisation, lorsqu'elle est connue,

**Encadré 1 : L'enjeu du report modal**

En vue de lutter contre les problèmes posés par le « tout-automobile » (pollution, congestion, artificialisation des terres...), la MEL s'est fixée dans ses PDU successifs un objectif ambitieux de report modal, c'est-à-dire de conversion des utilisateurs de voiture à l'utilisation des transports en commun. Transpole joue dans ce cadre un rôle essentiel puisqu'il est chargé de développer cette offre de transport collectif.

**Figure 3: La connaissance de l'offre alternative**



Lecture : 18% des personnes interrogées déclarent connaître la location d'un véhicule pour 8€/j  
 Champ : réalisé sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault

Source : enquête Mobilité administrée entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

## Encadré 2 : Le PDI de Transpole

Dans le cadre de sa stratégie RSE, Keolis a mis en place à partir de 2012 un PDI (Programme Départemental d'Insertion) visant à encourager et faciliter la mobilité des personnes en difficulté pour favoriser leur insertion, diminuer la fraude et améliorer son image auprès de ce public. Il s'agissait de former des référents de transports dans les différentes structures partenaires (CCAS, Centres sociaux, Pole emploi, Missions locales...) en vue par la suite de diffuser les informations et de réaliser des expériences de mobilité. Trois ans plus tard, la persistance des problèmes cognitifs semble plaider pour un renouvellement des réponses apportées comme cela est notamment ressorti de nos entretiens avec les missions locales et avec l'APES.

de l'offre de mobilité existante. Ces premiers problèmes semblent témoigner des difficultés rencontrées par Transpole dans la réalisation de son PDI (encadré 2).

### Des difficultés financières toujours présentes

Il ressort également de notre étude une difficulté d'ordre financier puisque 64% des répondants déclarent bénéficier de moins de 500 euros par mois. En effet, peu d'aides financières sont prévues pour les jeunes, le RSA jeune reposant par exemple sur des conditions restrictives puisqu'il faut avoir travaillé deux ans à temps plein sur les trois dernières années pour y avoir droit. Lorsque nous interrogeons ces jeunes demandeurs d'emploi sur ce qu'ils souhaiteraient voir amélioré dans l'offre actuelle de mobilité, ils répondent ainsi fort logiquement qu'ils désirent une baisse des prix (44%), loin devant la densification de l'offre (24%) ou la mise en place d'un service de nuit (17%). Ce chiffre est cependant

surprenant car ces jeunes ne touchent généralement pas d'aide financière de Pôle Emploi (90% des répondants déclarent ainsi ne pas toucher de minima sociaux. Un taux aussi élevé nous a néanmoins surpris et nous supposons qu'il est surévalué suite à une mauvaise interprétation de ce qu'est un minima social par certains répondants). Par conséquent, ce public a droit à la carte Iris qui permet l'accès gratuit aux transports en commun. Or, environ la moitié des personnes déclarant ne pas toucher de minima sociaux disent vouloir une baisse des prix. Il semble donc y avoir un important non recours à la carte Iris. Pour comprendre un tel phénomène, les travaux de Philippe Warin et d'Odenore proposent différentes explications. Il peut s'agir d'une méconnaissance de ses droits, d'une peur d'être stigmatisé dans le climat actuel de lutte contre l'assistanat ou encore d'une difficulté à faire face à la complexité des procédures permettant d'obtenir cette carte.

## Encadré 3 : l'ESS, un mode d'organisation complémentaire

Nous reprenons ici une vision de l'ESS largement inspirée par les travaux de Jean-Louis Laville selon laquelle l'ESS n'est ni une économie balai, ni une économie générale, ni un secteur particulier, mais un mode d'organisation économique spécifique susceptible d'améliorer la performance de l'économie capitaliste et de l'économie publique. En effet, l'ESS se caractérise par une forte importance accordée à la solidarité et à la création du lien social comme en témoignent par exemple ses nombreuses activités d'insertion par l'Activité Economique (IAE), par la prééminence accordée à l'utilité sociale des activités sur la rentabilité du capital, par un fonctionnement démocratique et par un ancrage local très fort. Autant d'atouts qui permettent à l'ESS d'être au plus près des publics en difficulté pour faire remonter leurs besoins insatisfaits et y proposer des solutions selon une logique d'innovation sociale. De manière générale, l'ESS permet donc d'améliorer le caractère inclusif et soutenable de nos économies. Dans ces conditions, c'est l'association de différents modes d'organisation économiques qui fait la force et la performance économique et sociale de nos sociétés.

