RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie



Rapport final – diagnostic et perspectives

Rapport d'étude

Janvier 2026

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

PACTE DES SOLIDARITÉS
Agir ensemble pour faire reculer la pauvreté

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Le Cerema[1], référent public en aménagement, accompagne l'État, les collectivités et les entreprises pour adapter les territoires au changement climatique.

Il joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques nationales et de projets territoriaux adaptés au climat de demain dans 6 domaines d'activité : aménagement et stratégies territoriales, bâtiment, mobilités, infrastructures de transport, environnement et risques, mer et littoral.

Avec des équipes multidisciplinaires et 27 implantations sur les territoires de l'Hexagone et des Outre-mer, le Cerema dispose d'une approche globale pour conseiller, innover et fédérer.

www.cerema.fr

[1] Le Cerema est un établissement public relevant des ministères chargés de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique

Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie

Rapport final - Diagnostic et perspectives

Commanditaire : Etat, Préfecture de la région Occitanie, Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté. M. Éric Pélisson – eric.pelisson@dreets.gouv.fr

Auteurs :
Mathieu Maréchal ; Benjamin Saubion

Responsable du rapport

Benjamin SAUBION – Agence de Montpellier – Groupe Mobilités et Aménagements
Courriel : benjamin.saubion@cerema.fr
Direction Territoriale Occitanie

Historique des versions du document

	Date	Commentaire
V 0.1	29/11/2024	Rapport intermédiaire
V 0.2	24/04/2025	Rapport pour présentation en COPIL
V 1.0	08/07/2025	Rapport complété suite au COPIL du 13/05/2025
V.1.1	09/01/2026	Rapport final

Références
N° d'affaire : AFF-2024-018173
Partenaires : Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté ; DREETS Occitanie ; Adie ; Mob'In Occitanie ; Région Occitanie ; Ademe Occitanie ; Département de la Lozère ; Département du Gard ; Département des Pyrénées Orientales

Devis n° DE-2024-0030038 du 09/02/2024
N° NOVA : 23-OC-0055

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Mathieu Maréchal	DTerOcc/AM/MA	Auteur principal	Janvier 2026	Signé SAUBION Benjamin (benjamin.saubion) Signature numérique de SAUBION Benjamin (benjamin.saubion) Date : 2026.01.09 15:48:44 +01'00'
Benjamin Saubion	DTerOcc/AM/MA	Auteur	Janvier 2026	
Manuel Martinez	DTerOcc/AM	Relecteur, responsable de la production	Janvier 2026	MARTINEZ Manuel (manuel.martinez) Signature numérique de MARTINEZ Manuel (manuel.martinez) Date : 2026.01.09 16:22:15 +01'00'
Max Gruden	DTerOcc/AM/MA	Contributeur	Novembre 2024	
Philippe Michou	DTerOcc/DT	Contributeur	Novembre 2024	
Anne Guerci	DTerOcc/DT/MOB	Contributeur	Novembre 2024	
Emmanuel Delamarre	DTerOcc/DT/MOB	Contributeur	Novembre 2024	

Résumé de l'étude

Ce diagnostic de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie repose sur une analyse cartographique permettant de visualiser les inégalités d'offre entre les territoires, notamment entre espaces urbains et zones rurales. Il s'appuie également sur les enseignements issus de 20 entretiens semi-directifs réalisés avec des acteurs clés de la mobilité et du secteur social, ainsi que sur les résultats du questionnaire diffusé par la Région Occitanie, qui ont permis de faire émerger des enjeux structurants et des perspectives d'évolution. À ces éléments s'ajoute l'apport précieux des ateliers participatifs menés avec des bénéficiaires, venus partager leur vécu, leurs besoins et leurs stratégies face aux difficultés de mobilité. L'ensemble de ces contributions alimente une réflexion approfondie débouchant sur six préconisations concrètes pour structurer, renforcer et rendre plus accessible la mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire régional.

10 mots ou expressions clés à retenir de l'étude

Plan d'Actions en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)
Bassins de mobilité
Services de mobilité solidaire
Acteurs de la mobilité solidaire
Inclusion sociale
Publics en situation de précarité
Freins à la mobilité
Dispositifs d'accompagnement
Maillage territorial
Coopération entre acteurs

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

☒ Accès libre : document accessible au public sur internet

☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema

☐ Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire CeremaDoc, via le dépôt de document : https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx

Objet de l'étude

L'accès limité à la mobilité représente un obstacle significatif à l'intégration des travailleurs sur le marché de l'emploi, d'autant plus lorsque cela concerne les publics en insertion. Cette difficulté est particulièrement marquée dans les zones rurales et les zones industrielles en déclin, où les lacunes dans l'offre de solution de transport apparaissent.

Selon le baromètre des mobilités du quotidien de l'association Wimoov[2], en 2024, près d'un français sur trois n'a pas la liberté de choisir de se déplacer : des personnes cumulant bas revenus, dépenses élevées en carburant, longues distances à parcourir et/ou absence d'alternative à la voiture, auxquelles s'ajoutent les personnes qui ne disposent d'aucun moyen de mobilité. Cette précarité touche toutes les générations, en ville, en banlieue, à la campagne, les actifs comme les inactifs. 40% des français ont renoncé à un rendez-vous faute de pouvoir s'y rendre. En Occitanie 23% de la population est en situation de précarité de mobilité (19,5% au niveau national).

