

Les acteurs de l'ESS et la mobilité : un enjeu pour la Métropole Européenne de Lille

Projet réalisé dans le cadre du Master 2 APIESS
à la demande de l'APES

Sous la direction de Florence Jany-Catrice

Janvier 2015

Remerciements

Ce dossier est le résultat d'un travail de groupe au travers duquel nous avons appris à nous connaître et développer une certaine méthodologie de travail qui nous a permis de produire ce dossier. Nous avons commencé cette étude en octobre 2014. Près de quatre mois plus tard, nous pouvons présenter le fruit de notre travail. Notre enquête s'attache à montrer la complémentarité des acteurs ESS de la mobilité dans l'offre globale de déplacement sur la métropole Lilloise. Un tel travail n'aurait pu être réalisé sans les conseils et le soutien de nombreuses personnes. Nous destinons tout d'abord une attention toute particulière à Madame Florence Jany-Catrice, directrice de formation du Master 2 APIESS qui a su nous accorder un temps précieux dans la réalisation de notre questionnaire et dans le suivi de son administration notamment. Nous remercions ensuite Laurent Courouble et l'APES, commanditaire de cette étude, qui ont su nous faire confiance et nous apporter leur aide en nous consacrant de longs moments pour nous expliquer les enjeux d'un tel travail et l'intégration de celui-ci dans une politique plus générale de développement de l'économie sociale et solidaire sur la Métropole Lilloise et la Région Nord-Pas-de-Calais. Dans les dernières semaines, ces derniers n'ont pas hésité à nous accueillir dans leurs locaux. Au fil de notre enquête nous avons également pu rencontrer plusieurs acteurs de l'économie sociale et solidaire. Malgré la difficulté pour travailler avec des institutions telles que les agences de Pôle Emploi et certaines missions locales, celles qui ont accepté d'administrer notre questionnaire et les personnes que nous y avons rencontrées nous ont accordé une écoute attentive et nous ont permis d'avoir une représentation claire des difficultés de déplacement ressenties par les jeunes de Lille Métropole. Nous leur en sommes fortement reconnaissants. Les associations et les structures partenaires de l'APES avec lesquelles nous avons pu échanger et découvrir une offre de mobilité complémentaire et alternative à l'offre institutionnelle proposée par Lille Métropole nous ont apporté un regard nouveau sur ce que pouvait être les contraintes et les possibilités de déplacement. Enfin, grâce à des institutions telles que Lille Métropole et le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport, nous avons pu saisir l'importance de développer une offre cohérente sur le territoire en adéquation avec l'ensemble des contraintes sociales et économiques de celui-ci.

Grace à cette enquête nous avons construit notre expérience d'acteur de terrain. Ce travail que nous espérons pertinent n'aurait pas été possible si nous n'avions eu, dans notre formation, des enseignants qui nous ont permis d'avoir un regard critique sur le développement social et économique contemporain. Tous, d'une manière ou d'une autre, ont participé à la formation de notre esprit critique et à la réalisation de ce travail.

Table des matières

Remerciements	2
Introduction	5
1. Réflexions épistémologiques et méthodologiques préliminaires	11
1.1. Explication de notre positionnement épistémologique	11
1.1.1. Critique des épistémologies réaliste et idéaliste.....	11
1.1.2. Vers une épistémologie générale co-constructiviste	12
1.1.3. Les spécificités épistémologiques des sciences sociales.....	13
1.2. Retour réflexif sur notre méthodologie : penser notre manière de produire de la connaissance sur la mobilité	15
1.2.1. Notre travail exploratoire sur le projet	16
1.2.2. La construction de notre modèle d'analyse.....	17
1.2.3. Notre travail d'analyse empirique.....	17
1.2.4. Conclusion et perspectives de recherche.....	20
1.3. Retour réflexif sur notre relation aux acteurs de la mobilité : penser la tension entre expertise et démocratie	21
2. En quoi l'ESS peut permettre d'améliorer l'offre de mobilité actuelle ?	22
2.1. L'élaboration du modèle d'analyse : l'enjeu de la mobilité	22
2.1.1. Le paradigme fordiste de la mobilité : le « tout automobile »	22
2.1.2. Les quatre crises du « tout automobile ».....	24
2.1.3. Les six enjeux de la mobilité au XXIe siècle	28
2.1.4. Vers un nouveau paradigme de la mobilité	33
2.2. La construction des hypothèses théoriques.....	35
2.2.1. L'offre de mobilité actuelle est cohérente mais ne peut répondre à l'ensemble des enjeux induits par la question de la mobilité.....	35
2.2.2. Les acteurs ESS de la mobilité peuvent assurer une complémentarité à cette offre existante.....	48
2.3. Test empirique de nos hypothèses à travers une enquête quantitative	50
2.3.1. Présentation des caractéristiques générales de notre échantillon.....	51
2.3.2. Résultats généraux de notre enquête	55
2.3.3. Test empirique de nos hypothèses	68
2.3.4. Conclusion de l'enquête	70
3. Quelles sont les relations actuelles entre les acteurs ESS de la mobilité et avec les acteurs publics ? Une analyse de sociologie des réseaux	71
3.1. La question traitée	71
3.1.1. Construction d'une typologie des régimes de gouvernance.....	71

3.1.2.	La mobilité sur la MEL repose sur un régime de gouvernance plutôt néolibéral au sein duquel l'ESS a du mal à trouver sa place.....	72
3.1.3.	Paradoxalement, les acteurs ESS de la mobilité privilégiant une logique d'innovation sociale coopèrent peu entre eux alors qu'ils en ont à la fois l'intérêt économique, la justification axiologique et la possibilité institutionnelle.....	73
3.2.	Le contexte organisationnel : présentation des caractéristiques générales de notre échantillon.....	74
3.3.	Analyse : test de nos hypothèses à partir d'une analyse de sociologie des réseaux.....	75
3.3.1.	Test de notre première hypothèse.....	75
3.3.2.	Test de notre seconde hypothèse.....	79
3.4.	Conclusion et pistes à explorer pour dépasser les limites relationnelles actuelles.....	83
3.4.1.	Les grands résultats de notre analyse.....	83
3.4.2.	Comment améliorer les relations étudiées ?.....	84
	Conclusion.....	85
	Bibliographie.....	87
	Annexes.....	89
	Annexe 1 : Questionnaire définitif vierge.....	90
	Annexe 2 : Dictionnaire des codes.....	94
	Annexe 3 : Entretien semi-directif avec une conseillère de l'agence Pôle Emploi à Bousbecque....	99
	Annexe 4 : Entretien Mission Locale de Tourcoing.....	103
	Annexe 5 : Questionnaire pour l'analyse des réseaux sociaux.....	106
	Annexe 6 : Carte de la MEL.....	109

Introduction

L'émergence de l'idée de plateforme de la mobilité

La question du transport et de la mobilité de la population est devenue un enjeu crucial pour nos sociétés. La mobilité est en effet au cœur d'une réflexion globale associant trois problématiques (économique, écologique et sociale). La problématique écologique émerge dans les années 70' à la suite des travaux du Club de Rome donnant lieu à l'ouvrage « Limits to growth » puis au rapport Brundtland dans les années 80'. Elle se décompose en la gestion des ressources naturelles et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. La problématique économique émerge à la suite de la crise du fordisme entraînant une dégradation des finances publiques, une stagnation du pouvoir d'achat des ménages et une intensification de la recherche de compétitivité. La mobilité est essentielle dans cette problématique car elle est un levier de compétitivité important et peut être une source de frein à l'emploi. La problématique sociale se caractérise par un retour de la précarité sociale (Castel 2002). La mobilité est vue dans cette problématique comme un impératif à l'insertion sociale (Kauffmann 2009). Proposition dont le corollaire est évident : toute personne qui a des difficultés à se déplacer est condamnée à éprouver des difficultés à s'insérer socialement. En effet, comment prendre le métro lorsque les difficultés de lecture empêchent de lire un plan ou d'acheter un ticket de Métro ? Comment accepter un emploi aux horaires décalés lorsque l'on ne possède pas de voiture et que les transports en commun ne permettent pas d'y accéder ? La mobilité est désormais devenue et reconnue comme un enjeu social, environnemental et économique essentiel.

L'offre de mobilité développée pour répondre à ces enjeux se compose de différents volets. Tout d'abord, il existe une offre institutionnelle développée depuis plusieurs années par les acteurs majeurs du transport public dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (DSP). Depuis la fin des années 70', ces derniers ont cherché à favoriser les déplacements en train, ont construit ou développé des lignes de métro et de tram, ont augmenté la place des bus au sein des villes et ont encouragé le déplacement à bicyclette par la mise en place de pistes cyclables et de vélos à disposition (Héran 2014). Ensuite, il existe des offres marchandes se développant hors de la délégation de services publics. Par exemple, les taxis ou les véhicules de transport avec chauffeur. Enfin, il y a des acteurs du déplacement qui œuvrent pour un déplacement alternatif et durable et qui ne sont ni dans le secteur marchand, ni dans le secteur public. Il s'agit des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS).

Ces structures de l'ESS sont pour la plupart associatives et de petites tailles (Tchernonog 2013). Elles bénéficient donc d'une faible visibilité et, de fait, touchent un public restreint. Ainsi, elles ne peuvent réaliser d'économies d'échelle pour consolider et développer leur projet de manière indépendante. Autrement dit, elles sont toujours à la recherche d'un modèle économique pérenne (Rapport DLA¹). De plus, les collectivités territoriales privilégient désormais les appels d'offre aux subventions (Tchernonog 2012). Or, les structures ESS ont souvent des difficultés à répondre à ces appels d'offre en raison de leur petite taille. Les problèmes financiers de ces structures s'en trouvent donc renforcés.

¹ Dispositif Local d'Accompagnement

C'est dans ce contexte qu'en 2005 les acteurs de l'ESS engagés dans la mobilité sur la MEL (Métropole Européenne de Lille)², anciennement LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine) ont souhaité se réunir et se fédérer afin de créer une « Plateforme de mobilité ». Nous allons ici reconstruire l'histoire de l'émergence de cette plateforme en nous appuyant à la fois sur le rapport DLA rédigé début 2006 et l'entretien réalisé avec un acteur de ce projet initial (VESSPA³). Les acteurs initialement engagés dans ce projet sont de divers profils. Ils sont porteurs de projets associatifs tels que VESSPA, porteurs « institutionnalisés » tels qu'AFEJI ou encore collectivités comme celle de Seclin. L'idée de départ est simple. Cette plateforme devrait permettre de mieux coordonner leurs offres de mobilité respectives pour toucher un public plus vaste, de répondre plus largement aux demandes et de peser plus significativement dans les négociations avec les acteurs publics. Pour faciliter la concrétisation de ce projet, ces acteurs s'engagent dans un DLA, dispositif créé en 2002 par l'Etat afin d'apporter à de tels projets un suivi régulier et des conseils en termes de financement et de professionnalisation des structures. C'est Olivier Hubert, chargé de projet à Multicité⁴, qui est chargé de coordonner ce DLA intitulé « transport à la demande sur l'arrondissement de Lille ». Le Comité de Bassin d'Emploi⁵ (CBE) se joint à l'ensemble car il a deux raisons de s'intéresser à ce projet dans la perspective de sa mission de développement local de l'emploi. D'une part, la potentialité de création d'emplois à la suite de la concrétisation du projet et, d'autre part, la perspective de lever les freins à la mobilité pouvant constituer des freins à l'emploi. C'est ainsi que les acteurs de l'ESS, accompagnés d'Olivier Hubert et du CBE, se lancent dans ce DLA en vue d'étudier la perspective d'une plateforme de mobilité à la demande.

Restait encore à définir les modalités de cette plateforme. Tâche d'ampleur conséquente qui représente la première phase du DLA. Pour ce faire, les acteurs de l'ESS engagés dans le projet se rencontrent à plusieurs reprises au cours de cette année 2005 en vue de détailler leurs offres de mobilité respectives. Cette étape permet, dans un premier temps, de disposer d'une cartographie précise des offres proposées par chacun et des ressources à disposition. Cette première étape de présentation permet ensuite aux acteurs de l'ESS de réfléchir à la manière de coordonner leurs offres. Au-delà de cette coordination, l'étude met également en avant la nécessité de professionnaliser leurs structures et leur personnel, c'est-à-dire de développer des programmes de formation et de veiller à respecter les différentes réglementations en vigueur, afin de proposer un service viable, de qualité et conforme aux règles du transport de personnes.

Parallèlement, ces rencontres sont l'occasion d'aborder la question du public ciblé. Compte tenu des spécificités propres à l'Economie Sociale et Solidaire, une attention toute particulière est accordée aux publics dits « atypiques » (handicapés, personnes illettrées⁶, chômeurs de longue durée, personne isolée...). L'hypothèse est en effet faite que ce sont

² Depuis le 1^{er} janvier 2015, la LMCU a été renommé MEL dans le cadre d'un nouveau statut juridique, la Métropole.

³ VESSPA : Véhicule Economique Solidaire Au Service des Personnes et des Associations

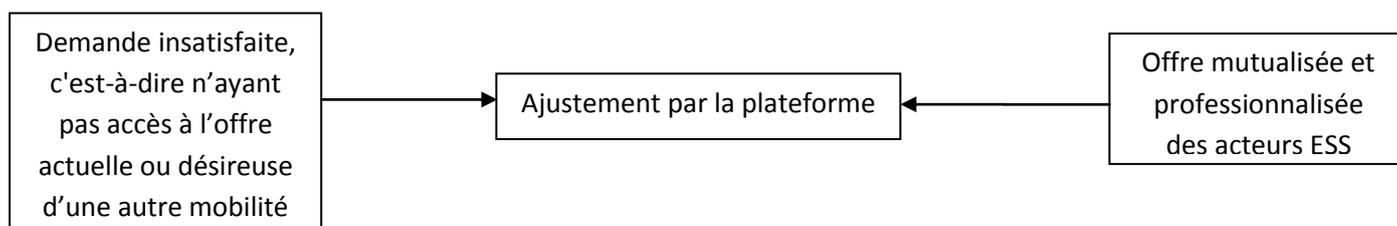
⁴ Organisation chargée d'accompagner et de conseiller les acteurs du développement local durable dans leurs projets.

⁵ Le Comité de Bassin d'Emploi de Lille est une association de développement local ayant pour but le maintien et le développement de l'emploi sur l'arrondissement de Lille.

⁶ Une étude de 2004 (Insee- Enquête IVQ) estime le taux d'illettrisme à 17% sur la MEL. Pour ces publics, il va de soi qu'utiliser les transports publics devient vite insurmontable.

ceux rencontrant le plus de difficultés dans leur mobilité. Néanmoins, les acteurs engagés dans le projet décident de ne pas se centrer exclusivement sur eux et de développer également une offre « tout public » qu'ils justifient par deux raisons. Premièrement, prendre en compte le « tout public » permet d'augmenter le volume des transports et donc les potentialités de mutualisation. Deuxièmement, prendre en compte le « tout public » n'interdit pas la mise en place d'une offre spécifique pour les publics en difficulté.

La question est alors de construire un ajustement entre une offre coordonnée et le public visé. Pour cela, l'ensemble des structures se met d'accord pour réaliser une plateforme d'information et de coordination des offres de mobilité que chacun peut proposer. Celle-ci devant opérer en deux temps. Tout d'abord, en faisant un travail de repérage et de recensement des demandes de mobilité reçues jusqu'alors. Puis faire un travail de regroupement de ces demandes en fonction des offres proposées par les différents membres. En vue d'améliorer cet appariement, le projet inclue notamment la mise en place d'un observatoire permettant de constater les évolutions de demande (type de public, motif de demande, destination...) afin d'adapter progressivement le schéma local de transport. En somme, le projet de plateforme de mobilité à la demande élaboré par nos acteurs peut donc être résumé par le schéma suivant.



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Une fois convenu des modalités du projet, celui-ci peut désormais passer à sa deuxième phase de développement, la réalisation d'une « association de préfiguration d'une plateforme de mobilité » qui prendra par la suite le nom de « Mobil'idées ». Comme le raconte le rapport DLA, celle-ci voit le jour le 05 octobre 2006, au cours de l'assemblée générale constitutive, soit environ un an après que le dispositif local d'accompagnement ait débuté. L'objectif de cette association est de poursuivre l'étude des conditions de réalisation d'une plateforme commune de mobilité. Dans cette optique, quatre chantiers sont mis en œuvre. Premièrement, les structures réaffirment leur engagement dans les valeurs de l'Economie Sociale et Solidaire et mettent en avant l'importance de l'utilité sociale de leur activité, du mode de gestion démocratique et solidaire et de l'absence de concurrence entre membres. Autant de valeurs qui sont formalisées à travers la rédaction d'une charte déontologique. Deuxièmement, ils mettent en avant le rôle de la plateforme comme un médium structuré et pertinent auprès des partenaires, financeurs et autorités organisatrices. Pour ce faire, ils rédigent un « 4 pages » exposant les objectifs, les missions et les valeurs de la plateforme en vue de faciliter la communication externe. Troisièmement, ils étudient la possibilité de recruter un stagiaire pour coordonner les actions à mener. Quatrièmement, ils procèdent à une estimation du budget de la plateforme⁷ et commencent à rechercher des

⁷ « Approximativement, les charges de l'association pourraient se décliner comme suit :

- Matériel (Investissement) : 3000 euros/an
- Ordinateur Portable : 600 euros

financements notamment auprès de la région (qui semble prête à accorder 5 000 euros de subvention), du conseil général (auquel une demande de subvention de 7 000 euros a été adressée) et du Fond Social Européen (FSE).

A la suite de ce rapport DLA, les défis sont encore nombreux (terminer l'étude de faisabilité, recruter un stagiaire ou créer un emploi à temps partiel, poursuivre les recherches de financement, éventuellement relancer un second DLA...) mais le projet semble être sur la bonne voie.

La problématique du projet

En 2014, soit sept ans plus tard, le projet n'est toujours pas réalisé. Pourquoi ? Une des explications, comme nous l'apprendrons lors d'un entretien semi directif avec VESSPA, est que l'aide financière attendue du Fond Social Européen n'a pas été accordée. Certains acteurs ayant déjà été subventionnés individuellement par ce fond, financer cette plateforme reviendrait à subventionner deux fois ces acteurs, ce qu'interdit le droit européen.

Partant de là, ce projet, réalisé dans le cadre du Master 2 APIESS, se centre sur quelques questions inhérentes ou transversales à ce projet de plateforme. La dynamique de départ, qui semble avoir disparue, peut-elle être relancée ? Est-il pertinent de vouloir donner un second souffle à ce projet ? Sept ans plus tard, l'offre de transport développée dans la Métropole Européenne de Lille est-elle suffisante pour répondre à l'ensemble des demandes de déplacement et d'y répondre de manière particulière et adaptée ? Quels pourraient être les apports ou les complémentarités des acteurs ESS de la mobilité au regard de cette offre institutionnelle ? Serait-il dans l'intérêt des acteurs ESS du déplacement de se réunir indépendamment et de créer leur propre plateforme ? Est-il préférable pour eux de s'insérer dans une plateforme d'information plus globale pour mettre en avant leur complémentarité vis-à-vis de l'offre institutionnelle ? En bref, il s'agira de se poser la question de l'offre de mobilité des acteurs ESS dans son rapport à l'offre proposée par la MEL et ses acteurs. Autrement dit, l'objectif est d'interroger la place de l'ESS dans l'offre de mobilité comme un enjeu pour la Métropole Européenne de Lille.

Le plan développé pour y répondre

Pour répondre à ces interrogations, deux contraintes nous ont été imposées dans le cadre de notre Master. Il faut que ce projet intègre à la fois une enquête quantitative et une analyse de sociologie des réseaux. Et tout cela doit être réalisé en environ... trois mois ! Un tel défi ne peut faire l'économie d'une réflexion méthodologique importante. Vouloir s'en dispenser pour gagner quelques dizaines d'heures à consacrer au projet lui-même risquerait en effet de se révéler contreproductif. Le risque d'égarement et de dispersion à eux seuls justifient ainsi un travail méthodologique rigoureux. C'est pourquoi nous avons décidé, à la suite d'une suggestion de Florence Jany-Catrice, de consacrer la première partie de ce projet à une réflexion sur les enjeux épistémologiques et méthodologiques traversant ce travail. Mais

-
- Loyer : 800 euros/an
 - Déplacement : 1000 euros/an
 - Mission réception : 1200 euros/an
 - Communication : 1500 euros/an
 - Rémunération du ou de la stagiaire : 3500 euros/an

Le budget total est de 16000 euros. » (Rapport DLA 2006)

pourquoi doubler ce travail méthodologique d'une réflexion épistémologique ? Répondre à cette question requiert de définir ce qu'est l'épistémologie. Nous la définirons ici comme une réflexion sur la production de connaissance et ses conditions de validité (1.1.). Or, notre objectif à travers ce projet est justement de produire de la connaissance sur la situation de la mobilité dans la MEL et la place effective et potentielle de l'ESS dans celle-ci. Expliciter notre positionnement épistémologique nous a dès lors semblé pertinent pour deux raisons. D'une part, cela nous permet de réfléchir à la manière de produire de la connaissance. Autrement dit, quelle méthodologie adopter compte tenu de notre positionnement épistémologique ? Les choix méthodologiques sont en effet radicalement différents selon que l'on pense les sciences sociales sur le modèle des sciences dures ou qu'au contraire on les considère avec leur spécificité propre (1.2.). D'autre part, cela rend possible une réflexion sur le statut de la connaissance produite et, par extension, sur notre positionnement vis-à-vis des acteurs de la mobilité. Produisons nous une connaissance objective et indubitable qui s'impose de manière incontestable aux acteurs de la mobilité ? Ou alors la connaissance produite est-elle construite et performative, et par conséquent, soumise à débat ? Grande question qui a traversé ce projet et à laquelle nous tenterons d'apporter un début de réponse (1.3.). A travers toutes ces questions, il ne s'agira pas toujours de fournir une réponse franche et directe mais parfois de présenter nos hésitations, nos doutes, nos interrogations, notamment dans l'élaboration de notre méthodologie. En effet, il n'existe pas de méthode à appliquer de manière mécanique en sciences sociales. Chaque travail est une exploration et suscite donc une part de questionnement et de créativité. Au-delà de l'explicitation et de l'éclaircissement de notre positionnement, il s'agit donc également de faire part des aléas et des interrogations propres à un tel projet.

Dans une deuxième partie, nous étudierons la place potentielle de l'ESS dans l'offre de mobilité sur la MEL. Pour ce faire, nous construirons notre modèle d'analyse de l'offre de mobilité. Nous présenterons ainsi comment le paradigme de la mobilité caractéristique du fordisme, c'est-à-dire basé sur le « tout automobile » et une vision technicienne de la mobilité, a débouché sur une multiplication de problèmes (congestion, pollution, bruit...) entraînant ainsi l'émergence d'un nouveau paradigme (Amar 2010) se caractérisant par six enjeux contemporains pour la mobilité. Une fois ce modèle élaboré, nous construirons nos hypothèses théoriques en confrontant ce modèle à l'offre de mobilité actuelle sur la MEL. Nous verrons que celle-ci semble cohérente puisqu'elle prend en considération ces six enjeux. Néanmoins, nous mettrons en avant quelques limites qui nous conduisent à émettre l'hypothèse que cette réponse est incomplète (hypothèse 1). Nous mettrons ensuite en relation ces limites avec les apports potentiels de l'ESS en vue d'explicitier une éventuelle concordance. Nous en déduisons une seconde hypothèse selon laquelle les acteurs ESS de la mobilité ont un rôle à jouer pour compléter l'offre de mobilité existante (hypothèse 2). Dans un troisième temps, nous testerons ces deux hypothèses à partir d'une analyse quantitative réalisée grâce à un questionnaire.

Après nous être interrogés sur la potentielle complémentarité entre les acteurs de l'ESS et l'offre de mobilité actuelle, nous interrogerons dans cette troisième partie la structuration actuelle des relations entre acteurs ESS de la mobilité et acteurs publics. Pour ce faire, nous construirons dans un premier temps nos hypothèses théoriques. D'une part, l'hypothèse selon laquelle les acteurs de l'ESS sont actuellement isolés et ne communiquent pas suffisamment entre eux. D'autre part, l'hypothèse selon laquelle la relation actuelle entre les acteurs de l'ESS et les acteurs publics serait inadaptée et aboutirait à une fracture. Nous

janvier 2015

testerons dans un second temps ces hypothèses à travers une analyse de sociologie des réseaux réalisée sur la base d'un questionnaire. Dans un troisième temps, et si nos hypothèses sont vérifiées, nous avancerons des pistes de travail permettant d'améliorer les relations entre ces différents acteurs. Nous retrouverons alors l'intérêt de réaliser une plateforme de la mobilité permettant d'améliorer la relation entre les acteurs ESS et la relation avec les acteurs publics.

1. Réflexions épistémologiques et méthodologiques préliminaires

1.1. Explicitation de notre positionnement épistémologique

Nous partons ici d'une critique des épistémologies réaliste et idéaliste (1.1.1.) pour ensuite présenter notre positionnement épistémologique en deux temps. Tout d'abord, nous présenterons une épistémologie co-constructiviste nous semblant pertinente pour l'ensemble des connaissances (1.1.2.). Puis nous précisons ce qui nous semble constituer les spécificités épistémologiques des sciences sociales (1.1.3.).

1.1.1. Critique des épistémologies réaliste et idéaliste

L'épistémologie réaliste repose sur deux hypothèses fortes. D'une part, il existe un ordre naturel derrière la complexité des phénomènes sociaux. D'autre part, il est possible d'accéder de manière objective à cette réalité essentielle en raison de la neutralité axiologique du sujet. En conjuguant ces deux hypothèses, cette épistémologie postule que la connaissance est le reflet de la réalité. Néanmoins, chacune de ces deux hypothèses peut être remise en cause. Premièrement, Castoriadis postule qu'il n'existe aucun ordre naturel en sciences sociales et qu'au contraire le monde social est a priori indéterminé (Castoriadis 1975). Deuxièmement, Edgar Morin montre à partir de la neurologie et de la sociologie qu'il est impossible d'accéder à la connaissance objective du réel car le sujet est toujours actif dans la production de connaissance (Morin 2008). Or, ce sujet actif n'est lui-même jamais « pur », c'est-à-dire totalement neutre ou objectif, rendant illusoire la neutralité axiologique mise en avant par Max Weber. A travers la remise en cause des deux hypothèses réalistes, c'est tout le projet platonicien de contemplation du Vrai, au cœur de cette épistémologie, qui est critiqué.

Kant repart de ce constat d'une impossibilité à fonder une connaissance objective de l'essence du réel pour proposer une épistémologie idéaliste alternative. Pour ce faire, il établit ce qu'il nomme une véritable « révolution copernicienne dans la théorie de la connaissance » en déplaçant le centre de la connaissance de la réalité extérieure vers le sujet. Désormais, ce n'est plus l'objet qui oblige le sujet à se conformer à ses règles mais le sujet qui élabore des règles a priori en vue d'organiser les intuitions sensibles. Selon Kant, si l'expérience fournit la matière, c'est l'esprit qui lui donne sa forme. Ce qu'il résume par la formule suivante : « Des pensées sans contenu sont vides, des intuitions sans concepts, aveugles ». La connaissance requiert ainsi à la fois la sensibilité, c'est-à-dire la faculté à être affecté par les objets du monde extérieur, et l'entendement, c'est-à-dire la faculté de former des concepts et de les appliquer à des intuitions sensibles. De telle sorte que la connaissance est désormais l'application d'un concept a priori à une intuition sensible. Ainsi, c'est désormais la théorie qui précède l'expérience puisque Kant considère qu'il n'est pas possible de connaître un objet sans faire appel aux concepts purs de l'entendement, qu'il nomme catégorie pour reprendre les termes d'Aristote, et qui ne sont pas des modes d'être de la réalité mais des modes de connaître. Par conséquent, il est impossible selon Kant de connaître les choses en soi, ce qu'il nomme « noumènes », mais l'homme peut connaître les phénomènes, c'est-à-dire les choses telles qu'il se les représente.

Néanmoins, deux critiques sont formulées contre cette épistémologie. D'abord, Castoriadis souligne la scission de la subjectivité inhérente à cette épistémologie puisque le sujet doit à la fois être une subjectivité transcendantale, c'est-à-dire capable de formuler des catégories a priori universelles, et une subjectivité empirique, c'est-à-dire capable de vivre l'expérience.

Le sujet serait donc inscrit dans l'effectivité du social historique pour faire l'expérience du monde tandis qu'il serait inscrit en dehors du social historique pour établir les catégories a priori lui servant à organiser ses intuitions sensibles. La seconde critique porte sur le caractère immuable des catégories a priori. A la relation à sens unique présente chez Kant selon laquelle, la théorie organise les intuitions sensibles, Popper substitue un aller-retour permanent entre la théorie et l'expérience. De telle sorte qu'il aboutit à une épistémologie évolutionniste où les catégories d'analyse du réel évoluent.

Au final, la critique de ces deux épistémologies peut donc être résumée de la manière suivante :

	Epistémologie réaliste	Epistémologie idéaliste
Hypothèse 1 : le lien entre la connaissance et le réel	Le mode de connaître est confondu avec le mode d'être	Le mode de connaître est projeté a priori sur le réel sans être pris pour lui
Hypothèse 2 : la conception du sujet connaissant	Le sujet est passif	Le sujet est actif mais désencastré
Critiques	1/ Critique de l'ordre naturel (Castoriadis) 2/ Critique de la passivité du sujet et de la neutralité axiologique (Morin)	1/ Critique de la scission de la subjectivité (Castoriadis) 2/ Critique de l'immuabilité des catégories a priori (Popper)

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

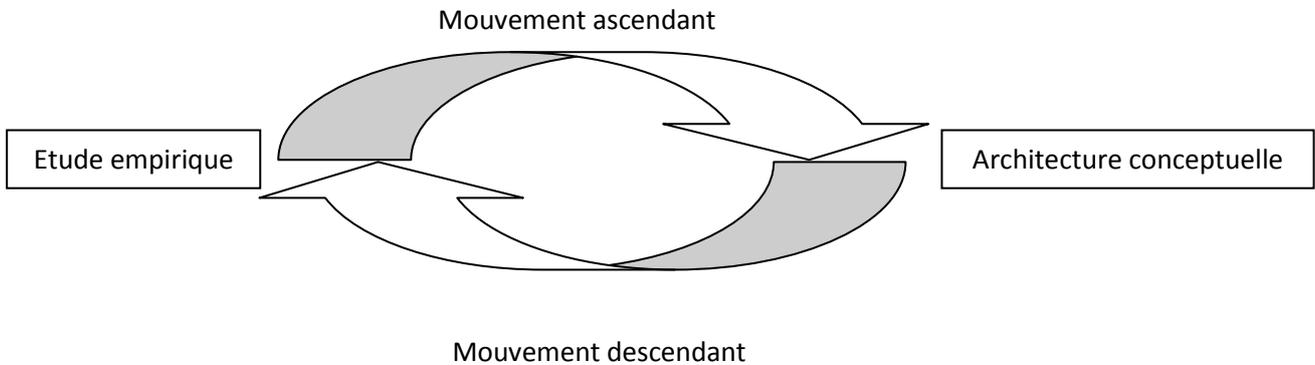
1.1.2. Vers une épistémologie générale co-constructiviste

Ces critiques contre les épistémologies réaliste et idéaliste nous amènent ici à défendre un positionnement épistémologique particulier que l'on pourrait qualifier de co-constructiviste (Morin 2008). En effet, celui-ci nous semble en mesure de répondre à ces critiques.

D'une part, le sujet connaissant est considéré comme actif et inscrit dans le social historique. En effet, les problèmes ne se posent pas d'eux même et la connaissance est donc toujours une réponse à un problème construit par le sujet connaissant (Bachelard 1938). Or, ce sujet connaissant est encasté dans le monde social qu'il étudie. Si sa réflexivité peut lui permettre de prendre de la hauteur pour l'analyser, elle ne peut l'en abstraire totalement. Par conséquent, la connaissance n'est jamais totalement objective mais est toujours empreinte d'émotions, de passions, de significations sociales.

D'autre part, la connaissance est le fruit d'interactions entre les concepts et l'expérience. Premièrement, un mouvement ascendant ou inductiviste qui part d'études historiques ou comparatives pour en déduire des leçons pour la théorie. Deuxièmement, un mouvement descendant ou déductiviste qui part de la théorie élaborée pour l'appliquer lors des études empiriques. Ce second mouvement se justifie par l'impossibilité à entrer en contact de manière directe et neutre avec le « réel » et donc la nécessité d'une conceptualisation concomitante à toutes ces études empiriques. Le système catégoriel de la théorie détermine ainsi les règles de constitution des faits et de leur mise à l'épreuve. Autrement dit, les faits ne sont pas indépendants des théories qui les étudient. Il s'agit donc de théoriser dans un

double mouvement. Cette double démarche nous semble particulièrement fructueuse et peut être assimilée à un cercle vertueux de la théorisation où la réflexion conceptuelle enrichit l'étude empirique, qui enrichit à son tour l'analyse conceptuelle.



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Dans ces conditions, la connaissance est donc une co-construction faite d'une succession de traductions et de constructions au cours desquelles la culture, les affects et les désirs jouent un rôle crucial. Elle n'est ainsi ni purement objective ni purement arbitraire. Il s'agit donc à la fois d'éviter le scientisme, c'est-à-dire la prétention à établir des vérités définitives, et le scepticisme, c'est-à-dire la croyance qu'aucune connaissance n'est possible. Ce point épistémologique nous semble valoir pour l'ensemble des connaissances, c'est-à-dire aussi bien les sciences sociales que les sciences de la nature. Mais une dimension épistémologique spécifique aux sciences sociales nous semble pouvoir être mise en avant.

1.1.3. Les spécificités épistémologiques des sciences sociales

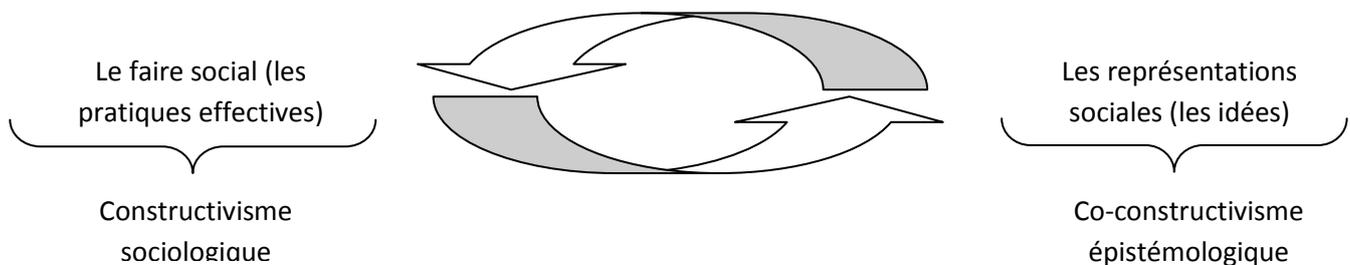
Nous partons ici de la distinction de Simon entre « sciences de la nature » et « sciences de l'artificiel » (Simon, 1969). Contrairement à la strate du vivant qui est déjà organisée selon sa logique de production propre, la strate du « social-historique » est initialement indéterminée (Castoriadis 1975). Il ne s'agit donc pas tant de restituer ou d'approcher l'ordre inhérent à la strate social historique que de lui en donner un. Pour le dire autrement, c'est parce qu'il n'y a ni ordre, ni sens intrinsèque au social historique qu'il faut lui en donner un. La société est donc le résultat d'un processus d'autocréation (Castoriadis 1975). Dans ces conditions, faire des sciences sociales est radicalement différent de faire des sciences de la nature puisqu'il s'agit d'étudier une construction et non un donné préalable (Simon 1969). Cela engendre trois conséquences sur le statut de la connaissance.

Premièrement, la connaissance est performative, c'est-à-dire qu'elle peut faire être ce qui n'est pas encore simplement en l'énonçant. Autrement dit, la connaissance influence le processus d'autocréation permanent de nos sociétés. Par conséquent, la connaissance a un caractère téléologique, c'est-à-dire qu'elle contient toujours une intention implicite ou explicite de transformation du monde social. Comme le disait déjà Hayek : « l'analyse économique n'a jamais été le produit d'une curiosité intellectuelle détachée relative au pourquoi des phénomènes sociaux, mais celui d'un besoin pressant de se construire un monde qui suscite un profond mécontentement » (Hayek, *Economica* 1933 p122). La connaissance est donc toujours un mélange d'arguments positifs et de préoccupations normatives. Autrement dit, la connaissance en sciences sociales rompt avec la guillotine de

Hume, c'est-à-dire la séparation stricte entre ce qui est et ce qui doit être. L'objectif de sciences artificielles est ainsi de comprendre mais aussi d'améliorer le réel.

Deuxièmement, la connaissance n'est ni ahistorique, ni universelle. Deux propositions semblent ici essentielles. Premièrement, tout phénomène est social, c'est-à-dire qu'il est imbriqué dans un contexte socio politique avec lequel il interagit. Deuxièmement, tout phénomène est historique, c'est-à-dire qu'il est non permanent, qu'il est contingent à un espace ou à une époque. Par exemple, le phénomène économique est complètement différent dans le cadre d'une économie largement agricole et non marchande au XVIIIe siècle, d'une économie largement industrielle et marchande pendant les trente glorieuses et d'une économie tertiaire aujourd'hui. Autrement dit, ces sciences sociales ont une conception social-historique de leur objet.