## Des problèmes de desserte localisés

Un troisième problème est l'existence de trous dans l'offre de mobilité actuelle, c'est-à-dire de zones moins bien desservies. Sur ce point, une comparaison géographique semble ici pertinente. Des zones telles que Tourcoing et Roubaix sont d'ores et déjà bien desservies comme en témoigne le faible taux de répondants déclarant vouloir des transports en commun plus proches (respectivement 11% et 0%). En revanche, le pourcentage monte à 33% dans des zones telles qu'Ostricourt ou Annœullin qui semblent donc moins bien desservies. Nous remarquons néanmoins que ces deux zones sont hors du périmètre de la MEL mais vont peut-être y être incluses suite à la réforme territoriale. L'offre de mobilité semble ainsi cohérente sur le périmètre actuel de la MEL et l'un des enjeux de l'élargissement sera d'étendre cette cohérence aux nouveaux territoires.

## Les apports potentiels de l'ESS pour répondre à ces problèmes

Face à ces difficultés, l'ESS nous semble pouvoir apporter une plus-value significative (encadré 3). Concernant le problème cognitif, l'ESS apparaît comme une réponse intéressante en raison de son ancrage territorial fort et de sa capacité à partir des besoins non satisfaits pour y apporter une réponse selon une logique d'innovation sociale. Nous pensons par exemple à l'association QND qui est spécialisée dans l'aide au permis et dont le travail, très apprécié par la mission locale de Pévèle, est aujourd'hui remis en question dans cette mission faute de financement. Mais également à Auto Solidaire qui organise des séances de « coaching en mobilité » permettant de rendre autonome les personnes les plus en difficulté. De même pour le problème de desserte où l'ESS semble en mesure de combler les quelques trous de l'offre actuelle à travers la mise en place de

transports à la demande. Nous pensons ici à VESSPA par exemple qui est spécialisé dans le transport à la demande des personnes fragiles en leur fournissant un accompagnement social individualisé.

### Vers un renouvellement innovant des services publics ?

Si l'ESS est donc une piste intéressante, l'organisation actuelle du service public lui accorde peu de place, ce qui fragilise et inhibe ce genre d'initiatives. C'est pourquoi nous proposons de compléter l'actuelle délégation de services publics (DSP) à Transpole par un second volet reposant sur une SCIC dont le but serait d'organiser les acteurs ESS de la mobilité en partenariat avec les collectivités et les usagers (encadré 4). En effet, si l'offre de Transpole semble pertinente, elle témoigne néanmoins de limites que notre enquête met en avant. Notre proposition, issue de l'APES, vise donc à conserver la DSP à Transpole pour les aspects techniques de la mobilité (exploitation des infrastructures...) et à y ajouter un volet ESS pour les aspects humains (formation, communication...). Cette SCIC remplacerait le PDI actuel et pourrait par ailleurs candidater au statut de

#### Encadré 4 : Qu'est-ce qu'une SCIC ?

La Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) est une entreprise coopérative qui permet d'associer les différentes parties prenantes engagées dans un projet. En effet, elle repose sur une organisation collégiale où chaque collègue représente un ensemble d'acteurs (les usagers, les producteurs et les collectivités par exemple). La pondération des voix entre les différents collèges est déterminée dans les statuts tandis que le principe démocratique « une personne = une voix » est en vigueur au sein d'un collège. Cette gouvernance permet donc d'établir une nouvelle forme de partenariat public-privé autour d'un dialogue social permanent. La loi sur l'ESS du 31 juillet 2014 encourage ce type de partenariat en augmentant les apports potentiels en capitaux des collectivités à 50% contre 20% auparavant. Au-delà de ce mode de gouvernance, une SCIC a la spécificité de consacrer au minimum 57,5% de ses excédents à des réserves impartageables destinées à l'investissement pour développer le projet. Celles-ci ne sont pas soumises à l'Impôt sur la Société (IS).