Plus spécifiquement sur l'accès à l'emploi ou à une formation, selon une étude publiée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI) en 2017, 23 % des Français déclarent avoir déjà renoncé à un emploi ou à une formation par manque de moyens pour se déplacer. Cette problématique est encore plus marquée chez les populations les plus vulnérables : près d'un jeune sur deux est concerné, tout comme 54 % des personnes vivant dans des foyers disposant de moins de 1 000 euros par mois. Ces chiffres soulignent l'impact des difficultés de mobilité sur l'accès à l'emploi et à la formation, particulièrement pour les jeunes et les ménages en situation de précarité.

Ainsi, le 26 octobre 2020, le Premier Ministre a annoncé le déploiement d'un volet supplémentaire de la Stratégie pauvreté visant à soutenir la mobilité géographique des demandeurs d'emploi dans le but de favoriser leur insertion professionnelle.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a marqué un tournant dans la gestion des mobilités en France, en plaçant au sein des politiques publiques l'objectif d'inclusion sociale. **L'article 18 de la loi LOM introduit les Plans d'Actions pour une Mobilité Solidaire (PAMS),** qui visent à structurer et coordonner les initiatives en faveur de la mobilité des publics les plus vulnérables. L'élaboration de ces plans à l'échelle des bassins de mobilité, impliquent une collaboration entre les régions et les départements, chargés de définir ensemble des actions adaptées aux spécificités locales. En réponse à ces enjeux, la Région Occitanie a lancé en 2023 les États généraux de la mobilité solidaire, une démarche participative visant à faire émerger des solutions concrètes et partagées pour lutter contre l'exclusion liée à la mobilité. En répondant aux enjeux d'accessibilité et de solidarité territoriale, les PAMS constituent ainsi un outil stratégique pour répondre aux besoins des populations en insertion professionnelle ou en situation de précarité, notamment dans les zones rurales.

L'objet de la présente étude est l'élaboration d'un diagnostic sur la Mobilité solidaire à des fins d'insertion professionnelle en Occitanie.

A ce titre la constitution d'une base de données géoréférencées de 684 services répertoriés dans la région Occitanie, déclinée par département et bassin de Mobilité, est présentée et analysée. Cette base de données qui pourra être partagée pour être complétée à l'échelle des bassins de mobilité, constitue une ressource précieuse pour nourrir les réflexions autour de l'élaboration des Plans d'Actions pour une Mobilité Solidaire (PAMS).
La présente étude présente ensuite une analyse qualitative du fonctionnement de l'écosystème de la mobilité solidaire en Occitanie.
De cette approche quantitative et qualitative, ressortent des préconisations et pistes d'action présentées en fin de ce rapport d'étude.
Des fiches pratiques de solutions de mobilité solidaire et d'exemples inspirants sont annexées au rapport.

[2] Baromètre des Mobilités du Quotidien, 2024

Liste des livrables produits dans le cadre de la présente étude

- Rapport d’étude : Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie – Rapport final – Diagnostic et perspectives – Janvier 2026
- Grille d'entretien semi-directif : Annexe 6 du rapport d’étude
- Cartographie du fonctionnement de l'écosystème : Paragraphe 3.1 du rapport d’étude
- Cartes des services de mobilité solidaire par bassin de mobilité : Paragraphe 2.3 du rapport d’étude
- Liste des services de mobilité solidaire par département et bassin de mobilité : Annexe 10 du rapport d’étude
- Base de données géoréférencées des services de mobilité solidaire en Occitanie, en format SIG
- Base de données des services de mobilité solidaire en Occitanie, en format tableur
- Liste des opérateurs (porteurs d'action) par bassin de mobilité, en format tableur
- Monographie des entretiens conduits avec les acteurs rencontrés

SOMMAIRE

Introduction 9

1 Définitions préalables et déroulement de l'étude 10

2 Analyse cartographique des services de mobilité solidaire 16

2.1 Typologie des services de mobilité solidaire en Occitanie 16

2.2 Les services de mobilité solidaire en Occitanie 17

2.3 Une cartographie des services de mobilité solidaire en Occitanie 19

2.4 Un déséquilibre entre centre urbain et ruralité dans les bassins de mobilité 25

2.5 Un déséquilibre de l'offre de mobilité solidaire entre les bassins de mobilité 28

3 Analyse de l'écosytème de la mobilité solidaire en Occitanie 32

3.1 Rôle des acteurs 32

3.2 Synthèse des écoutes des acteurs et bénéficiaires rencontrés 34

4 Préconisations : des leviers pour structurer et renforcer la mobilité solidaire 40

1ère préconisation : Faire coopérer les acteurs de la mobilité et les professionnels de l'accompagnement social 41

2ème préconisation : Structurer l'offre de mobilité avec un socle commun et un guichet unique 44