Troisièmement, la connaissance est provisoire et incomplète. En effet, la société est le résultat d'une dynamique récursive entre le « représenter social » et le « faire social »⁸. Le « représenter social » peut penser et faire exister quelque chose que le « faire social » n'avait pas mis en place auparavant. Par exemple, la théorie économique a pensé la libéralisation de la finance comme n'avait jamais été mise en place dans une telle ampleur et a eu un effet performatif en légitimant la mise en place du capitalisme financier (McKenzie 2003). De même, le « faire social » peut mettre en place quelque chose que le « représenter social » n'avait pas encore théorisé. Par exemple, la démocratie est une nouvelle organisation politique apparue pendant l'antiquité sans qu'elle ait au préalable était théorisée. Il s'agit donc d'une relation de dépendance-autonomie, c'est-à-dire qu'ils se déterminent tout en préservant leur logique de création propre. Le « faire social » conserve donc une capacité de création pure, c'est-à-dire ce qui ne se laisse pas déduire de ce qui est. Par conséquent, une théorie générale du social historique est impossible et la connaissance en sciences sociales est toujours provisoire et incomplète (Castoriadis 1975).



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Au final, quatre caractéristiques de la connaissance en sciences sociales peuvent donc être mises en avant. Premièrement, elle n'est ni purement objective, ni purement arbitraire. Deuxièmement, elle est sociale historique. Troisièmement, elle est performative. Enfin, elle est provisoire et incomplète. De même, le chercheur en sciences sociales est à la fois actif, encastré dans le social historique, possède une dimension éthico-politique forte et est incapable d'anticiper les créations pures du faire social.

⁸ Par « faire social », nous entendons les actions et pratiques effectives des acteurs. Par « représenter social », nous entendons les connaissances produites en sciences sociales.

EXPLICITATION DE NOTRE POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE	
Statut de la connaissance de l'objet	Statut du sujet connaissant
Ni purement objective, ni purement arbitraire	Actif
Sociale historique	Encastré dans le social historique
Performative	Dimension éthico politique
Provisoire et fragmentaire	Incapable d'anticiper les créations pures du faire social

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

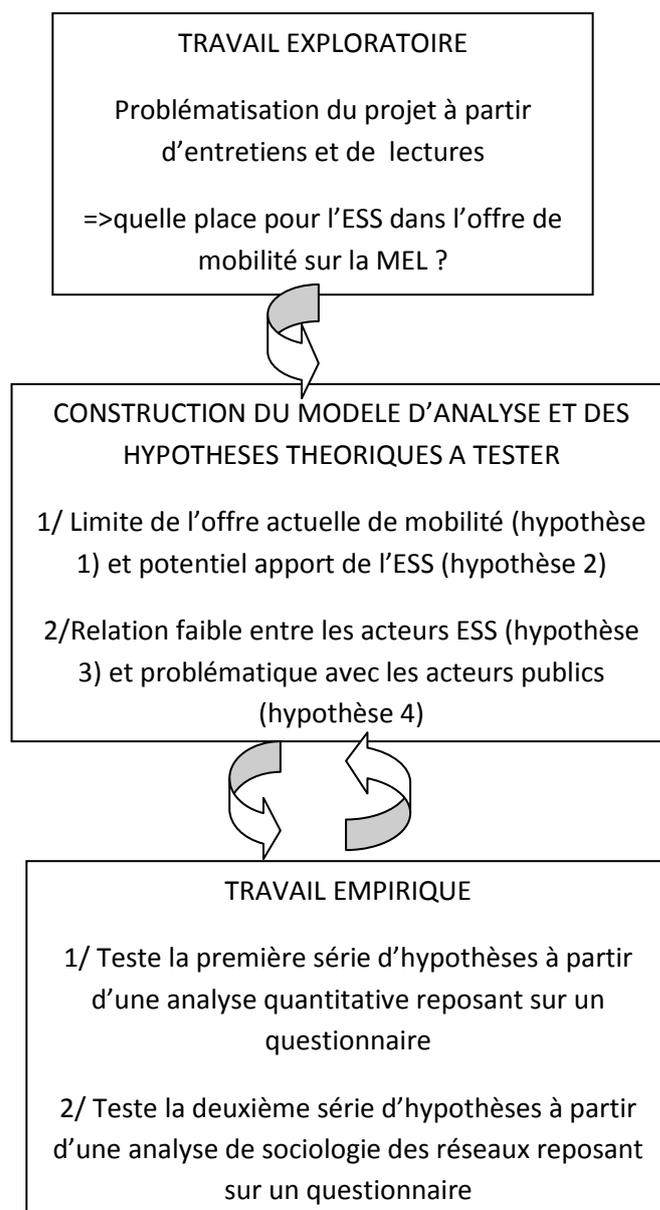
C'est à partir des postulats épistémologiques récapitulés dans le tableau ci-dessus que nous allons désormais mener une démarche réflexive sur notre projet.

1.2. Retour réflexif sur notre méthodologie : penser notre manière de produire de la connaissance sur la mobilité

Nous avons précédemment défendu l'idée que la connaissance était co construite à partir d'une interaction entre les concepts et le travail empirique. Partant de là, quelle méthodologie générale adopter pour produire de la connaissance sur la mobilité ? Il s'agit donc ici de construire une démarche globale de travail qui ne se réduise pas à la simple juxtaposition d'un ensemble de techniques (questionnaire, entretien, économétrie...). Pour ce faire, nous distinguons trois grandes étapes (Quivy 1995)⁹. Tout d'abord, un travail exploratoire afin de construire un questionnement pertinent (1.2.1.). En effet, les problèmes ne se posent pas d'eux même mais sont construits (Bachelard 1938). Ensuite, la construction du modèle d'analyse et des hypothèses théoriques (1.2.2.). Enfin, le travail empirique visant à valider, affiner ou corriger ces hypothèses et le modèle d'analyse (1.2.3.). En effet, si ce travail empirique repose sur le modèle d'analyse, celui-ci exerce également une rétroaction sur le modèle d'analyse. Nous retrouvons donc la co construction mise en avant précédemment. La démarche globale de travail aurait été totalement différente si nous avions postulé une épistémologie réaliste. Dans ces conditions, nous aurions par exemple essayé d'explicitier les lois naturelles régissant la mobilité.

⁹ De manière générale, cette réflexion méthodologique est fortement influencée par le livre de Quivy.

Nous résumons cette méthodologie en trois étapes par le schéma suivant :



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

1.2.1. Notre travail exploratoire sur le projet

L'objectif de ce travail exploratoire était d'éclaircir un projet qui nous semblait initialement très vague et imprécis. Il s'agissait ainsi de construire ce projet compte tenu des contraintes qui nous étaient imposées. D'une part, il nous fallait mener une étude quantitative et une étude qualitative dans le cadre de notre Master 2 APIESS. D'autre part, il nous fallait répondre aux attentes de l'APES puisque ce projet provient à la base de leur demande de questionner l'intérêt de renouer avec un projet de plateforme à la mobilité regroupant plusieurs acteurs de l'ESS. En effet, un tel projet avait émergé en 2005-2006 avant d'avorter sans que nous sachions encore pourquoi.

Partant de là, il nous a paru pertinent de faire reposer notre travail exploratoire sur deux bases. D'une part, des lectures de travaux assez généraux sur la mobilité pour nous

familiariser avec les différents enjeux transversaux à ce thème. En effet, excepté Stéphane Lécluse qui a bénéficié d'une formation dans ce domaine, aucun d'entre eux ne possédait les connaissances suffisantes pour mener sérieusement un tel projet sur la mobilité. Nous avons ainsi tenté de pallier nos lacunes en lisant Kauffmann, Héran ou encore Amar. D'autre part, des entretiens semi directifs avec des acteurs ESS de la mobilité et des acteurs de la MEL. Nos entretiens avec des acteurs ESS investis dans le projet initial de plateforme, ainsi que la lecture du rapport DLA, nous ont ainsi permis de reconstituer l'historique de ce projet de son émergence à son avortement (voire introduction). Notons également que nous avons dû faire face à des délais de réponse et de rendez-vous parfois assez élevés qui sont parfaitement compréhensibles compte tenu des impératifs propres à chacun mais qui ont parfois été problématiques pour notre étude compte tenu de nos délais très courts.

Ce travail exploratoire a eu essentiellement une fonction heuristique et nous a ouvert des pistes de réflexion pour établir une problématique. Nous avons au final opté pour la problématique suivante : est-il aujourd'hui pertinent de relancer ce projet de plateforme et, si oui, sous quelle forme ? Question qui nous a semblé s'inclure dans une problématique plus générale que nous pourrions formuler ainsi : « quelle place et quelle structuration pour l'ESS dans l'offre de mobilité sur la MEL ? ». C'est à cette question que nous essayons au final de répondre dans ce projet.

1.2.2. La construction de notre modèle d'analyse

Partant de la question générale présentée précédemment, nous avons distingué deux grandes interrogations qui nous semblaient pouvoir constituer chacune une partie de notre projet (respectivement nos parties 2 et 3). D'une part, quel positionnement pour les acteurs de l'ESS vis-à-vis de l'offre traditionnelle de mobilité ? D'autre part, quelle relation entre les acteurs ESS de la mobilité et les acteurs publics ? Pour chacune de ces interrogations, nous nous sommes alors efforcés de construire des hypothèses théoriques en vue de les tester empiriquement par la suite.

Au sujet du positionnement vis-à-vis de l'offre actuelle de mobilité, nous avons tout d'abord élaboré une grille de lecture constituée de six enjeux pour la mobilité au XXI^e siècle que nous avons tirés de nos entretiens et de nos lectures. Nous nous sommes ainsi basés à la fois sur une réflexion historique de longue durée (Héran 2014), d'une réflexion sociologique (Kauffmann 2008, Amar 2010) et d'une réflexion économique (Boyer 1995). Le résultat est résumé dans le schéma concluant notre partie 2.1.1. Cela nous a permis d'évaluer la pertinence de l'offre de mobilité actuelle. Il nous a dès lors semblé que celle-ci était cohérente mais incomplète (hypothèse 1). Nous avons alors confronté les limites de cette offre aux potentiels apports de l'ESS. Cela nous a amené à penser que l'ESS avait un rôle à jouer dans la mobilité sur la MEL (hypothèse 2).

Concernant la relation entre les acteurs ESS et les acteurs publics, nos entretiens nous ont amené à formuler deux hypothèses. D'une part, les acteurs ESS communiquent peu entre eux alors qu'une des valeurs mises en avant par l'ESS est justement la coopération (hypothèse 3). D'autre part, la relation entre les acteurs ESS et les acteurs publics telle qu'elle est construite aujourd'hui est problématique (hypothèse 4).

1.2.3. Notre travail d'analyse empirique

Une fois nos hypothèses théoriques construites, l'idée était de les tester empiriquement en les confrontant aux données d'observation à partir du modèle d'analyse élaboré

précédemment pour en vérifier la pertinence et éventuellement les affiner ou les corriger. Compte tenu de notre positionnement épistémologique, notre travail empirique nous semble plus proche du critère de falsification popperienne que du critère de vérification positiviste. En effet, nous avons défendu l'idée que le monde social était indéterminé et donc changeant (il n'existe pas d'ordre naturel) et qu'il était impossible d'entrer en contact avec le réel de manière neutre et objective. Par conséquent, nos hypothèses, si elles sont vérifiées empiriquement, ne nous semblent pas pouvoir être considérées comme vraies en tout temps et en tout lieu mais tout au plus comme « non réfutées » pour le lieu et l'époque étudiée.

Reste encore à déterminer le processus à travers lequel nous procéderons à ce travail empirique. Compte tenu des contraintes inhérentes au master, nous avons décidé de tester nos deux premières hypothèses à partir d'une étude quantitative reposant sur un questionnaire ([voir Annexe 1](#)) tandis que nous avons opté pour la seconde série d'hypothèse pour une analyse de sociologie des réseaux reposant elle aussi sur un questionnaire ([voir Annexe 5](#)). Ces deux procédures nous ont en effet paru pertinentes pour tester ces hypothèses respectives. Restait encore à déterminer leurs modalités qui pouvaient être ramenées à trois grandes questions : quoi ? Qui ? Comment ? Prenons ces questions dans cet ordre.

Quoi ? Il s'agit ici de choisir une population qui nous semble intéressante pour tester ces hypothèses. Nous avons choisi les demandeurs d'emploi pour tester nos deux premières hypothèses en supposant que ceux-ci étaient particulièrement concernés par les difficultés de mobilité. Pour ce faire, notre première idée était de passer par le biais des agences Pôle Emploi, soit en administrant directement au sein de halls d'attente de ceux-ci, soit en faisant parvenir nos questionnaires aux conseillers afin qu'ils les administrent avec les usagers. Malheureusement après plusieurs prises de contact, aucune réponse ne nous ait parvenue. Nous avons donc opté pour les missions locales qui nous semblaient plus simples à toucher. Malgré l'intérêt porté à notre enquête, peu nous ont répondu de manière positive. Au final nous avons réussi à travailler avec trois d'entre elles. Notre échantillon consiste ainsi en une centaine de jeunes demandeurs d'emploi inscrits dans une de ces trois missions locales. Notre échantillon est donc un échantillon stratifié c'est-à-dire que la population est divisée en strates composées d'éléments homogènes selon un critère d'âge ou géographique. Les personnes sélectionnées au sein de cette strate ont été celles qui avaient rendez-vous avec leurs référents à la mission locale lors de la semaine de l'administration du questionnaire. Il ne s'agit donc pas d'un échantillon aléatoire puisque tous les individus de notre population n'ont pas eu une chance égale d'être sélectionnés. Étant donné que nous disposons des résultats d'une seule strate, nous sommes dans l'impossibilité d'inférer des résultats au niveau de la population dans son ensemble. En effet, ni la méthode du Khi 2, ni la méthode du taux de représentativité ne nous semblent adéquats pour inférer de tels résultats. Néanmoins, le choix d'un tel échantillon nous a semblé pertinent car il suffit qu'une strate de la population éprouve des difficultés de mobilité pour que notre hypothèse d'une incomplétude de l'offre actuelle soit vérifiée. Autrement dit, cet échantillon nous semble en mesure de tester notre hypothèse. Entre temps, nous avons eu l'opportunité de réaliser une enquête qualitative avec les responsables du Pôle Emploi d'Halluin ([voir Annexe 3](#)). En dépit de l'intérêt d'étudier le point de vue des référents sur les difficultés de mobilité des personnes en recherche d'emploi, nous avons dû décliner par manque de temps pour construire un second questionnaire. Un entretien semi directif a néanmoins été réalisé avec

l'un des référents dont la retranscription pourra être trouvée en annexe. Concernant nos hypothèses trois et quatre, il nous a paru intéressant de prendre comme population les acteurs ESS de la mobilité sur la MEL. Nous en avons ainsi sélectionné une dizaine dont nous avons eu connaissance. N'ayant pas référencé l'ensemble des acteurs ESS de la mobilité, nous ne pouvons rien dire sur la représentativité de cet échantillon, ce qui peut constituer une limite de notre étude.

Comment ? Il s'agit ici de déterminer la manière de collecter et d'analyser les données. Concernant l'étude quantitative tout d'abord, nous avons choisi de recourir à un questionnaire. Son élaboration a été le fruit d'un long processus où nous avons par exemple dû réécrire toutes nos questions pour les rendre compréhensibles pour le public visé. Toujours sur la forme, il nous a fallu veiller à ce que celui-ci ne soit pas trop long pour ne pas lasser nos répondants. Sur le fond, il nous fallait veiller à ce que le questionnaire nous permette de tester nos différentes hypothèses. Notre questionnaire présente peut être une lacune sur ce plan puisque, s'il nous semble pertinent pour tester la première hypothèse, il nous le paraît beaucoup moins pour tester la seconde. Avec le recul, nous aurions donc modifié notre questionnaire pour mieux tester le potentiel de l'ESS pour répondre aux insuffisances de l'offre de mobilité actuelle. De plus, quelques questions semblent avoir posé quelques problèmes aux répondants. Par exemple, la question 7 aurait dû demander le diplôme le plus élevé afin d'éviter la multiplicité des réponses tandis que la question 3 aurait dû inclure une réponse possible « vit chez mes parents » comme plusieurs répondants l'ont indiqué, ne sachant que cocher entre « vit seul » ou « vit en couple ». Compte tenu de notre public exclusivement jeune, il nous paraît logique avec le recul d'inclure une troisième possibilité « vit chez mes parents ». Pour administrer notre questionnaire, nous avons pu compter sur la bonne volonté des référents des missions locales, que nous remercions encore. Pour l'analyser, nous avons eu recours à une analyse statistique quantitative. Toute la difficulté a alors été de sélectionner les différents graphiques à construire devant la profusion de données ressortant du questionnaire. C'est la volonté de tester nos hypothèses qui nous a ici permis de trancher. Autrement dit, nous avons construit les graphiques qui nous semblaient tester le plus efficacement nos hypothèses.

Concernant l'enquête qualitative, nous avons ici choisi de procéder par questionnaire. Nous y prenant tard, nous avons décidé de le faire assez court pour que les différents répondants puissent nous le renvoyer assez rapidement tout en nous fournissant assez de matière pour tester nos deux hypothèses. Ce questionnaire a été administré via la boîte mail de Laurent Courouble afin de bénéficier des bonnes relations que celui-ci entretient avec les différents répondants. Pour analyser les données collectées, nous avons recouru à une analyse de sociologie des réseaux.

Nous avons résumé l'ensemble des modalités de ce travail empirique dans un tableau récapitulatif :

ETUDE EMPIRIQUE					
		Etude quantitative		Analyse de sociologie des réseaux	
		Hypothèse 1	Hypothèse 2	Hypothèse 3	Hypothèse 4
QUOI ?	Variable expliquée	Difficulté de mobilité	Potentiel de l'ESS	Isolement des acteurs ESS	Relation difficile avec les acteurs publics
	Variables explicatives	Insuffisance de l'offre, difficultés cognitives et financières	Transport à la demande, aide au passage du permis...	Type et fréquence des relations...	Type et fréquence des relations...
QUI ?	Population mère	Jeunes demandeurs d'emploi sur la MEL		Acteurs ESS de la mobilité sur la MEL	
	Echantillon	121 demandeurs d'emploi inscrits dans une mission locale sur la MEL		6 acteurs ESS de la mobilité	
COMMENT ?	Mode de collecte	Questionnaire		Questionnaire	
	Mode d'administration	Par les référents des missions locales		Par le biais de l'adresse mail de Laurent Courouble	
	Mode d'analyse	Analyse statistique quantitative		Analyse de sociologie des réseaux	

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

1.2.4. Conclusion et perspectives de recherche

Nous avons donc ici privilégié la cohérence de la démarche d'ensemble plutôt que le formalisme technique. Pour récapituler l'ensemble de la démarche entourant l'étude quantitative à partir du questionnaire, ainsi que les grands résultats en ressortant, nous avons réalisé un « quatre pages » sur le modèle de ce que produit l'Insee. Celui-ci permet de présenter succinctement la question de recherche, les caractéristiques principales du modèle d'analyse, les observations, la méthode utilisée et enfin de comparer les résultats effectifs aux résultats attendus en interprétant l'écart éventuel.

La question qui se pose alors est celle du lien entre ce type de travail et l'action. Par exemple, l'action se déduit-elle mécaniquement de la connaissance produite ? C'est ce que nous allons voir maintenant avec une réflexion sur notre rapport aux acteurs de la mobilité.

1.3. Retour réflexif sur notre relation aux acteurs de la mobilité : penser la tension entre expertise et démocratie

Compte tenu de notre positionnement épistémologique, nous avons mis en avant que la connaissance en sciences sociales était construite, provisoire, performative et social-historique. Dans ces conditions, la connaissance ne nous dit ni ce qui est objectivement ni ce que nous devons faire indubitablement. Par conséquent, un espace de débat et de discussion est possible entre acteurs et théoriciens.

Nous nous représentons ainsi ce projet comme une contribution au débat sur la mobilité dans la MEL qui ne peut être tranché à partir d'un fondement scientifique et ne peut donc échapper à la discussion collective. C'est parce que la connaissance est co-construite, social-historique, fragmentaire et performative que celle-ci est soumise au débat. En somme, ce projet ne vise pas à dire ce qu'il faut faire sans contestation possible ou dire ce qu'est la réalité objective mais fournit une interprétation du réel de la mobilité empreinte d'aspects normatifs.

2. En quoi l'ESS peut permettre d'améliorer l'offre de mobilité actuelle ?

2.1. L'élaboration du modèle d'analyse : l'enjeu de la mobilité

Derrière la constance historique de la problématique de la mobilité, une analyse plus fine permet de distinguer une importance plus ou moins grande qui lui est accordée, ainsi qu'une grande diversité de formulations donnant lieu à des réponses extrêmement diverses (Amar 2010). La deuxième moitié du XXe siècle fut ainsi le théâtre d'une transformation paradigmatique de la problématique de la mobilité. En effet, nous montrerons d'abord que la période des trente glorieuses s'est caractérisée par une organisation de la mobilité autour du « tout automobile » (2.1.1.1.). Or, nous verrons que cette organisation spécifique a conduit par la suite à l'émergence de quatre crises qui ébranlent ce paradigme (2.1.1.2.). Ces crises n'ayant toujours pas été résolues, nous proposons ici, à partir de nos différentes lectures et rencontres, six nouveaux enjeux pour la mobilité au XXIe siècle (2.1.1.3.). Autant d'enjeux qui nous semblent porteurs d'une révolution paradigmatique dans la mobilité (2.1.1.4.).

2.1.1. Le paradigme fordiste de la mobilité : le « tout automobile »

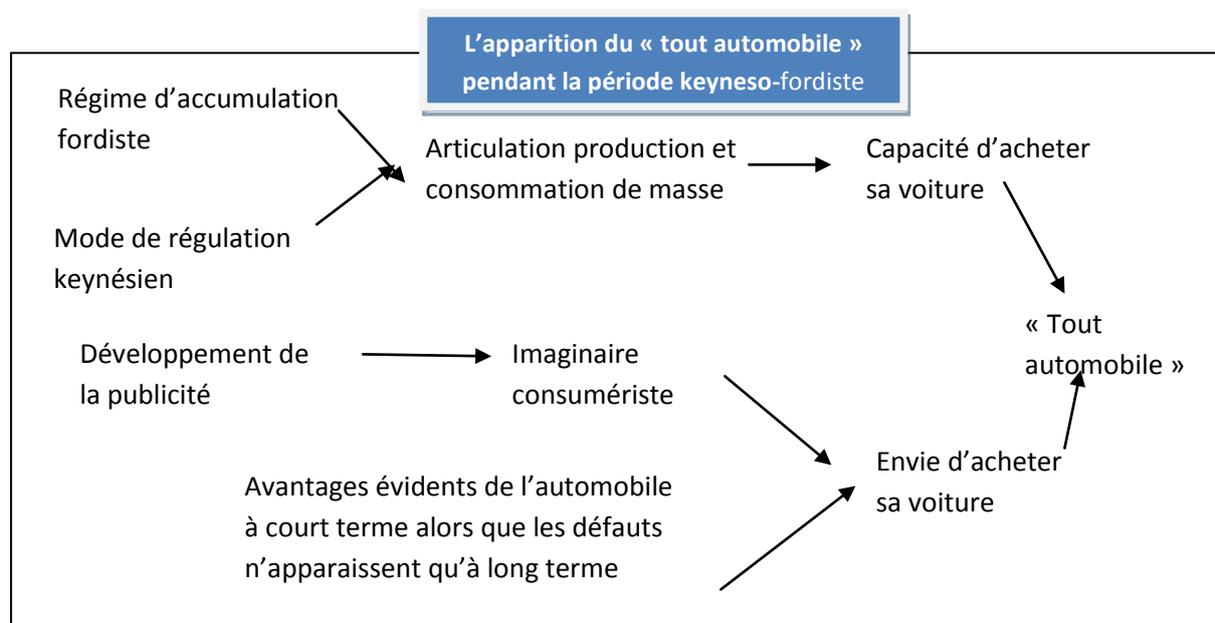
Suite à la fin de la seconde guerre mondiale et la chute du régime de Vichy, la société française s'est reconstruite sur un nouveau compromis social. En effet, dans un contexte géopolitique de séparation du monde en deux blocs hégémoniques, le bloc américain et le bloc soviétique, la France se range du côté du premier pour rebâtir une société déchirée par les tensions entre collaborateurs et résistants. Cette période peut alors être considérée comme une période de « rattrapage » sur le modèle américain et la vision spécifique du développement dont il est porteur. Il s'agit donc de reconstruire la France sur une base industrielle et marchande en articulant production et consommation de masse. Dans ces conditions, le compromis fordiste peut être défini de la manière suivante. D'une part, le patronat prend conscience qu'il doit fixer les salaires à un niveau assez élevé pour garantir l'écoulement de sa production. D'autre part, les salariés acceptent leur statut de subordonné au patronat du moment que les hausses de salaire leur permettent d'accéder à la société de consommation. En termes régulationnistes, cette période se caractérise par un régime d'accumulation fordiste articulant des gains de productivité élevés (de 3 à 4% par an) issus d'une organisation taylorienne de la production de masse et une redistribution de ces gains sous forme de hausse de salaire et de baisse de prix. Ce régime d'accumulation est adossé à un « mode de régulation » keynésien assurant sa reproduction grâce à des politiques contracycliques de « stop and go ». Nous parlerons donc de période « keyneso-fordiste ».

Il nous a paru intéressant de repartir de cette présentation régulationniste assez générale de cette période car la situation de la mobilité y est intensément liée. En effet, l'industrie automobile est emblématique de cette organisation économique. Important le modèle productif taylorien ayant cours aux Etats-Unis, elle s'organise autour d'une production à la chaîne permettant de réaliser des gains de productivité importants. La production automobile augmente donc massivement, rendant ainsi possible la réalisation d'économies d'échelle et donc la baisse du prix. Si l'automobile était auparavant un bien de luxe réservé aux élites, la baisse du prix couplée à la hausse des salaires rend possible leur achat au-delà

de l'élite. Ce faisant, la période keyneso-fordiste est potentiellement porteuse d'une « démocratisation de la voiture ».

Si cette organisation économique est donc cruciale dans la démocratisation de la voiture, elle n'est cependant pas suffisante. En effet, il a fallu dans le même temps développer tout un nouvel imaginaire pour stimuler cette société de consommation. C'est donc à cette époque que le marketing et la publicité prennent leur essor pour veiller à ce que les hausses de salaire soient effectivement dépensées. Dans le cadre de la mobilité, ce changement de représentation est radical. Alors que le vélo avait une image positive et était considéré comme un symbole d'appartenance à la classe ouvrière, il devient peu à peu « le véhicule du pauvre » (Héran 2014). Autrement dit, se déplacer à vélo devient une source de raillerie car il est désormais synonyme de ringardise voire de marginalité. La voiture succède en effet au vélo comme symbole de modernité à travers des valeurs telles que la liberté, la propriété privée, l'innovation technologique et la puissance. Dans ces conditions, acheter sa voiture devient un marqueur de réussite sociale, au même titre qu'acquérir sa maison.

Au-delà de tout l'imaginaire dont l'automobile est recouverte, celle-ci semble de plus présenter de réels avantages sur d'autres modes de transport. Elle permet de se mouvoir sur de longues distances en évitant les intempéries (avantage sur le vélo) et en s'abstrayant des horaires rigides des transports en commun (avantage sur le tram) tandis que ses défauts ne sont pas visibles à court terme (santé, écologie). Cette période se caractérise donc par un report modal important des transports en commun et du vélo vers la voiture, dont l'usage est multiplié par six entre 1952 et 1973 (Héran 2014). Au final, la démocratisation de la voiture est donc le fruit d'une organisation économique rendant possible leur production de masse et leur capacité d'achat et d'un imaginaire matérialiste suscitant l'envie de s'acheter une voiture.



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Or, l'automobile a besoin d'aménagements spécifiques pour être utilisée efficacement. Par conséquent, le passage progressif au « tout automobile » se traduit par une transformation profonde de l'aménagement du territoire. En effet, une société se déplaçant dans sa

majorité à vélo ou en transport en commun et une société circulant majoritairement grâce à l'automobile aménagent leur territoire d'une manière radicalement différente. Cette transformation territoriale est à l'époque essentiellement le fait d'ingénieurs ayant une vision très techniciste. La circulation urbaine est ainsi assimilée à une pure question d'hydraulique où la rue est assimilée à un tuyau et le trafic à un flux de particule passive et homogène (Amar 2010). Dans ces conditions, l'objectif est de penser la construction de routes permettant d'optimiser le débit, la vitesse et la portée. La ville est alors souvent perçue comme un simple réceptacle à l'optimisation de ces flux comme en témoigne le passage des villes construites autour des métriques piétonnes à des villes construites à l'échelle métrique automobile. (Marc Wiel 1999). Les villes sont alors profondément transformées. Des maisons sont rasées pour laisser place à des routes plus larges et à des places de stationnement. Ou encore la largeur des trottoirs est régulièrement réduite au détriment des piétons et les pistes cyclables sont supprimées. En somme, tout est bon pour faire de la place à la voiture.

Nous voyons donc que la période des trente glorieuses se caractérise par le passage progressif au « tout automobile » au prix d'une transformation de l'organisation économique, des modes de vie et de l'aménagement du territoire. Un tel changement ne peut que susciter des interrogations. Jusqu'où une société peut raisonnablement aller dans le « tout automobile » ? Autrement dit, existe-t-il des seuils à partir desquels le « tout automobile » entre en crise ?

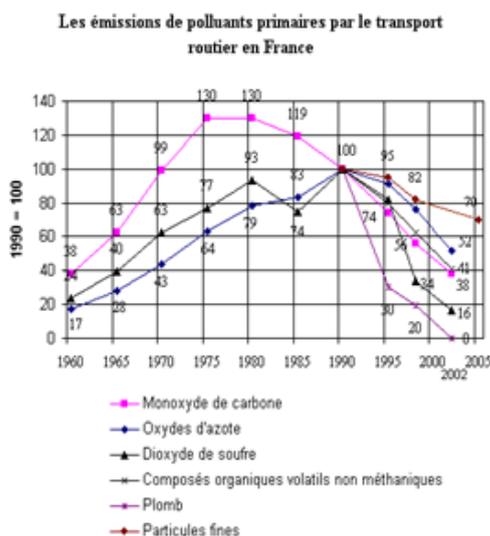
2.1.2. Les quatre crises du « tout automobile »

Dès la fin des années 60', le fordisme semble peu à peu entrer en crise. Les gains de productivité se réduisent tandis que les salaires continuent d'augmenter au même rythme. Ce découplage se traduit alors par une crise de rentabilité qui s'étale sur une dizaine d'années et marquera la fin de la période keyneso-fordiste. Comme un symbole, c'est au même moment que le « tout automobile » entre en crise pour des raisons autonomes à la crise générale du fordisme. Au fur et à mesure que se développe le « tout automobile », de nombreux problèmes vont apparaître et remettre en question la possibilité d'une telle organisation de la mobilité. Nous en distinguons ici quatre qui sont, nous allons le voir, fortement imbriquées.

Premièrement, le « tout automobile » aboutit à une crise environnementale importante. Les années 70' marquent en effet l'émergence de la problématique environnementale autour des travaux du Club de Rome donnant lieu au rapport « Limits to growth ». Celui-ci met en évidence les difficultés d'une croissance infinie dans un monde fini en soulignant deux aspects du problème environnemental. D'une part, le problème du prélèvement des ressources naturelles limitées (métaux rares...). D'autre part, le problème des émissions de gaz à effet de serre (GES) menaçant le monde d'un réchauffement climatique encore jamais vu. Or, l'automobile joue un rôle non négligeable dans ces deux problèmes. En effet, l'automobile nécessite beaucoup de métaux rares lors de sa construction et beaucoup d'énergies fossiles (pétrole¹⁰) lors de son utilisation tandis qu'elle est une émettrice importante de GES. Par conséquent, la démocratisation de la voiture a joué un rôle important dans l'apparition de la crise environnementale comme en témoigne la part élevée

¹⁰ A ce propos, notons que les années 70 sont aussi marquées par les deux crises pétrolières qui entraînent une hausse importante du prix de l'essence et freinent le développement du tout-automobile.

de l'automobile dans les émissions de GES. Le graphe ci-dessous montre ainsi que les émissions de polluants primaires par le transport routier ont augmenté en France tout au long de la période keyneso-fordiste. Si la situation est en voie d'amélioration depuis les années 80' selon ce graphe, le problème est néanmoins loin d'être résolu comme en témoigne l'alerte à la pollution de cet été 2014 ayant conduit les pouvoirs publics à mettre en place une circulation alternée.



Sources :

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique.

Particules fines : évaluations de la Commission européenne (The Auto-Oil II

Programme : A report from the services of the European Commission, octobre 2000).

Les principaux polluants primaires d'origine automobile

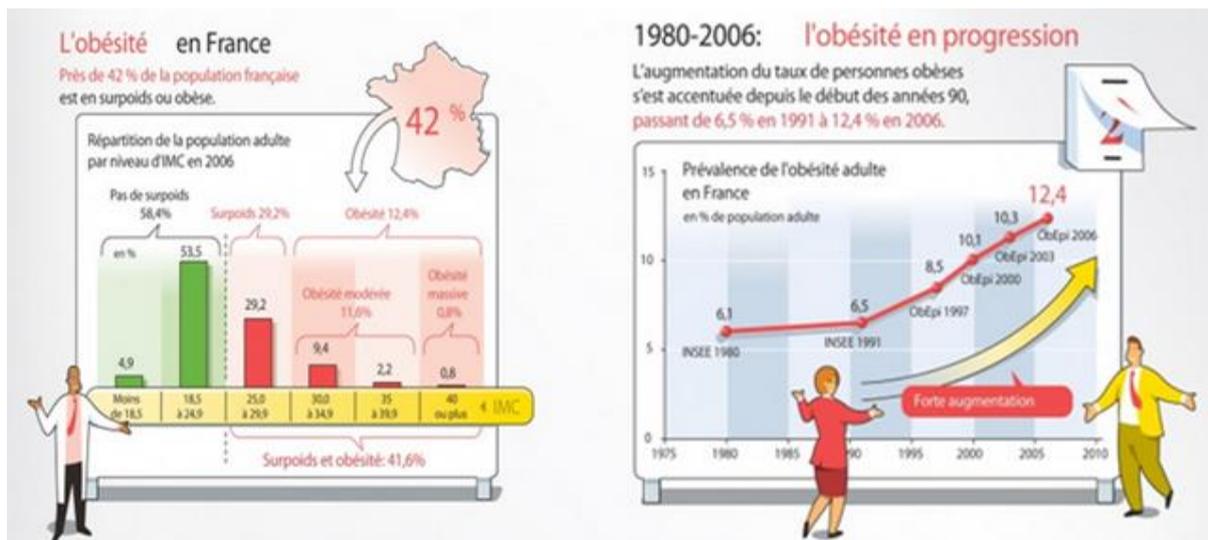
Nom	Symbole chimique ou acronyme	Origine	Domages
Monoxyde de carbone	CO	Combustion incomplète des carburants	Troubles respiratoires et cardiovasculaires (réduction de la concentration d'oxygène fournie à l'organisme).
Oxydes d'azote	NO _x	Combustion de carburants	Dioxyde d'azote : troubles respiratoires, désagréments oculaires.
Particules fines (de taille inférieure à 10 Conseil général des Ponts et Chaussées)	PM 10	Véhicules (en particulier équipés d'un moteur diesel)	Troubles respiratoires et cardiovasculaires. Les personnes âgées, les enfants et les personnes souffrant de pathologies pulmonaires ou cardiovasculaires chroniques sont particulièrement sensibles aux particules. Des travaux ont montré qu'il existe des interactions entre particules d'origine diesel (PD) et pneumallergènes.
Composés organiques volatils (dont les hydrocarbures)	COV (hydrocarbures : HC)	Évaporation de l'essence et combustion incomplète	Certains sont nocifs (le benzène serait cancérigène)
Dioxyde de soufre	SO ₂	Combustion de carburants soufrés	Troubles respiratoires et cardiovasculaires Pluies acides (acide sulfurique, H ₂ SO ₄)

11

Deuxièmement, le « tout automobile » est également porteur d'une crise sanitaire selon deux aspects. D'une part, il entraîne comme nous venons de le voir une hausse de la pollution qui se révèle être un facteur de maladies important comme le met notamment en avant le Rapport européen sur la santé 2012 publié par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). D'autre part, l'automobile est un mode de transport passif et se révèle donc être un facteur du déclin de l'activité physique caractéristique de notre époque. Le vélo présentait en effet l'avantage de permettre une activité physique régulière et, à ce titre, était la source de nombreux avantages : prévention de maladies (maladies cardio vasculaire...), lutte contre l'anxiété et la dépression, amélioration de la confiance en soi... La disparition de cette activité physique au profit des déplacements en voiture joue sans doute un rôle dans le constat du sondage OpinionWay de l'Observatoire de la santé Le Figaro-Weber Shandwick selon lequel seule 12% de la population fait assez d'exercices physiques¹². Ce qui est devenu un problème de santé publique puisque 12% des adultes français sont obèses et 29% sont en surpoids (voire graphe ci-dessous). Une situation qui, contrairement à pollution, est loin de s'arranger comme en témoigne la trajectoire ascendante du taux d'obésité mise en avant par le second graphe.