PTCE. La cohérence régionale de l'ensemble serait quant à elle assurée par le SMIRT. Au final, l'articulation de ces deux volets paraît en mesure de produire un service public de proximité innovant et participatif en mesure de répondre aux enjeux de la mobilité au XXI<sup>e</sup> siècle (figure 4).

#### Définitions

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

APES : Acteur Pour une Economie Solidaire

DSP : Délégation de Services Publics

ESS : Economie Sociale et Solidaire

IAE : Insertion par l'Activité

Economique

MEL : Métropole Européenne de Lille

PDI : Programme Départemental d'Insertion

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PTCE : Pôle Territorial de Compétitivité Emploi

RSE : Responsabilité Sociale des Entreprises

SCIC : Société Coopérative d'Intérêt collectif

SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports

Pour aller plus loin : [http://apes-npdc.org/IMG/pdf/plaquette\\_mobilite\\_ess\\_lmcu.pdf](http://apes-npdc.org/IMG/pdf/plaquette_mobilite_ess_lmcu.pdf)

#### Bibliographie

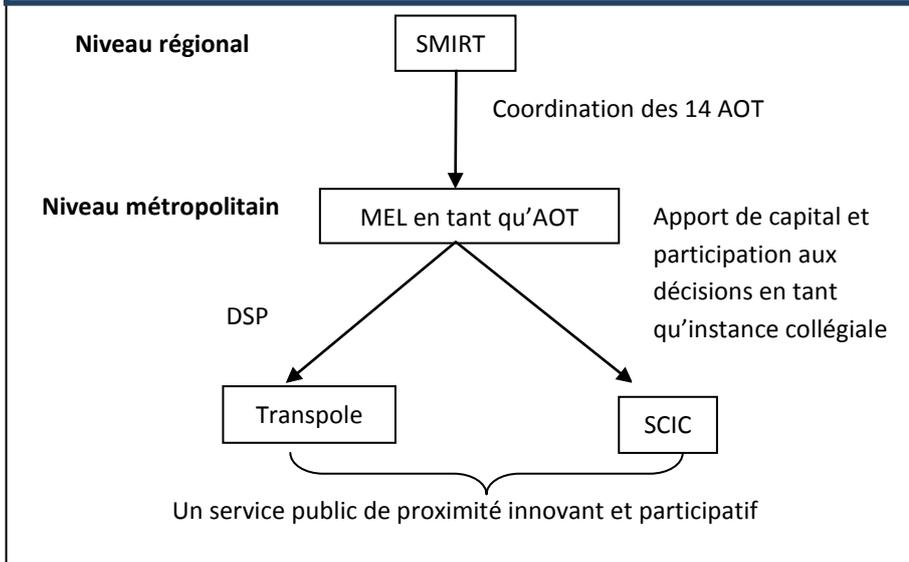
Cahuc, Pierre, Carcillo, Stéphane, Galland, Olivier et Zylberberg, André (2011), « La machine à trier : comment la France divise ses jeunes », Eyrolles, 172 pages

Castel, Robert (1995), « Métamorphoses de la question sociale », Folio, 813 pages

Laville, Jean Louis (2010), « Politique de l'association », Seuil, 354 pages

Odenore (2012), « L'envers de la fraude sociale : le scandale du non recours aux droits sociaux », La découverte, 214 pages

Figure 4 : VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION DES SERVICES PUBLICS



**Direction de l'étude :** Florence Jany-Catrice (Université Lille 1)  
**Commanditaire de l'étude :** Laurent Courouble (APES)  
**Rédacteurs :** Stéphane Lécluse, Sébastien Lenfant et Loïc Woida