3ème préconisation : Améliorer et faciliter les interfaces entre acteurs au profit des bénéficiaires 45

4ème préconisation : S'appuyer sur une gouvernance qui permette la facilité de ces interfaces 49

5ème préconisation : Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire 53

6ème préconisation : Faire connaître l'offre 55

Liste des préconisations et des pistes d'action 58

Conclusion 59

Annexes 60

Annexe 1 : Fiches pratiques de solutions de mobilité solidaire 61

Fiche 1 : Voitures électriques partagées à Villerouge-Termenès 62

Fiche 2 : Déployer un service de covoiturage local et solidaire : de l'analyse des besoins à l'animation continue 63

Fiche 3 : Rappel sur le cadre réglementaire du transport d'utilité sociale 64

Fiche 4 : Mobilité Solidaire en Pays de Lumbres 65

Fiche 5 : Atelier participatif et solidaire de réparation de vélos par l'association Mobil'idées dans les Hautes-Alpes 68

Fiche 6 : La mosaïque des mobilités du Cerema 69

Annexe 2 : Cartes des EPCI en Occitanie (AOM et Bassins de mobilité) 70

Annexe 3 : Les tarifications solidaires pour les transports en commun régionaux en Occitanie 72
Annexe 4 : Schéma des différents services de transports routiers 73
Annexe 5 : Méthodologie, préparation et organisation des entretiens semi-directifs 74
Annexe 6 : Grille d'entretien semi directif 76
Annexe 7 : Guide pour la conduite de l'atelier « bénéficiaires » 78
Annexe 8 : Entretiens semi-directifs et réponses au questionnaire de la Région : enseignements et perspectives 81
- ❖ Éclairage sur les enjeux de la mobilité solidaire par les acteurs concernés 82
- ❖ Perception des freins 83
- ❖ Qualification des besoins et des aides à la mobilité 87
- ❖ Clés de réussites : témoignages d'acteurs 90
- ❖ Pistes de solutions concrètes évoquées par les acteurs pour favoriser la mobilité solidaire dans les politiques publiques 93

Annexe 9 : Recueil du besoin des bénéficiaires : ateliers participatifs 99
- ❖ Objectifs et organisation des ateliers 99
- ❖ Déroulement des ateliers 100
- ❖ Partage d'expérience et perspectives 106

Annexe 10 : Liste des services de mobilité solidaire en Occitanie par département 108
Département de l'Ariège 109
Département de l'Aude 109
Département de l'Aveyron 112
Département du Gard 113
Département de la Haute-Garonne 117
Département du Gers 120
Département de l'Hérault 121
Département du Lot 124
Département de la Lozère 125
Département des Hautes-Pyrénées 126
Département des Pyrénées-Orientales 127
Département du Tarn 131
Département du Tarn-et-Garonne 132
Bibliographie 133

INTRODUCTION

L'accès à la mobilité constitue un enjeu central pour favoriser l'insertion professionnelle, en particulier dans les territoires ruraux où les freins aux déplacements sont souvent exacerbés par un manque de solutions adaptées. Face à cette problématique, un diagnostic des dispositifs existants est proposé afin d'identifier les leviers d'action susceptibles d'améliorer l'accès aux services de mobilité solidaire.

La présente étude vise à réaliser un diagnostic de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie, commandée par le Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté et financée par la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) Occitanie. Le Cerema a été chargé d'identifier et d'analyser les solutions existantes afin de mieux répondre aux difficultés de déplacement qui freinent l'accès à l'emploi et à la formation pour les publics vulnérables.

Les travaux du Cerema dans le cadre de cette mission d'élaboration d'un diagnostic de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle ont les objectifs suivants :

- Collecter des données auprès des différents acteurs locaux pour établir le diagnostic régional.
- Concevoir et conduire des entretiens semi-directifs, en complément du questionnaire régional, pour approfondir les analyses qualitatives.
- Produire des cartographies, permettant d'illustrer de manière visuelle et synthétique l'offre actuelle de mobilité solidaire sur le territoire régional.

Ce rapport présente les méthodologies mises en œuvre et les résultats obtenus, dans le but de fournir une vision opérationnelle des services de mobilité solidaire en Occitanie.

Le Cerema a réalisé ces travaux de diagnostic en collaboration notamment avec la Région Occitanie, le réseau Mob'In Occitanie, l'Adie, l'ADEME pour répondre à ce besoin de connaissance partagée entre les réseaux du secteur social et du secteur des mobilités. Depuis mars 2024, parallèlement à la l'élaboration de ce diagnostic, une réunion mensuelle s'est tenue avec ces partenaires pour faire le point sur les avancées, échanger des informations, et coordonner les travaux de chacun concernant la mobilité solidaire et inclusive. Cette démarche a permis de renforcer la synergie entre les acteurs impliqués et à assurer un suivi efficace des actions menées en commun.