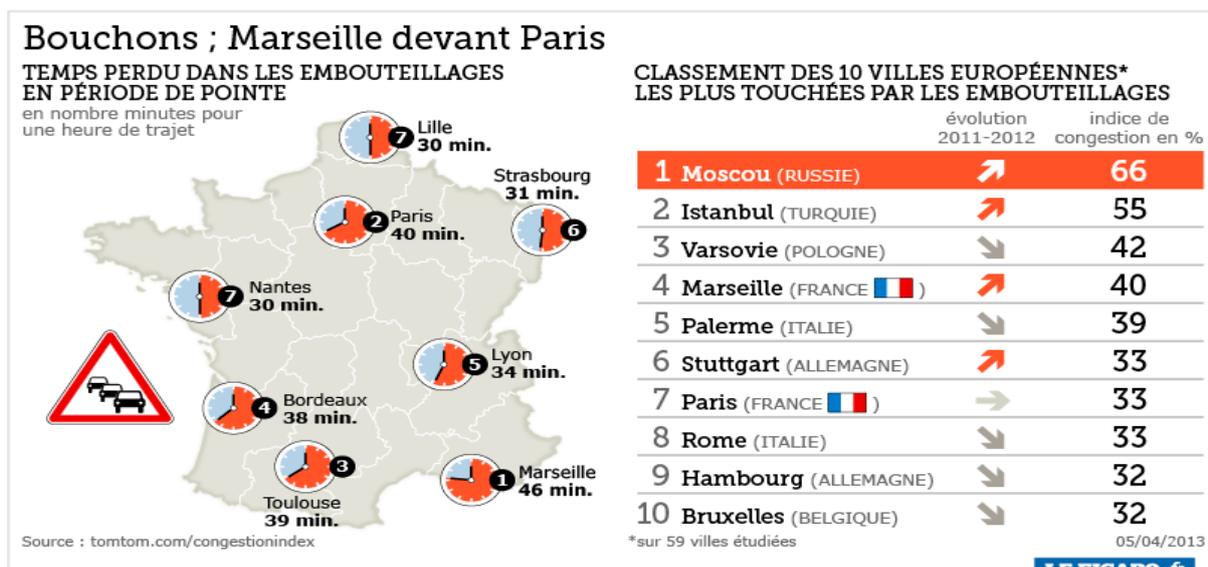
¹¹ Ce graphe, accompagné de son tableau, est disponible sur le site : <http://www.senat.fr/rap/r01-113/r01-1132.html>

¹² Pour plus de renseignements sur ce sondage, vous pouvez consulter le lien suivant : http://www.opinionway.com/pdf/opinionway-observatoiresante_lefigaro_webershandwick_10-06-2013.pdf



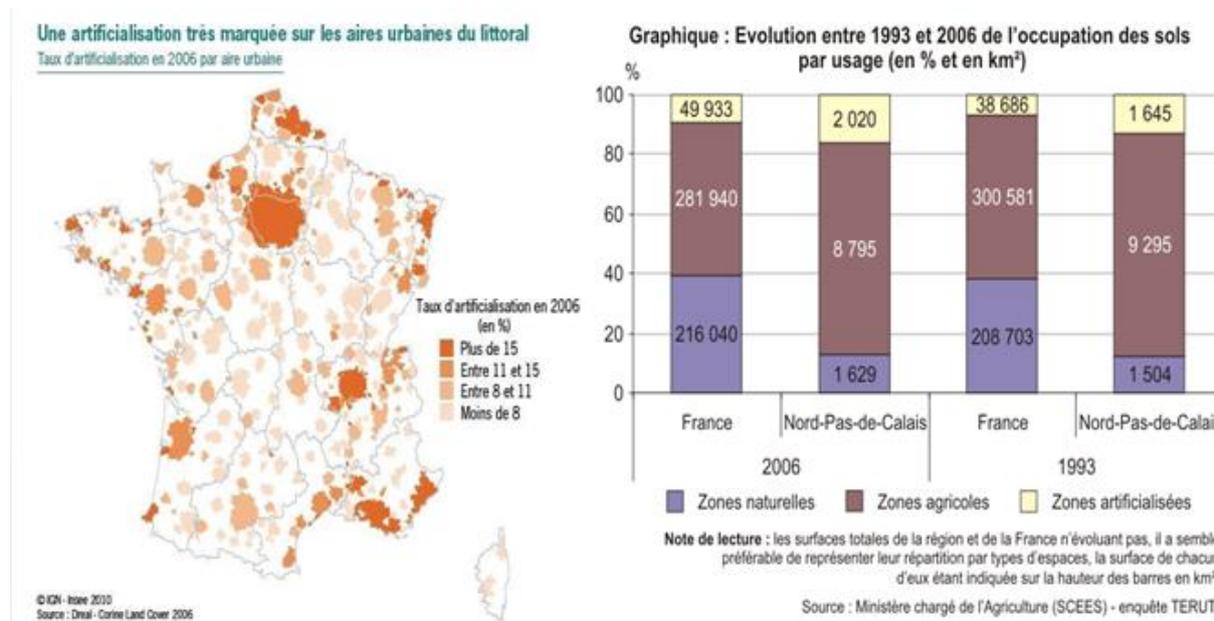
Source : Enquête nationale ObEpi 2009

Troisièmement, un problème de congestion apparaît rapidement en dépit des efforts d'optimisation des flux réalisés par les ingénieurs. Celui-ci est toujours d'actualité puisque, dans toutes les grandes métropoles, circuler pendant les heures de pointe entraîne une perte de temps d'au moins trente minutes par heure de trajet. Ce qui classe des villes comme Marseille et Paris parmi les dix villes européennes les plus touchées par les embouteillages.



Enfin, un problème de gestion de l'espace territorial. En effet, le « tout automobile » est à l'origine d'un cercle vicieux entre l'étalement urbain et la hausse du nombre d'automobile. Plus l'automobile se développe, plus il est possible de se déplacer loin donc plus l'étalement urbain augmente pour satisfaire le désir d'accéder à la propriété de sa maison. Et plus l'étalement urbain augmente, plus il est nécessaire d'avoir une voiture pour couvrir la distance séparant son logement de son travail. Or, cet étalement urbain pose problème car il se fait au prix d'une artificialisation des terres agricoles. De telle sorte que la production agricole est obligée de devenir de plus en plus intensive au détriment de la qualité de long terme de la terre, d'où une stagnation des rendements agricoles. Le problème ici posé est

donc celui de la modification de la répartition de l'espace au profit de l'étalement urbain et de la construction de routes et de parking. L'automobile est en effet une grande dévoreuse d'espace. Une étude montre ainsi que si tous ceux qui viennent à New York en transport en commun s'y rendaient en voiture, il faudrait transformer toute une partie de Manhattan en parc à étage (Héran 2014). Cette situation ne semble pas en voie de résolution car le graphique ci-dessous met en évidence une augmentation des zones artificialisées au détriment des zones agricoles entre 1993 et 2006.



A travers ces quatre crises, c'est donc le mythe du « tout automobile » caractéristique du fordisme qui s'effondre ! Pour autant, l'automobile reste aujourd'hui le moyen de transport dominant dans notre société et ces quatre crises sont donc toujours d'actualité. Pire ! Non seulement ces crises n'ont pas été résolues sur les quarante dernières années mais trois d'entre elles se sont même aggravées. D'où l'urgence d'y répondre.

	Statut actuel	Evolution
Crise environnementale	Non résolue	Amélioration ¹³
Crise sanitaire	Non résolue	Dégradation
Crise de la congestion	Non résolue	Dégradation
Crise de la gestion de l'espace	Non résolue	Dégradation

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

Pour ce faire, nous allons ici distinguer six enjeux pour la mobilité au XXIe siècle à partir de la lecture de plusieurs ouvrages et de diverses réunions.

¹³ Nous parlons ici d'amélioration dans la lutte contre la crise environnementale dans le sens où les émissions de pollution primaires par les transports ont diminué depuis une trentaine d'années. La crise environnementale est néanmoins loin d'être résolue, ou en cours de l'être, comme en témoignent les rapports alarmants régulièrement publiés par le GIEC.

2.1.3. Les six enjeux de la mobilité au XXI^e siècle

Nous commençons cette présentation des enjeux par trois remarques en vue de les contextualiser et de préciser les relations qu'ils entretiennent. Tout d'abord, nous remarquons que la crise du « tout automobile » n'a pas conduit à une remise en cause de l'importance de la mobilité dans nos sociétés comme cela aurait pu être le cas. En effet, à la suite de la crise du fordisme, l'idéologie néolibérale a peu à peu gagné en puissance. Or, celle-ci place la flexibilité et la mobilité au cœur du fonctionnement de nos sociétés (Rousseau 2008). Nous nous retrouvons donc dans une situation paradoxale où le développement de la mobilité autour du « tout automobile » est en crise pendant que l'exhortation à la mobilité se fait de plus en plus forte. Ensuite, ces enjeux prennent place dans une période se caractérisant par la mise en évidence du potentiel d'une nouvelle source d'énergie, les énergies renouvelables, et d'un nouveau système de communication, les NTIC¹⁴ (Rifkin 2012). Il nous semble dès lors intéressant d'en tenir compte dans l'élaboration de ces six enjeux pour en exploiter tout le potentiel. Enfin, ces six enjeux font système. Par exemple, nous verrons que l'enjeu de la multimodalité est une condition nécessaire au succès de l'enjeu du report modal vers des modes de mobilité durable. Il ne faut donc pas prendre ces enjeux séparément mais comme un ensemble cohérent et interdépendant. Autrement dit, le succès d'un enjeu dépend du succès des autres. Pour témoigner de cette dimension systémique, nous articulerons ces six enjeux à travers un schéma dans la sous partie suivante (2.1.4.).

L'enjeu du développement de « modes de mobilité » durables

Nous adoptons ici une conception du mode de mobilité tel qu'il est défini par Héran (2014). Celui-ci repose sur quatre composantes : un véhicule (le train, le métro ou le vélo), un ensemble d'aménagement constitué en réseau (la voie ferrée, la route ou la piste cyclable), un ensemble de services (le stationnement, la réparation ou l'assurance) et un ensemble de règles communes (la nécessité de passer le permis de conduire, de respecter le code de la route...). Chacun de ces composants est essentiel pour le bon fonctionnement d'un mode de mobilité, ce qui nous conduit ici à adopter cette définition élargie. Par exemple, la mise à disposition de vélib sera inutile si, dans le même temps, aucun effort n'est fait pour l'aménagement de pistes cyclables ou l'adaptabilité du code de la route aux cyclistes. Quant à l'adjectif durable utilisé dans le titre, nous entendons par là désigner les modes de mobilité répondant aux quatre crises mises en évidence précédemment. Nous proposons donc de définir un mode de mobilité durable de la manière suivante : c'est un ensemble constitué d'un véhicule, d'aménagements constitués en réseau, de services et de règles communes, qui constitue une solution aux quatre crises identifiées pour la mobilité au XXI^e siècle.

L'enjeu ici est de développer de tels modes de mobilité pour se substituer, au moins partiellement, à la voiture privée qui a dominé la période des trente glorieuses. Cet enjeu se découpe en deux temps : favoriser la « transmodalité » (Amar 2010), c'est-à-dire encourager l'innovation par l'hybridation pour multiplier les « modes de mobilité » durables et encourager le « report modal » (Héran 2014), c'est-à-dire encourager les usagers à passer du « tout automobile » à ces derniers. Nous allons ici revenir succinctement sur chacun de ces deux temps.

¹⁴ Nouvelles Technologies de l'information de la Communication

La transmodalité est donc le processus d'innovation par l'hybridation, c'est-à-dire la réinvention des modes de mobilité. Il peut s'agir du changement d'une seule composante du mode de mobilité. Par exemple, le vélib n'est pas le simple retour à un passé révolu où le vélo était un mode de mobilité essentiel mais est une véritable innovation en ce sens qu'il est organisé sur un ensemble de services totalement nouveaux (location et non propriété individuelle) en dépit de points communs évidents (même véhicule). De même, les lignes de bus à haut niveau de qualité de service sont une innovation car elles mobilisent un aménagement différent (une route leur est spécialement réservée). Un autre exemple est celui de l'autopartage ou du covoiturage. Ces modes de mobilité restent basés sur le même véhicule (l'automobile) mais sont organisés autour d'un ensemble de services différents. Il s'agit notamment de rompre avec la propriété privée pour se diriger vers une économie de la fonctionnalité basée sur une consommation collaborative.

Quant au problème du report modal, il se pose car il ne suffit pas de développer une offre de mobilité alternative pour que celle-ci soit utilisée par les usagers. Autrement dit, les usagers ne sont pas des simples supports passifs qui s'adapteraient instantanément aux structures développées mais sont de véritables acteurs dotés de projets de vie personnels dont il faut tenir compte. Il s'agit donc ici de prendre en compte les différentes conditions à satisfaire pour que les usagers abandonnent leur routine de mobilité pour se reporter vers d'autres modes, au risque de bouleverser toutes leurs habitudes quotidiennes acquises depuis des années. Trois critères de réussite semblent ainsi pouvoir être mis en avant.

Premièrement, il faut que l'offre de mobilité durable soit développée et qu'elle soit en mesure de rivaliser avec l'automobile. Nos sociétés se caractérisant par un rapport au temps très spécifique (Rosa 2010), il faut tout d'abord que le mode de mobilité durable concurrence l'automobile en termes de vitesse. Dans le cas contraire, emprunter les modes de mobilité durable sera vu comme une perte de temps et donc comme du gâchis. Mais les modalités selon lesquelles se pose ce problème sont très importantes et il est essentiel de prendre en compte l'ensemble des paramètres. Il faut ainsi distinguer la vitesse pure en termes de kilomètres parcourus par heure, la « vitesse généralisée » (Illich 1975) qui tient compte du temps de déplacement mais aussi du temps de travail pour payer ce déplacement (achat de la voiture, du carburant, de l'assurance...) et la « vitesse globale » (Héran 2009) qui tient compte du temps de vie en bonne santé gagné grâce à la pratique d'une activité physique régulière à travers le vélo par exemple. Se poser le problème en termes de vitesse globale semble donc plus rationnel dans le sens où il s'agit de prendre en compte l'ensemble des paramètres en jeu. Or, cela rend également les modes de mobilité durable en mesure de rivaliser avec l'automobile. Par exemple, le vélo est un mode de mobilité intéressant car il conjugue un coût économique beaucoup plus faible (donc beaucoup moins de temps de travail pour l'acheter et l'entretenir) et un atout en termes de santé (donc hausse du temps de vie en bonne santé).

Ensuite, les expériences internationales dans le domaine montrent que développer une offre de mobilité alternative est nécessaire mais non suffisant et qu'il est nécessaire dans un premier temps de pénaliser l'usage de l'automobile pour inciter au report modal. L'exemple de L'Allemagne est sur ce point très éclairant (Héran 2014). En effet, il est souvent difficile de convaincre les usagers de rompre avec leurs habitudes de mobilité acquises depuis des années et sur lesquelles toute leur vie quotidienne est parfois articulée. Pour décourager l'usage de la voiture, différents outils sont à disposition. Nous pouvons distinguer les outils

tarifaires qui visent à faire payer les automobilistes (par le biais d'un péage urbain comme c'est le cas à Londres par exemple) et les outils non tarifaires qui visent à interdire ou à limiter juridiquement l'usage de la voiture (comme c'est le cas à Berlin où seules les véhicules équipés d'une vignette verte signifiant qu'ils polluent peu peuvent circuler dans la zone écologique composée du centre-ville élargie).

Enfin, il faut une cohérence entre les différents modes de mobilité et l'infrastructure urbaine. Ce qui nous amène à notre second enjeu qui est consacré à cette question.

L'enjeu de la multimodalité et de la cohérence urbaine

La multiplication des modes de mobilité entraîne l'apparition d'un second enjeu : celui de la cohérence, d'une part, entre ces différents modes de mobilité et, d'autre part, entre ces modes de mobilité et les autres infrastructures urbaines.

Un des atouts de l'automobile est en effet de permettre des déplacements continus. Elle offre un déplacement dans un espace privé permettant de nous transporter du point de départ où nous nous situons au point d'arrivée où nous souhaitons aller sans changer de mode de transport du moment que ces deux points sont reliés par une route permettant de circuler. La situation est fort différente avec les transports collectifs, qui font aujourd'hui leur retour, car ceux-ci impliquent des discontinuités. Par exemple, il faudra utiliser un vélo pour aller jusqu'à la station de métro la plus proche puis prendre ce métro et enfin marcher jusqu'au lieu de destination. Pour un même déplacement, j'aurais donc enchaîné trois modes de mobilité. Dans ces conditions, il est essentiel de veiller à la cohérence entre ces différents modes. Il s'agit avant tout d'éviter la superposition de réseaux monodaux pensés de manière indépendante et sans cohérence entre eux. Cet enjeu est qualifié d'intermodalité (Amar 2010), c'est-à-dire la coordination des différents modes de mobilité sur un territoire pour augmenter la performance globale. Pour être plus précis, il faut distinguer l'intermodalité de chaîne et l'intermodalité alternative. La première vise à permettre l'utilisation successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Autrement dit, il s'agit de développer une continuité de l'offre autour de la mise en place de correspondance et de nœuds. La seconde a pour objectif de permettre un choix différent de mode de mobilité selon le jour ou le motif de son déplacement. Plus que d'optimiser la continuité des différentes offres de mobilité, il s'agit donc d'optimiser les avantages intrinsèques à chaque mode selon les situations. Ces deux enjeux intermodaux sont donc complémentaires.

D'autre part, il est également essentiel de veiller à la cohérence entre les différents modes de mobilité et l'infrastructure urbaine. Il s'agit d'articuler les différentes fonctions de la ville qui ne s'épuisent pas dans la circulation. Ainsi, la ville ne peut être considérée comme le simple réceptacle de la mobilité comme ce fut le cas pendant le fordisme mais doit articuler à la fois les fonctions d'habiter, de travailler et de circuler. La mobilité ne détermine plus en dernière instance le développement urbain. Il s'agit donc de se demander comment reconstruire la ville autour d'une mobilité plus durable tout en prenant en compte les notions d'habitat et de travail. Pour ce faire, différentes possibilités sont ouvertes (Kauffmann 2008). Il est possible de développer des politiques de mixité habitat-emploi, c'est-à-dire d'implanter dans une même zone des activités économiques et des logements, en vue d'éliminer le trafic pendulaire. Mais il est aussi possible de faire en sorte que le développement urbain se fasse autour des nouveaux modes de mobilité (réseau de métro par exemple) pour encourager leur utilisation. Il s'agit par exemple d'encourager la

construction d'habitations ou l'implantation d'entreprises autour des stations de métro. Dans les deux cas, ces solutions se situent dans un horizon de long terme puisqu'il est nécessaire de planifier l'ensemble de l'aménagement du territoire.

Ces deux enjeux entraînent l'apparition de la notion de « pôle d'échange » (Amar 2010) qui peut être défini comme une station multimodale et multiservice favorisant la relation entre, d'une part, les différents modes de transport et, d'autre part, les modes de transport et les autres infrastructures urbaines (réseau énergie, commerce...).

L'enjeu de transformation qualitative de la flotte résiduelle de voitures individuelles

Nous avons vu que le premier enjeu visait à développer des modes de mobilité alternatifs se substituant à l'automobile individuelle qui a dominé durant le fordisme. Si la part de l'automobile individuelle est donc amenée à diminuer, elle ne disparaîtra pas pour autant et il faut donc prendre en compte un nouvel enjeu : celui de la transformation qualitative de cette flotte résiduelle de voitures.

Il s'agit avant tout de développer une nouvelle gamme de véhicule recourant à de nouveaux carburants plus respectueux de l'environnement et de la santé que ne l'étaient l'essence et le diesel. Pour ce faire, les opportunités sont nombreuses : hydrogène, agrocarburant de 2^e et 3^e génération, biométhane... et électricité. C'est en effet cette dernière qui est le plus souvent mise en avant. Néanmoins, transformer la flotte de véhicule vers des voitures électriques ou hybrides sans transformer notre manière de produire de l'électricité n'a aucun sens dans la perspective des enjeux environnementaux et sanitaires. D'où l'articulation proposée par Rifkin autour de cinq piliers (Rifkin 2012).

Le point de départ de Rifkin est une analyse des mutations historiques de long terme qui le conduit à constater que chaque révolution industrielle s'est caractérisée par l'articulation d'une nouvelle source d'énergie et d'un nouveau système de communication. La première révolution industrielle a ainsi reposé sur l'exploitation du charbon et l'industrialisation de l'imprimerie tandis que la seconde révolution industrielle s'est basée sur l'exploitation du pétrole et sur le développement de technologies de communication centralisées (Télévision, radio...) ou one to one (téléphone). Or, le système économique basé sur les acquis de la deuxième révolution industrielle est aujourd'hui en crise. D'où la nécessité d'une nouvelle révolution reposant sur l'articulation des énergies renouvelables et des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication décentralisées (Internet...). Cette troisième révolution reposerait sur 5 piliers : le passage aux énergies renouvelables, la transformation du parc immobilier en mini centrales électriques pour collecter des énergies renouvelables, le déploiement de technologies de stockage par le biais de l'hydrogène, l'utilisation d'internet pour évoluer vers un système intelligent de distribution de l'énergie et la transformation de la flotte de transports en véhicules électriques rechargeables. Ces 5 piliers forment un système cohérent et ne peuvent être pris séparément. Cette stratégie semble en mesure de rendre la flotte résiduelle d'automobiles apte à mieux prendre en compte les quatre crises évoquées, à condition qu'un report modal vers des mobilités alternatives ait lieu dans le même temps.

L'enjeu pour les industries automobiles est également de passer d'une logique industrielle de production de voitures à mettre à disposition des usagers à une logique d'économie de la fonctionnalité où l'accent sera mis sur l'usage plutôt que sur la propriété (IBM). Il s'agit par exemple de développer des services télématiques, d'établir des liens avec les sociétés

d'autopartage ou encore de fournir un service de consultant en mobilité. Autant d'actions qui visent à augmenter la motilité et améliorer la vie mobile du voyageur, deux enjeux que nous allons désormais aborder.

L'enjeu de l'amélioration de la vie mobile du voyageur

Le temps consacré aux déplacements est de plus en plus important (Kauffmann 2008). Cette emprise de la mobilité sur la vie quotidienne s'explique par une hausse des distances parcourues et par une accentuation des phénomènes de congestion. Par conséquent, le contenu du temps de transport est une question de plus en plus importante. Peut-on continuer à le considérer comme du temps perdu alors qu'il représente une part croissante de nos journées ? Ou doit-on, au contraire, le considérer comme un temps à part entière pouvant être rempli par différentes activités ?

Déjà durant la période keyneso-fordiste, des usagers profitèrent du temps de transport pour lire, discuter ou tout simplement se reposer. Il ne s'agit donc pas ici de quelque chose de radicalement nouveau. Néanmoins, les possibilités d'activité durant le transport sont aujourd'hui démultipliées grâce aux NTIC. Cette dimension n'est donc pas entièrement nouvelle mais est amenée à prendre une ampleur conséquente. En effet, il est désormais possible d'écouter de la musique, d'échanger avec des proches très éloignés, de jouer sur différentes applications ou d'aller sur internet durant ce temps de transport.

De plus, il faut non seulement rendre actif le temps de transport mais aussi le temps d'attente entre deux moyens de transport. La notion de pôle d'échange avancée précédemment est ici cruciale car elle comprend notamment la mise en place de commerces ou de zones de repos.

L'enjeu de la motilité et l'équité sociale

La multiplication des modes de mobilité entraîne notamment une difficulté croissante à se constituer son propre cocktail de mobilité adapté à son projet de vie personnel. Il faut à la fois être inventif dans l'articulation des différents modes de mobilité, être capable de jongler habilement avec les offres spéciales ou être réactif face aux offres de dernières minutes. Autant de compétences indispensables pour que l'offre potentielle de mobilité puisse devenir effective. Il y a donc un véritable enjeu qui se constitue autour de la notion de « motilité » (Kauffmann 2008), c'est-à-dire la disposition personnelle à se déplacer pour s'insérer dans un monde en perpétuelle évolution.

Derrière cette disposition se dissimulent aussi bien les ressources économiques que les ressources cognitives. Or, ces ressources sont inégalement réparties au sein de la population. Autrement dit, tout le monde n'est pas en égale capacité à se construire son cocktail de mobilité. Cela amène Kauffmann à considérer que la « motilité » est un nouveau capital qui s'ajoute aux autres (économique, social, culturel...) pour structurer la stratification sociale. D'où un enjeu d'« empowerment » (Amar 2010), c'est-à-dire de développement de la motilité des personnes qui en sont le plus démunies pour stimuler leur capacité à construire une mobilité adaptée à leur projet de vie. Il s'agit donc d'un enjeu d'équité sociale qui vise à donner à chacun les mêmes capacités de mobilité pour être en mesure de s'insérer dans la société et de réaliser son projet personnel.

L'enjeu de la séduction

Le point de départ de cet enjeu est la possible contradiction entre l'imaginaire socio-politique et l'imaginaire socio-culturel. Par exemple, la sphère politique peut être sensibilisée aux enjeux écologiques et sanitaires, et donc à la lutte contre le « tout automobile », tandis que dans le même temps l'automobile reste un symbole de modernité et de réussite sociale dans l'imaginaire social. Il y a donc un véritable enjeu à agir sur ces représentations car elles sont susceptibles de mettre en échec toute la politique mise en place. Il faut ainsi une politique de communication, de « séduction » (Kauffmann 2008), pour faire converger ces deux imaginaires et éviter que les changements d'infrastructures opérés par le politique ne soient invalidés par les stratégies de fuite des acteurs dont les projets de vie divergent.

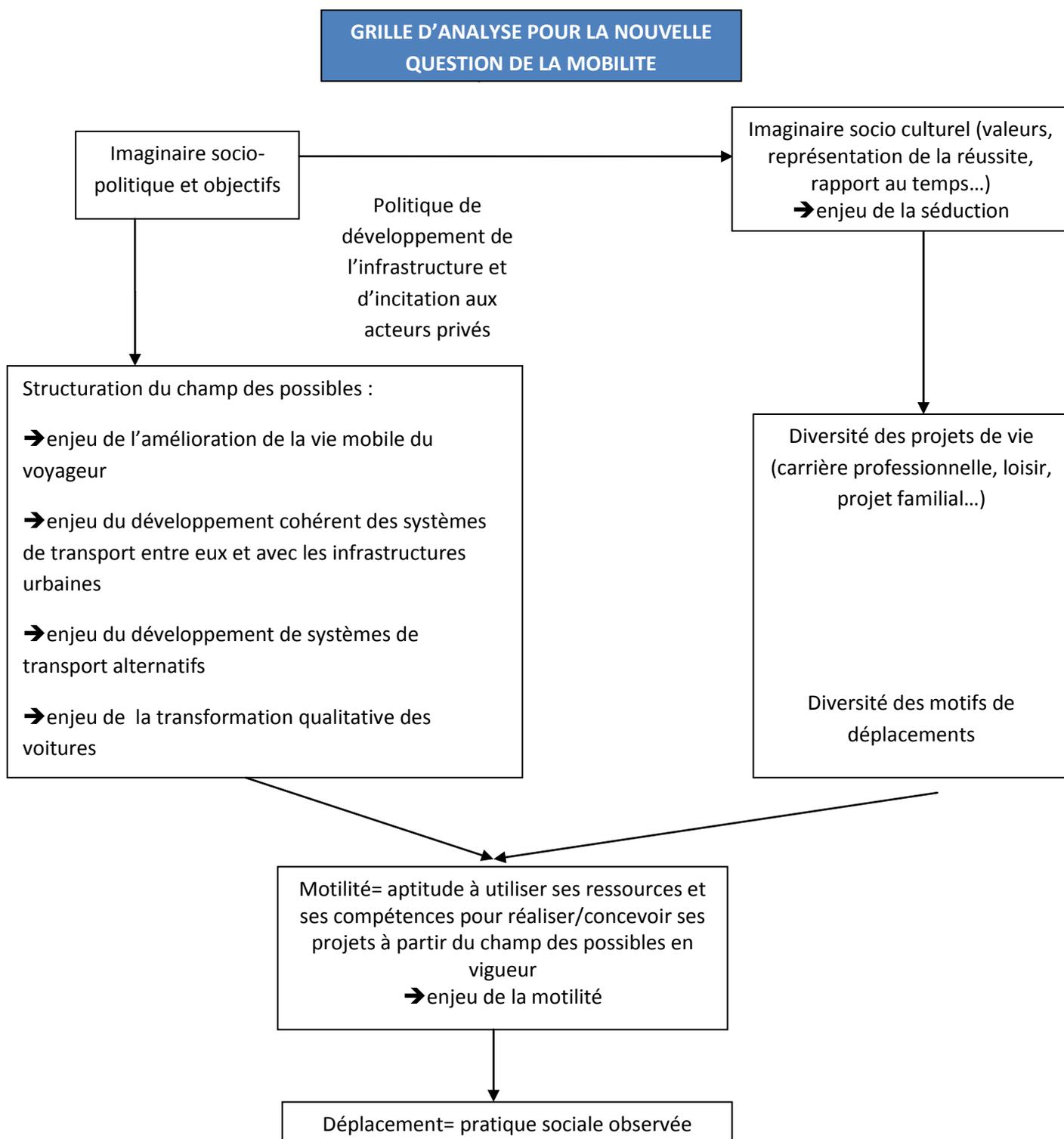
Une problématique typique de cet enjeu peut être formulée de la façon suivante : comment faire pour que le vélo ne soit plus représenté comme le « véhicule du pauvre » mais comme un symbole de dynamisme et de responsabilité ?

Pour y répondre, une importance toute particulière est accordée aux effets esthétiques, au marketing et au design, ainsi qu'aux effets identitaires. Par exemple, chaque ville peut avoir son propre tram dessiné selon ses propres choix en vue de devenir un marqueur identitaire de la ville. De même, les campagnes de sensibilisation aux enjeux jouent un rôle déterminant.

2.1.4. Vers un nouveau paradigme de la mobilité

Les six enjeux présentés précédemment nous semblent porteurs d'un nouveau paradigme dans la mobilité. Nous entendons par là que la manière de se poser le problème de la mobilité est radicalement différent de celle ayant eu cours pendant la période keyneso-fordiste où il s'agissait avant tout de maximiser le débit, la vitesse et la portée automobile. L'objectif est ici radicalement différent puisqu'il s'agit de changer les pratiques effectives de déplacement en vue de répondre aux quatre crises du « tout automobile ». Par exemple, il s'agit de faire en sorte que le vélo soit privilégié pour des déplacements courts (inférieurs à deux kilomètres par exemple), ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas comme nous le verrons par la suite. Pour ce faire, il est nécessaire de prendre en compte tous les leviers susceptibles de déterminer ces déplacements. Nous distinguons ici trois grands ensembles de levier : les représentations sociales et les projets de vie, le champ des possibles de la mobilité et les compétences (la motilité). Autrement dit, pour changer ses modes de déplacement, il faut à la fois en avoir l'envie (projet de vie), la possibilité (le champ de possibles) et la capacité (motilité). Nous résumons ici cette nouvelle question de la mobilité à travers un schéma qui permet de réinsérer les six enjeux mis en avant dans une problématique d'ensemble qui montre leur cohérence et leur interdépendance¹⁵.

¹⁵ Cette grille d'analyse est élaborée à l'aide d'un cadre conceptuel largement inspiré par Kauffmann.



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Armés de cette grille d'analyse, nous sommes désormais en mesure d'étudier l'offre actuelle de la mobilité pour en déterminer la pertinence ou les éventuelles limites.

2.2. La construction des hypothèses théoriques

2.2.1. L'offre de mobilité actuelle est cohérente mais ne peut répondre à l'ensemble des enjeux induits par la question de la mobilité

Tout d'abord, nous présenterons dans cette sous-partie un état des lieux de l'offre de mobilité actuelle sur la MEL. Puis, nous procéderons à la confrontation de cette offre aux enjeux mis en évidence précédemment. Nous en déduirons alors l'hypothèse que l'offre de mobilité actuelle est cohérente mais limitée.

Etat des lieux de l'offre de mobilité sur la MEL

La loi Laure et la mise en place d'un premier Plan de Déplacement Urbain (PDU)

En 1996, la loi Laure rend obligatoire la mise en place d'un PDU dans chaque agglomération de plus de 100 000 habitants tout en poussant au développement des transports doux et à la diminution de l'automobile. Il y a donc une ligne directrice fixée au niveau national avec l'obligation pour les agglomérations de concrétiser cette ligne directrice par la mise en place de PDU. Celui-ci vise à définir les objectifs de la politique urbaine de transport et propose différentes grandes directions pour le réaliser. En plus de la ligne directrice fixée au niveau national, il doit également être cohérent avec le niveau régional, c'est-à-dire avec le Schéma Régional des Transports (SRT) qui est la composante transport du SRADDT (Schéma Régional pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire).

Après plus de trois années de préparation, un premier PDU fut donc adopté en 2000 par la MEL pour un premier plan fondateur couvrant la période 2000-2010. Celui-ci reposait sur six axes forts : un partage de la rue plus favorable aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, des transports publics performants et de qualité, des actions visant à préserver la sécurité et la santé des habitants, une ville qui évolue en synergie avec ses réseaux de transport, une action publique globale et cohérente à long terme et des acteurs concernés mobilisés.

Dans le cadre de l'axe consacré au développement des transports publics, la MEL a recouru à une Délégation de Service Public (DSP), procédure que nous allons ici présenter dans les grandes lignes. Tout d'abord, un service public est entendu comme un service qu'une autorité publique juge nécessaire de procurer aux personnes résidant sur son territoire. Cette autorité choisit ensuite de produire ce service elle-même ou de le déléguer à un tiers. La délégation de service public est donc « un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service»¹⁶. La DSP se distingue donc du marché public selon le critère du mode de rémunération. Pour le marché public, le paiement est effectué par l'acheteur public dans l'intégralité. En revanche, pour une DSP, la rémunération est issue de l'exploitation du service. Le délégataire assume donc une part du risque d'exploitation. Cette DSP s'effectue à travers un appel d'offres que la collectivité lance sur la base d'un cahier des charges définissant le service public, le temps de cette délégation et l'ensemble des conditions d'accès et de tarification pour les bénéficiaires. Autrement dit, un service délégué reste un service public puisque seule son exécution est confiée à une personne morale

¹⁶ Cette définition est issue du site Vie publique.

privée sous le contrat de la collectivité. Plus précisément, il s'agit ici d'une DSP de type affermage, c'est-à-dire que l'opérateur privé est rémunéré par les usagers et une subvention forfaitaire annuelle de 200 millions d'euros/an. En cas de bénéfice, il doit reverser une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'il a réalisés.

	Service public en régie directe	Marché public	DSP
Réalisé par	Entreprise publique	Délégué à un tiers	Délégué à un tiers
Mode de rémunération	Directement par l'impôt	Intégralement financé par l'autorité publique (donc indirectement par l'impôt)	Substantiellement assuré par le résultat d'exploitation

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

Concernant la DSP mise en place par la MEL, c'est le groupe Keolis-Effia qui emporta la mise. Keolis, une filiale de la SNCF à 70%, créa spécifiquement pour cette DSP une filiale, Transpole, qui fut chargé de mettre en œuvre le cahier des charges.

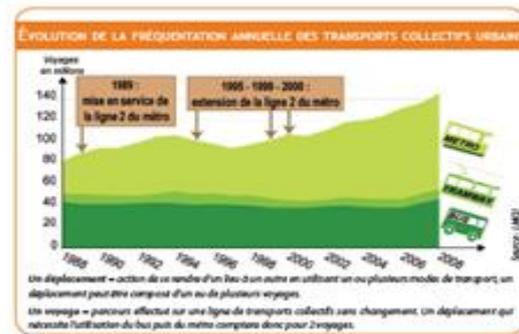
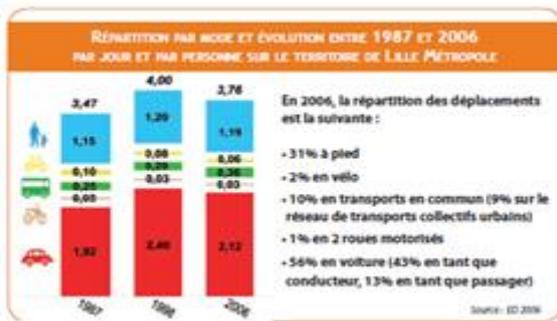
Le groupe SNCF se décompose en 5 branches : SNCF Infra qui est chargé de l'exploitation, de la gestion et de la maintenance du réseau, SNCF proximités qui est chargé des transports de courte distance (TER, Transilien, Intercités, Keolis), SNCF voyages qui est chargé de transport de longue distance (TGV, Thalys, Eurostar...), SNCF Geodis qui est chargé du transport de marchandises et « Gares et connexions » qui est chargé de la gestion et du développement des gares. Keolis et Effia se situent donc dans la branche « SNCF proximités » et sont des filiales chargées de réaliser le développement local de la mobilité dans le cadre des PDU et DSP. Celles-ci se sont rapprochées en 2010 à travers une opération d'échange de titres. Cela permet de renforcer le positionnement du groupe sur la chaîne complète de la mobilité puisque Effia apporte ses domaines d'expertise dans le conseil aux collectivités ou le stationnement par exemple. Il est alors mis en place un holding de contrôle du groupe Keolis-Effia, à savoir la société Kuvera Développement. Ce groupe est détenu à 56.7% par la SNCF.

La réalisation d'une enquête déplacement et d'un diagnostic environnemental de la mobilité

En 2006, une enquête déplacement et un diagnostic environnemental de la mobilité (DEM) furent menés afin de connaître plus précisément les pratiques quotidiennes de déplacement du territoire et leur impact environnemental. Ces deux travaux visent par la suite à améliorer la politique de mobilité. Pour ce faire, six leçons nous semblent pouvoir être dégagées.

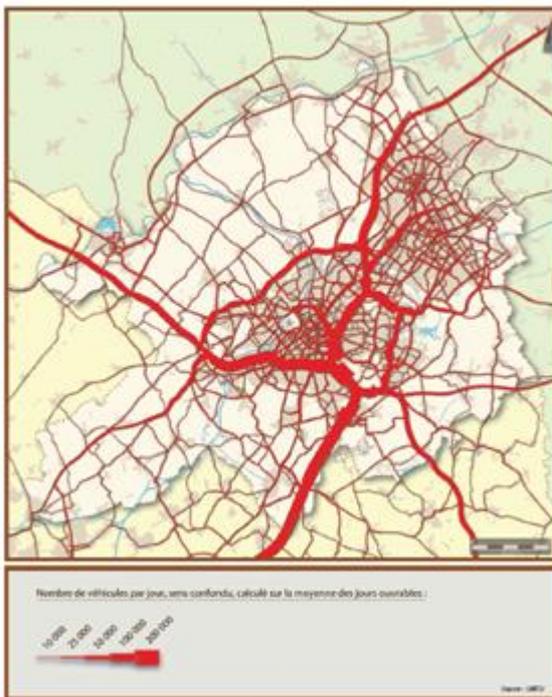
Tout d'abord, l'enquête déplacement témoigne une modification des pratiques de déplacement. En effet, les déplacements en voiture ont diminué de 8% tandis que ceux en transport collectif ont augmenté de 40%. Il y a donc eu un report modal non négligeable de la voiture vers le transport collectif, et plus particulièrement vers le métro qui connaît un fort développement depuis 1996. Si la voiture reste toujours le moyen de transport dominant, il y a donc eu un véritable progrès.

janvier 2015



Ce succès est en partie dû à la cohérence de l'offre de transport collectif qui couvre l'ensemble des grands axes routiers habituellement utilisés et offre donc une alternative sérieuse à la voiture.

Estimation du trafic routier journalier en 2002

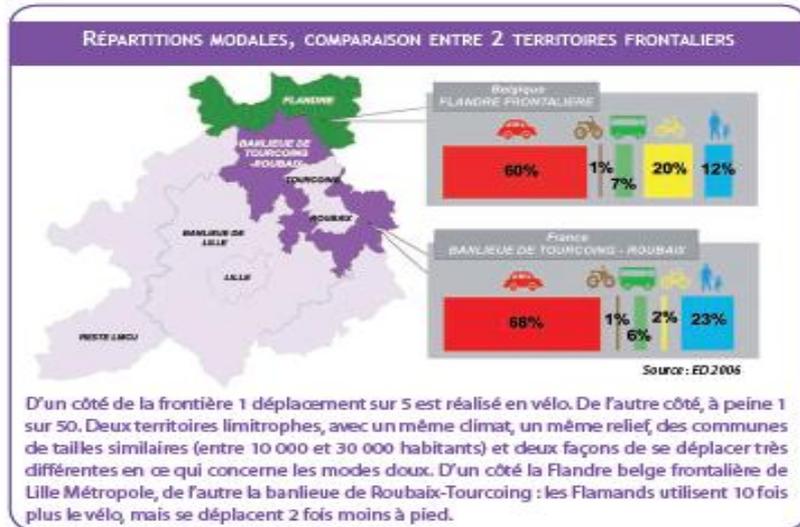


Le réseau de transport en commun structurant en janvier 2010

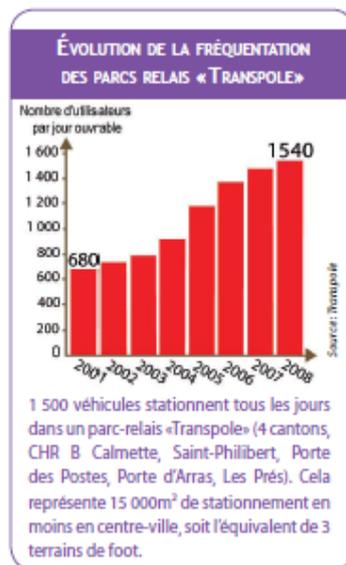


Deuxièmement, la part modal du vélo a diminué de 8% en dépit d'un niveau déjà faible. Cela est d'autant plus dommageable que le vélo a un potentiel énorme puisque près de 50% des déplacements sont inférieurs à deux kilomètres et seulement 11% sont supérieurs à 10 kilomètres (Enquête déplacement 2006). Ce potentiel inexploité est notamment mis en évidence par une comparaison entre la MEL et la Flandre belge où la pratique du vélo est dix fois plus répandue.

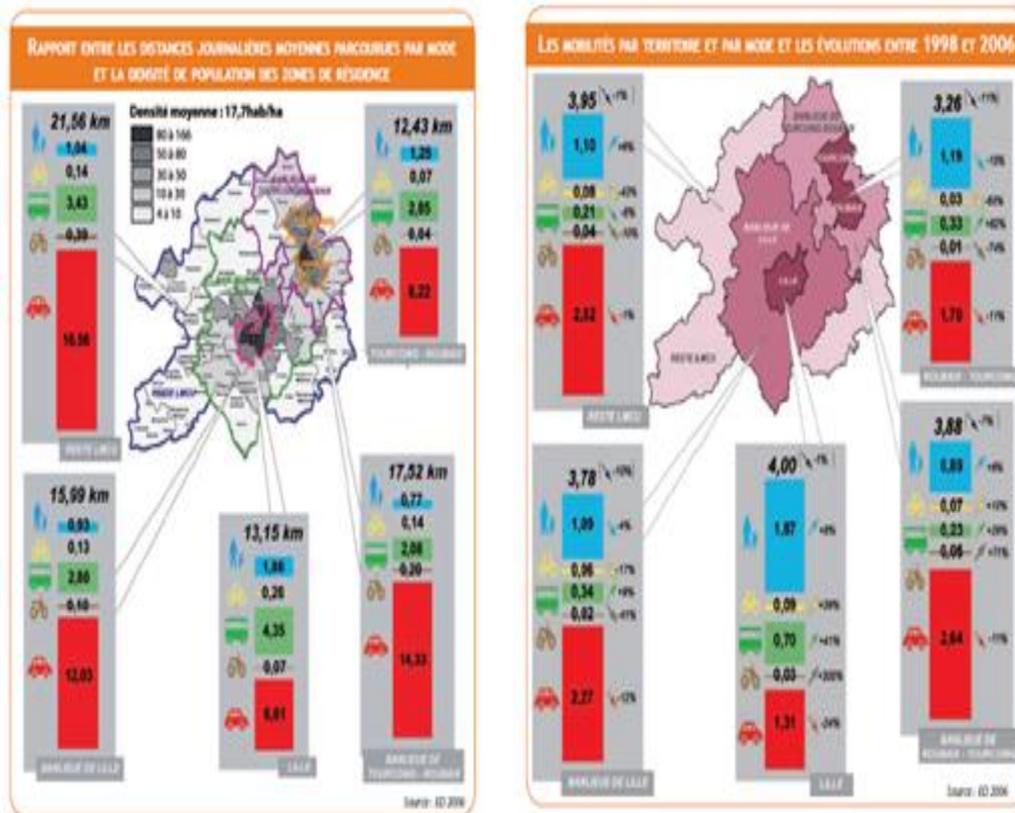
janvier 2015



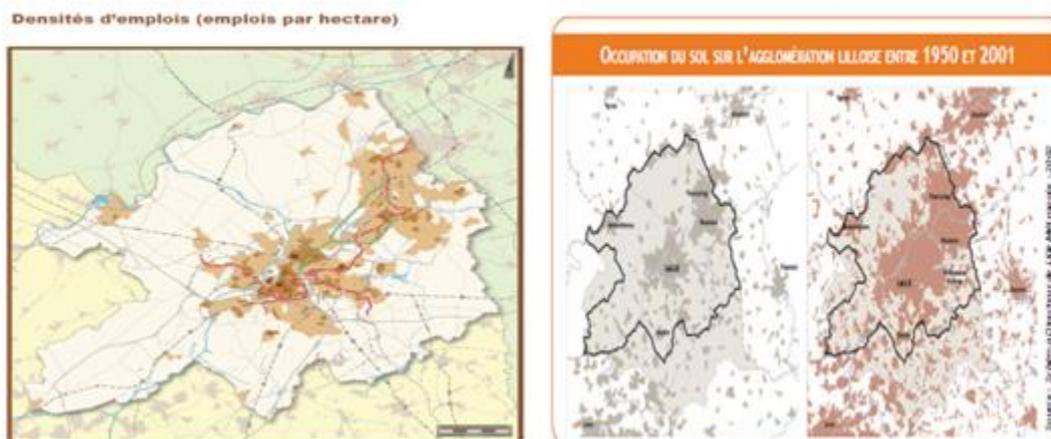
Troisièmement, les déplacements multimodaux demeurent extrêmement rares puisqu'ils représentent seulement 3% des déplacements selon cette enquête. Néanmoins, la fréquentation des parcs relais Transpole connaît une augmentation constante du nombre d'utilisateurs, ce qui laisse entendre un progrès dans la multimodalité voiture/transports collectifs.



Quatrièmement, il existe de fortes disparités géographiques dans les pratiques de déplacement et leur évolution. Ainsi, les personnes habitant dans la zone ouest de la MEL réalisent en moyenne 21.56 kilomètres par jour dont les trois quarts en voiture tandis que les habitants du centre de Lille se déplacent 13.15 kilomètres par jour dont seulement la moitié en voiture. De même en dynamique, alors que l'usage de la voiture a diminué de 24% dans Lille centre, il a seulement diminué de 3% dans la zone ouest.



Cette disparité géographique semble pouvoir être expliquée par la conjonction d'un phénomène d'étalement urbain et d'un phénomène de métropolisation. D'une part, les habitants s'éloignent de plus en plus du centre pour accéder à un logement plus grand et plus accessible. D'autre part, les emplois se concentrent de plus en plus dans le centre à la suite des processus de tertiarisation et de mondialisation. La conséquence est une hausse des déplacements pendulaires km qui sont la plupart du temps réalisés en voiture.



Cinquièmement, l'accessibilité est une question essentielle. Tout d'abord parce que près d'1/3 des personnes sont à mobilité réduite selon cette enquête déplacement, c'est-à-dire ont des difficultés de déplacement ou à se repérer dans l'espace. Cela regroupe aussi bien les femmes enceintes que les personnes âgées ou encore les personnes handicapés. Mais il existe aussi des problèmes d'accessibilité qui touchent l'ensemble de la population en raison d'un aménagement mal pensé. Par exemple, l'absence de pont au-dessus de la voie ferrée

proche de la gare SNCF à Tourcoing oblige tous les habitants habitant au sud de la gare à faire un détour pour prendre le train. Ce problème d'accessibilité nuit bien évidemment au développement des transports collectifs.

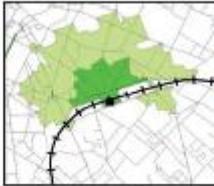
ACCESSIBILITÉ ET FORMES URBAINES : LES CARTES ZAP (ZONES ACCESSIBLES À PIED)

L'accessibilité est un élément fondamental qui relie urbanisme et déplacements. Pour favoriser l'usage des transports collectifs, les arrêts de transports lourds doivent facilement être accessibles à pied par des cheminements confortables et sécurisés.

Pour connaître l'étendue des aires d'influence autour d'une station de métro, d'un arrêt de tramway ou d'une gare, LMCU a développé des outils dont les cartes ZAP. Une carte ZAP est élaborée à partir d'un relevé terrain prenant en compte l'accessibilité à pied dans un rayon dépendant de la nature de l'arrêt. Les zones de desserte optimales autour de cet arrêt sont mises en évidence. Les zones à moins de 5 min, soit 350 m sont considérées comme très bien desservies et les zones à 10 min soit 700 m comme bien desservies.



Carte ZAP de la station de Métro Phalempins de Tourcoing : 90 hectares sont à moins de 10 min à pied de la station.



Carte ZAP de la Gare SNCF à Tourcoing : seuls 45 hectares sont à moins de 10 min à pied car la voie ferrée n'est pas franchissable à hauteur de la gare mais à 350 m de part et d'autre. Les personnes résidant au sud de la voie ferrée sont proches géographiquement et devront pourtant marcher plus de 10 min pour rejoindre les quais. Elles ne sont donc pas bien desservies en transports en commun.

Enfin, il y a un véritable enjeu environnemental de la mobilité puisque d'après le bilan carbone réalisé sur la MEL, près de 43% des gaz à effet de serre seraient imputables aux transports de marchandises et de personnes. Deux variables semblent ici déterminantes. D'une part, le choix du mode de déplacement joue un rôle essentiel. D'autre part, l'aménagement du territoire est également crucial puisque l'étude montre à travers un exemple l'influence de la périurbanisation sur les déplacements est aussi importante que la performance énergétique du logement dans les bilans CO2 et consommation énergétique.





La nécessité de réviser le premier PDU à la suite de l'enquête déplacement et des changements réglementaires nationaux.

Au-delà de l'enquête déplacement précisant l'état des lieux de la mobilité sur la MEL, plusieurs changements législatifs intervinrent en cette première décennie des années 2000. Premièrement, le Grenelle de l'environnement ayant eu lieu en 2007 donna lieu à une loi Grenelle 1 puis 2 contenant des engagements dans le domaine des transports. En effet, l'objectif central est de diviser par quatre les émissions de GES d'ici 2050. Or, les transports représentent une part importante des émissions. Pour y remédier, il est ainsi prévu de mettre en place 1 500 kilomètres de voies ferrées à grande vitesse, de créer un système de taxes favorisant les véhicules les moins polluants (système de bonus/malus) et de mettre en place une écotaxe kilométrique frappant les poids lourds sur le réseau routier¹⁷.

Deuxièmement, la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) votée en 2000 a pour mesure principale d'instaurer un droit à un logement décent et de fixer à 20% minimum de logements sociaux dans les villes et agglomérations de plus de 50 000 habitants. Mais cette loi contient également un volet déplacement, moins connu, qui vise à renforcer et préciser le rôle des PDU. Elle précise leur articulation avec les documents d'urbanisme et favorise la coopération entre les différentes AOT (Autorités Organisatrices des Transports). De plus, une aide équivalente à une réduction tarifaire d'au moins 50% est mise en place pour les personnes disposant de faibles ressources. Cette loi renforce également la décentralisation en prévoyant le transfert de l'organisation et du financement des services régionaux de voyageur (TER) aux régions.

Troisièmement, la loi pour l'égalité des chances et de droits pour les handicapés vise à assurer à chacun la possibilité de choisir son projet de vie. Pour ce faire, un volet mobilité est mis en place avec pour objectif le renforcement de l'accessibilité.

Enfin, un décret de 2008 rend obligatoire les double sens cyclables dans les zones 30 et pose les fondements d'un « code de la rue ». Orientations renforcées en 2012 par le plan national pour le vélo qui crée un nouveau panneau autorisant les cyclistes à tourner à droite au feu.

¹⁷ Celle-ci a été mise en place puis annulée à la suite de manifestations.

Ces changements législatifs, couplés à l'enquête déplacement, ont engendré tout un processus de révision du PDU entre 2006 et 2009 avec comme point d'orgue le grand débat sur la mobilité en 2009.

La mise en place d'un second PDU

A la suite de ce long processus de révision, un second PDU est mis en place autour de six nouveaux enjeux.

LA REDEFINITION DU PDU	
1 ^{er} PDU	2 ^e PDU
Synergie entre la politique urbaine et la politique de mobilité	« Densifier les espaces à vivre autour d'une armature composée du réseau de transports collectifs »
Modifier le partage de la rue	« Modifier le partage de la rue au profit des modes alternatifs »
Renforcer la performance des transports publics	Développer le réseau de transports collectifs
Mobiliser les acteurs	Améliorer le transport de marchandises
Prendre en compte la sécurité et la santé	Prendre en compte la sécurité, la santé et l'environnement
Mettre en place une action publique cohérente	Mise en œuvre d'un suivi et d'une évaluation de ces actions

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

Présentons ces enjeux plus en détail et la nouveauté ou la continuité qu'ils constituent vis-à-vis des enjeux précédents. Nous distinguons trois grands ensembles de remarques.

Premièrement, une grosse attention est portée à l'articulation entre la mobilité et l'organisation urbaine. Dans la continuité du premier PDU, deux axes sont effet consacrés à cette question. D'une part, l'« objectif est de densifier les espaces à vivre autour d'une armature composée du réseau de transports collectifs. » Le projet vise à reconstruire la ville autour d'un squelette composé des réseaux de transport en commun (train, métro, tram...) en vue de permette de se dispenser le plus facilement possible de la voiture. Ce squelette serait composé notamment d'un ensemble de pôle d'échange (Armentières, Lille Flandres, Seclin...). Le concept au cœur de ce premier axe est celui de « ville intense » qui consiste en une ville qui maîtrise son étalement urbain. D'autre part, l'objectif est de modifier le partage de la rue au profit des modes alternatifs. Il s'agit donc de diminuer la place de l'automobile qui occupe une place trop importante dans notre espace public. Le but est ainsi d'arriver au partage suivant : 50% pour l'automobile (circulation, stationnement) et 50% pour les modes de déplacement doux et la végétalisation. Il s'agit donc de favoriser la marche et l'utilisation du vélo.

Deuxièmement, toujours dans la continuité du premier PDU, un axe est consacré au développement des transports collectifs. Pour ce faire, un nouvel appel d'offre a été lancé pour renouveler la DSP, qui fut de nouveau remporté en 2010 par Keolis en concurrence avec Veolia. Cette DSP a démarré en janvier 2011 pour une durée de 7 ans et un chiffre d'affaire de deux milliards d'euros. L'objectif central est de passer de 56% des déplacements

en voiture ou deux roues en 2006 à 35% d'ici 2020, avec une hausse de la fréquentation du réseau de transports collectifs de 55%, soit 242 millions de voyageurs d'ici 2017. Revenons sur plusieurs enjeux clés du cahier des charges de cette DSP.

Un premier enjeu est le doublage de la capacité de la ligne 1 du métro, le renforcement de la fréquence de la ligne 2 et la hausse de 15% de l'offre du tramway. En parallèle, il s'agit de développer un réseau de parcs relais destinés à accueillir les automobilistes et les vélos des usagers des transports en commun en équipant une station de métro sur trois d'un espace de stationnement sécurisé pour les vélos.

Un deuxième enjeu est de déployer une flotte de 10 000 V'Lille d'ici 2014 ainsi qu'une application permettant de vérifier en temps réel leur disponibilité. Concernant l'offre de vélos, il s'agit de proposer 2 000 vélos en libre-service et 8 000 vélos en location longue durée dont 800 vélos pliants et 400 vélos électriques, ce qui en fera le second parc à vélo en France derrière Paris. L'ensemble de ces vélos a été conçu par b'Twin (Groupe Oxyrane) dans le cadre d'un partenariat signé en décembre 2009. Ils seront fabriqués à Fives, au sein de la nouvelle usine b'Twin. Récemment, Transpole fut obligé de rappeler une centaine de V Lille en raison d'un problème technique qui risquait d'entraîner une chute. Les objectifs ont été revus à la baisse (2 000 vélos en libre-service et 3 500 en location longue durée) et sont d'ores et déjà atteints. L'enjeu actuel est désormais de relocaliser les V'Lille selon l'étude des données d'utilisation pour mieux répondre à la demande.

Un troisième enjeu est de proposer 100 voitures en autopartage d'ici 2017. Pour ce faire, Lilas autopartage a été créée par la ville de Lille et Keolis en vue d'expérimenter le concept d'autopartage sur le territoire. Elle vise à mettre à disposition des clients un véhicule garé dans une station. Lilas est une SCIC¹⁸ regroupant plus de 50 partenaires sociétaires qui se sont finalement investis dans le projet sur la base du principe « un associé = une voix ». Sa directrice est une salariée de Keolis mise à disposition. En mars 2014, le nombre de véhicules étaient de 75 contre 30 en 2010. Le nombre de station était de 31 tandis que l'on comptait 1 904 abonnés, pour la plupart des utilisateurs de transports en commun qui voulaient se passer d'une seconde voiture selon l'enquête nationale sur l'autopartage de 2013. Concernant le prix, il faut tout d'abord souscrire un abonnement de 6 euros/mois (5 euros pour les chômeurs, les étudiants et les seniors) puis le prix est de 2.50 euros de l'heure et 0.35 euros par kilomètre parcouru avec une voiture standard. Cette enquête nationale montre également qu'un véhicule Lilas permet au final de remplacer 8 véhicules, soit 600 véhicules potentiellement en moins sur la voirie au quotidien.

Un quatrième enjeu vise à mettre en place une billettique sans contact valable pour tous les modes. Il s'agit donc de développer une billettique qui soit unique pour l'ensemble des transports. Le but est avant tout d'en finir avec les files d'attente au guichet en simplifiant l'achat et le rechargement de titres. Il s'agit donc de remplacer les tickets papiers par un support sans contact, la carte Pass Pass. Trois types de carte sont disponibles : le simple ticket rechargeable pour les voyageurs occasionnels, la carte non personnalisée qui permet de charger différents types de titre et la carte personnelle qui permet d'accéder à tous les services et abonnements de Transpole (TER, V'Lille, Lilas, Arc En Ciel). Prévu au départ pour être lancé en 2011, la carte Pass Pass n'est finalement opérationnelle que depuis avril 2014. De plus, des problèmes récurrents avec les valideurs furent rencontrés, entraînant une

¹⁸ Une SCIC est une

hausse de la fraude. Ces difficultés ont conduit la MEL à compenser 4.7 millions d'euros de manque à gagner par un avenant voté en novembre 2013. De même, Keolis, l'actionnaire principal de Transpole, a dû verser 18 millions d'euros à sa filiale pour compenser ses pertes d'exploitation en juin dernier. Face à ces difficultés, Transpole met en avant le manque de réactivité de Parkeon, le fournisseur du service des bornes.

Un cinquième enjeu est de diminuer la fraude et d'améliorer la sécurité dans les transports en commun. Sur ce point, Transpole s'est fixé des objectifs ambitieux en visant à ramener la fraude de 17% à 7% en 2017. Au cœur de cet enjeu, nous retrouvons la médiation sociale. Lille se caractérise par le plus gros dispositif de médiateurs de France dans les transports en commun (hors RATP) avec 420 agents de ses prestataires associatifs, à savoir Citéo et Médiapole. Les médiateurs sont en effet chargés d'orienter et de renseigner les gens pour les aider à acheter et valider leur ticket (et donc diminuer la fraude qui n'est pas toujours intentionnelle), de faire des rappels au règlement comme l'interdiction de fumer ou de mettre les pieds sur les sièges, d'assurer une veille technique en signalant les défauts ou encore de faire de la prévention en limitant les conflits par le dialogue. Au-delà de cette prévention, une police des transports de 120 agents existe. Le rôle de ces médiateurs est très fortement remis en question par les usagers ainsi que par les élus depuis l'arrivée de Gérald Darmanin au poste de vice-président à la mobilité¹⁹. Celui-ci met en avant les mauvais chiffres de 2013 où la fraude a culminé à 17% tandis que les atteintes aux voyageurs ont augmenté de 15% (Rapport d'activité de Transpole 2013). Il propose ainsi de rogner les 16 millions d'euros de subventions accordées à Transpole pour financer ces 420 médiateurs pour les redistribuer au profit d'une brigade de sécurité composée de 80 à 90 agents. De plus, il étudie actuellement la possibilité de mettre en place des portiques, comme c'est le cas à Lyon et Paris, pour diminuer la fraude.

Notons que Transpole ne semble pas avoir trouvé son modèle économique car il s'achemine vers une perte de 20 millions d'euros après une perte de 17 millions déjà en 2013. Une bonne partie de ces difficultés s'explique par le lancement compliqué de Pass Pass et l'incapacité à lutter contre la fraude. De plus, un chiffre négatif est récemment paru dans le rapport d'activité de 2013 : la baisse de 17 millions de voyage en moins par rapport à 2012, ce qui n'était pas arrivé depuis 1995 (voire graphe précédent)²⁰.

Troisièmement, nous notons quatre nouveautés par rapport au premier PDU. Tout d'abord, nous notons l'ajout de la préoccupation environnementale à celles sécuritaire et sanitaire. En effet, une « évaluation environnementale » est mise en place pour analyser l'incidence des actions du PDU sur l'environnement dans la continuité de la loi de Grenelle. Ensuite, nous remarquons l'apparition d'un enjeu évaluatif avec l'axe « Mise en œuvre d'un suivi et d'une évaluation de ces actions ». Celui-ci nous semble devoir être replacé dans une évolution plus générale de notre société : l'extension des processus évaluatifs. En effet, l'évaluation s'étend progressivement à tous les domaines. Les écoles sont ainsi évaluées selon leur taux de diplômés, les commissariats selon leur taux de crimes résolus et les hôpitaux selon leur taux d'occupation des lits. La mise en place d'un axe visant à évaluer les actions en faveur de la mobilité est donc représentative de l'émergence d'un nouveau mode de coordination

¹⁹ Nous retrouvons le même discours à la MEL : « si la médiation sociale a été utile en un temps, ce n'est plus le cas aujourd'hui »

²⁰ Cette baisse est à mettre en perspective avec les 170 millions de voyage annuels. Il s'agit donc d'une baisse d'environ 10%.

s'inspirant largement des pratiques managériales (Jany-Catrice 2012). Tout l'enjeu est alors de rappeler que les modalités d'évaluation ne sont ni neutres ni objectives mais reposent sur ces conventions politiques pouvant être débattues démocratiquement. Une question intéressante, que nous n'avons pas traitée ici faute de temps, aurait ainsi été d'étudier le processus d'élaboration des modalités d'évaluation des actions en faveur de la mobilité. La société civile a-t-elle été associée au processus ou est ce le résultat d'une délibération exclusivement entre experts ? Puis, nous constatons qu'à défaut d'apparaître dans les six grands axes, l'enjeu de l'accessibilité fut pris en compte par la mise en place d'une « annexe accessibilité » qui établit un diagnostic et détaille les actions envisagées pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Enfin, un axe est tout spécialement consacré au transport de marchandise, qui ne nous concerne pas ici.

Le complément apporté par le SMIRT

Dans le contexte de décentralisation des années 80, la loi Loti (Loi d'organisation des transports intérieurs) est promulguée en 1982. Elle redéfinit profondément le cadre d'intervention étatique en matière d'organisation des transports en confiant cette mission aux AOT, c'est-à-dire aux collectivités auxquelles l'Etat a confié la mission de définir la politique des transports (tarification...). Les communes (ou des établissements de coopération intercommunale (EPCI)) sont des AOT chargées de l'exploitation directe ou déléguée sur leur périmètre des transports urbains (PTU²¹) tandis que les départements sont des AOT non urbains sur leur territoire et les régions sont des AOT uniquement ferroviaires.

La superposition de ces différentes AOT entraîne parfois des problèmes de coordination aussi bien au niveau des itinéraires que des fréquences et des tarifs. Pour y remédier, une charte de l'intermodalité fut tout d'abord signée entre les AOT en 1999. Puis un syndicat mixte²² des transports fut créé en 2009, le SMIRT (Syndicat Mixte intermodal régional des transports). Celui regroupe les 14 AOT de la région (région, départements et intercommunes). Celui-ci poursuit trois grandes missions. Tout d'abord, il coordonne les offres de transport de tous ses membres au niveau régional. Dans ce cadre, un accent tout particulier est aujourd'hui mis sur la politique de covoiturage²³. Ensuite, coordonner les tarifs à travers la mise en place d'une billettique commune. Cette mission a donné lieu à la mise en place de la carte Pass Pass. Enfin, mettre en place un système d'information multimodal, la « centrale Smirt », dont l'objectif est de permettre aux voyageurs de calculer des itinéraires multimodaux. Pour concrétiser ce dernier projet, un appel d'offre a été lancé en 2014 et le candidat devrait être sélectionné début 2015. Le SMIRT ne se substitue donc pas aux AOT mais agit à un autre niveau pour assurer leur coordination.

Le complément apporté par la TRI

En 2012, la CCI du Nord Pas de Calais et le Conseil Régional ont fait appel à J. Rifkin pour mettre en place un plan pour une « Troisième Révolution Industrielle » dans le Nord Pas-de-Calais sur le modèle de ce que nous avons présenté précédemment. Il s'agit avant tout d'apporter une vision et une cohérence qui permettra d'encourager et de mettre en réseau les différentes initiatives. Après une année de réflexion et de travail, le plan fut adopté en 2013 et présenté lors du World Forum de Lille.

²¹ A ce propos, la loi sur la réforme des régions va redessiner l'ensemble de ces PTU.

²² Un syndicat mixte est une forme d'intercommunalité dont la spécificité est de ne pas avoir de fiscalité propre contrairement aux communautés urbaines par exemple.

²³ D'après notre entretien avec Laurent Courouble et Eric Quiquet.

Dans le domaine de la mobilité, ce plan s'est donné deux objectifs : développer des moyens de transport propres roulant à l'électricité, à l'hydrogène ou au biogaz et organiser le développement multimodal des personnes en déployant un « internet de la logistique ».

A la lecture du rapport de 2014 présentant les différentes réalisations lancées ou aidées dans leur développement depuis le lancement du projet, nous remarquons que le premier objectif a largement pris le dessus sur le second, ce qui peut s'expliquer par le travail déjà réalisé par le SMIRT sur le second objectif. Nous pouvons citer le développement de voitures électriques grâce au leader européen des bornes de recharge rapide (PME brebières), le transport public à l'huile de friture (Gecco), le transport public à l'hythane à Dunkerque, le transport public au biométhane à Lille ou encore les carburants de 2^e génération dans les déchets végétaux (Projet bioTfuel de Total).

Les six enjeux sont-ils pris en compte par cette offre de mobilité?

Une offre de mobilité cohérente dans ses grandes lignes...

Lorsque nous confrontons cette offre de mobilité à la grille de lecture élaborée précédemment autour des six enjeux, celle-ci semble cohérente dans ses grandes lignes. En effet, les six enjeux semblent être pris en compte. L'enjeu du développement des mobilités durables est par exemple pris en compte par la DSP dans le cadre du PDU tandis que celui de la cohérence multimodale et urbaine est au cœur de l'action du SMIRT (Centrale Smirt) et de la MEL (ville intense), voire même de la TRI avec les cinq piliers présentés. De même, la qualité de la vie mobile est prise en compte par Transpole (Bibliomobile...), la transformation qualitative par la TRI, la motilité et l'équité sociale par la DSP dans le cadre du PDU et la séduction par la TRI qui a suscité beaucoup d'enthousiasme notamment à travers l'« aura » de Rifkin.

Enjeux	Réponse apportée
Développement de mobilités durables	PDU (DSP : développement transport alternatif)
Cohérence multimodale et urbaine	SMIRT (centrale Smirt), TRI (5 piliers font système)
Qualité de la vie mobile	PDU (DSP : bibliomobile)
Transformation qualitative	TRI
Motilité et équité sociale	PDU (DSP : médiation sociale)
Séduction	TRI (suscite adhésion)

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

...mais limitée dans ses réponses précises

Néanmoins, au-delà de cette prise en compte, il est intéressant d'analyser dans quelle mesure la réponse apportée est satisfaisante pour chaque enjeu. Il s'agit donc ici d'esquisser une analyse plus fine de l'offre actuelle de mobilité pour en faire ressortir les éventuelles limites. Nous en distinguons ici deux qui ressortent notamment des différents entretiens exploratoires que nous avons menés.

Tout d'abord, l'offre de mobilité durable est incomplète car il existe toujours des difficultés pour accéder aux zones industrielles telles que Seclin ou Lesquin par exemple. Deux pistes d'explication semblent se dégager. Premièrement, le service public de la mobilité ne semble

pas avoir trouvé son modèle économique et est confronté à des tensions entre rentabilité et service public. Sa mission de service public conduit en effet Transpole à vouloir développer une offre de mobilité sur tous les territoires sans tenir compte de la rentabilité. Mais les modalités de la DSP l'amènent dans le même temps à se rémunérer majoritairement sur le résultat d'exploitation. D'où une tension non encore résolue puisque Transpole est sur le point d'enchaîner sa deuxième année de pertes proche de 20 millions d'euros et qu'une partie de la demande de mobilité ne nous semble pas satisfaite. Deuxièmement, la division du travail au sein des administrations publiques semble poser un problème de coordination. Par exemple, il est ressorti d'un entretien que les différents services de la MEL communiquaient peu entre eux. Ainsi, le service de développement économique minimise souvent les difficultés de mobilité lorsqu'il développe des projets de zone industrielle. Autrement dit, les projets sont développés sans prise en compte de l'accessibilité avec comme postulat que la mobilité doit venir s'adapter a posteriori aux zones industrielles développées. Nous avons été confrontés à ce problème lorsque nous avons dû nous rendre à l'agence Pôle Emploi d'Halluin qui se situe dans une zone industrielle et qui, un an après, n'est toujours pas desservie par les transports en commun. De même, la répartition des missions entre les différents échelons entraîne parfois des problèmes de coordination, notamment à propos de la gestion des routes qui est répartie entre les métropoles, les départements et les régions.

Ensuite, un problème cognitif d'accès à la mobilité. Cela ressort fortement de nos entretiens où il est question de « frein psychologique » (selon une conseillère d'une Mission Locale) ou de « problème de mentalité des gens » (selon une conseillère d'une agence de Pôle Emploi). Nous retrouvons donc ici l'enjeu de la motilité et les limites des réponses qui y sont apportées. Il est en effet difficile d'accéder à la connaissance de l'offre de mobilité (par exemple, certaines personnes n'ont pas ou ne savent pas utiliser internet qui est aujourd'hui le principal moyen de communication). De même, il est difficile de se construire son propre cocktail de mobilité compte tenu de la diversification de l'offre de mobilité. Or, cet aspect cognitif est peu ou mal pris en compte. D'un côté, la MEL met l'accent sur l'aspect financier de la motilité en développant des aides financières à la mobilité ou des offres spécifiques pour certains types de public. Mais cet aspect financier n'est efficace que si la personne est « déjà débrouillarde pour se déplacer » (selon les termes d'une conseillère de Pôle Emploi). D'un autre côté, les missions locales accordent une grande importance aux aspects cognitifs de manière générale mais ne sont pas spécifiquement formées aux questions de mobilité. De telle sorte qu'il semble y avoir un problème de formation et de communication sur la mobilité dans la MEL. Ce qui est d'autant plus problématique que le développement de l'offre de mobilité collective est inutile si les usagers ne la connaissent pas ou ne savent pas l'utiliser. Cela peut par exemple expliquer que l'offre actuelle est déficitaire et sous-utilisée²⁴. Il est donc indispensable de faire connaître et d'apprendre à utiliser l'offre actuelle.

²⁴ D'autres explications peuvent être avancées. Cela peut par exemple résulter d'une contradiction entre l'imaginaire politique et l'imaginaire socio culturel ou d'une insuffisante pénalisation de l'usage de la voiture, condition indispensable d'un report modal comme nous l'avons précédemment mis en avant.

2.2.2. Les acteurs ESS de la mobilité peuvent assurer une complémentarité à cette offre existante

Détour par la définition de l'économie substantielle et plurielle de Lavelle

L'économie est généralement définie comme « la science qui étudie le comportement humain en tant que relation entre les fins et les moyens rares à usage alternatif » (Robbins). Cette définition, qualifiée de formelle par Polanyi, conduit à la fois à l'autonomisation de l'économie comme domaine isolable et assimilé au marché naturalisé (lois naturelles...) et à sa potentielle illimitation. En effet, l'économie est ici définie comme une disposition psychique et ne présente donc pas de limite interne. Autrement dit, elle peut potentiellement s'appliquer à tout. En somme, cette définition pose l'économie comme étant à la fois naturelle, autonome et potentiellement totalisante.

Face à cette définition formelle, nous privilégions ici la définition substantialiste mise en avant par Polanyi. Selon celle-ci, l'économie est le processus institutionnalisé régissant l'interaction entre l'homme et l'environnement en vue de produire, distribuer et consommer des valeurs d'usage empreintes de significations sociales, c'est-à-dire non naturelles et variables selon les époques et les lieux. Cette définition reflète une conception socio-historique de l'économie puisque celle-ci est à la fois variable dans ses moyens (le processus institutionnalisé) et dans ses fins (les désirs à satisfaire). Par conséquent, il n'existe pas un mode d'organisation naturel de l'économie mais une pluralité de mode d'organisation possible, c'est-à-dire de mode de production, de distribution et de consommation de valeurs d'usage. Il est donc possible de parler d'« économie plurielle ». Dans ces conditions, l'ESS n'est ni une économie parasitaire, ni une économie balai, ni une économie générale mais un mode d'organisation spécifique œuvrant à côté des modes d'organisation capitaliste et public. Ceux-ci sont complémentaires puisque la performance de l'économie de marché peut par exemple être alimentée par l'économie non marchande. Dès lors, il est essentiel de définir les spécificités de l'ESS.

L'ESS comme mode d'organisation spécifique de l'économie

Nous allons ici présenter ce qui nous semble constituer les quatre spécificités de l'ESS relativement aux modes d'organisation capitaliste et public.

Tout d'abord, l'ESS repose sur une forme de solidarité spécifique. En effet, l'économie capitaliste se caractérise par une « solidarité philanthropique », c'est-à-dire reposant sur la responsabilité et la bienveillance à travers une indexation sur l'effort du bénéficiaire, et l'économie publique par une « solidarité étatique », c'est-à-dire reposant sur le droit et la notion de risque social. L'ESS se distingue de ces deux formes pour mettre en avant ce que Lavelle nomme la « solidarité démocratique », c'est-à-dire sur une solidarité passant par un engagement commun dans des associations en vue de créer du lien social et d'œuvrer pour l'égalité. Par exemple, beaucoup d'importance est accordée à l'accompagnement social à travers notamment l'Insertion par l'Activité Economique (IAE).