Les travaux menés dans le cadre de cette étude s'inscrivent dans une volonté partagée de **mieux comprendre et structurer la mobilité solidaire en Occitanie**. À travers l'élaboration de cartographies, puis l'analyse croisée des entretiens semi-directifs, des résultats de l'enquête régionale et des ateliers participatifs avec des bénéficiaires, ce rapport vise à **dresser un état des lieux précis** et à f**aire émerger des pistes d'action concrètes**. L'ensemble de ces éléments permet de croiser les regards des acteurs institutionnels, des professionnels de terrain et des personnes directement concernées, pour construire collectivement des leviers adaptés aux réalités des territoires. Le rapport s'organise autour de **quatre grandes parties** : une première partie de définition du contexte et de déroulement de l'étude, une deuxième partie de cartographie des services de mobilité solidaire existants, une troisième partie d'analyse du fonctionnement de l'écosystème sur la base des entretiens des acteurs, et des ateliers menés avec des bénéficiaires, et enfin une série de préconisations pour renforcer et structurer durablement la mobilité solidaire en région Occitanie.

1 DEFINITIONS PREALABLES ET DEROULEMENT DE L'ETUDE

Contexte

Dans les territoires occitans, l'accès aux services, à l'emploi, à la santé ou encore à la vie sociale repose sur une diversité de solutions de mobilité. Parmi elles, les **transports en commun et la mobilité solidaire** jouent un rôle complémentaire, qu'il convient de concevoir de manière articulée pour répondre aux besoins non couverts.

Les réseaux de transports en commun, généralement structurés autour de pôles urbains ou périurbains selon une logique radiale, peinent à desservir l'ensemble du territoire, en particulier les **zones peu denses**. Ils ne peuvent répondre à certains usages spécifiques : trajets de proximité entre communes rurales, déplacements à horaires atypiques, ou encore accès pour des publics isolés. Dans ces "**zones blanches de la mobilité**", la mobilité solidaire s'inscrit comme une réponse de proximité, souple et personnalisée.

Elle ne cherche pas à se substituer aux transports en commun, mais intervient là où ceux-ci ne peuvent aller. C'est donc dans cette articulation, entre une offre structurée de transport collectif et des dispositifs solidaires adaptés aux besoins locaux, que se joue **la capacité des territoires à garantir un droit à la mobilité pour toutes et tous.**

Le présent diagnostic permettra de qualifier l'écosystème de la mobilité solidaire en identifiant les acteurs impliqués, les dispositifs existants, leurs complémentarités et leurs limites. Il mettra en lumière les besoins non couverts et les dynamiques locales, en posant les bases pour structurer une réponse cohérente et adaptée aux réalités du territoire.

Principaux acteurs de la mobilité solidaire

La mobilité solidaire s'appuie sur une coopération entre acteurs du secteur social, de l'emploi et de la mobilité. Les ***porteurs d'actions*** mettent en place des services d'accompagnement ou de transport adaptés aux personnes rencontrant des difficultés de déplacement. Ces initiatives sont soutenues par des ***financements publics ou privés***, à différentes échelles territoriales. Les ***prescripteurs*** orientent les publics vers ces solutions. De leur côté, les ***employeurs*** ou structures d'insertion participent à l'intégration professionnelle en prenant en compte les besoins de mobilité. Cette organisation en réseau permet une réponse coordonnée aux problématiques d'accès à l'emploi, à la formation ou aux droits.

Les acteurs cités dans le tableau ci-dessous peuvent être des acteurs de la mobilité, de l'accompagnement social ou les deux. Ce tableau rappelle les types d'acteurs, et s'appuie sur des exemples dans le Département de l'Aude pour illustrer :

	Porteurs d'actions	Financeurs	Prescripteurs	Employeurs
Types d'acteurs	Plateforme de mobilité, opérateur de service de mobilité	Europe, Etat, collectivités territoriales, fondation, mécénat	France Travail, mission locale, CCAS, Assistant social de la MSA, services sociaux du département	Centre de formation, SIAE, FACE, entreprise classique
Exemples dans le Département de l'Aude	Mobil Aude, Adie Narbonne, Wimoov…	Département de l'Aude, Région Occitanie, ANCT…	Mission Locale Ouest Audois, France Travail Aude, CCAS de Limoux, Service social MSA de Narbonne…	AFPA, AMS Aude Ménage et services, Emploi et partage…

Travaux et rôle des partenaires

D'autres structures avaient déjà engagé en Occitanie des initiatives autour de la question de la mobilité solidaire. Dans ce cadre, le Cerema a adopté une approche collaborative avec ces acteurs afin de recueillir des informations essentielles à l'élaboration du diagnostic.

Dans un premier temps, le Cerema a examiné les démarches portées par l'Adie (association pour le droit à l'initiative économique). L'Adie est une association reconnue d'utilité publique présente sur l'ensemble du territoire français. Elle propose notamment une offre de microcrédit pour les personnes pauvres qui ont un projet professionnel mais n'ont pas accès au crédit bancaire. En 2024, l'Adie a rédigé, pour le compte du commissaire à la prévention et la lutte contre la pauvreté en Occitanie, un livre blanc des financements visant à aider au retour à l'emploi par la mobilité.