Ensuite, l'ESS se distingue par un motif d'action spécifique. Alors que l'économie capitaliste repose sur la maximisation de la rentabilité du capital, l'ESS rompt avec cette domination du capital grâce à différents principes. A savoir, l'égalité des associés indépendamment de leur apport en capital (principe démocratique « une personne, une voix ») et la limitation de la rémunération du capital ainsi que l'obligation d'affecter une partie des excédents à des réserves impartageables (principe de non lucrativité individuelle). Sans oublier la limitation

de la spéculation sur le capital et les parts sociales. Cela permet à l'ESS de privilégier l'utilité sociale de ses activités à leur rentabilité.

Puis, l'ESS se caractérise par un ancrage territorial très fort. Cela est loin d'aller de soi comme en témoignent les évolutions récentes du capitalisme autour de la mondialisation et de la financiarisation. Quant à l'économie publique, son ancrage territorial est variable. Il peut être local (collectivité), national (Etat) ou supranational (UE). Pour sa part, l'ESS se caractérise par un ancrage territorial exclusivement local.

Enfin, l'ESS est présente par une forme démocratique particulière. Alors que l'économie capitaliste repose sur une démocratie actionnariale (Lordon 2000) et que l'économie publique repose sur une démocratie d'opinion, l'ESS met en avant une démocratie délibérative. Celle-ci accorde une importance toute particulière à la discussion collective et à la participation avec une visée de promotion de l'égalité et de l'autogouvernement.

Cette spécificité de l'ESS nous semble pouvoir être résumée dans le tableau suivant :

ECONOMIE PLURIELLE			
	Economie capitaliste	Economie publique	ESS
Forme de solidarité	Philanthropique	Etatique	Démocratique
Motif d'action	Motif de gain	Utilité sociale	Utilité sociale
Echelle territoriale	Mondiale	Supranationale, nationale ou locale	Locale
Forme de démocratie	Actionnariale	D'opinion	Délibérative

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

En somme, l'ESS peut être définie comme un mode d'organisation qui se veut démocratique, solidaire et local visant à créer de l'utilité sociale à travers notamment le lien social, la démocratisation de l'économie et l'innovation sociale pour prendre en compte les besoins sociaux.

Confrontation des spécificités de l'ESS aux limites actuelles de l'offre de mobilité

Il s'agit ici de confronter l'ESS comme mode d'organisation spécifique aux limites de l'offre actuelle pour voir dans quelle mesure l'ESS pourrait y répondre. Pour chacune des deux limites mises en évidence précédemment, nous avançons un apport potentiel de l'ESS.

Concernant la difficulté à trouver un modèle économique de service public dans la mobilité, l'ESS nous semble une piste à étudier sérieusement. En effet, elle peut permettre de repenser les services publics en accordant toute leur importance aux initiatives de la société civile pour prendre en charge la mobilité. Autrement dit, tenir compte de l'innovation sociale émergeant du bas pour répondre aux nouveaux besoins sociaux. Il s'agirait donc d'une co-construction des services publics et des politiques publiques à travers des services plus participatifs et décentralisés. Dans ces conditions, les initiatives civiles ne seraient pas un service public au rabais mais une composante à part entière d'un service public repensé. De telle sorte que l'enjeu semble ici être l'articulation entre démocratie participative et démocratie représentative. Cela permettrait d'améliorer le lien entre les besoins des habitants et les politiques mises en place.

Quant au problème cognitif, l'ESS nous semble particulièrement appropriée pour y répondre. En effet, son ancrage local et l'insistance portée sur la solidarité font que l'ESS a des atouts non négligeables pour accompagner les publics en difficulté aussi bien pour lutter contre l'illettrisme que pour aider à la pratique de l'informatique ou former à la mobilité. Autant d'enjeux décisifs pour la mobilité sur la MEL comme nous l'avons précédemment mis en avant.

HYPOTHESES THEORIQUES A TESTER		
	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Limite	Piste d'explication	Apport potentiel de l'ESS
Insuffisance de l'offre	Absence de modèle économique pour les services publics de la mobilité	Service public participatif de proximité
Sous-utilisation de l'offre	Absence de prise en compte de l'aspect cognitif de la mobilité	Spécialisation dans l'accompagnement local et solidaire

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

Au final, nous obtenons donc deux hypothèses théoriques qu'il s'agit désormais de tester. Pour ce faire, nous allons mener une enquête quantitative reposant sur une collecte de données par questionnaire.

2.3. Test empirique de nos hypothèses à travers une enquête quantitative

Notre test empirique s'est effectué sous forme d'un questionnaire de 24 questions. Celui-ci a été administré auprès de jeunes de 16 à 25 ans inscrits dans les missions locales de Tourcoing, de Roubaix et de Pévèle-Mélentois-Carembault ([Annexe 6](#)). Etant donné que notre objectif est d'étudier les éventuelles limites de l'offre actuelle, il nous a en effet 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. Son administration s'est effectuée du 12 décembre 2014 au 9 janvier 2015 et a donné lieu à 121 réponses réparties selon les différentes missions locales représentées dans le tableau ci-dessous.

Nombre et pourcentage de questionnaires administrés selon la mission locale

Mission Locale	Questionnaires obtenus	Pourcentage
Tourcoing	54	45%
Roubaix	27	22%
Annœullin	4	3%
Seclin	4	3%
Ostricourt	8	7%
Faches-Thumesnil	24	20%
TOTAL	121	100%

Lecture : 45% des personnes interrogées sont inscrites à la mission locale de Tourcoing

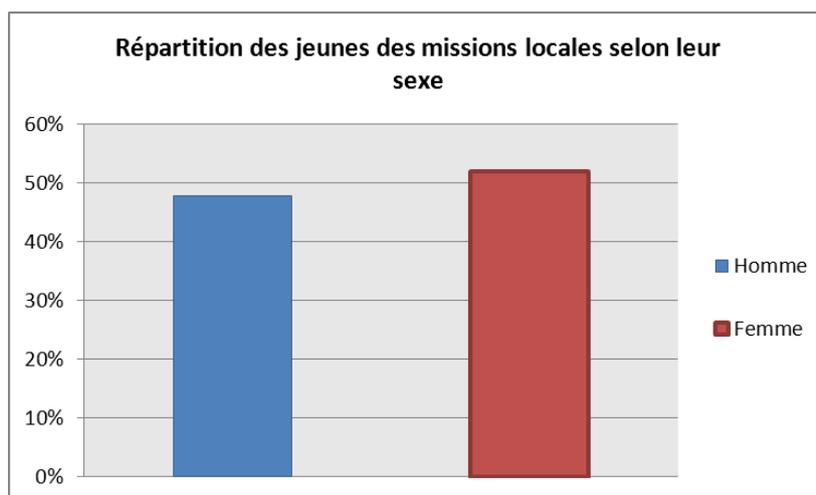
Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

Le questionnaire que nous avons réalisé a cherché à tester les deux hypothèses que nous avons présentées précédemment. Nous exposerons dans une première partie les caractéristiques générales de notre échantillon afin de mieux connaître le public sur lequel nous avons travaillé (2.3.1). Puis nous présenterons de manière générale les résultats de notre enquête (2.3.2.). Ceci nous permettra d'exploiter plus profondément la richesse produite par ce questionnaire et qui ne se réduit pas à nos deux hypothèses. Enfin, nous testerons nos deux hypothèses théoriques à partir de ce questionnaire (2.3.3.).

2.3.1. Présentation des caractéristiques générales de notre échantillon

Dans cette première partie nous exposerons les caractéristiques générales de notre échantillon à travers une analyse des données socio-démographiques.

Figure 1 : Le sexe des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales



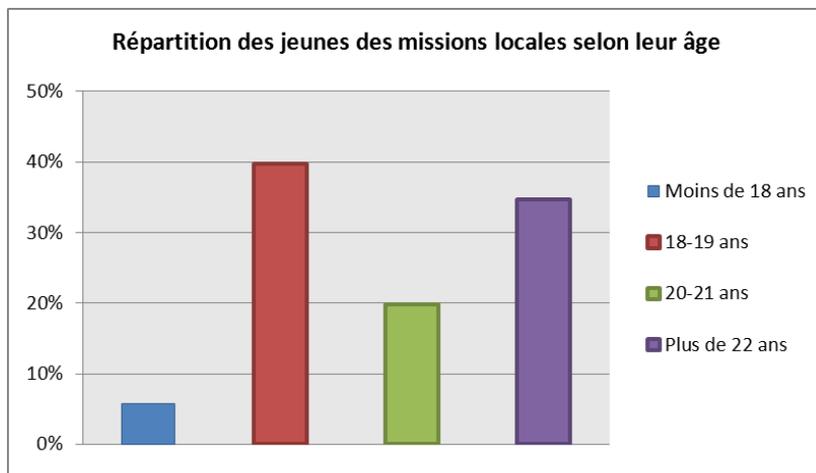
Lecture : 52% des personnes interrogées sont des femmes

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

52% des personnes interrogées sont des femmes et 48% sont des hommes. Notre échantillon apparaît être représentatif. En effet, au regard de l'enquête Insee sur l'estimation de la population au 1er janvier 2013 dans le Nord, l'enquête donnait comme

chiffres 51,7% de femmes pour 48,3% d'hommes (source : Insee, Recensement de la population 2013).

Figure 2 : L'âge des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales

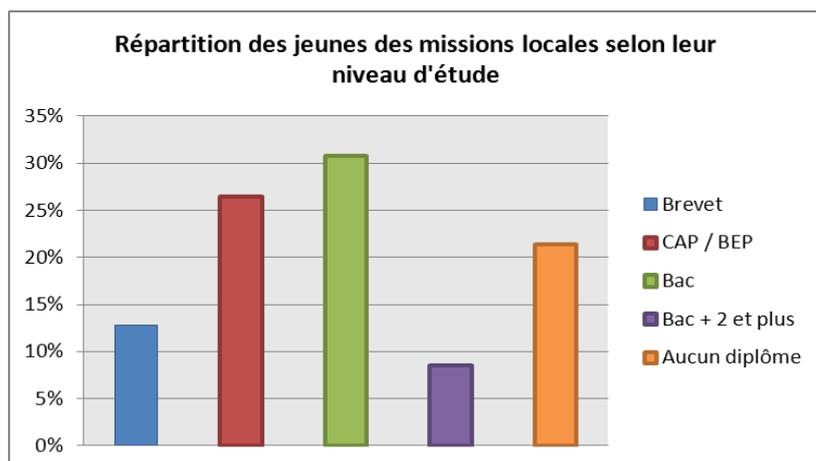


Lecture : 40% des personnes interrogées ont entre 18 et 19 ans

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Les personnes interrogées sont essentiellement des jeunes de 18 à 19 ans. Ce sont les principaux usagers des missions locales. L'inscription à la mission locale paraît être la première étape après avoir quitté le système scolaire. Comme nous avons pu le comprendre à travers nos entretiens avec le personnel des missions locales et les documents qui nous ont été remis²⁵, la majeure partie des accompagnements se déroulent sur une année. Ceci explique peut-être la baisse significative dans la tranche 20-21 ans.

Figure 3 : Le niveau d'étude des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales



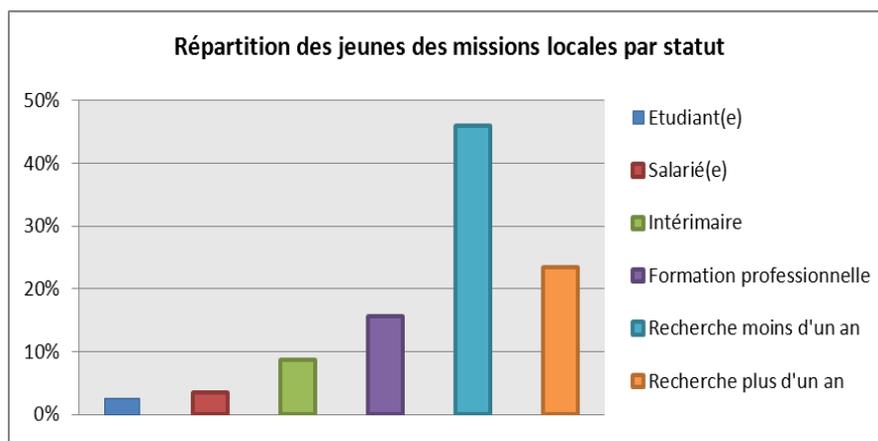
Lecture : 31% des personnes interrogées ont le baccalauréat comme diplôme le plus élevé

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

²⁵ Bilan d'activité 2013, mission locale Pévèle-Mélantois-Carembault

Concernant le niveau d'étude de notre population, celui-ci s'avère relativement faible. En effet, plus de 20% des jeunes interrogés n'ont aucun diplôme et 13% uniquement le brevet d'étude. Toutefois 26% d'entre eux disposent d'au moins un C.A.P ou d'un B.E.P. Nous arrivons à quelques pourcentages près au résultat de l'Insee en 2011 sur le département du Nord. La part des personnes n'ayant aucun diplôme était de 19,7% tandis que la part des personnes ayant le CAP ou le BEP atteignait 23,5% (sources : Insee, résultat du recensement de la population 2013).

Figure 4 : Le niveau socio-professionnel des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales



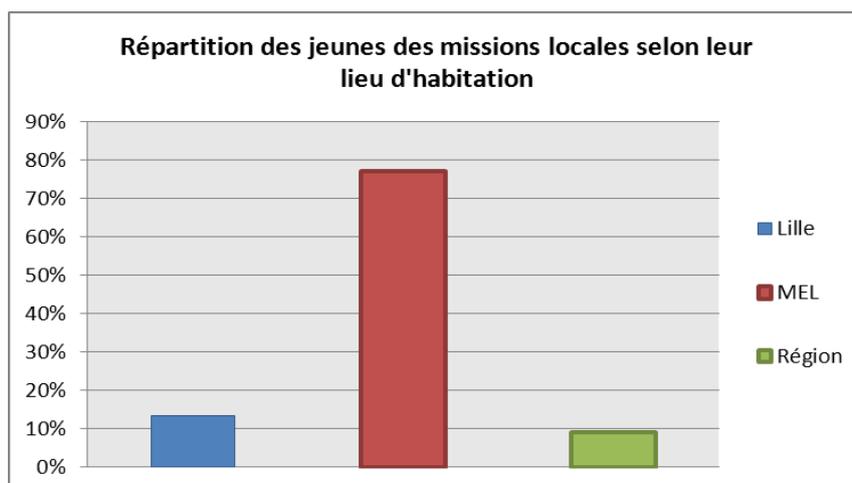
Lecture : 46% des personnes interrogées sont en recherche d'emploi depuis moins d'un an

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Nous observons que la majorité des usagers des missions locales sont en recherche d'emploi (42 % depuis moins d'un an, 23% depuis plus d'un an) et 14% des jeunes sont en formation professionnelle²⁶. Il est donc intéressant de se demander dans quelle mesure ces difficultés à s'insérer socialement peuvent entraîner des difficultés de mobilité.

²⁶ Ce chiffre est pratiquement égal au chiffre énoncé dans le bilan d'activité 2013 de la mission locale de Pévèle-Mélantois-Carembault dans lequel nous apprenons que 15% des jeunes accompagnés sont entrés en formation.

Figure 5 : lieu de résidence des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales

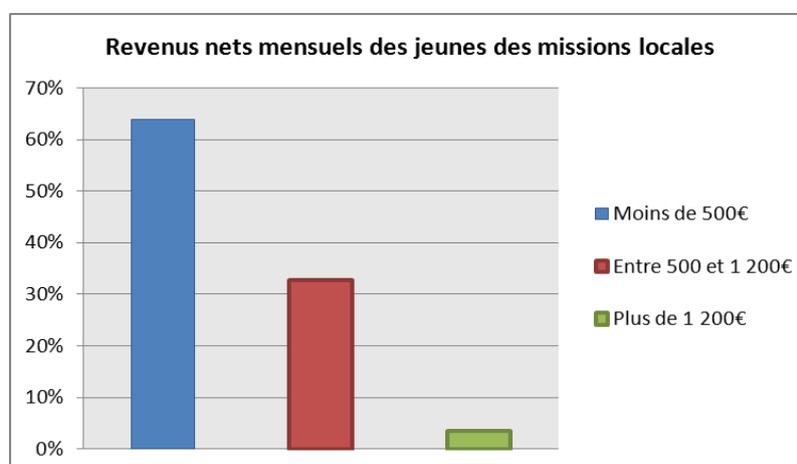


Lecture : 77% des personnes interrogées n'habitent pas à Lille mais à l'intérieur de la MEL

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantais-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Notre enquête s'est concentrée sur la Métropole Européenne de Lille. Nous le vérifions dans ce tableau. Toutefois, bien que les missions locales soient situées dans la Métropole, nous constatons que près de 9% des jeunes interrogés habitent hors de celle-ci, c'est-à-dire hors des secteurs desservis par le réseau Transpole.

Figure 6 : Le revenu des jeunes interrogés inscrits dans les missions locales



Lecture : 64% des personnes interrogées disposent de moins de 500€ comme revenu net mensuel

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantais-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Le public de jeunes demandeurs d'emploi témoigne de difficultés financières puisque 64% des répondants déclarent toucher moins de 500€ de revenus nets mensuels. Ce résultat peut s'expliquer par le peu d'aides financières destinées aux jeunes. En effet, le RSA jeune est conditionné à des critères très restrictifs (avoir travaillé 2 ans à temps plein sur les 3 dernières années). D'autres types d'aide existent mais n'excèdent pas 500 euros. Sur cette question peut-être aurait-il été intéressant d'affiner les fourchettes de revenu pour mieux connaître les ressources financières de ces jeunes en difficulté.

En conclusion à cette première analyse de données, nous constatons tout d'abord que la répartition de notre échantillon entre hommes et femmes est relativement bien respectée. L'âge des répondants correspond en majorité à la tranche 18-19 ans, c'est-à-dire à une période où le jeune peut entrer dans la vie professionnelle. Un tiers des jeunes inscrits dans les missions locales sont sans diplôme ou n'ont qu'un brevet des collèges. Parmi cette population, nous avons pu rencontrer des intérimaires, salariés, étudiants ou des personnes en recherche d'emploi. Ces derniers représentent plus de 50% des usagers des missions locales. En grande majorité les jeunes interrogés résident dans la Métropole Lilloise et bénéficient de moins de 500 euros de revenu par mois.

La suite de notre analyse s'appuyera sur ces caractéristiques générales.

2.3.2. Résultats généraux de notre enquête

2.3.2.1. Les habitudes de déplacement de notre public

Figure 7 : La fréquence d'utilisation des différents modes de transport par les jeunes inscrits dans les missions locales

	Voiture	Transport en commun	Vélo, skate	Moto, scooter	Marche	Covoiturage	Taxi
Jamais	67%	15%	77%	89%	13%	91%	99%
1 fois par mois	2%	16%	12%	2%	2%	6%	0%
1 fois par semaine	8%	13%	6%	3%	15%	1%	0%
Tous les jours ou presque	23%	56%	5%	6%	70%	2%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Lecture : 91% des personnes interrogées n'utilisent jamais le covoiturage

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Figure 8 : Résultats généraux sur les modes de transport utilisés par les jeunes inscrits dans les missions locales

	Voiture	Transport en commun	Vélo, skate	Moto, scooter	Marche	Covoiturage	Taxi
Total d'utilisation	33%	85%	23%	11%	87%	8%	1%

Lecture : 85% des personnes interrogées utilisent les transports en commun au moins une fois par mois

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Afin de connaître les modes et les habitudes de déplacements de notre population, nous avons dans un premier temps choisi d'utiliser une question à choix multiples avec hiérarchie ordinale (Jamais, une fois/mois, une fois/semaine, tous les jours ou presque). Dans un second temps pour traiter et comparer les données, nous avons cumulé les réponses positives (allant d'une fois par mois à tous les jours ou presque). 85% des interrogés utilisent régulièrement les transport en commun, un tiers d'entre eux se déplacent en voiture et 22%

utilisent des vélos pour se déplacer. La marche occupe une place prépondérante dans les habitudes de déplacement.

Figure 9 : Utilisation des transports en commun selon la possession du permis de conduire et d'un véhicule

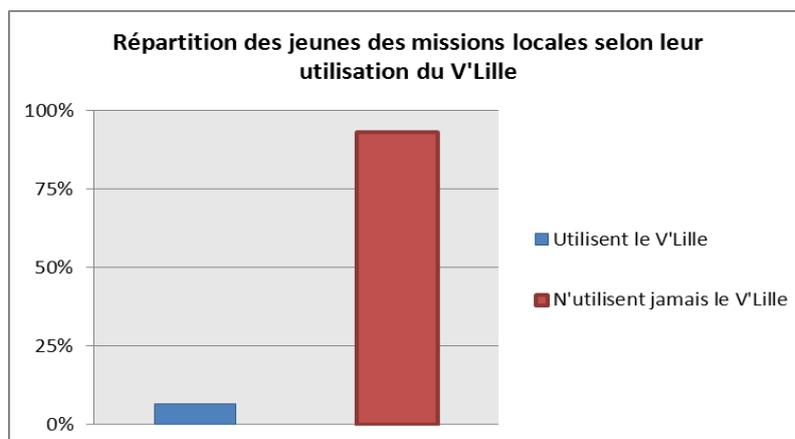
Utilisez-vous les transports en commun ?			
	OUI	NON	TOTAL
Jeunes sans permis ni véhicule	98%	2%	100%
Jeunes avec le permis seulement	72%	28%	100%
Jeunes avec le permis et un véhicule	50%	50%	100%

Lecture : 98% des personnes sans permis ni véhicule personnel prennent les transports en commun

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Nous voyons que l'usage des transports en commun baisse significativement dès lors que la personne dispose du permis, passant de 96% à 71%. La baisse est encore plus forte lorsque la personne dispose d'un véhicule et du permis (50%).

Figure 10 : Utilisation du V'Lille par les jeunes inscrits dans les missions locales



Lecture : 93% des personnes interrogées n'utilisent jamais le V'Lille

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

L'utilisation du V'Lille sur la Métropole ne va pas de soi. En effet nous constatons que seulement 6% des personnes interrogées ont déjà utilisé le V'Lille. L'utilisation du V'Lille apparaît comme une pratique exceptionnelle. En effet la population interrogée ne semble pas se sentir concernée par cette offre. Notons toutefois pour relativiser cette analyse que les stations V'Lille sont principalement situées sur Lille, ses environs et les centre-villes de la Métropole Européenne de Lille.

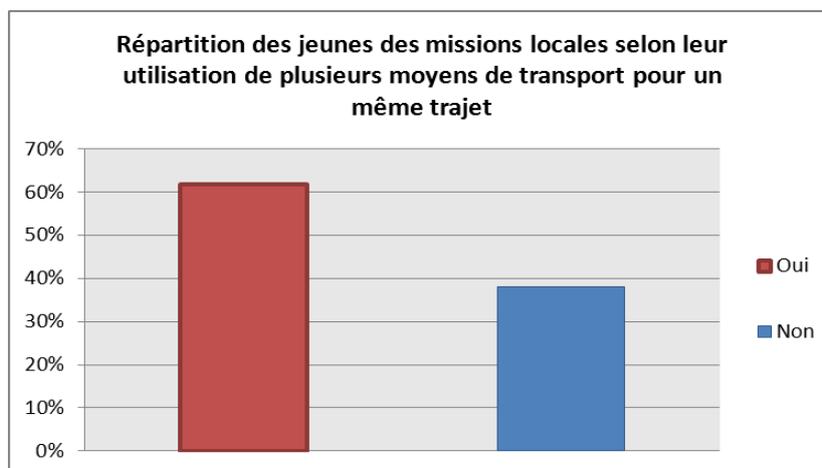
Figure 11 : Utilisation du V'Lille selon le lieu de résidence des jeunes inscrits dans les missions locales

Avez-vous déjà utilisé le V'Lille ?			
	OUI	NON	TOTAL
Habitants de Lille	19%	81%	100%
Habitants la MEL (hors Lille)	5%	95%	100%
Habitant hors de la MEL	0%	100%	100%

Lecture : 19% des personnes interrogées habitant Lille utilisent le V'Lille

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

En comparaison de la figure 10, nous constatons sur ce graphique que l'utilisation du V'Lille passe de 6% à 19% si l'on ne prend en compte que les personnes déclarant habiter Lille. Ce tableau nous confirme que le V'Lille est plus communément utilisé sur Lille et cela certainement parce que les stations sont plus nombreuses mais aussi peut-être parce que son utilisation est plus répandue et agirait comme un effet mimétique. Notre enquête corrobore les résultats de l'enquête déplacement 2006 où il a été mis en avant la faible utilisation des V'Lille en périphérie et un recours plus massif dans le centre.

Figure 12 : Cumul de plusieurs moyens de transport pour un même trajet

Lecture : 62% des personnes interrogées utilisent plusieurs modes de transport pour leur déplacement

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Nous cherchons ici à savoir s'il est courant pour les jeunes de prendre plusieurs moyens de transport pour effectuer un même trajet. Pour éviter les cas consistant à se déplacer à pied jusqu'à la station de métro ou de bus, nous avons donné des exemples de combinaisons comme le métro puis le bus ou le vélo puis le tram, etc. 60% des personnes interrogées déclarent ainsi utiliser plusieurs modes de transport pour un même trajet.

2.3.2.2. Les difficultés de déplacement mises en avant

Figure 13 : Evaluation des difficultés de déplacement par les jeunes inscrits dans les missions locales

Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?	
	TOTAL
Non	81%
Oui, tous les jours	7%
Oui, pour le travail	10%
Oui, pour l'administratif	2%
TOTAL	100%

Lecture : 10% des personnes interrogées éprouvent des difficultés pour se déplacer dans le cadre d'un trajet domicile-travail

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Malgré l'offre de transport en commun de Transpole nous avons cherché à savoir si le public étudié estimait avoir des difficultés à se déplacer sur la Métropole. Cette question est à choix multiples car nous tenions à savoir pour quel motif de déplacement les jeunes estimaient rencontrer des problèmes de déplacement. Contrairement à ce que nous pouvions penser, la majorité des personnes interviewées n'estiment pas avoir de soucis pour se déplacer. En effet 81% assurent ne pas avoir de problèmes de mobilité. Néanmoins on peut observer que près de 19% déclarent rencontrer des difficultés. Parmi eux, 10% estiment avoir des problèmes se déplacer au travail ou à une formation. D'où la possible hypothèse d'une responsabilité des freins à la mobilité pour accéder à un emploi.

Figure 14 : Difficultés de déplacement ressenties selon que les jeunes inscrits dans les missions locales disposent du permis et d'un véhicule

Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?			
	OUI	NON	TOTAL
Jeunes sans permis ni véhicule	25%	75%	100%
Jeunes avec le permis	21%	79%	100%
Jeunes avec le permis et un véhicule	6%	94%	100%

Lecture : 25% des personnes interrogées n'ayant ni permis ni véhicule disent éprouver des difficultés pour se déplacer

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Nous avons cherché à comprendre si le fait d'avoir le permis et un véhicule permettait aux jeunes de réduire leurs difficultés pour se déplacer. Et en effet, comme nous l'attendions, dès lors que le jeune dispose du permis, celui-ci estime avoir beaucoup moins de problèmes pour se déplacer. Avec un véhicule, le taux de difficulté baisse à 6%.

Figure 15 : Connaissance de la carte Pass Pass selon le fait que l'on utilise ou non les transports en commun du type métro ou bus

Connaissance de la carte Pass Pass selon l'utilisation ou non du transport en commun			
	OUI	NON	TOTAL
Utilisateurs des transports en commun	88%	12%	100%
Non utilisateurs des transports en commun	76%	24%	100%

Lecture : 12% des personnes utilisant les transports en commun au moins une fois par mois ne connaissent pas la carte Pass Pass

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

En relation avec la multimodalité, nous avons voulu interroger les jeunes sur leur connaissance de la carte de transport unique Pass Pass mise en place il y a moins d'un an. En effet cette billettique unique devait faciliter l'utilisation et le paiement de plusieurs modes de transport. Bien que cette carte soit nécessaire pour tous déplacements en transport en commun sur la Métropole, on constate que 14% des personnes ne la connaissent pas. Plus problématique, les 24% de jeunes répondants ne connaissant pas la carte Pass Pass alors qu'ils prennent les transports en commun régulièrement. Est-ce la conséquence d'une utilisation frauduleuse des transports en commun ou de difficultés à acheter son titre de transport ?

Figure 16 : Connaissance des services offerts par la carte Pass Pass

La Pass Pass sert...			
	OUI	NON	TOTAL
à prendre le bus	85%	15%	100%
à emprunter un V'Lille	30%	70%	100%
à prendre le train	24%	76%	100%
à payer ses amendes	3%	97%	100%

Lecture : 30% des personnes interrogées savent que la carte Pass Pass sert à utiliser un V'Lille

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

La carte Pass Pass, billettique unique pour accéder au transport en commun et à d'autres offres de transport sur la Métropole Européenne de Lille, est le moyen de paiement désormais indispensable pour être en règle et bénéficier d'un ensemble de services. Nous avons voulu savoir si notre population connaissait, outre la possibilité de prendre le bus ou le métro, les services proposés par la carte Pass Pass. Force est de constater que l'ensemble des possibilités fournies par la carte Pass Pass ne semble pas être connu de tous. Cette analyse confirme les propos recueillis auprès du personnel des missions locales. La carte Pass Pass est avant tout considérée comme permettant de prendre les transports en commun. Les informations disponibles au sein des missions locales et délivrées par le personnel de Transpole dans le cadre du PDI ainsi que par l'intermédiaire de la communication mise en place dans les transports ne semblent pas être suffisantes pour bien communiquer sur l'ensemble des services proposés par cette carte.

Figure 17 : Connaissance des offres de service à la mobilité proposées par les acteurs ESS

Savez-vous que l'on peut...			
	OUI	NON	TOTAL
louer un véhicule pour 8€/j	19%	81%	100%
se faire transporter à vélo (triporteur) pour 4€	19%	81%	100%
louer un vélo pour 1€/j	47%	53%	100%
participer à la réparation de son véhicule	8%	92%	100%

Lecture : 47% des personnes interrogées savent qu'ils peuvent louer un vélo pour 1€ par jour

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

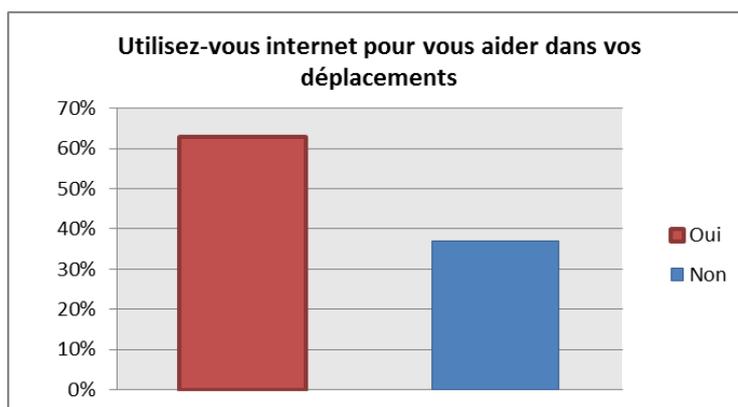
Ces propositions viennent des offres des acteurs ESS de la mobilité. A travers cette question, nous avons voulu chercher à savoir si les usagers des missions locales avaient connaissance des offres alternatives. En effet un document élaboré par l'APES présentant ces possibilités de mobilité a été mis à disposition des travailleurs sociaux au sein de la Métropole et est disponible facilement via internet. Sur ce tableau nous constatons que la possibilité de louer un vélo pour 1 euro est connue pour près de la moitié des répondants. Près de 20% des jeunes savent qu'ils peuvent louer un véhicule pour 8 euros. Le coût du véhicule est de 2 euros pour les jeunes et demandeurs d'emploi grâce à la CAF²⁷ qui prend en charge 6 euros²⁸. Nous pouvons relativiser ces réponses, notamment la part des jeunes connaissant la location d'un vélo pour 1€ par jour, car en effet, nous supposons que les répondants ont pu confondre avec le V'Lille. Concernant l'offre de location d'un véhicule, cette offre est notamment connue par le lien étroit qu'entretien Auto Solidaire avec les travailleurs sociaux.

Suite à l'idée de départ de la réalisation d'une plateforme mobilité par les acteurs ESS, à l'origine de notre projet, nous avons voulu savoir si les jeunes des missions locales utilisent Internet pour se déplacer et les raisons de leur utilisation ou non. En effet, l'idée qu'une plateforme mobilité sans autre contact qu'Internet nous semble exclure une partie de la population

²⁷ Caisse d'Allocations Familiales

²⁸ Information recueillie auprès d'auto Solidaire et du personnel des missions locales qui semble bien connaître ce dispositif et donc Auto Solidaire

Figure 18 : Utilisation d'Internet par les jeunes pour s'aider dans leurs déplacements



Lecture : 63% des personnes interrogées utilisent internet pour obtenir de l'aide afin de se déplacer

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Constatant au quotidien, l'utilisation des smartphones et d'internet par cette frange de la population qui a entre 16 et 25 ans, nous nous attendions sur cette question à obtenir plus de 60% de réponses positives. Il sera intéressant de prendre en compte cette information pour les modes de renseignement que pourrait proposer une plateforme d'information et d'aide à la mobilité.

Figure 19 : Les raisons pour lesquelles les jeunes utilisent Internet pour s'aider dans leurs déplacements

Pour quelles raisons utilisez-vous internet ?			
	OUI	NON	TOTAL
C'est pratique	78%	22%	100%
Trouve l'information rapidement	72%	28%	100%
Evite fil d'attente	16%	84%	100%

Lecture : 78% des personnes interrogées utilisent internet pour obtenir de l'aide afin de se déplacer car cela leur est pratique, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

La plupart des jeunes interrogés utilisant internet trouve qu'internet est pratique et qu'il permet de trouver des informations rapidement. Pour seulement 16% d'entre eux, cela leur permet d'éviter l'attente aux guichets ou aux point de renseignements.

Figure 20 : Les raisons pour lesquelles les jeunes n'utilisent pas Internet pour s'aider dans leurs déplacements

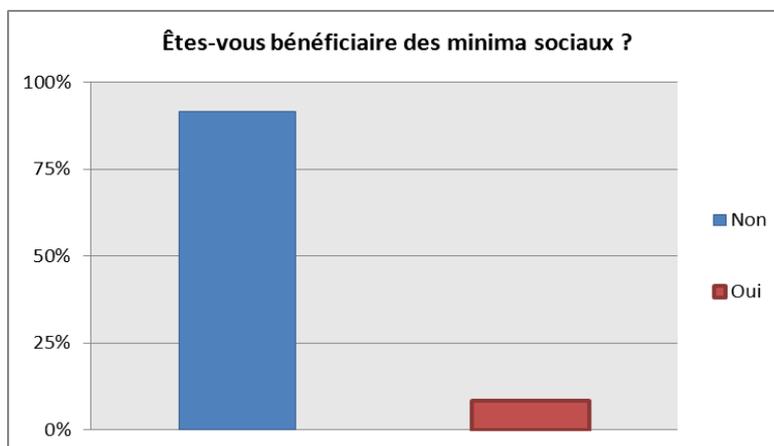
Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas internet ?			
	OUI	NON	TOTAL
Pas d'accès internet	26%	74%	100%
Préfère se déplacer	69%	31%	100%
Document à disposition	26%	74%	100%

Lecture : 26% des personnes interrogées n'utilisent internet pour obtenir de l'aide afin de se déplacer car elles n'y ont pas accès, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Parmi les 37% des jeunes interrogés n'utilisant pas internet, il est intéressant de noter que plus des deux tiers préfèrent se déplacer. Nous pouvons imaginer que certains recherchent le lien social mais aussi et surtout qu'ils n'arrivent pas à trouver l'information qu'ils recherchent et qu'il est nécessaire qu'ils soient accompagnés. Ceci afin de construire avec un conseiller ou un agent leur itinéraire ou simplement acquérir un titre de transport.

Au regard des résultats de ces trois précédents tableaux, nous pouvons supposer qu'il serait nécessaire d'organiser une permanence physique ou tout du moins téléphonique dans le cadre de la mise en place d'une plateforme de mobilité.

Figure 21 : Part des jeunes inscrits dans les missions locales bénéficiant de minima sociaux

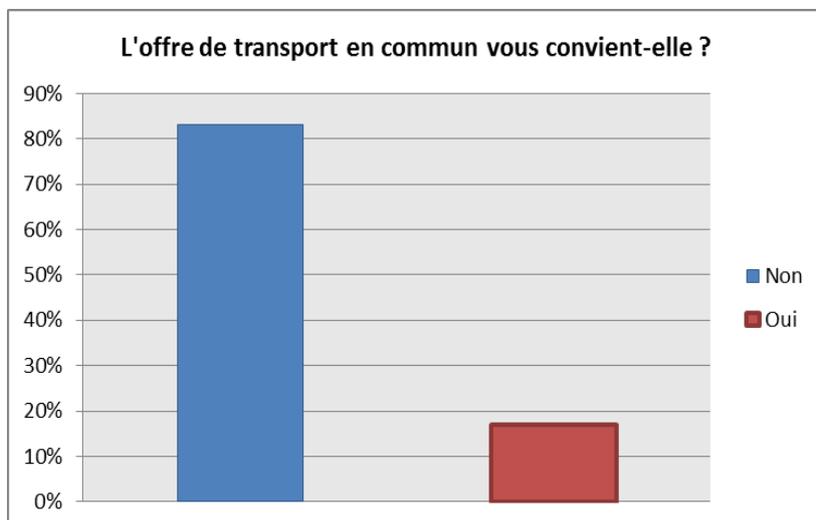
Lecture : 92% des personnes interrogées ne sont pas bénéficiaires de minima sociaux

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Compte tenu de la situation professionnelle précaire de notre public, nous avons voulu savoir s'ils bénéficiaient d'aides financières. Nous pouvons voir clairement que la plupart des personnes interrogées ne bénéficient pas de minima sociaux et donc souvent d'aucun revenu. Ce qui signifie que la majorité n'a d'autre choix que de compter sur leurs parents et donc de vivre en situation de dépendance par rapport à un tiers.