Le Cerema a exploré les travaux de l'ADEME concernant la transition juste et solidaire. Cette initiative intègre les dimensions de justice sociale dans le cadre de la transition écologique, en particulier en matière de mobilité.

Le Cerema a également collaboré avec le réseau Mob'In Occitanie, une structure fédérant une partie des acteurs régionaux de la mobilité solidaire. Cette organisation, ayant déjà réalisé un diagnostic de mobilité solidaire, notamment dans le Gard, a permis au Cerema de compléter certains aspects de son diagnostic.

Enfin, le Cerema a coopéré avec la Région Occitanie ainsi qu'avec plusieurs départements de la Région. Cette coopération a permis d'enrichir le contenu du rapport, notamment grâce aux données issues du questionnaire déployé par la Région et aux informations recueillies par certains départements sur les services de mobilité solidaire présents sur leur territoire. Par ailleurs, cette collaboration a facilité un contact direct avec des bénéficiaires de la mobilité solidaire, permettant de recueillir des témoignages précieux qui ont nourri l'analyse. L'intégration de ces retours de terrain a largement contribué à approfondir la réflexion développée dans le présent rapport.

Méthodologie

La méthodologie mise en œuvre pour la présente étude a été élaborée en adéquation avec celle définie dans **les États Généraux de la Mobilité Solidaire (EGMS)** organisés par la Région Occitanie le 30 novembre 2023. En effet, le diagnostic réalisé par le Cerema sur les mobilités solidaires constitue une étape clé dans l'élaboration des **Plans d'Actions pour la Mobilité Solidaire (PAMS).**

La méthode proposée pour mener à bien cette étude s'appuie largement sur une **approche collaborative**. Elle repose d'abord sur le croisement de données issues d'entretiens semi-directifs, de l'exploitation de données déjà collectées par les acteurs (data.gouv.fr, réseau Mob'in, diagnostic dans le cadre des Pacte des solidarités, plateforme de mobilité, conseils départementaux, France Travail…) et d'une enquête en ligne conduite par la Région Occitanie.

Dans ce contexte, le Cerema a ainsi construit sa méthodologie **autour de 4 temps** :

- Une collecte de données menée parallèlement a permis d'identifier les services de mobilité solidaire présents sur le territoire, en s'appuyant sur les typologies définies dans les EGMS, dans le but de les **cartographier et de constituer une première base de données partagées** avec les partenaires pour qu'ils puissent la faire vivre, et l'alimenter à l'issue de cette étude.

- **Une enquête en ligne menée par la Région Occitanie** dont les données fournies le 18 novembre 2024 ont été analysées en complément des données des entretiens et des ateliers. Ces données ont apporté un éclairage quantitatif complémentaire, permettant de situer les retours des acteurs interrogés lors des entretiens semi-directifs dans une perspective plus large.

- Une analyse spécifique sur la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie, incluant un recensement des acteurs impliqués afin de recueillir leurs points de vue

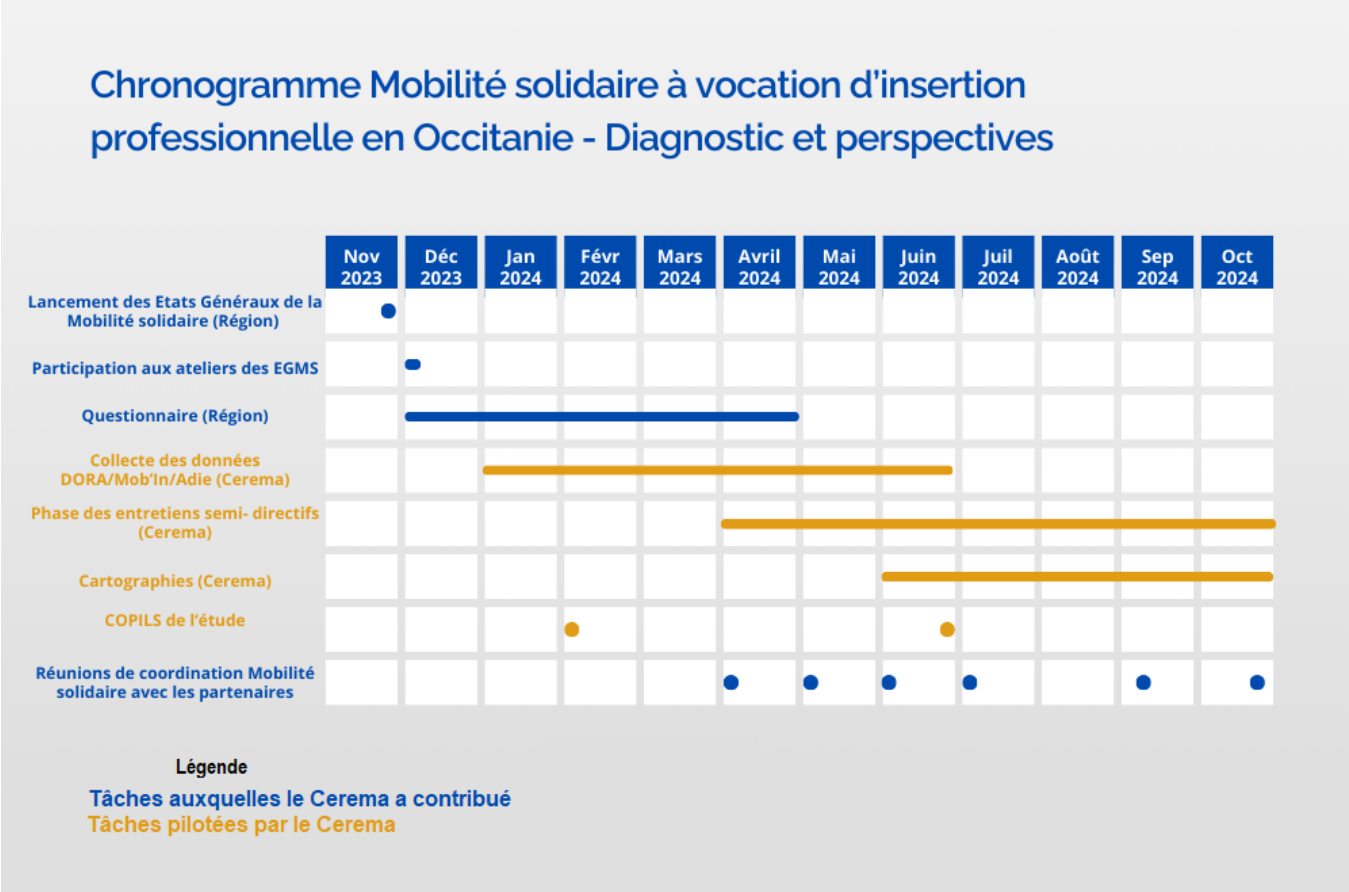
sur la situation régionale par la mise en place de **20 entretiens semi-directifs**. Afin de pouvoir compléter la vision collective initiée par les EGMS et partagée en COPIL le 2 février 2024, ces 20 entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de différents acteurs de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle d'Occitanie : des financeurs, des recruteurs et des opérateurs de services. Le questionnement a porté sur la perception des freins à la mobilité, des besoins, de l'offre de services, des politiques d'appui, de la nature des aides, des critères d'éligibilité, du fonctionnement des structures, des modalités de suivi-évaluation mais aussi des difficultés rencontrées et pistes d'amélioration.

- Une organisation de **deux ateliers avec des bénéficiaires** pour pouvoir recueillir leur ressenti sur leur parcours usagers et leurs mobilités liés à l'insertion professionnelle. Ces deux ateliers ont été conduits au mois de novembre 2024. Ils ont permis de mieux comprendre les freins rencontrés, les stratégies déployées et les besoins exprimés par les participants en matière de mobilité dans le cadre de leur parcours d'insertion.

A l'issue de ces 4 temps d'études, l'analyse des résultats a permis de faire émerger une série de préconisations pour renforcer et structurer durablement la mobilité solidaire en région Occitanie.

Le déroulement de l'étude :

Le diagramme présenté illustre les différentes étapes de l'élaboration du diagnostic de mobilité solidaire.