2.3.2.3. *Les souhaits exprimés pour améliorer l'offre actuelle*

Figure 22 : Avis des jeunes inscrits dans les missions locales sur l'offre actuelle de transport en commun



Lecture : 83% des personnes interrogées estiment que l'offre de transport en commun pourrait être améliorée

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Parce que nous avons pu, dans notre enquête, constater que les jeunes utilisaient régulièrement les transports en commun, le pourcentage de cette réponse ne nous étonne pas. Car, d'une part, nous pouvons dire que l'offre de transport en commun est cohérente et répond aux besoins du plus grand nombre. Mais, d'autre part, nous pouvons aussi penser que l'offre de transport délimite de fait les possibilités de déplacement du public qui l'utilise. En effet, sans autre expérience de mode de déplacement, il est difficile d'apercevoir les limites de celui que l'on utilise au quotidien.

Figure 23 : Les insatisfactions des jeunes vis-à-vis de l'offre de transport en commun actuelle

Souhaitez-vous des transports en commun...			
	OUI	NON	TOTAL
plus nombreux	29%	71%	100%
moins chers	53%	47%	100%
plus près de chez soi	10%	90%	100%
plus propres	25%	75%	100%
en service la nuit	21%	79%	100%

Lecture : 53% des personnes interrogées souhaitent voir les tarifs du transport en commun baisser (deux réponses possibles)

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Pour les 27% des personnes qui ont répondu être insatisfaits par l'offre de transport en commun, nous avons voulu connaître les raisons. Nous pensons que les besoins de la

population interrogée porteraient majoritairement sur la fréquence des transports et la localisation des lignes et des stations. Or, il est apparu que le tarif des transports est ce qui cause le plus d'insatisfaction chez les jeunes inscrits dans les missions locales. En effet, 44% d'entre eux souhaiteraient que les transports en commun soient moins chers. 29% souhaiteraient qu'ils soient plus nombreux, 25% qu'ils soient plus propres et 17% qu'ils soient en service la nuit.

Figure 24 : Souhait d'avoir un arrêt de transport en commun plus proche de chez soi selon la mission locale dans laquelle le jeune est inscrit

		Souhaiteriez-vous un arrêt plus proche de chez vous ?		
		OUI	NON	TOTAL
Jeunes des missions locales de...	Tourcoing	11%	89%	100%
	Roubaix	0%	100%	100%
	Annœullin	33%	77%	100%
	Seclin	0%	100%	100%
	Ostricourt	33%	77%	100%

Lecture : 33% des personnes interrogées inscrites à la mission locale d'Annœullin souhaitent un arrêt plus proche de chez elles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Comme nous l'avons vu dans le tableau précédent, peu de répondants estiment avoir besoin d'une station de métro ou d'un arrêt de bus plus proche de chez lui. Toutefois, nous avons cherché à approfondir cette question en croisant les données exprimant la position géographique de la mission locale et les réponses des interrogés qui se sont exprimés sur cette question. Nous voyons ainsi que les jeunes qui sont inscrits dans les missions locales en périphérie de la Métropole sont plus nombreux à vouloir que les arrêts de transports en commun soient plus proches de chez eux. Ces réponses viennent conforter les propos tenus par Clémentine Lansiaux, conseillère à la mission locale de Tourcoing, qui nous confiait que les jeunes qui résident dans la Vallée de la Lys, c'est-à-dire à la périphérie de la Métropole avaient plus de difficultés à se déplacer que ceux habitant en centre ville de Tourcoing et qui avaient accès plus facilement à l'offre de transport en commun.

Figure 25 : Niveau de satisfaction des jeunes par rapport à l'utilisation de plusieurs modes de transport

Êtes-vous satisfait lorsque vous prenez plusieurs moyens de transport pour un même trajet ?	
	TOTAL
Oui, tout à fait	18%
Oui, plutôt	56%
Non, pas vraiment	22%
Non, pas du tout	4%
TOTAL	100%

Lecture : 56% des personnes interrogées sont plutôt satisfaites lorsqu'elles prennent plusieurs moyens de transport pour un même trajet

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Figure 26 : Niveau de satisfaction générale par rapport à l'utilisation de plusieurs modes de transport

Satisfaction par rapport à l'offre de multimodalité		
OUI	NON	TOTAL
74%	26%	100%

Lecture : 56% des personnes interrogées sont plutôt satisfaites lorsqu'elles prennent plusieurs moyens de transport pour un même trajet

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

La cohérence du réseau de transport semble répondre aux besoins d'une large majorité des personnes interrogées. 76% sont en effet satisfaites lorsqu'ils cumulent plusieurs moyens de transport pour se déplacer.

Figure 27 : Raisons des satisfactions envers l'utilisation de plusieurs modes de transport

Pour quelles raisons êtes-vous satisfait de l'offre de multimodalité ?			
	OUI	NON	TOTAL
Ce n'est pas cher	18%	82%	100%
Station proche	53%	47%	100%
Prend en compte le handicap	0%	100%	100%
Confortable	5%	95%	100%
Rapide	68%	32%	100%

Lecture : 68% des personnes satisfaites de l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même trajet trouvent que les différents trajets sont rapides, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Figure 28 : Raisons des insatisfactions envers l'utilisation de plusieurs modes de transport

Pour quelles raisons êtes-vous insatisfaits de l'offre de multimodalité ?			
	OUI	NON	TOTAL
C'est cher	48%	52%	100%
Station éloignée	37%	63%	100%
Ne prend pas en compte le handicap	0%	100	100%
Pas confortable	11%	89%	100%
Lent	59%	41%	100%

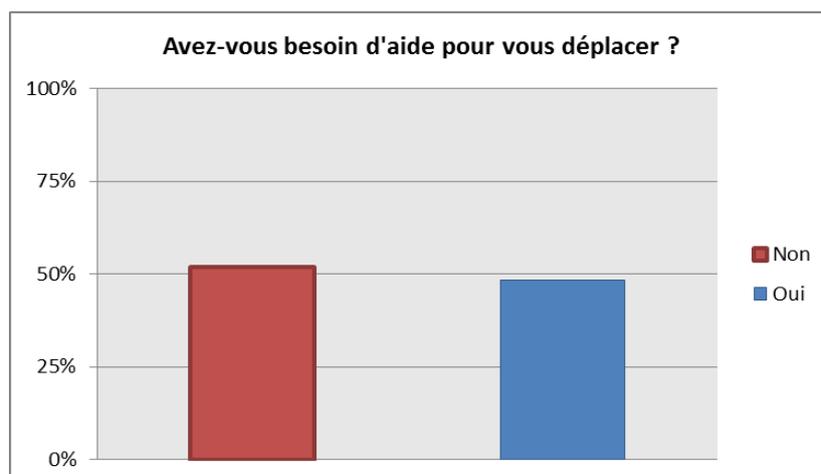
Lecture : 48% des personnes insatisfaites de l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même trajet trouvent que le tarif appliqué est trop élevé, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Nous avons ici cherché à comprendre ce qui pouvait encourager ou décourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transports à disposition sur la Métropole Européenne de Lille. Parmi les 74% des personnes interrogées qui déclarent être satisfaites des moyens qui leur sont proposés pour un même trajet, la grande majorité trouve cela rapide. D'autre part, ils trouvent l'emplacement géographique des points d'interconnexions bien placés et proches de leur lieu d'habitation et/ou de formation.

Concernant les 27% des personnes non-satisfaites de l'offre multimodale actuelle, nous constatons que ces derniers le sont à cause du coût des différents moyens de transport et de la durée importante du trajet. Parmi eux, 37% considèrent que les points d'interconnexions sont trop loin les uns des autres.

Pour résumer, les raisons qui satisfont les personnes qui utilisent plusieurs moyens de transport pour un même déplacement sont les mêmes que celles qui ne satisfont pas les autres. En effet, hormis le coût que la multiplication des moyens de transport utilisés entraîne, la vitesse et les points d'interconnexion sont les raisons principales qui font que l'utilisateur est satisfait ou non. Ceci nous incite à penser que la situation géographique des points d'interconnexion et les propositions de modes de transport ne sont pas équilibrées sur l'ensemble du territoire. Cette réflexion s'appuie également sur les entretiens que nous avons eu avec madame Laforge, conseillère à la mission locale de Pévèle-Mélantois-Carambeau ainsi qu'avec Laurent Courouble. Entretiens dans lesquels nous avons appris qu'à la limite de certains territoires à la périphérie de la Métropole, il coexistait des réseaux de transport qui n'avaient aucune cohésion tarifaire ni logistique.

Figure 29 : Souhait d'avoir une aide pour se déplacer**Figure 1 : 48% des personnes interrogées estiment avoir besoin d'aide pour se déplacer**

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Figure 30 : Type d'aides dont les jeunes demandeurs d'emploi souhaitent bénéficier pour se déplacer

Quelles aides souhaitez-vous pour vous déplacer?			
	OUI	NON	TOTAL
Disposer d'un moyen de transport	19%	81%	100%
Partager un véhicule	1%	99%	100%
Apprendre à réparer son véhicule	5%	95%	100%
Mieux connaître le réseau	14%	86%	100%
Apprendre à conduire un véhicule	28%	72%	100%

Lecture : 14% des personnes interrogées souhaitent mieux connaître le réseau de transport, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélantois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

Bien que la recherche d'autonomie et d'indépendance soit ce qui peut caractériser la jeunesse, près de la moitié des jeunes interrogés souhaiteraient être aidé pour se déplacer. La question est alors de savoir comment. Ces propositions d'aide et d'accompagnement sont issues des offres proposées par les acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire. Parmi les 47% qui estiment avoir besoin d'aide pour se déplacer, la plupart souhaite avant tout apprendre à conduire. S'en suit le souhait de disposer d'un moyen de transport. Notons aussi que près de 15% des personnes interrogées aimeraient mieux connaître le réseau de transport pour se déplacer. Cette information peut nous conduire à considérer l'importance de développer une communication plus claire et adaptée aux usagers réguliers des transports en commun. Notons enfin que le partage des véhicules suscite très peu d'enthousiasme parmi nos répondants. Ce dernier moyen de déplacement est pourtant, et comme nous l'avons vu, un des moyens à privilégier pour décongestionner les villes et permettre de combler les manques d'offre de transport sur certains territoires.

Figure 31 : Souhaits des jeunes demandeurs d'emploi pour faciliter leurs déplacements

Que souhaiteriez-vous pour faciliter vos déplacements ?			
	OUI	NON	TOTAL
M'informer et construire mon itinéraire	52%	48%	100%
Comparer les prix	15%	85%	100%
Souscrire en ligne	6%	94%	100%
Ne recherche pas d'information particulière	40%	60%	100%

Lecture : 52% des personnes interrogées souhaitent construire leur itinéraire lorsqu'ils recherchent des informations pour se déplacer, sachant que deux réponses étaient possibles

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélançois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

En rapport avec la constitution d'une plateforme d'information et d'accompagnement à la mobilité, nous avons souhaité connaître quel type d'information il serait nécessaire de développer. Ce tableau nous montre que les jeunes des missions locales recherchent avant tout à construire leur itinéraire pour leurs prochains déplacements. Ces usagers portent peu d'intérêt à comparer les prix (14%) et à souscrire en ligne (6%). Nous retenons donc qu'il s'avère important de clarifier l'offre de mobilité de Transpole ainsi que l'offre des acteurs ESS.

Figure 32 : Opinion des jeunes interrogés sur les conditions tarifaires selon qu'ils disposent ou non de minima sociaux

Trouvez-vous les tarifs des transports trop chers ?			
	OUI	NON	TOTAL
Jeunes non bénéficiaires de minima sociaux	53%	47%	100%
Jeunes bénéficiaires de minima sociaux	57%	43%	100%

Lecture : 57% des personnes bénéficiaires de minimas sociaux souhaitent des transports moins chers

Source : enquête réalisée sur un échantillon de 121 jeunes de 16 à 25 ans dans les missions locales de Tourcoing, Roubaix et Pévèle-Mélançois-Carembault entre le 15 décembre 2014 et le 09 janvier 2015

53% des jeunes des missions locales ne touchent pas les minima sociaux souhaitent des transports en commun moins chers. Ils sont à peine plus (57%) lorsqu'ils touchent les minima sociaux.

2.3.3. Test empirique de nos hypothèses

Après avoir présenté les caractéristiques générales de notre échantillon et les résultats généraux de notre enquête, il est désormais temps de tester les deux hypothèses que nous avons formulées précédemment.

La mise en évidence des limites de l'offre actuelle : les trois difficultés auxquelles est confronté notre public

Nous avons tout d'abord formulé l'hypothèse que l'offre actuelle de mobilité est limitée. Notre enquête semble confirmer cette idée puisque près de 20% des personnes interrogées déclarent éprouver des difficultés dans leurs déplacements (figure 12). 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. Nous en avons esquissé trois lors de la construction de nos hypothèses. Notre étude quantitative va ici nous permettre de voir dans quelle mesure celles-ci sont infirmées ou non.

Un public particulièrement soumis aux freins cognitifs

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 (figure 16). 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 17). 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 offreurs 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 ¼ car ils n'ont pas d'accès internet (figure 20). Et ces difficultés cognitives se rencontrent également lors de l'utilisation, lorsqu'elle est connue, de l'offre de mobilité existante. Ces premiers problèmes semblent témoigner des difficultés rencontrées par Transpole dans la réalisation de son PDI.

Des difficultés financières toujours présentes

La deuxième difficulté est d'ordre financier puisque 64% des répondants déclarent bénéficier de moins de 500 euros par mois (figure 6). 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 demandons à ces jeunes demandeurs d'emploi ce qu'ils souhaitent améliorer dans l'offre actuelle de mobilité, ils répondent ainsi fort logiquement qu'ils désirent voir les prix baisser (44%), loin devant la densification de l'offre (24%) ou la mise en place d'un service de nuit (17%) (figure 23). Ce chiffre est cependant surprenant car ils ne touchent généralement pas d'aide de Pôle Emploi (90% des répondants déclarent ainsi ne pas toucher de minima sociaux (figure 21). 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 (figure 32). Il semble donc y avoir un important non recours à la carte Iris. Pour expliquer 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.

Des problèmes de desserte localisés

Le 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 nous 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 (Figure 24). 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.

Au final, l'offre actuelle de mobilité semble parfois inadaptée à un public socialement précaire comme celui que nous avons étudié. En effet, notre étude révèle que ce public est confronté à des difficultés cognitives et financières, ainsi qu'à des problèmes de desserte localisée. Voyons désormais ce qu'il en est pour notre seconde hypothèse.

Les apports potentiels de l'ESS : une illustration par quelques initiatives existantes

Face aux limites de l'offre actuelle, nous avons émis l'hypothèse que l'ESS peut apporter une plus-value significative. Sur ce plan, notre questionnaire nous semble présenter un défaut car il ne nous permet pas de tester sérieusement cette hypothèse. Ce problème peut s'expliquer par le fait que nos hypothèses étaient beaucoup plus floues au moment de la rédaction du questionnaire qu'elles ne le sont aujourd'hui. Néanmoins, nos différents entretiens qualitatifs (dont certains ont été réalisés après la construction du questionnaire) ne nous semblent pas infirmer cette hypothèse. En effet, plusieurs exemples d'initiatives d'acteurs ESS nous ont été rapportés et nous semblent en mesure de répondre aux limites de l'offre actuelle si elles sont encouragées et développées. Prenons le problème cognitif qui est fortement ressorti de notre questionnaire. L'ESS nous semble ici 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 QND qui est spécialisé 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 boucler 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.

2.3.4. Conclusion de l'enquête

Suite à cette enquête, nos deux hypothèses ne nous semblent pas infirmées. En effet, notre questionnaire a mis en avant les limites de l'offre actuelle de mobilité en témoignant des difficultés rencontrées par notre public précaire pour se déplacer. De plus, si notre questionnaire s'est révélé incapable de tester les apports potentiels de l'ESS, nos entretiens qualitatifs palliant partiellement ce défaut et convergent avec notre seconde hypothèse.

Nous allons désormais partir de cette idée que l'ESS peut permettre de pallier les défauts de l'offre actuelle. Nous allons alors nous demander si le régime de gouvernance actuel est adapté à une prise en considération plus importante de l'ESS. Pour ce faire, nous allons consacrer notre troisième partie à une analyse de sociologie des réseaux.

3. Quelles sont les relations actuelles entre les acteurs ESS de la mobilité et avec les acteurs publics ? Une analyse de sociologie des réseaux

3.1. La question traitée

Notre questionnement de départ peut être résumé comme suit : dans le champ de la mobilité que nous étudions, quelles relations entretiennent les acteurs de l'ESS et les acteurs publics ? Et quelles sont les relations entre les acteurs de l'ESS ? Cette organisation des acteurs de l'ESS peut-elle s'expliquer par la relation aux acteurs publics ? Pour répondre à ces questions, il nous a paru intéressant de mobiliser la notion de régime de gouvernance pour penser les relations entre acteurs publics et les acteurs de l'ESS (Vaillancourt 2007). Dans ce but, nous définissons d'abord plus précisément cette notion avant d'établir une typologie idéale typique des différents régimes de gouvernance possibles (3.1.1.). Cette typologie nous permet dans un second temps d'analyser le régime de gouvernance en vigueur pour les questions de mobilité sur la MEL. Nous construisons alors notre première hypothèse selon laquelle ce régime de gouvernance est plutôt néolibéral et pose problème pour les acteurs ESS puisque ceux-ci ont du mal à s'y faire une place (3.1.2.). Nous mettons alors en avant une seconde hypothèse qui nous semble paradoxale compte tenu de notre première hypothèse. En effet, plutôt que de coopérer pour faire face à leurs difficultés dans le régime de gouvernance actuel, les acteurs ESS de la mobilité que nous avons rencontrés au cours de nos entretiens nous ont semblé assez isolés (3.1.3.). Au final, nous obtenons donc deux hypothèses relationnelles qu'il nous s'agira de tester par la suite à travers une analyse de sociologie des réseaux.

3.1.1. Construction d'une typologie des régimes de gouvernance

Dans le cadre de notre analyse, la notion de régime de gouvernance telle qu'elle est mobilisée par Vaillancourt nous a semblé particulièrement pertinente. En effet, il entend par cette notion le mode d'action public reposant sur un compromis entre trois acteurs ayant leur logique propre : l'Etat, la société civile²⁹ et les acteurs marchands. Cette définition est ensuite enrichie par la division du mode d'action public en un mode d'élaboration recouvrant la dimension institutionnelle de l'action publique, c'est-à-dire la définition des grandes orientations et des règles du jeu, et un mode de réalisation désignant sa dimension organisationnelle, c'est-à-dire les fonctions opérationnelles. Cette notion semble donc intéressante pour étudier les relations entre acteurs publics et acteurs de l'ESS notamment en vue d'éviter de considérer l'ESS comme une sphère autonome pour au contraire le penser en tension avec l'Etat et l'économie capitaliste de marché (Hely 2008).

Nous allons donc ici tenter d'esquisser une typologie idéale typique des régimes de gouvernance en vue par la suite de bénéficier d'une grille de lecture pour étudier le régime de gouvernance en vigueur pour les questions de mobilité dans la MEL et de penser la place de l'ESS au sein de ce régime. Pour ce faire, nous allons reprendre la distinction entre mode d'élaboration et mode de réalisation. Chaque régime de gouvernance idéal typique se définira ainsi par la conjonction spécifique de ces deux modes autour d'un compromis entre les différents acteurs. Nous distinguons au final cinq régimes de gouvernance.

²⁹ Nous considérons ici l'ESS comme la composante socio-économique de la société civile.

Premièrement, un régime de gouvernance jacobin qui reposerait sur l'absence de corps intermédiaires (Rosanvallon). Dans ces conditions, le mode d'élaboration et le mode de réalisation serait donc le fait exclusif de l'Etat. Deuxièmement, le régime de gouvernance marchand reposant sur le mythe du marché autorégulateur (Hayek). Le mode d'élaboration est alors marchand (la « démarchie » de Hayek) tout comme le mode de réalisation. Troisièmement, le régime de gouvernance bismarckien où les partenaires sociaux jouent un rôle important aux cotés de l'Etat. Quatrièmement, un régime de gouvernance néolibéral où l'Etat occupe un rôle important tout en étant soumis à une logique marchande (Dardot et Laval 2010). Dans ces conditions, le mode d'élaboration peut être vu comme le fruit d'un Etat soumis à une logique marchande (le New Public Management) tandis que le mode de réalisation est délégué aux acteurs marchands à travers un processus concurrentiel (DSP, PPP). Enfin, un régime de gouvernance partenarial où le mode d'élaboration est le fruit d'une co-construction délibérative entre les trois types d'acteurs tandis que le mode de réalisation est le fait d'une co production entre ces acteurs (Vaillancourt 2007).

Cette typologie peut être résumée à travers un tableau :

TOPOLOGIE IDEALE TYPIQUE DES REGIMES DE GOUVERNANCE		
	Mode d'élaboration	Mode de réalisation
Régime de gouvernance jacobin	Exclusivement l'Etat	Exclusivement l'Etat
Régime de gouvernance marchand	Exclusivement le marché (démarchie)	Exclusivement le marché
Régime de gouvernance bismarckien	Les partenaires sociaux et l'Etat	Les partenaires sociaux et l'Etat
Régime de gouvernance néolibéral	L'Etat soumis à une logique marchande (New Public Management)	Le marché (DSP, PPP)
Régime de gouvernance partenarial	Co construction entre les trois types d'acteur	Co production entre les trois types d'acteur

Source : tableau réalisé par les auteurs du rapport

A partir de cette grille de lecture, nous sommes désormais en mesure d'analyser le régime de gouvernance en vigueur pour les questions de mobilité sur la MEL.

3.1.2. La mobilité sur la MEL repose sur un régime de gouvernance plutôt néolibéral au sein duquel l'ESS a du mal à trouver sa place

Nous avons donc confronté la typologie élaborée précédemment à nos lectures et entretiens avec les différents acteurs de la MEL. Nous avons en effet rencontré au cours de nos entretiens exploratoires des acteurs ESS de la mobilité ainsi que des acteurs publics de la MEL. Cela nous conduit à formuler l'hypothèse que le régime de gouvernance en vigueur pour les questions de mobilité sur la MEL est plutôt de type néolibéral. Cela nous a en effet paru frappant en ce qui concerne le mode de réalisation puisque celui-ci repose essentiellement sur une DSP qui, si elle n'est pas présentée de cette manière, nous semble plus destinée aux acteurs marchands qu'aux acteurs de l'ESS. En effet, de manière générale, les acteurs publics ont aujourd'hui tendance à privilégier un financement par appel d'offre à

un financement par subvention (Tchernonog 2012). Or, les critères de ces appels d'offre sont souvent strictement économiques et nous semblent donc peu prendre en compte les spécificités de l'ESS. De même, le mode d'élaboration de la politique de mobilité sur la MEL n'associe pas de manière systématique les acteurs de la société civile et les acteurs marchands même si des efforts sont parfois faits en ce sens comme en témoigne le grand débat sur la mobilité en 2009. A la suite de notre travail exploratoire, il nous semble donc cohérent de formuler l'hypothèse que le régime de gouvernance est plutôt néolibéral.

De plus, l'ESS nous paraît avoir des difficultés à trouver sa place dans ce régime. En effet, il nous semble distinguer deux cas assez généraux de mode d'insertion des acteurs de l'ESS. D'une part, certains acteurs suivent une logique d'intégration et de normalisation en vue de répondre plus facilement aux procédures d'appel d'offre mises en place par la MEL. Il s'agit donc à la fois de fusionner pour avoir plus de poids et d'adapter ses pratiques aux attentes des acteurs publics. Cela nous semble être le cas d'associations tels que Médiapole par exemple. Ces acteurs semblent alors sujets à un isomorphisme institutionnel, suite à la mise en concurrence avec les acteurs marchands par exemple, qui peut conduire à se demander s'il est toujours pertinent de parler d'ESS dans certains cas (Hely 2008). En effet, comme en témoignent d'autres secteurs, des activités initialement typiques de l'ESS se sont retrouvées dévoyées à la suite de ces processus isomorphiques comme en témoigne le cas des coopératives financières telles que le crédit agricole (Fremeaux 2011). D'autre part, certains acteurs privilégient une logique d'innovation sociale visant à mettre en avant les besoins sociaux non pris en compte et à tenter d'inventer une réponse originale pour les satisfaire. Néanmoins, ces acteurs sont en difficulté en raison de la raréfaction des subventions. En somme, il nous semble que, dans le régime de gouvernance actuel, les acteurs de l'ESS sont déchirés entre le dévoiement et la précarité. De telle sorte que l'expression d'Hely caractérisant l'ESS de « forme dominée d'une économie dominante » nous semble plutôt appropriée pour décrire cette situation.

3.1.3. Paradoxalement, les acteurs ESS de la mobilité privilégiant une logique d'innovation sociale coopèrent peu entre eux alors qu'ils en ont à la fois l'intérêt économique, la justification axiologique et la possibilité institutionnelle

Dans ces conditions, il aurait été logique de retrouver une coopération forte entre les différents acteurs de l'ESS ayant choisi de privilégier une logique d'innovation sociale pour s'entraider dans la difficulté. Mener des projets en commun favorise en effet la mise en avant de ces événements par les médias qui permet ensuite d'être plus connu et présente donc au moins trois avantages : un gain d'adhérents, une hausse des ventes et une sensibilisation aux enjeux mis en avant par l'ESS (Zimmer 2014). D'autant plus que la coopération est à l'ESS ce que la concurrence est à l'économie de marché et qu'il existe des dispositifs institutionnels favorisant la coopération (nous pensons ici aux têtes de réseau tels que l'APES ou la CRESS mais aussi aux PTCE ou aux CAE par exemple). Pourtant, nos entretiens nous ont plutôt témoigné d'une méconnaissance des acteurs entre eux. D'où l'hypothèse paradoxale que nous en venons à formuler : en dépit d'un intérêt économique, d'une justification axiologique et d'une possibilité institutionnelle à coopérer, les acteurs ESS de la mobilité sur la MEL ayant privilégié une logique d'innovation sociale nous ont semblé assez isolés.

Pour tester les deux hypothèses que nous venons de construire, nous allons désormais procéder à une analyse de sociologie des réseaux à partir d'un échantillon d'acteurs de l'ESS dans la mobilité dont nous allons présenter les caractéristiques générales.

3.2. Le contexte organisationnel : présentation des caractéristiques générales de notre échantillon

Pour réaliser cette analyse, nous avons sollicité les 14 acteurs ESS figurant sur la plaquette mobilité de l'APES³⁰. Pour collecter les données relationnelles, nous avons élaboré un questionnaire sociométrique qui peut être trouvé en annexe de ce rapport. En dépit de multiples relances, seuls 6 des acteurs nous ont renvoyé le questionnaire rempli. Notre taux de non réponse atteint donc 57%.

Si ce questionnaire est central pour l'analyse de réseau à laquelle nous allons procéder, il est néanmoins limité s'il n'est pas complété par une analyse qualitative reposant par exemple sur une connaissance ethnographique approfondie des acteurs sur lesquels nous travaillons (Lazega 1998). En effet, c'est ces éléments qualitatifs qui permettent de développer et de comprendre les intuitions mises en évidence par l'analyse néo structurale proprement dite. A défaut d'avoir mené une étude ethnographique rigoureuse, nous nous reposerons ici sur la première partie de notre questionnaire ainsi que sur les différents entretiens semi directifs que nous avons mené avec ces acteurs pour fournir ces données qualitatives.

Nous allons ainsi commencer par présenter succinctement les différents acteurs ESS nous ayant répondu. Pour ce faire, nous nous baserons sur la première partie de notre questionnaire ainsi que sur la plaquette de l'APES.

Nom de la structure	Localisation	Nombre de salariés	Nombre d'adhérents	Budget 2013	Part des subventions	Statut juridique	Date de création
ADAV	Métropole	5	2014	320 000	90%	Loi 1901	1982
Auto Solidaire	Métropole	5	460	x	x	Loi 1901	2005
Happymoov	Lille	5	X	x	0%	SARL	2006
Lilas autopartage	Métropole	6	2200	655 000	8%	SCIC	2007
Lille Sud Insertion	Lille	12	785	x	x	Loi 1901	1999
VESSPA	Villeneuve d'Ascq	4	68	120 000	5%	Loi 1901	2005

³⁰ http://apes-npdc.org/IMG/pdf/plaquette_mobilite_ess_lmcu.pdf

L'ADAV est une association de type 1901 dont le but est d'encourager la pratique du vélo sur la métropole et plus largement sur la région. Pour ce faire, l'association offre de nombreux services tels que des ateliers de remise en selle pour tout public, des ateliers conseil de réparation de vélos. Elle a également pour projet de mettre en place un « vélo-école » pour les grands débutants. De plus, elle propose des conseils en mobilité durable pour les structures ainsi que pour les collectivités dans l'élaboration de leur politique de mobilité.

Auto Solidaire est également une association de type 1901 qui vise à aider les personnes en difficultés financières et professionnelles à acquérir et entretenir une voiture. Elle propose ainsi des locations de voitures et d'utilitaires ainsi que des ateliers de réparation de véhicules. De plus, elle organise des séances de coaching en mobilité afin d'aider les personnes en situation précaire à utiliser les transports en commun. L'objectif affiché est de proposer un service de mobilité accessible à tous pour lever les freins à la mobilité qui enferment dans l'exclusion.

Happymoov est une SARL qui propose une offre de déplacement par vélo. Autrement dit, un chauffeur propose un service de taxi-vélo. Cela permet un transport durable et pratique dans le centre.

Lilas est une SCIC spécialisée dans la location de véhicules en autopartage. Cela permet d'éviter la propriété de voitures qui restent la plupart du temps inutilisée pour optimiser l'usage selon la logique de l'économie de la fonctionnalité.

Lille Sud Insertion est une association qui vise à encourager la pratique du vélo en organisant des ateliers réparation, des locations de vélos urbains ainsi que la vente de vélos recyclés. Elle propose également d'aménager des locaux pour réceptionner les vélos.

VESSPA propose une solution de transports aux particuliers fragilisés (demandeurs d'emploi, personnes âgées, handicapés) ou aux entreprises se plaçant dans une démarche de développement durable ou de réinsertion. Ce service de mobilité se fait selon une logique de transport à la demande. L'objectif est de rompre l'isolement de ce public fragilisé en lui proposant un accompagnement social individualisé. Le conducteur joue pour ce faire un rôle crucial visant à créer une ambiance conviviale durant le déplacement.

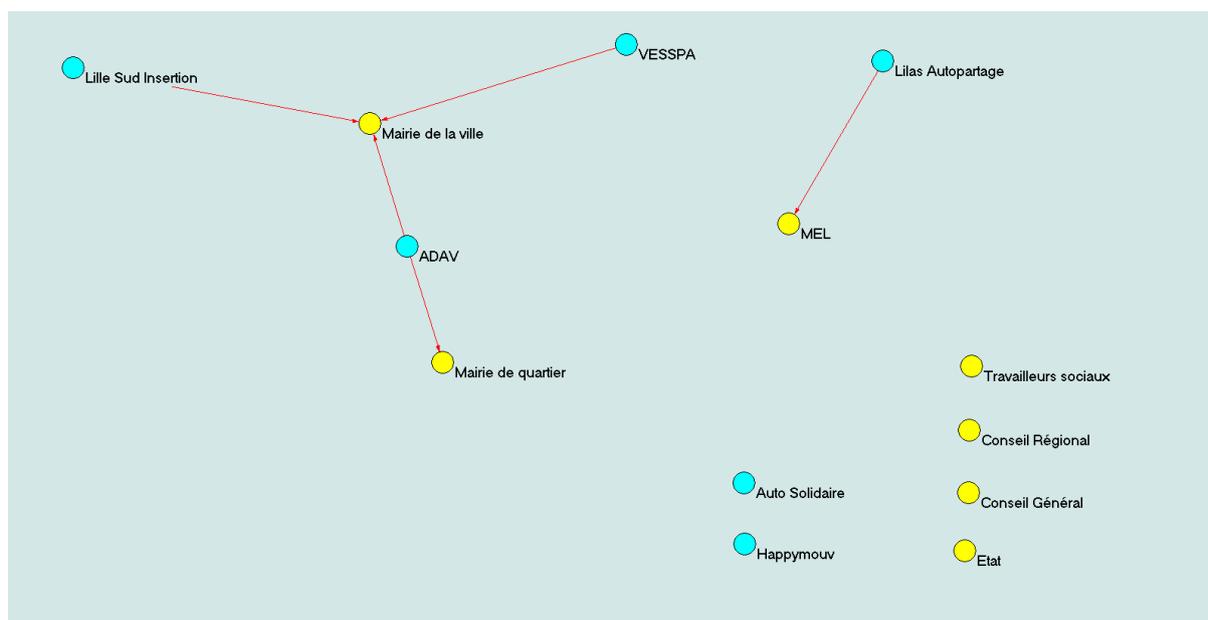
3.3. Analyse : test de nos hypothèses à partir d'une analyse de sociologie des réseaux

Nous allons désormais procéder à l'analyse de sociologie des réseaux proprement dite. Pour ce faire, nous utilisons le logiciel Pajek.

3.3.1. Test de notre première hypothèse

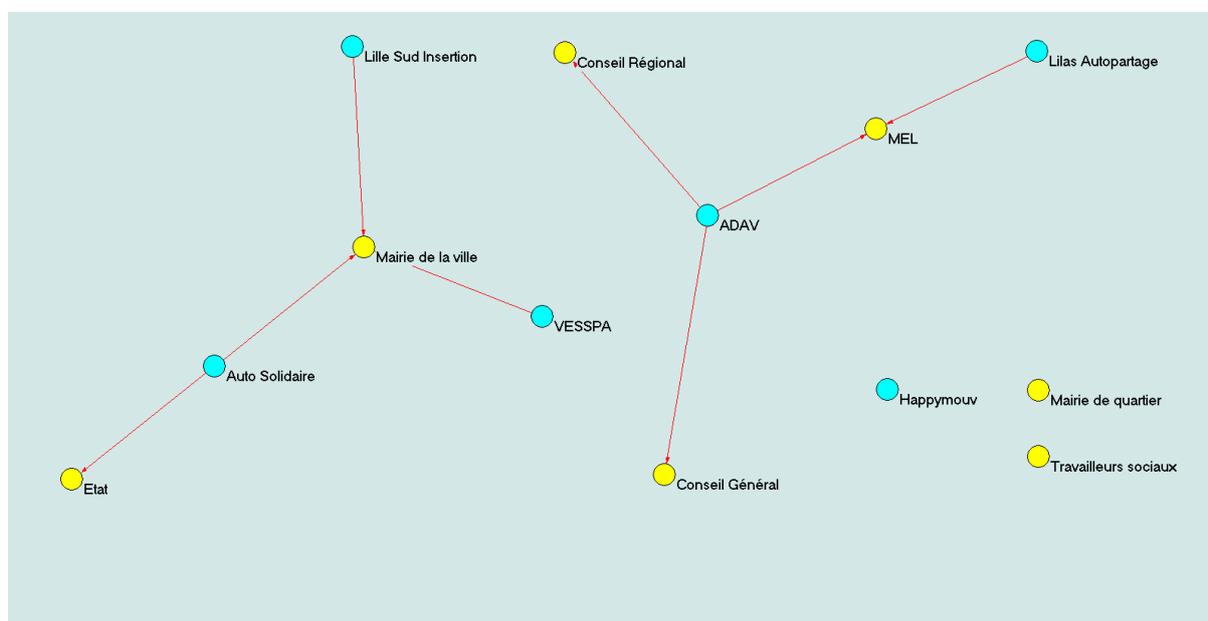
Nous allons donc ici étudier les relations entre acteurs publics et acteurs de l'ESS ainsi que leurs objets.