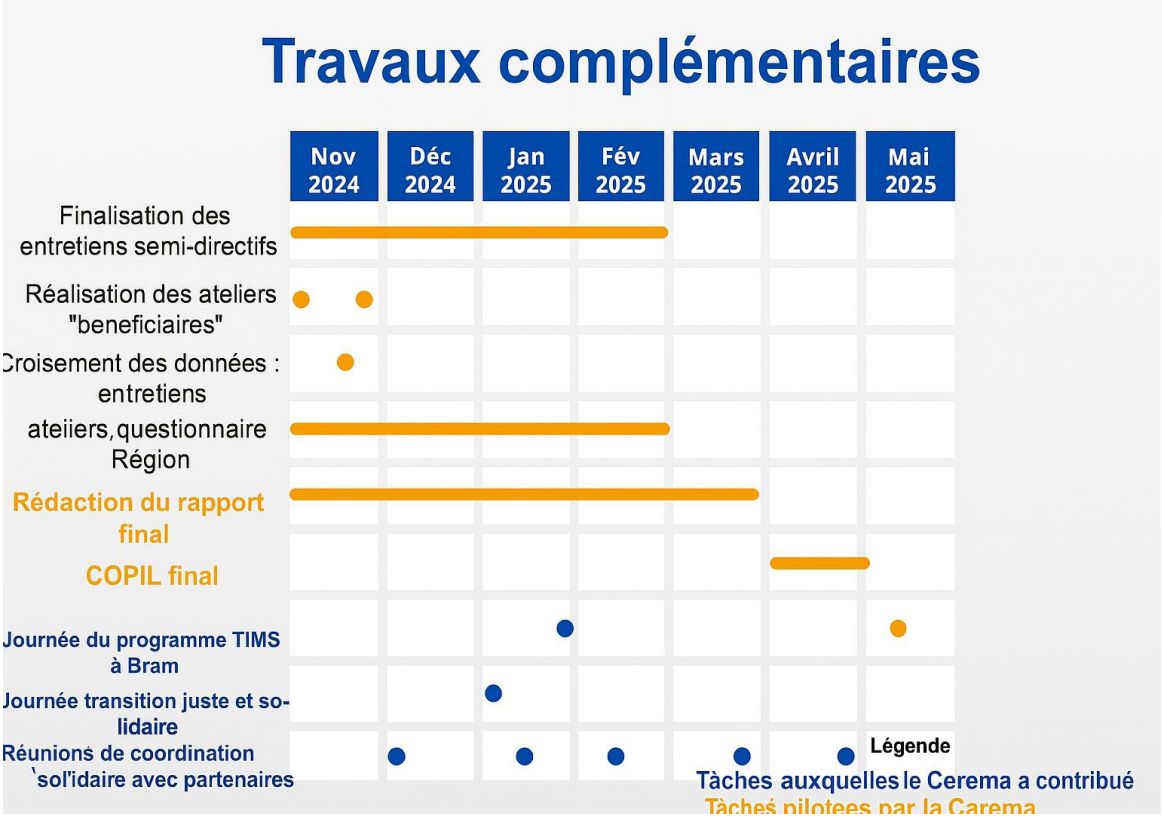


Le lancement des États généraux de la mobilité solidaire, le 30 novembre 2023 a marqué le point de départ de la démarche. Trois ateliers collaboratifs ont été organisés par la Région Occitanie et l'AREC les 7, 8 et 9 décembre 2023, afin de mobiliser les parties prenantes. Un questionnaire élaboré par la Région a ensuite été diffusé entre décembre 2023 et avril 2024. Parallèlement, en avril 2024, le Cerema a élaboré une **grille d'entretien** et a identifié les acteurs à interroger. La phase d'entretiens a débuté à la même période et s'est achevée en février 2025. Entre avril et novembre 2024, le Cerema a également

collecté des données, permettant la **réalisation de cartographies**. Deux comités de pilotage, en présence du Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, se sont tenus les 2 février et 17 juin 2024.

Le comité de pilotage est constitué du Commissaire à la prévention et la lutte contre la pauvreté à la Préfecture de la région Occitanie, de la Région Occitanie, du SGAR Occitanie, du Conseiller mobilité auprès du Préfet de Région Occitanie, de la direction régionale Occitanie de France Travail, du Département de la Haute-Garonne, du Département de Tarn-et-Garonne, du Département de l'Ariège, du Département de l'Aveyron, du Département de l'Hérault, du Département des Hautes-Pyrénées, du Département du Gard, du Département du Lot, de la DREAL Occitanie, de l'ADIE Occitanie, du Réseau Mob'In Occitanie, de l'ADEME Occitanie et du Cerema Occitanie.

Le Cerema a ensuite participé à 11 réunions de coordination sur la mobilité solidaire avec ses partenaires entre avril et mai 2025.



Après le 1er novembre 2024, la poursuite des travaux a consisté à finaliser les entretiens semi-directifs pour atteindre un total de 20, **constituant ainsi un échantillon suffisamment représentatif provenant des différentes zones de la région**. Cela a permis d'obtenir une vision globale et équilibrée de l'offre de mobilité solidaire. Par ailleurs, **deux ateliers dédiés aux bénéficiaires dans le Gard et en Lozère** ont été organisés, afin de recueillir leur point de vue et mieux comprendre les ressentis des acteurs et des personnes concernées et impliquées dans la mobilité solidaire. Enfin, une analyse les **données transmises par la Région** a été réalisé fin novembre afin de les intégrer à la version finale du diagnostic sur la mobilité solidaire en Occitanie.

Concernant les cartographies présentées dans le présent rapport, il convient de rappeler qu'elles constituent une photographie à date des données collectées et qu'elles ne sont pas exhaustives. L'objectif à terme est de permettre à chaque acteur de compléter les informations sur les services et les structures à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ces données pourront servir de point de départ aux réflexions à mener dans le cadre des PAMS.

L'ensemble des travaux et recommandations a été présenté en **comité de pilotage final de l'étude le 13 mai 2025**. Il a permis de recueillir les remarques et propositions des acteurs.

A la suite, le Cerema a engagé une nouvelle série de rencontres avec les partenaires. Ceci a permis de compléter, consolider et préciser les **analyses et les préconisations** formulées dans le présent rapport final, afin de faire émerger des pistes d'actions concrètes et opérationnelles pour renforcer et structurer durablement la mobilité solidaire en Occitanie.

Définitions

Dans un contexte où les différents acteurs issus des secteurs de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'insertion sociale collaborent, il est important de **partager un vocabulaire commun**. Chacun dans son domaine d'activité emploie des termes spécifiques qui peuvent varier en fonction des pratiques et des priorités propres à chaque secteur. Une harmonisation des définitions permet de lever les ambiguïtés et d'assurer une compréhension mutuelle pour coconstruire des solutions adaptées.

Pour la bonne compréhension entre les acteurs de la mobilité solidaire, il est ainsi proposé cette série de **définitions de concepts clés** :

AOM : Une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est une collectivité ou un groupement de collectivités chargé d'organiser les services de transport sur son territoire. Elle définit les besoins, planifie l'offre et peut soutenir des actions de mobilité solidaire.