Graphe 1 : Prêts de locaux des acteurs publics aux acteurs ESS



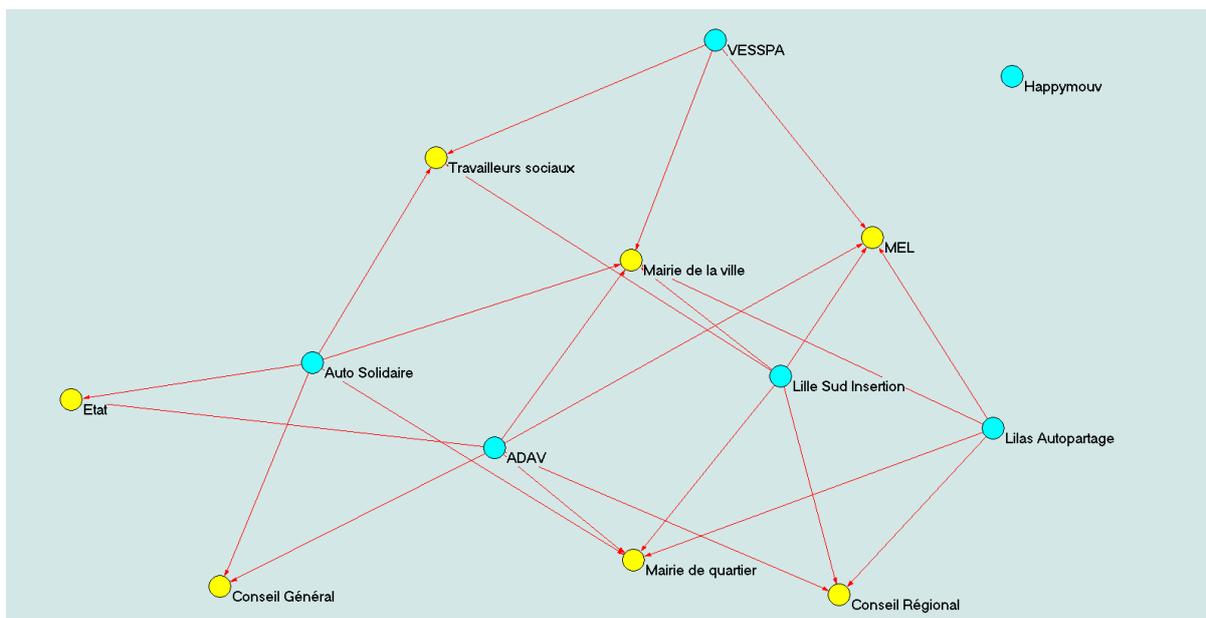
Nous voyons ici que les mairies de ville prêtent des locaux à l'ADAV, à Lille Sud Insertion et à VESSPA tandis que la MEL prête des locaux à Lilas autopartage. La densité de ce réseau est de 23%.

Graphe 2 : Aides financières



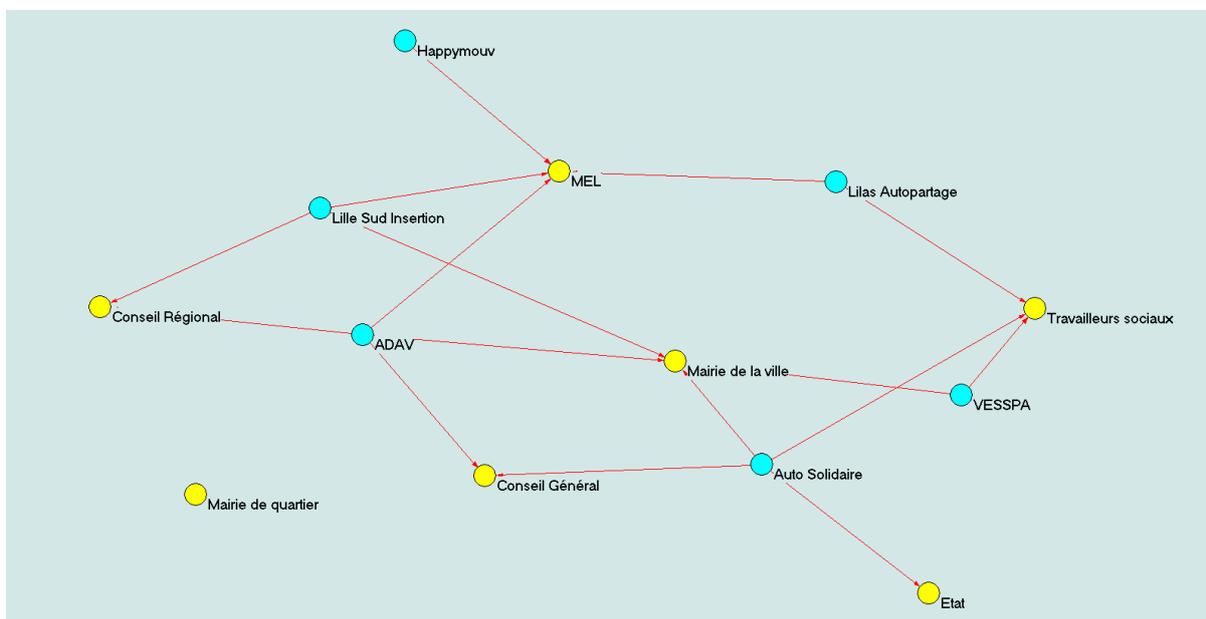
Ce graphe nous indique que les mairies de ville aident financièrement Lille Sud Insertion, VESSPA et Auto Solidaire tandis que la MEL aide Lilas et l'ADAV. La densité de ce réseau est de 21%.

Graphe 3 : Partage d'informations

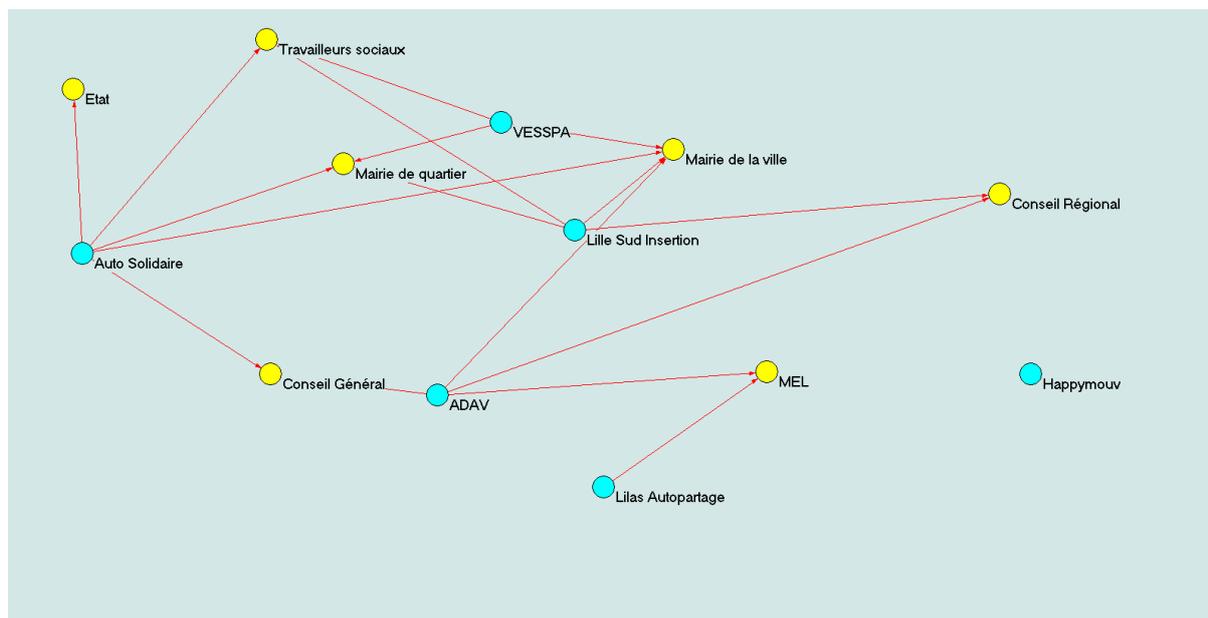


Nous remarquons que les mairies de quartier, les mairies de ville et la MEL partagent beaucoup d'informations avec les acteurs ESS (respectivement avec 4, 5 et 4 acteurs de l'ESS). La densité de ce réseau est de 9%.

Graphe 4 : Partenariat sur un projet



Nous pouvons ici constater que les mairies de ville participent à des projets avec l'ADAV, VESSPA, Lille Sud insertion et Auto Solidaire tandis que la MEL participe à des projets avec Lilas, Happymoov, l'ADAV et Lille Sud Insertion. La densité de ce réseau est de 25%.

Grahe 5 : Orientation des usagers

Ce graphe nous indique que les mairies de ville et les mairies de quartier orientent beaucoup les usagers vers les différents acteurs ESS. Plus précisément, les mairies de quartiers orientent les usagers vers VESSPA, Lille Sud Insertion et Auto Solidaire. La MEL joue également un rôle important mais nous remarquons que les acteurs ESS vers lesquels elle oriente les usagers sont différents. A savoir, Lilas et l'ADAV.

Au final, nous pouvons tirer deux conclusions à partir de ces différents graphes. Premièrement, la MEL est essentiellement en relation avec deux acteurs de l'ESS : l'ADAV et Lilas. En effet, la MEL prête des locaux à Lilas, aide financièrement Lilas et l'ADAV, partage des informations avec Lilas, VESSPA et Lille Sud, participe à des projets avec Lilas, l'ADAV, Lille Sud Insertion et Happymoov, et oriente des usagers vers l'ADAV et Lilas. La MEL noue donc surtout des relations avec l'ADAV et Lilas tandis qu'elle noue des relations moins abouties avec Lille Sud Insertion, VESSPA et Happymoov et n'a aucune relation avec Auto Solidaire. Cette relation particulière avec l'ADAV et Lilas peut s'expliquer par une rapide perspective historique sur le parcours de ces deux acteurs. Concernant Lilas, la MEL a été associée au projet dès sa création aux côtés de Keolis. Elle est ainsi sociétaire de cette SCIC. Concernant l'ADAV, le premier contact avec la métropole a été noué en 2001 à travers un procès concernant le non-respect de la « loi sur l'air ». Suite à la victoire de l'ADAV, une coopération a été mise en place avec la métropole en vue de tenir compte en amont de l'expertise de l'association. La métropole assure donc un financement pluriannuel en échange des conseils de l'ADAV dans l'élaboration des politiques de mobilité visant à développer les infrastructures cyclables (réseau cyclable continu, cohérent et jalonné), à modérer l'usage de la voiture et à penser la complémentarité avec les transports en commun. Cette importance de Lilas et de l'Adav est notamment confirmée par l'analyse de la fréquence de ces relations. En effet, Lilas est le seul à déclarer avoir des relations mensuelles régulières avec la MEL tandis que l'Adav a des relations trimestrielles. Au contraire, des acteurs tels que LSI et VESSPA ont des relations très occasionnelles et ponctuelles puisqu'ils déclarent avoir des contacts avec la MEL une à deux fois par an. Deuxièmement, les acteurs publics de proximité (mairies de ville et mairies de quartier) témoignent de relations importantes avec les acteurs

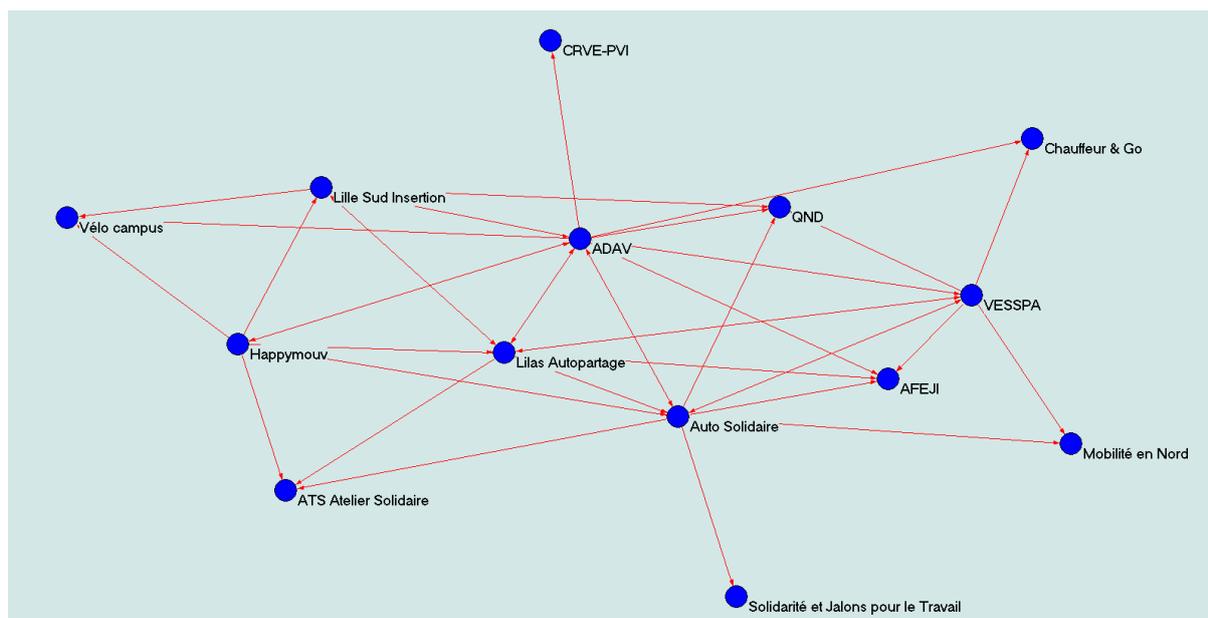
ESS. Cela s'explique aisément par leur ancrage territorial beaucoup plus local. Néanmoins, ces acteurs publics jouent un rôle beaucoup moins important dans la mise en place de la politique de mobilité qui se fait essentiellement au niveau de la MEL depuis la délégation de cette compétence aux différents AOT. Par conséquent, ces relations de proximité ne nous semblent pas en mesure de pallier l'absence de relations régulières entre la MEL et la majorité des acteurs de l'ESS.

Notre hypothèse selon laquelle le régime de gouvernance actuel laisse peu de place aux acteurs ESS semble ici vérifiée. En effet, excepté les cas spécifiques de l'ADAV et de Lilas, la MEL semble entretenir peu de relations avec les acteurs de l'ESS comme en témoigne le cas frappant d'Auto Solidaire. Si les mairies de ville et les mairies de quartier entretiennent des relations plus assidues avec les acteurs ESS, celles-ci nous semblent incapables de pallier le déficit de relation avec la MEL compte tenu de la répartition des compétences actuellement en vigueur.

3.3.2. Test de notre seconde hypothèse

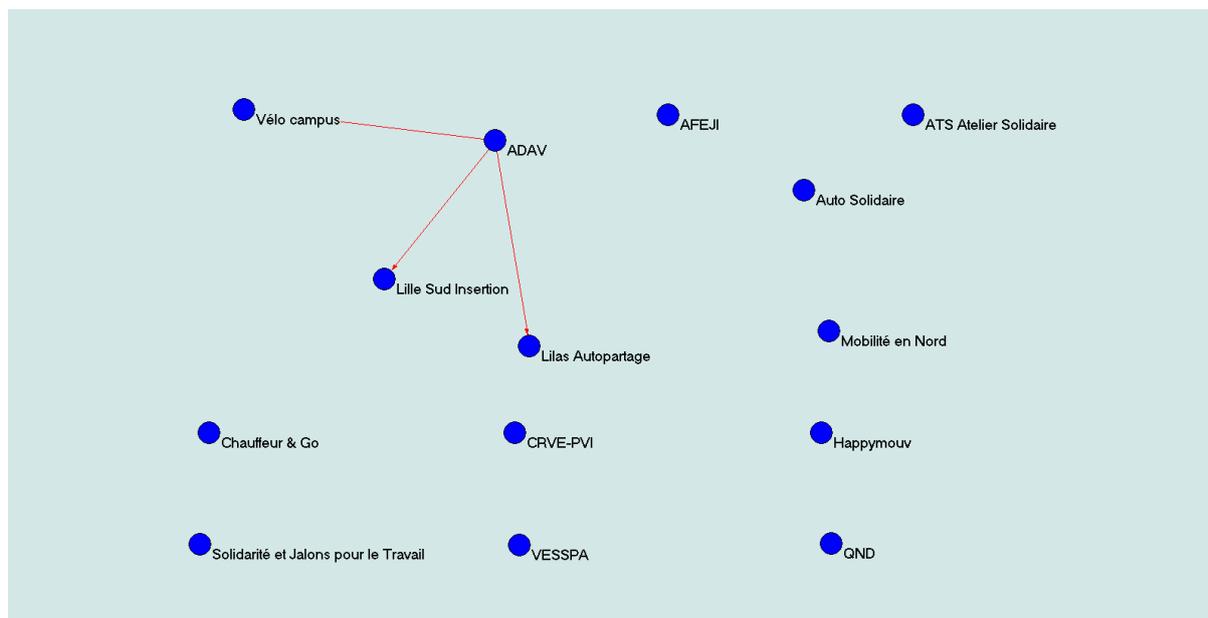
Nous allons désormais nous concentrer sur les relations entre les acteurs ESS.

Graphe 6 : Les acteurs ESS se connaissent-ils entre eux ?



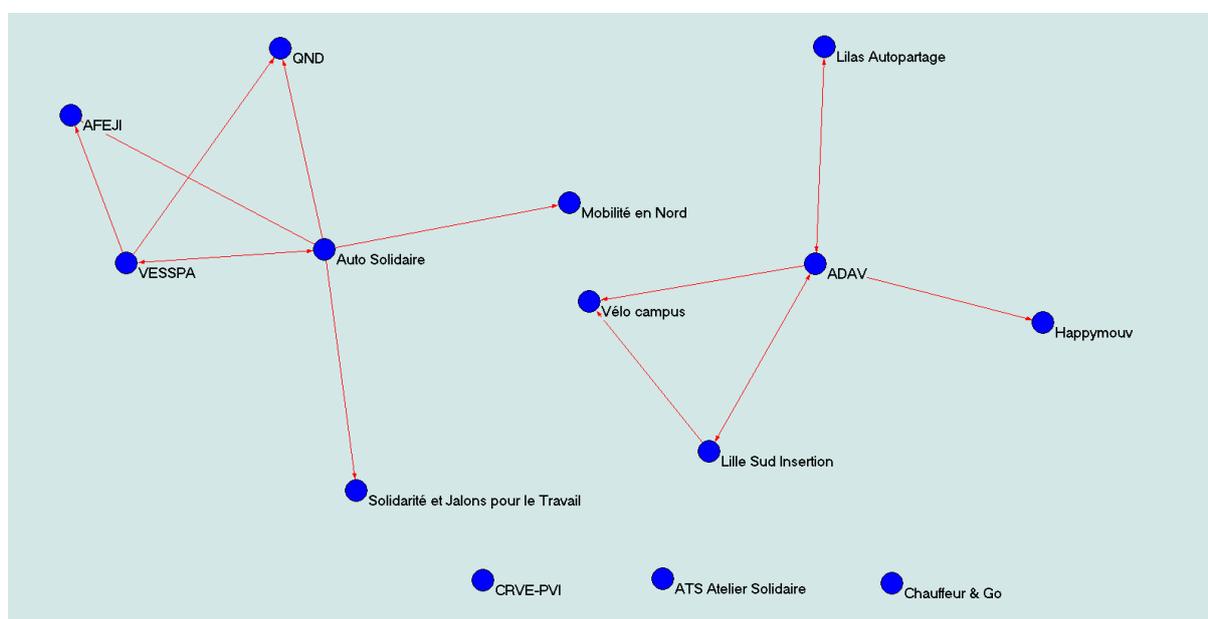
A partir de ce graphe, nous pouvons distinguer un groupe d'acteurs ESS très connus (cités au moins 4 fois) qui est composé de l'ADAV, de Lilas et d'Auto Solidaire. La densité de ce réseau est de 21%.

Graphe 7 : Partage de matériels



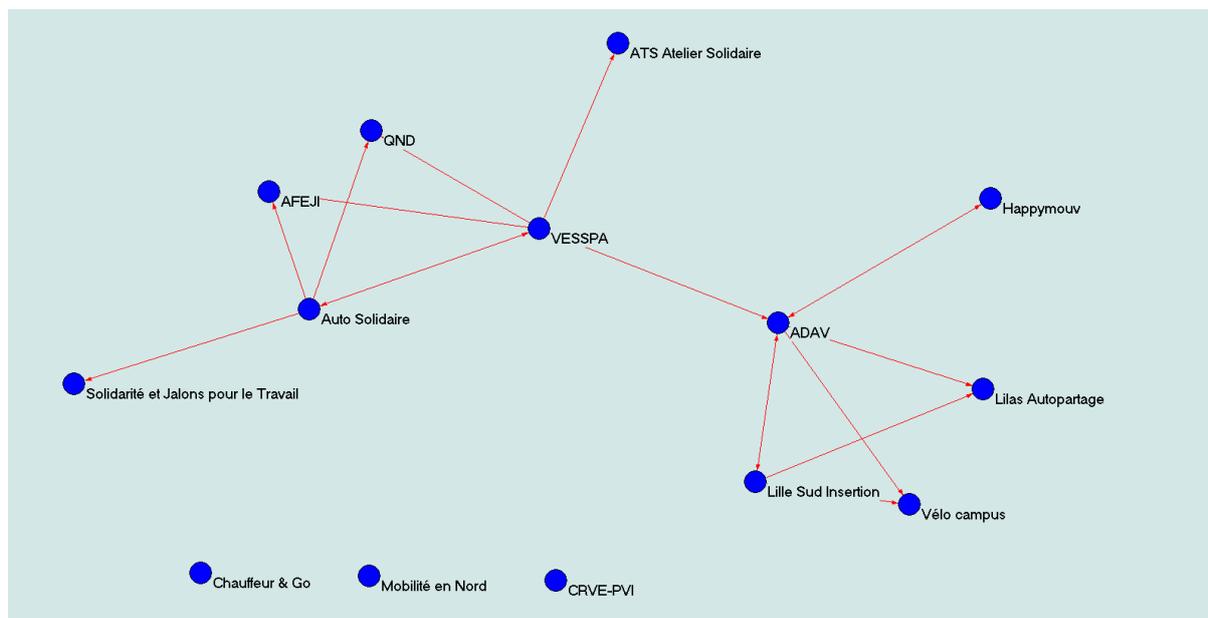
Selon ce graphe, seule l'ADAV entretient des relations de partage de matériels. Elle les partage avec Lille Sud Insertion, Lilas et Vélocampus. Il y a donc une très faible mutualisation des moyens entre les acteurs ESS de la mobilité, ce qui constituait un des objectifs de la plateforme.

Graphe 8 : Orientation des usagers



Nous pouvons remarquer que l'ADAV est l'acteur qui est le plus souvent cité pour orienter les usagers tandis qu'Auto Solidaire joue un rôle important d'orientation puisqu'il oriente les usagers vers 4 acteurs ESS.

Graphe 9 : Partage d'informations



Ce graphe met en avant que l'ADAV, VESSPA et Auto Solidaire sont des acteurs centraux pour partager les informations entre les acteurs ESS.

Au final, nous retrouvons des disparités entre les différents acteurs. Notamment dans le prestige puisque Lilas et l'ADAV sont cités 5 fois comme étant connu tandis qu'Happymoov ne l'est qu'une fois par exemple.

Numéro	Nom de la structure	Nombre de fois où la structure est citée comme connue
1	ADAV	5
2	AFEJI	4
3	QND	4
4	ATS Atelier Solidaire	3
5	Auto Solidaire	4
6	Chauffeur & Go	2
7	CRVE-PVI	1
8	Happymouv	1
9	Lilas Autopartage	5
10	Lille Sud Insertion	3
11	Mobilité en Nord	2
12	Solidarité et Jalons pour le Travail	1
13	Vélo campus	3
14	VESSPA	3

Trois acteurs ESS sont apparus comme centraux pour partager les informations et orienter les usagers. Il s'agit d'Auto Solidaire, de l'ADAV et de VESSPA. Ces acteurs sont également particulièrement connus dans le monde de l'ESS. Si Lilas est également très connu, il ressort clairement qu'il joue un rôle beaucoup moins important dans l'orientation des usagers et le partage d'information. Cela peut s'expliquer par son positionnement ambigu. En effet, si Lilas fait parti de l'APES, il se positionne plus comme un membre de l'offre Transpole que comme un acteur ESS comme cela est ressorti d'un entretien téléphonique avec l'un de ses employés.

De plus, l'analyse de nos questionnaires sociométriques fait ressortir une centralité d'intermédiation très forte pour l'APES. En effet, cette tête de réseau est citée 11 fois comme étant l'intermédiaire ayant permis de connaître un autre acteur ESS de la mobilité. Au contraire, la CRESS n'est jamais citée. Cela témoigne d'une répartition des tâches entre ces deux têtes de réseau dont nous avons eu connaissance lors d'un séminaire avec deux salariés travaillant respectivement à la CRESS du NPDC et au CNCRES. La CRESS est ainsi chargée de trois missions : représenter les différents acteurs ESS auprès des pouvoirs publics, appuyer la formation des acteurs ESS et contribuer à la collecter de données sur

l'ESS. L'APES mène une action plus proche du terrain puisque ses missions visent essentiellement à appuyer la mise en œuvre de dynamiques collectives dans les territoires et selon les filières ou à renforcer les structures. Un deuxième canal important pour développer une connaissance mutuelle des différents acteurs ESS passe par le biais des membres des associations. En effet, ceux-ci sont parfois membres de deux associations ou ont entendu parler d'une association par le biais d'une connaissance et partagent cette connaissance avec les différents acteurs ESS.

Nos questionnaires font également ressortir la centralité des événements de proximité pour nouer des liens entre les différents acteurs de l'ESS. La fête du vélo a ainsi été plusieurs fois citée comme un événement important dans cette création de lien.

Enfin, la mutualisation des moyens est très faible entre les acteurs ESS. Celle-ci est pourtant régulièrement mise en avant dans un contexte de raréfaction des fonds publics. Mais même Autosolidaire et Vesspa qui témoignent de relations assez soutenues suite à la création d'un collectif d'association en 2012 ne mutualisent pas leurs moyens. Nous pouvons supposer que la mutualisation est vue comme le dernier stade de coopération nécessitant une forte connaissance et confiance entre les différents acteurs, condition qui n'est pas forcément réunie aujourd'hui.

Notre hypothèse selon laquelle les acteurs ESS de la mobilité n'entretiennent actuellement pas de relations approfondies n'est donc pas infirmée par notre étude. Si l'Apes, les membres associatifs et quelques acteurs de l'ESS jouent un rôle important dans la mise en relation des différents acteurs, ces relations se réduisent souvent à des orientations d'usagers et à des partages ponctuels d'information. Nous sommes donc loin d'une coopération dense comme en témoigne la rareté de la mutualisation des moyens.

3.4. Conclusion et pistes à explorer pour dépasser les limites relationnelles actuelles

3.4.1. Les grands résultats de notre analyse

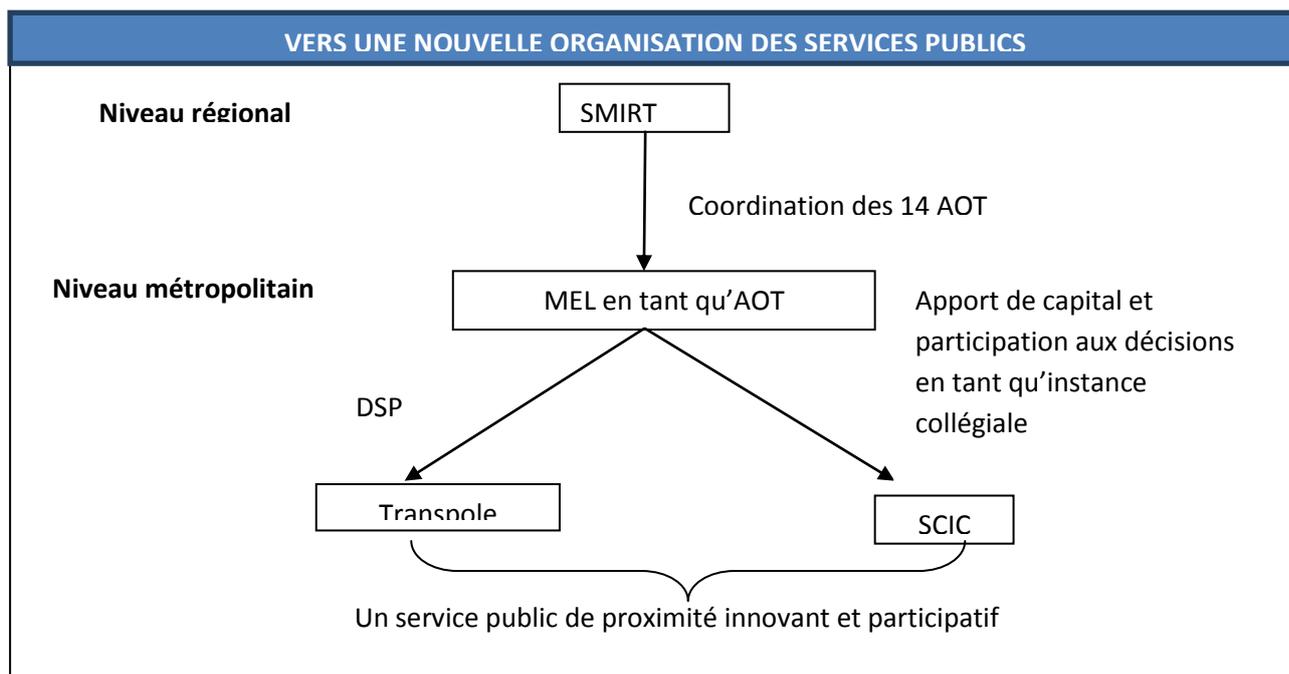
En conclusion, nos deux hypothèses ne semblent pas infirmées par notre étude. En effet, le régime de gouvernance actuellement en vigueur sur la MEL semble très peu encourager les initiatives des acteurs de l'ESS comme en témoigne le cas frappant d'Auto Solidaire. Notre étude a ainsi montré que les deux seuls acteurs à entretenir des relations plus poussées avec la MEL sont des cas spécifiques dont les histoires respectives expliquent cette relation particulière. Et si les acteurs ESS semblent entretenir des relations plus abouties avec les acteurs publics de proximité (mairie de ville et de quartier), celles-ci nous semblent incapables de pallier le déficit de relation avec la MEL compte tenu de la répartition des compétences actuellement en vigueur.

De plus, à la suite de cette étude, les acteurs ESS de la mobilité ne nous semblent pas entretenir de relations approfondies. Les relations ne sont pas pour autant inexistantes. Il a été mis en avant un rôle important de l'APES et des membres associatifs pour développer la connaissance mutuelle des différents acteurs de l'ESS. Et quelques acteurs de l'ESS semblent jouer un rôle central dans l'orientation d'usagers et le partage d'information. Néanmoins, la coopération semble se limiter à ces aspects assez superficiels comme en témoigne la rareté de la mutualisation des moyens.

Il semble donc qu'il y ait encore beaucoup à faire pour améliorer les relations entre les acteurs ESS et avec les acteurs publics en vue de stimuler les potentiels apports de l'ESS à l'amélioration de la mobilité sur la MEL.

3.4.2. Comment améliorer les relations étudiées ?

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 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. En effet, si l'offre de Transpole nous 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 PTCE. La cohérence régionale de l'ensemble serait quant à elle assurée par le SMIRT. Nous avons essayé de représenter l'organisation de ce nouveau régime de gouvernance à travers le schéma ci-dessous. Au final, l'articulation de ces deux volets nous semble en mesure de produire un service public de proximité innovant et participatif en mesure de répondre aux enjeux de la mobilité au XXI^e siècle.



Source : schéma réalisé par les auteurs du rapport

Conclusion

Au final, notre étude s'est donc basée sur quatre modes de production de connaissance. Nous avons tout d'abord réalisé une analyse historique de la situation de la mobilité depuis la deuxième moitié du XXe siècle. Puis nous avons mené une enquête quantitative sur les difficultés de mobilité d'un public précaire, les jeunes demandeurs d'emploi, tandis que nous menions une série d'entretiens qualitatifs avec divers acteurs de la mobilité. Nous avons ainsi rencontrés des acteurs ESS de la mobilité (ADAV, Auto solidaire, Happymoov, Lille Sud Insertion, VESSPA), des acteurs publics (Virginie Tchoffo du pôle ESS de la MEL, Yannick Jacob, chef du service évolution du réseau à la MEL, Eric Quiquet, directeur du SMIRT) et des acteurs des missions locales et de Pôle Emploi. Enfin, nous avons mené une analyse de sociologie des réseaux en vue d'étudier les relations entre les acteurs ESS de la mobilité, ainsi que les relations avec les acteurs publics.

Au terme de ce travail, nous en arrivons à mettre en avant trois idées fortes. Premièrement, l'offre de mobilité actuelle, qui repose essentiellement sur une DSP à Transpole, prend en compte les six enjeux que nous avons esquissés pour la mobilité au XXIe siècle mais a des difficultés pour répondre à certains d'entre eux. Elle s'avère ainsi poser problème pour l'enjeu d'équité sociale comme en témoignent les difficultés à se déplacer des publics précaires. De manière générale, Transpole nous semble efficace pour les aspects techniques de la mobilité mais inadéquate pour ses aspects humains. Deuxièmement, nous mettons en avant l'idée que l'ESS est potentiellement en mesure de répondre à ces limites. En effet, ses spécificités nous semblent appropriées pour prendre en charge les aspects humains de la mobilité comme en témoignent les nombreuses initiatives actuellement existantes (VESSPA, Auto Solidaire, QND) dont nos entretiens avec les missions locales ont montré toute l'importance. Troisièmement, si ces initiatives de l'ESS sont pertinentes, elles sont néanmoins négligées dans le régime de gouvernance actuel. Celui-ci repose en effet quasi exclusivement sur une DSP à Transpole et accorde peu de place aux acteurs de l'ESS. C'est pourquoi nous proposons un nouveau régime de gouvernance où la DSP à Transpole serait complétée par un second volet reposant sur une SCIC.

Partant de ces idées, plusieurs pistes de travail s'offrent à nous. Tout d'abord, un travail plus en amont consistant à travailler sur l'évolution des services publics compte tenu du développement de la société civile (Enjolras, Vaullaincourt, Laville) et des NTIC (Rifkin). A la suite de notre enquête, ces deux points nous paraissent en effet des clés essentielles pour la mise en place de services publics innovants. Ensuite, un travail en aval se distinguant en deux axes. Premièrement, approfondir la définition d'une politique de mobilité pour la MEL sous forme de trois volets : un volet DSP pour les enjeux techniques de développement et de gestion de l'infrastructure de transports collectifs tout en améliorant la cohérence multimodale de l'ensemble, un volet SCIC pour les enjeux humains de la mobilité (information, formation, plateforme à la demande) afin de veiller à l'équité sociale de l'offre de mobilité, un volet TRI pour la transformation qualitative des véhicules (aide au financement des initiatives privées, accompagnement et coordination). Si ce troisième volet a été moins abordé, il est néanmoins crucial car ce travail nous amène à penser que le covoiturage et l'autopartage joueront un rôle essentiel dans la mobilité du XXIe siècle. Par conséquent, la conversion des véhicules de l'essence et du diesel à l'hydrogène et aux biocarburants 3^e génération sera probablement un axe central pour la politique de mobilité au XXIe siècle. Ces trois volets pour semblent à l'origine d'un régime de gouvernance

innovant articulant le secteur public, le marché et la société civile. Dans cette perspective d'approfondissement, il est par exemple possible de mener une analyse comparative sur les plateformes de mobilité existantes (Douai...) pour mettre en place l'axe SCIC ou de mener une étude plus poussée sur les différents modes de délégation de services publics pour réfléchir à l'axe DSP. Deuxièmement, articuler cette politique de mobilité avec une perspective plus générale d'aménagement du territoire. En effet, la mobilité est intrinsèquement liée aux problématiques de l'étalement urbain et de l'artificialisation des terres. Il faut donc la penser en cohérence avec les autres fonctions de l'aménagement du territoire (se nourrir, habiter, travailler...). La MEL esquisse un début de réponse à ce sujet autour de la notion de « ville intense » qu'il nous paraît intéressant d'approfondir. De même, la TRI nous semble également prendre en compte cet aspect avec l'articulation de ses cinq piliers. Il s'agit donc de deux axes de réflexion qui ont été esquissés par ce travail exploratoire et qu'il nous paraîtrait particulièrement intéressant d'approfondir.

Bibliographie

- Amar, Georges (2010), "Homo mobilis". Le nouvel âge de la mobilité », FYP éditions, 228p
- Bachelard, Gaston (1938), "La formation de l'esprit scientifique », Librairie Vrin, 304p
- Beaudet, Gérard et Wolff, Pauline (2012), « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », Vertigo, HS 11, mai 2012
- Boyer, Robert (1995) « L'état des savoirs », La découverte, 576p
- Castel, Robert (2003), « L'insécurité sociale : qu'est-ce qu'être protégé ? », Seuil, 96p
- Castoriadis, Cornelius (1975) « L'institution imaginaire de la société », Seuil, 540p
- Dardot, Pierre et Laval, Christian (2010), « La nouvelle raison du monde : essai sur la société néolibérale », La découverte, 498 pages
- Enquête déplacement (2006)
- Fremeaux, Philippe (2011), « La Nouvelle Alternative ? Enquête sur l'économie sociale et solidaire », Les petits matins, 192p
- Hely, Matthieu (2008), « L'économie sociale et solidaire n'existe pas », disponible sur <http://www.laviedesidees.fr/L-economie-sociale-et-solidaire-n.html>
- Héran Frédéric, 2009, « À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité », Revue d'économie régionale et urbaine, n° 3, p. 449-470
- Héran, Frédéric (2014), « Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050 », La découverte, 255p
- Hubert, Olivier (2007), « Rapport DLA »
- IBM (2011), Rapport intitulé « En route vers une mobilité plus intelligente »
- Illich, Ivan (1975), « Energie et équité », Le seuil
- Kaufmann, Vincent (2008), « Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner », PPUR, 115p
- Laville, Jean Louis (2010), "Politique de l'association », Seuil, 354p
- Lordon, Frédéric (2000), « Fonds de pension, pièges à cons », Liber, 124p
- McKenzie, Donald et Millo, Yuval (2003), « Construction d'un marché et performance théorique : sociologie historique d'une bourse de produits financiers dérivés », *Réseaux* 6/2003 (n° 122), p. 15-61
- Morin, Edgar (2008), « La méthode », Seuil, 2462 pages
- PDU (2011), Plan de déplacement urbain adopté en 2011 par la LMCU
- Quivy, Raymond et Van Campendhoudt (1995), « Manuel de recherche en sciences sociales », Dunod, 284p
- Rifkin, Jeremy (2012), « La troisième révolution industrielle », Les liens qui libèrent, 380p
- Rosa, Hartmut (2010), « Accélération : Une critique sociale du temps », La découverte, 474p

janvier 2015

Rosanvallon, Pierre (2006), « Le modèle politique français : La société civile contre le jacobinisme de 1789 à nos jours », Seuil, 445p

Rousseau, Max (2008), « La ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », Métropoles, 2008/3

Simon, Herbert (1969), « Les sciences de l'artificiel », Folio, 464p

Tchernonog, Viviane (2012), « Le secteur associatif et son financement », Informations sociales, 2012/4, numéro 172, pages 11-18

Tchernonog, Viviane (2013), « Les associations entre crise et mutations : les grandes évolutions », Dalloz Juris Editions

Vaillancourt, Yves (2007), « Vers un Etat stratège partenaire de la société civile », Cahiers du LAREPPS

Wiel, Marc (1999), « La transition urbaine. Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée », Architecture, 149p

Zimmer, Magali (2014), « Un acteur du commerce équitable perçu par la presse. L'importance de la coopération pour être visible dans la presse », Contribution dans le cadre des RIUESS 2014

Annexes

Contenu

Annexe 1 : Questionnaire définitif vierge	90
Annexe 2 : Dictionnaire des codes	94
Annexe 3 : Entretien semi-directif avec une conseillère de l'agence Pôle Emploi à Bousbecque	99
Annexe 4 : Entretien Mission Locale de Tourcoing.....	103
Annexe 5 : Questionnaire pour l'analyse des réseaux sociaux.....	106
Annexe 6 : Carte de la MEL	109

Annexe 1 : Questionnaire définitif vierge

QUESTIONNAIRE MOBILITÉ

Madame, Monsieur, nous vous remercions de nous accorder quelques minutes pour répondre à ce questionnaire. Les réponses resteront totalement anonymes. Nous vous proposons, si vous le souhaitez de noter vos commentaires à la fin de ce questionnaire.

1. Vous êtes :

- Une femme Un homme

2. Quel âge avez-vous ?

3. Vous vivez :

- Seul(e) En couple

4. Avez-vous des enfants à charge (moins de 16ans) ?

- Oui / Si oui, merci de préciser combien :
- Non

5. Vous habitez :

- Lille
- Une autre ville dans la métropole lilloise / merci de préciser :
- Une autre ville dans la région / merci de préciser :

6. Vous êtes :

**Plusieurs réponses possibles*

- Étudiant(e)
- Salarié(e) à temps partiel
- Intérimaire
- En formation professionnelle
- En recherche d'emploi depuis : - d'1 an + d'1 an

7. Vous avez :

- Un Brevet
- Un CAP / un BEP
- Un Baccalauréat
- Un Bac + 2 et niveau supérieur
- Aucun diplôme

8. Avez-vous le permis de conduire de catégorie B (voiture) ou A (moto) ?

- Oui ou je suis en cours de la passer (conduite accompagnée, ...)
- Non

9. Disposez-vous d'un véhicule personnel pour vos déplacements de tous les jours (voiture, moto, scooter, vélo) ?

- Oui / Si oui, merci de préciser le véhicule utilisé :
- Non

10. Combien de fois avez-vous utilisé les modes de déplacement ci-dessous ?

	Jamais	1 à 2 fois/mois	1 à 2 fois/semaine	Tous les jours ou presque
Voiture personnelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo / Trottinette / Skate / Roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moto / Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autopartage / Covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi / Transport à la demande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Concernant les transports en commun, souhaitez-vous qu'ils soient ?

**Maximum 2 réponses*

- Plus nombreux / Plus fréquents
- Moins chers
- Plus près de chez vous
- Plus propres
- En service la nuit (entre 23 heures et 6 heures du matin)
- L'offre actuelle me convient

12. Utilisez-vous les V'Lille (les vélos rouges en accès libre) ?

- Souvent
- De temps en temps
- Jamais

13. Selon vous, la carte personnelle de transport Pass Pass peut servir à :

**Plusieurs réponses possibles*

- Prendre le métro et le bus
- Prendre un V'Lille
- Prendre le train
- Payer ses amendes
- Je ne connais pas la carte Pass Pass

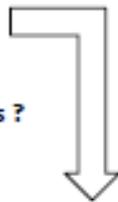
14. De manière générale, utilisez-vous plusieurs modes de transport pour un même trajet dans la métropole lilloise ?

Exemples : Bus puis vélo ; Tramway puis Bus ; Voiture puis Métro

- Oui Non

15. Quand vous devez prendre plusieurs moyens de transport pour un même déplacement, êtes-vous satisfait ?

- Oui, tout à fait
 Oui, plutôt



- Non, pas vraiment
 Non, pas du tout



16. Pour quelles raisons ?

**Maximum 2 réponses*

- Ce n'est pas cher
 La station ou l'arrêt est proche
 Cela prend en compte mon handicap
 C'est confortable
 C'est rapide

- C'est cher
 La station ou l'arrêt est éloigné
 Cela ne prend pas en compte mon handicap
 Ce n'est pas confortable
 C'est lent

17. Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?

- Non, je n'ai pas de difficultés à me déplacer
 Oui, tous les jours
 Oui, juste pour aller au travail et/ou aux formations et/ou aux entretiens
 Oui, juste pour réaliser des démarches administratives

18. Que souhaitez-vous pour vous aider dans vos déplacements ?

**Maximum 2 réponses*

- Rien de plus, l'offre actuelle correspond à mes besoins
 Pouvoir disposer d'un moyen de transport
 Partager une voiture
 Apprendre à réparer votre voiture, votre vélo
 Mieux connaître le réseau de transport
 Apprendre à conduire une voiture, un vélo

19. Savez-vous que dans la Métropole Lilloise, vous pouvez :

Louer un véhicule pour 8€/jour

- Oui Non

Vous faire transporter à vélo (triporteur) pour 4€

- Oui Non

Louer un vélo pour 1€/jour

- Oui Non

Participer à la réparation de votre véhicule/vélo

- Oui Non

20. Utilisez-vous Internet et les applications mobiles pour organiser vos déplacements ?

Oui 

Non 

21. Pour quelles raisons ?

**Maximum 2 réponses*

- Je trouve cela pratique
- Je trouve les infos rapidement
- J'évite les files d'attente

- Je n'ai pas accès à internet
- Je préfère me déplacer
- J'utilise les documents d'information à ma disposition

Autre / Si autre, merci de préciser :

22. Que cherchez-vous quand vous avez besoin d'information sur les transports dans la région ?

**Maximum 2 réponses*

- À m'informer sur l'ensemble de l'offre de transport et construire mon itinéraire
- À comparer les prix entre les différentes offres
- À souscrire / à réserver en ligne
- Je ne recherche pas d'information particulière

23. Êtes-vous bénéficiaire de minimas sociaux :

Oui Non

24. Quels sont vos revenus mensuels nets ?

- Moins de 500 €
- De 500 € à moins de 1 200€
- Plus de 1 200€
- Je ne souhaite pas répondre

Vous souhaitez continuer à vous exprimer, vous pouvez utiliser cet espace dédié :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Merci !

Annexe 2 : Dictionnaire des codes

Numéro de question	Intitulé	Code	Modalités de réponses
Question 1	Vous êtes / Genre	GENRE	Femme = 1
			Homme = 0
Question 2	Vous avez / Âge	AGE	Moins de 18 ans = 0
			18 et 19 ans = 1
			Entre 20 et 21 ans = 2
			22 et plus ans = 3
Question 3	Vous vivez / Situation familiale	SIFAM	Seul(e) = 0
			En couple = 1
Question 4	Vous avez / Enfant(s) à charge	EAC	Oui = 1
			Non = 0
Question 5	Vous habitez / Lieu	LIEU	Lille = 0
			Autre ville MEL = 1
			Autre ville région = 2
Question 6	Vous êtes / Situation professionnelle	SIPRO	Etudiant(e) = 0
			Salarié(e) à temps partiel = 1
			Intérimaire = 2
			En formation professionnelle = 3
			En recherche d'emploi moins d'1 an = 4
			En recherche d'emploi plus d'1 an = 5
Question 7	Vous avez / Diplôme	DIPLOM	Brevet ou Certificat d'étude = 0
			CAP ou BEP = 1
			Baccalauréat = 2
			Bac + 2 et plus = 3
			Aucun diplôme = 4
Question 8	Avez-vous le permis de conduire A ou B ?	PERMIS	Oui ou en cours = 1
			Non = 0
Question 9	Avez-vous un véhicule ?	VEHICU	Oui = 1
			Non = 0

janvier 2015

Question 10-1	Vous avez utilisé / Voiture personnelle	VEHPER	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-2	Vous avez utilisé / Transports en commun	TPTCOM	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-3	Vous avez utilisé / Vélo, trottinette skate, roller	VESROL	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-4	Vous avez utilisé / Moto, scooter	MOTSCO	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-5	Vous avez utilisé / Marche	MARCHE	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-6	Vous avez utilisé / Autopartage, covoiturage	AUTOCO	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 10-7	Vous avez utilisé / Taxi, transport à la demande	TAXTAD	Jamais = 0
			1 à 2x par mois = 1
			1 à 2x par semaine = 2
			Tous les jours = 3
Question 11-1	Que les transports en commun soient / Plus nombreux, plus fréquents	TECPN	Oui = 1
			Non = 0
Question 11-2	Que les transports en commun soient / Moins chers	TECMC	Oui = 1
			Non = 0
Question 11-3	Que les transports en commun soient / Plus près de chez vous	TEPCV	Oui = 1
			Non = 0

janvier 2015

Question 11-4	Que les transports en commun soient / Plus propres	TECPP	Oui = 1 Non = 0
Question 11-5	Que les transports en commun soient / En service sur des horaires de nuit	TECHN	Oui = 1 Non = 0
Question 11-6	Que les transports en commun soient / L'offre me convient	TECOK	Oui = 1 Non = 0
Question 12	Utilisez-vous les V'Lille ?	VLILLE	Souvent = 0 De temps en temps = 1 Jamais = 2
Question 13-1	La carte Pass Pass sert à / Prendre le métro et le bus	PPMB	Oui = 1 Non = 0
Question 13-2	La carte Pass Pass sert à / Prendre le V'Lille	PPVL	Oui = 1 Non = 0
Question 13-3	La carte Pass Pass sert à / Prendre le train	PPTR	Oui = 1 Non = 0
Question 13-4	La carte Pass Pass sert à / Payer ses amendes	PPPA	Oui = 1 Non = 0
Question 13-5	La carte Pass Pass sert à / Je ne connais pas la carte Pass Pass	PPCP	Oui = 1 Non = 0
Question 14	Utilisez-vous plusieurs modes de transport pour un même trajet ?	PLSTPT	Oui = 1 Non = 0
Question 15	Quand vous devez prendre plusieurs moyens de transport pour un même déplacement, êtes-vous satisfait ?	SATISF	Oui tout à fait = 0 Oui plutôt = 1 Non pas vraiment = 2 Oui pas du tout = 3
Question 16-1	Pour quelle raison / Ce n'est pas cher	CNPC	Oui = 1 Non = 0
Question 16-2	Pour quelle raison / La station ou l'arrêt est proche	LSEP	Oui = 1 Non = 0
Question 16-3	Pour quelle raison / Cela prend en compte mon handicap	CPMH	Oui = 1 Non = 0
Question 16-4	Pour quelle raison / C'est confortable	CCON	Oui = 1 Non = 0
Question 16-5	Pour quelle raison / C'est rapide	CRAP	Oui = 1

janvier 2015

			Non = 0
Question 16-6	Pour quelle raison / C'est cher	CCHE	Oui = 1
			Non = 0
Question 16-7	Pour quelle raison / La station ou l'arrêt est éloignée	LSEE	Oui = 1
			Non = 0
Question 16-8	Pour quelle raison / Cela ne prend pas en compte mon handicap	CNMH	Oui = 1
			Non = 0
Question 16-9	Pour quelle raison / Ce n'est pas confortable	CNCO	Oui = 1
			Non = 0
Question 16-10	Pour quelle raison / C'est lent	CLEN	Oui = 1
			Non = 0
Question 17	Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?	DIFDEP	Non, je n'ai aucune difficulté = 0
			Oui, au quotidien = 1
			Oui, pour aller au travail = 2
			Oui, pour des démarches administratives = 3
Question 18-1	Quel aide dans vos déplacements ? / Rien de plus	RDP	Oui = 1
			Non = 0
Question 18-2	Quel aide dans vos déplacements ? / Pouvoir disposer d'un véhicule	PDV	Oui = 1
			Non = 0
Question 18-3	Quel aide dans vos déplacements ? / Partager un véhicule	PUV	Oui = 1
			Non = 0
Question 18-4	Quel aide dans vos déplacements ? / Apprendre à réparer	AAR	Oui = 1
			Non = 0
Question 18-5	Quel aide dans vos déplacements ? / Mieux connaître le réseau	MCR	Oui = 1
			Non = 0
Question 18-6	Quel aide dans vos déplacements ? / Apprendre à conduire	AAC	Oui = 1
			Non = 0
Question 19-1	Savez-vous que dans LM, vous pouvez / Louer un véhicule	LUVE	Oui = 1
			Non = 0
Question 19-2	Savez-vous que dans LM, vous pouvez / Vous faire transporter à vélo	VFTR	Oui = 1
			Non = 0
Question 19-3	Savez-vous que dans LM, vous pouvez / Louer un vélo	LUVO	Oui = 1
			Non = 0

janvier 2015

Question 19-4	Savez-vous que dans LM, vous pouvez / Participer à la réparation de votre véhicule	PRVV	Oui = 1
			Non = 0
Question 20	Utilisez-vous internet pour organiser vos déplacements ?	IOVD	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-1	Pour quelle raison / Pratique	PRAT	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-2	Pour quelle raison / Informations rapides	INRA	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-3	Pour quelle raison / Evite les files d'attentes	ELFA	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-4	Pour quelle raison / Pas accès internet	PAIN	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-5	Pour quelle raison / Préfère me déplacer	PMDE	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-6	Pour quelle raison / Documents d'information à ma disposition	DIMD	Oui = 1
			Non = 0
Question 21-7	Pour quelle raison / Autre	AUTR	Oui = 1
			Non = 0
Question 22-1	Que recherchez-vous ? / À m'informer sur l'ensemble de l'offre de transport et construire mon itinéraire	MED	Oui = 1
			Non = 0
Question 22-2	Que recherchez-vous ? / À comparer les prix entre les différentes offres	PLC	Oui = 1
			Non = 0
Question 22-3	Que recherchez-vous ? / À souscrire / à réserver en ligne	SEL	Oui = 1
			Non = 0
Question 22-4	Que recherchez-vous ? / Je ne recherche pas d'information particulière	NRP	Oui = 1
			Non = 0
Question 23	Êtes-vous / Bénéficiaire de minimas sociaux	BMS	Oui = 1
			Non = 0
Question 24	Quels revenus nets mensuels ?	REVENU	Moins de 500€ = 0
			De 500 à 1 200€ = 1
			Plus de 1 200€ = 2
			Ne souhaite pas répondre = 3

Annexe 3 : Entretien semi-directif avec une conseillère de l'agence Pôle Emploi à Bousbecque

Date : 10.12.14

Agence : Pôle Emploi Halluin

Entretien

Interlocuteur : Virginie LEROY

Adresse mail : virginie.leroy01@pole-emploi.fr

Fonction : Conseillère à l'emploi

Merci de vous présenter et de présenter également la structure dans laquelle vous travailler.

Je suis conseillère à l'emploi sur l'agence d'Halluin depuis 2010. L'agence d'Halluin est labélisée SPO (Service Public d'Orientation). Nous gérons huit communes de la Vallée de la Lys, c'est-à-dire Halluin, Roncq, Linselles, Comines, Bousbecque, Wervicq-sud, Deûlemont et Warneton.

Pouvez-vous nous éclairer sur les relations qu'entretiennent le Pôle Emploi, la Mission Locale et les Maisons de l'Emploi ?

La Mission Locale est un cotraitant, payée par Pôle Emploi pour traiter nos jeunes âgés de moins de 26 ans. Chaque agence, en fonction du cahier des charges qui est signé avec la Mission locale, possède des directives propres. L'agence d'Halluin envoie, à la Mission Locale de Tourcoing, les personnes âgées de moins de 26 ans qui ont un projet de formation professionnelle. La Maison de l'emploi regroupe, quant à elle, la Mission Locale et les PLIE, c'est-à-dire Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi. La Maison de l'emploi est un partenaire au Pôle Emploi avec également un cahier des charges. La Maison de l'Emploi affiliée à l'agence d'Halluin est celle de Tourcoing. C'est notre agence qui prescrit aux demandeurs d'emplois d'aller à la Maison de l'Emploi selon certains critères.

Dans quelle mesure les freins à la mobilité jouent-ils un rôle dans les difficultés d'accès à l'emploi des personnes que vous rencontrez ?

Nous sommes dans un secteur où les gens sont peu mobiles. Beaucoup de problèmes de permis.

L'autre problème majeur est le faible développement du réseau de transport en commun sur le secteur. Ceci reste un frein majeur pour la recherche d'emploi.

Après, est-ce que ce n'est pas dans la mentalité des gens qu'est le problème. Une personne qui n'est pas mobile, qui n'a pas forcément les transports à disposition va aussi se conforter dans sa situation et du coup va chercher de l'emploi à Comines, à Comines France, à Comines Belgique. Il y a beaucoup de gens qui habitent à Comines et qui travaillent à la maison de retraite de Comines, par exemple.

La difficulté sera différente selon le lieu d'habitation. Une personne sur Lille aura beaucoup moins de difficulté pour se déplacer, tant par la fréquence des transports que par les réflexes qu'elle aura si elle ne dispose pas de voiture (V' Lille, auto-partage ou covoiturage).

Est-ce que vous avez travaillé ailleurs en tant que conseillère Pôle Emploi ? Si oui, est-ce que vous avez rencontré les mêmes difficultés ?

J'ai travaillé durant 3 ans sur l'agence de l'Hay-Les-Roses (région parisienne) les problématiques n'étaient pas les mêmes. Il y a le bus, le R.E.R, le tram avec des horaires plus larges, ce qui entraînait beaucoup moins de difficultés. On retrouvait plutôt des difficultés financières (coût des transports en commun).

Quels outils avez-vous en tant que conseillère à Pôle Emploi pour lever ce frein à l'emploi qu'est la mobilité ?

Nous utilisons le site de Transpole et orientons directement vers leurs services lorsqu'une personne se présente pour une demande de carte. Nous remettons les adresses des points Transpole les plus proches. Nous remettons également les documents demandés pour que la personne puisse constituer sa carte de transport.

Quand un demandeur d'emploi se rend à un entretien d'embauche, participe à un concours public, suit une prestation intensive, reprend un emploi ou entre dans une formation éloigné(e) de son lieu de résidence (+60 kms AR ou 2h de trajet), une aide à la mobilité peut être accordée sous la forme d'une prise de tout ou partie des frais de déplacement, de repas, et d'hébergement.

Frais de déplacement : prise en charge à hauteur de 0,20 €/km X nombre de km parcouru aller-retour ou par des bons SNCF (bon de transport ou bon de réservation délivré uniquement dans le cadre d'une recherche d'emploi). En fonction des ressources du demandeur d'emploi, le trajet SNCF AR peut être gratuit ou à un tarif préférentiel.

Frais de repas : forfait de 6 € par jour

Frais d'hébergement : plafond de 30 € par nuitée dans la limite des frais engagés et sur présentation des justificatifs.

Chaque demandeur d'emploi peut bénéficier de l'aide à la mobilité, tous types de prise en charge confondus dans la limite d'un plafond annuel de 5 000 €.

Nous travaillons également avec un service complémentaire d'aide à la mobilité ; le réseau SAM quand un entretien de recrutement est proposé loin du domicile. Le demandeur d'emploi peut bénéficier d'un hébergement dans une famille d'accueil grâce au réseau SAM (Solidarité, Accueil, Mobilité). Cette famille offre bénévolement l'hébergement pour la nuit, le repas et le petit déjeuner.

Le réseau SAM est une association loi 1901 qui offre des possibilités d'hébergement dans toute la France. Sa mission : mettre en relation des demandeurs d'emploi et des familles d'accueil bénévoles, et contribuer à la réussite d'une recherche d'emploi.

Le demandeur d'emploi contribue aux frais de gestion de l'association à hauteur de 10 €.

Prenons l'exemple du permis de conduire. Que faites-vous lorsque vous recevez une personne ayant un problème de ce type ?

Nous avons une aide au permis de conduire, qui est un dispositif que l'on mobilise lorsqu'il n'y a pas d'autres freins que la mobilité et lorsque la reprise d'un emploi ou d'une formation requière réellement l'acquisition du permis de conduire (absence de transports en commun à proximité par exemple dans une zone industrielle).

Avez-vous d'autres outils à votre disposition pour orienter ces personnes qui n'ont pas le droit à ce financement au permis de conduite ?

On peut éventuellement orienter les demandeurs sur des auto-écoles pouvant adapter leurs tarifs (tarifs préférentiels pour les demandeurs d'emplois).

A ce propos, connaissez-vous les structures alternatives à l'offre de Transpole qui peuvent proposer des services d'aides spécifiques à ce public en difficulté ?

Personnellement, je ne les connais que très peu. On a des associations comme Auto-Solidaire. Mais à priori le dispositif est réservé aux bénéficiaires du RSA. Or, nous ne suivons pas que ce type de public. Nous accompagnons également les personnes bénéficiaires de l'ASS, (Allocation de Solidarité spécifique), versée par Pôle Emploi, qui n'ont pas ou peu accès à tout ceci.

Est-ce qu'il existe, au sein de Pôle Emploi, des enquêtes ou ateliers réalisés spécialement sur la mobilité ?

Nous n'avons à ce jour pas d'offre de service spécifique à la mobilité.

Concernant LILAS Auto-partage, pensez-vous que c'est adapté à des personnes éloignées de l'emploi ?

Nous ne déployons pas ce dispositif sur le secteur d'Halluin.

Disposez-vous d'autres outils ?

Il y a les aides financières de retour à l'emploi se traduisant par un bon de réservation ou de transport pour aider un demandeur à se rendre à un entretien d'embauche ou un concours de la fonction publique.

Il existe également l'aide à la double résidence sous conditions, lorsqu'un demandeur d'emploi reprend une activité à plus de 60km de son domicile.

Avez-vous reçu de la part de votre employeur une formation spécifique à l'orientation des personnes sur la mobilité ?

Nous n'avons pas de formation spécifique propre à la mobilité. Nous développons le plus possible un partenariat avec les structures du secteur (ex : UTPAS, CIO...).

Que pensez-vous de l'idée d'une plateforme mobilité, qui serait notamment sous forme d'un numéro dédié et d'un site internet où se regroupe toutes les informations sur les offres de mobilité ?

L'idée peut être intéressante. Si cette plateforme se met en place, il serait intéressant de développer un partenariat avec les services relatifs à l'emploi.

Le téléphone est très important pour les personnes qui n'ont pas accès et qui ne maîtrise pas l'outil internet. Les nouveaux objectifs visent à rendre la personne autonome, cela fait partie de sa recherche d'emploi. Si cette plateforme existe, ce serait bien que des agréments se fassent avec les

services publics et notamment les services relatifs à l'emploi. Nous avons sur notre site, une liste d'outils où les demandeurs peuvent aller. L'idée est de les rendre plus autonome et qu'ils essayent de manipuler ces différents outils. Aujourd'hui, même un simple préparateur de commande qui ne maîtrise pas un minimum l'informatique ne peut pas reprendre une activité. Tout ce qui est manutention, emballage c'est également la même chose. Aujourd'hui, il y a d'énormes activités informatisées que, s'ils n'ont pas un minimum d'autonomie, ils auront des difficultés. S'ils ont déjà un problème de mobilité et qu'ils ont en plus ce frein-là, la reprise d'activité sera du coup très difficile. Ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas internet à la maison qu'on va leur dire, systématiquement, téléphone. On va leur dire, venez en site, allez dans les espaces dédiés. Il y a même une médiathèque à Comines avec des pc à disposition, à Bousbecque également, il y a le cyber-espace. On essaie de les tendre vers ça. Parce que demain, ce sera leur quotidien. De plus en plus de choses se font en ligne, les déclarations de cartes se font en ligne ou quand vous téléphonez, ce sont en fait des plateformes avec des attentes interminables.

Pendant, c'est toujours important d'avoir la possibilité d'avoir quand même recours au téléphone. Cela les rassure aussi. Encore une fois, je pense qu'il y a un très gros travail de communication à faire au-delà de Pôle Emploi et de la recherche d'emploi, sur les outils et sur les services mis à disposition. En effet, il y a les flyers partout. Je vais aller vers ces documents, je vais les prendre puis les classer. De par ce manque de communication, les gens vont se conforter en se disant « bah il n'y a rien ». Ils ne peuvent du coup rien faire parce qu'il n'y a rien. C'est dommage car si ça tombe il y a des choses qui existent mais mal connues.

Comment percevez-vous le site Transpole ?

Il est simple pour une personne maîtrisant l'informatique.

L'Espace Info Formation (EIF) à la MIE de Roubaix met à disposition de nombreuses documentations et anime de nombreux ateliers s'adressant à tout type de public. Il serait peut être intéressant de consulter leur site internet avec toutes leurs manifestations.

Annexe 4 : Entretien Mission Locale de Tourcoing

Date : 12.12.14

Agence : Mission locale de Tourcoing

N° de téléphone : 03 20 24 42 43

Nombre de questionnaires obtenus : 54 questionnaires administrés

Entretien post administration

Interlocuteur : Clémentine Lansiaux

Adresse mail : cmouton@mltourcoing.fr

Fonction : Responsable vie quotidienne (mobilité, logement, santé, justice, citoyenneté, RSA, accompagnement renforcé)

Comment s'est effectuée la diffusion (l'administration) du questionnaire ?

L'administration s'est effectuée du 5 au 9 décembre 2014.

Deux modes d'administration ont été utilisés :

Tout d'abord, les questionnaires ont été déposés à l'accueil. Les usagers étaient incités par le/la chargé(e) d'accueil de les remplir.

Ensuite, par administration après les entretiens avec les conseillers.

Quels ont pu être les problèmes rencontrés ?

Le questionnaire a majoritairement été bien compris et pas mal accueilli.

Pour certaine personne, le conseiller ou le chargé d'accueil a dû reformuler certaines questions (questions 11 et 14 par exemple).

Comment les conseillers considèrent-ils cette problématique ?

C'est un problème auquel les conseillers sont régulièrement confrontés.

Existe-il, au sein de la mission locale et dans une plus large mesure (Maison de l'emploi, Pôle Emploi, ...), des dispositifs pour répondre à cette problématique et sous quelles conditions les usagers peuvent-ils y prétendre ?

Au sein de la mission locale de Tourcoing, il existait une aide à la mobilité internationale, un fond dédié dans le cadre d'un contrat insertion à la vie sociale (CIVIS).

La mission finance des tickets de transport Transpole pour permettre aux usagers de se déplacer dans le cadre d'un entretien, etc. Cette aide est ponctuelle et le jeune doit très vite être autonome (nécessité de faire ses démarches auprès de Transpole, de rassembler les pièces justificatives, etc.) pour pouvoir suivre sa formation ou se déplacer à son travail.

Il existe un accompagnement personnalisé à la mobilité dans le cadre des PIJ.

Le PIJ répond à l'ensemble des **préoccupations des jeunes** sur tous les thèmes de l'Information Jeunesse (**enseignement, métiers, emploi, formation permanente, vie pratique, loisirs et sports, vacances, pays étrangers...**) et propose des **services pratiques** (aide au CV, annonces jobs, logement, aide aux projets...)

Il existe le dispositif FADJ.

Le Fonds Départemental d'Aide aux Jeunes (FDAJ) constitue une prestation d'aide sociale, dont la décision d'attribution revient au Président du Conseil général. Ce dispositif vise à favoriser l'insertion sociale et/ou professionnelle des jeunes en difficultés âgés de 16 à 25 ans (c'est-à-dire 24 ans révolus).

Les aides du FDAJ s'inscrivent dans une démarche d'accompagnement du parcours d'insertion. Ce soutien financier peut porter sur un projet individuel ou des actions collectives répondant à des besoins repérés d'un groupe de jeunes.

Les aides du FDAJ sont subsidiaires. En dehors des premières demandes ou des secours, elles doivent être sollicitées après ou en complémentarité des dispositifs de droit commun.

Objet : Projet d'insertion face aux difficultés du jeune. Le projet d'insertion doit être en lien avec une ou plusieurs difficultés d'insertion sociale et/ou professionnelles suivantes : isolement renforcé par une fragilité personnelle ; problème financier ; problème d'insertion ; problème de logement ; problème de santé ; problème de mobilité.

Les conseillers ont-ils une formation spécifique sur l'aide à la mobilité dans le cadre de leur formation générale?

Non !

Transpole est intervenu au sein de la mission locale en 2013 pour informer les conseillers sur l'ensemble de l'offre proposée par leur service ainsi que pour les informer sur les conditions d'obtention de certaines cartes et tarifications.

Le problème pour les usagers est de constituer leur dossier et de se déplacer jusqu'à Eurotéléport à Roubaix ou à République à Lille pour effectuer leurs démarches. Il leur manque bien souvent un document ou celui-ci n'est plus valide. Donc retour sans succès et bis repetita ! Quand le dossier est instruit il faut attendre en moyenne 3 mois avant l'obtention de la carte IRIS (transport gratuit pour les sans-emploi et/ou bénéficiaire des minimas et autres contrats aidés à temps partiel)

L'usage d'internet pour effectuer des démarches administratives est-il évident pour les personnes que vous recevez au sein de la mission locale ?

Pour certains oui, pour d'autres, ce n'est pas automatique et certains ne disposent pas d'internet ou n'y ont pas accès bien qu'il existe, dans la plupart des villes ou villages, des lieux ouverts qui permettent d'y avoir accès.

Connaissez-vous d'autres acteurs de la mobilité issus du champ de l'ESS ?

Oui, par exemple Auto-Solidaire qui a une antenne sur Roubaix, Mobilité en Nord ou SJT qui peut faire des tarifs privilégiés. Ils connaissent Lilas auto-partage mais les jeunes ne se sentent pas concernés par cette possibilité.

janvier 2015

Quels sont vos projets passés et à venir sur cette thématique ? Comment les avez-vous réalisés (financement, partenariats,...) ?

En cours de montage de projet avec les fondations (PSA, Vinci entreprise). L'idée est d'organiser une course d'orientation sur la ville ou sur la Métropole afin de lever les freins psychologiques à la mobilité et d'obtenir la possibilité d'effectuer un stage ou d'avoir une expérience en milieu professionnel pour les jeunes (en négociation).

Combien y a-t-il d'usagers au sein de votre mission locale ? D'où viennent-ils ? Par quel intermédiaire ?

Il y a environ 6 000 jeunes sur la mission locale de Tourcoing et 2 500 par an bénéficient d'un accompagnement. Ces jeunes viennent de tout le territoire de la vallée de la lys (Bousbecque, Comines, Deûlemont, Halluin, Linselles, Roncq, Warneton, Wervicq-Sud) et de Tourcoing. Ils sont parfois envoyés par les travailleurs sociaux du territoire.

Quels rapports entretenez-vous entre service d'aide à l'accès, au retour à l'emploi (MDE/ML/Pôle Emploi,...) ?

La mission locale est missionnée par Pôle emploi, elle accueille les jeunes de 16 à 25 ans en grande difficulté. Pour les questions d'hébergement et de création d'emploi elle peut les suivre jusqu'à 30 ans.

La Maison de l'emploi (MDE) s'adresse à tous les âges. Elle est plus sur un volet relation entreprises, reclassement des salariés, gestion de ressources humaines, appui administratif.

Pensez-vous que cette problématique est logiquement plus forte sur certain territoire ou quelle touche toute la population des demandeurs d'emploi ?

Certainement plus sur des territoires comme la vallée de la lys mais il s'agit avant tout de freins psychologiques.

Avez-vous déjà travaillé dans une autre agence ?

Non.

Combien y a-t-il de conseillers dans cette mission locale ?

20 conseillers.

Voyez-vous des pistes pour améliorer la mobilité pour les personnes en recherche d'emploi ?

Prendre l'exemple d'une plateforme déjà créée comme Mobilis ou Bougeco.

Annexe 5 : Questionnaire pour l'analyse des réseaux sociaux

QUESTIONNAIRE MOBILITÉ

Madame, Monsieur, nous vous remercions de nous accorder quelques minutes pour répondre à ce questionnaire. Nous vous proposons, si vous le souhaitez de noter vos commentaires à la fin de ce questionnaire.

Nom :

Prénom :

Intitulé de poste :

Nom de la structure :

Nombre de salarié-e(s) :

Nombre d'adhérent-e(s) :

Budget 2013 de la structure :

Part des subventions dans ce budget :

Statut juridique de la structure :

Date de création de la structure :

janvier 2015

Aide / accompagnement à la mobilité sur la Métropole Lilloise	Connaissez-vous l'activité de ces structures ?	Qui vous a mis en relation ? (merci de préciser le nom de la structure)	Quel(s) type(s) de relation (s) entretenez-vous avec ces structures ? Cochez la (les) case (s)					A quelle fréquence vous entretenez-vous avec ces structures ? Cochez la (les) case (s)				
			Aucun	Partage de matériels	Orientation d'utilisateur	Partage d'informations	Autre (merci de préciser)	Jamais	1 à 2 fois par an	1 à 2 fois par trimestre	1 à 2 fois par mois	1 à 2 fois par semaine
ADAV (Lille)	Cochez la (les) case (s)	Un membre associatif, une tête de réseau (CRESS, APES), une collectivité locale, autre...										
AFEJI (Métropole)												
Association QND (Villeneuve d'Ascq)												
ATS Atelier Solidaire (Lille)												
Auto Solidaire (Roubaix)												
Chauffeur & Go – ADIE (Métropole)												
CRVE – PVI (Roubaix)												
Happybox (Lille)												
Lilas Autopartage (Lille)												
LSI – Atelier Vélo (Lille)												
Mobilité en Nord (Roubaix, Tourcoing)												
Solidarité Et Jalons Pour Le Travail (Métropole)												
Vélo Campus (Villeneuve d'Ascq)												
VESSPA (Villeneuve d'Ascq)												

janvier 2015

Institutions <u>publiques</u>	Quel(s) type(s) de relation (s) entretenez-vous avec ces institutions ?							A quelle fréquence vous entretenez-vous avec ces institutions ?				
	Cochez la (les) case (s)							Cochez la (les) case (s)				
	Aucun	Prêt de locaux	Aides financière	Partage d'informations	Partenariat sur un projet	Orientation des usagers	Autre (merci de préciser)	Jamais	1 à 2 fois par an	1 à 2 fois par trimestre	1 à 2 fois par mois	1 à 2 fois par semaine
Mairie de quartier												
Mairie de la ville												
Lille Métropole Communauté Urbaine												
Conseil général												
Conseil régional												
Etat												
Travailleurs sociaux (Pôle Emploi, Missions Locales, CCAS, etc.)												

Annexe 6 : Carte de la MEL

CARTE DE REPERAGE AVEC LES 8 TERRITOIRES ET LES 85 COMMUNES



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
|  | 1 - Territoire des Weppes |  | 5 - Territoire Est |
|  | 2 - Territoire Tourquennois |  | 6 - Couronne Nord de Lille |
|  | 3 - Territoire Roubaisien |  | 7 - Couronne Sud de Lille |
|  | 4 - Territoire de la Lys |  | 8 - Lille et ses communes associées
Lomme - Hellemmes-Lille |

Résumé du rapport

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 distribués dans trois missions locales de la MEL (Pévèle-Mélantois-Carembault, Roubaix et Tourcoing). Etant donné que 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. Ce travail a été complété par de nombreux entretiens qualitatifs avec des acteurs de la mobilité sur la MEL ainsi qu'une analyse de sociologie des réseaux et une analyse historique de la situation de la mobilité depuis la deuxième moitié du XXe siècle.

Au terme de ce travail, nous en arrivons à mettre en avant trois idées forces. Premièrement, l'offre de mobilité actuelle, qui repose essentiellement sur une DSP à Transpole, prends en compte les six enjeux que nous avons esquissé pour la mobilité au XXIe siècle mais a des difficultés pour répondre à certains d'entre eux. Elle s'avère ainsi poser problème pour l'enjeu d'équité sociale comme en témoignent les difficultés à se déplacer des publics précaires. De manière générale, Transpole nous semble donc efficace pour les aspects techniques de la mobilité mais en difficulté pour ses aspects humains. Deuxièmement, nous mettons en avant l'idée que l'ESS est potentiellement en mesure de répondre à ces limites. En effet, ses spécificités nous semblent appropriées pour prendre en charge les aspects humains de la mobilité comme en témoignent les nombreuses initiatives actuellement existantes (VESSPA, Auto Solidaire, QND). Troisièmement, si ces initiatives de l'ESS sont pertinentes, elles sont néanmoins négligées dans le régime de gouvernance actuel. Celui-ci repose en effet quasi exclusivement sur une DSP à Transpole et accorde peu de place aux acteurs de l'ESS. C'est pourquoi nous proposons un nouveau régime de gouvernance où la DSP à Transpole serait complétée par un second volet reposant sur une SCIC.