Bassin de mobilité : La LOM prévoit (hors Ile de France) un découpage du territoire régional en bassins de mobilité que la Région définit et délimite en concertation avec les AOM, les syndicats mixtes et les départements. C'est à cette échelle qu'est prévue la réalisation des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des Plans d'Action communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS).

Bénéficiaire : Toute personne rencontrant des problèmes de mobilité pour l'accès ou le maintien dans l'emploi ou la formation faisant appel à un opérateur. Les entreprises sont ainsi des bénéficiaires indirects à prendre en compte.

COM : Le contrat opérationnel de mobilité, conclut par la Région à l'échelle de chaque bassin de mobilité, définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que les modalités de coordination avec les départements, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux, afin de favoriser le développement de l'intermodalité.

Financeur : Structure publique ou privée qui apporte de l'argent de manière direct ou indirect à des projets ou des personnes par l'intermédiaire de dispositifs dans le but d'accompagner les bénéficiaires dans leurs usages de biens et de services de mobilité.

Insertion professionnelle : Démarches d'accompagnements facilitant le parcours d'une personne pour entrer dans le monde du travail (formation, accès à l'emploi)**.**

LOM : La Loi d'Orientation des Mobilités, promulguée en 2019, a pour objectif de répondre aux besoins de mobilité de tous les citoyens, sur l'ensemble du territoire. La loi permet aux collectivités de devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Elle promeut des modes de déplacement durables, accessibles et solidaires.

Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle : Toute forme d'aide pour lever les freins liés à la mobilité permettant accéder à une formation ou à un emploi.

Mobilité solidaire : Ensemble des dispositifs et initiatives visant à aider les personnes en situation de précarité ou d'isolement à se déplacer, en particulier lorsqu'elles n'ont pas accès aux solutions de transport. Elle repose souvent sur des réseaux d'entraide, des associations, ou des services à tarif réduit, et vise à garantir à chacun le droit à la mobilité.

Plate-forme de mobilité : Dispositif qui favorise une mobilité solidaire au service d'un territoire et de sa population. Dispositif d'animation et de coopération au service des bénéficiaires et de tous les acteurs locaux de l'économie sociale et solidaire (collectivités, acteurs de l'emploi, de l'insertion, de la mobilité, associations, employeurs…).

PAMS : Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire. Un PAMS est une démarche portée conjointement par la Région et les départements à l'échelle d'un bassin de mobilité, visant à structurer, coordonner et renforcer les actions locales en faveur de la mobilité des publics en situation de précarité ou d'isolement.

Porteur d'actions : Structure ou personne apportant une aide directe et concrète auprès d'un bénéficiaire.

Prescripteur : Toute personne ou structure qui identifie chez le bénéficiaire un frein à la mobilité et qui fait appel pour lui à un opérateur spécialisé (par exemple à la plateforme de mobilité qui va pouvoir réaliser un diagnostic mobilité individualisé et l'orienter vers des services adaptés, ou directement vers l'opérateur de service adapté). On y regroupe en particulier les référents de parcours qui suivent la personne au quotidien.

2 ANALYSE CARTOGRAPHIQUE DES SERVICES DE MOBILITE SOLIDAIRE

2.1 Typologie des services de mobilité solidaire en Occitanie

La cartographie permet de représenter le monde et ses réalités de manière simplifiée. Elle offre également la possibilité de schématiser des données parfois complexes à appréhender. Dans cette optique, les données utilisées ont été standardisées afin d'en faciliter la lecture.

La production cartographique s'est appuyée sur un ensemble de données externes, le Cerema n'étant pas directement producteur de ces informations.

Le nombre de données collectées par le questionnaire de la Région Occitanie ne permettant pas une analyse quantitive et des représentations cartographiques à l'échelle régionale, il était nécessaire de collecter des données complémentaires. Les données issues de la plateforme Open Data de DATA.gouv (plateforme DORA), service public numérique recensant divers services liés à l'insertion, ont constitué la base de travail, en raison de leur couverture étendue des services d'insertion sur le territoire occitan. La catégorie « mobilité » de ce site a notamment facilité le tri et l'exploitation des informations dans le logiciel de cartographie.

Afin de compléter cette base, des données locales ont également été intégrées. À ce jour, les données du Département des Pyrénées-Orientales (66) et celles du réseau Mob'In Occitanie (dans le Gard) ont permis d'enrichir la cartographie aux côtés des informations issues de DATA.gouv.

Pour définir la typologie des cartes, les catégories établies par la Région ont été retenues. Ces catégories, élaborées dans le cadre des travaux menés avec les Départements à la suite du lancement des États Généraux de la Mobilité Solidaire (EGMS), servent de référence pour l'élaboration des futurs Plans d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS). Elles regroupent les services de mobilité solidaire en quatre grandes familles :

– les services de coaching, d'apprentissage et d'information ;
– les transports à la demande dédiés aux déplacements d'utilité sociale ;
– les services d'aide à l'achat et à la location de véhicules ;
– les services de réparation.

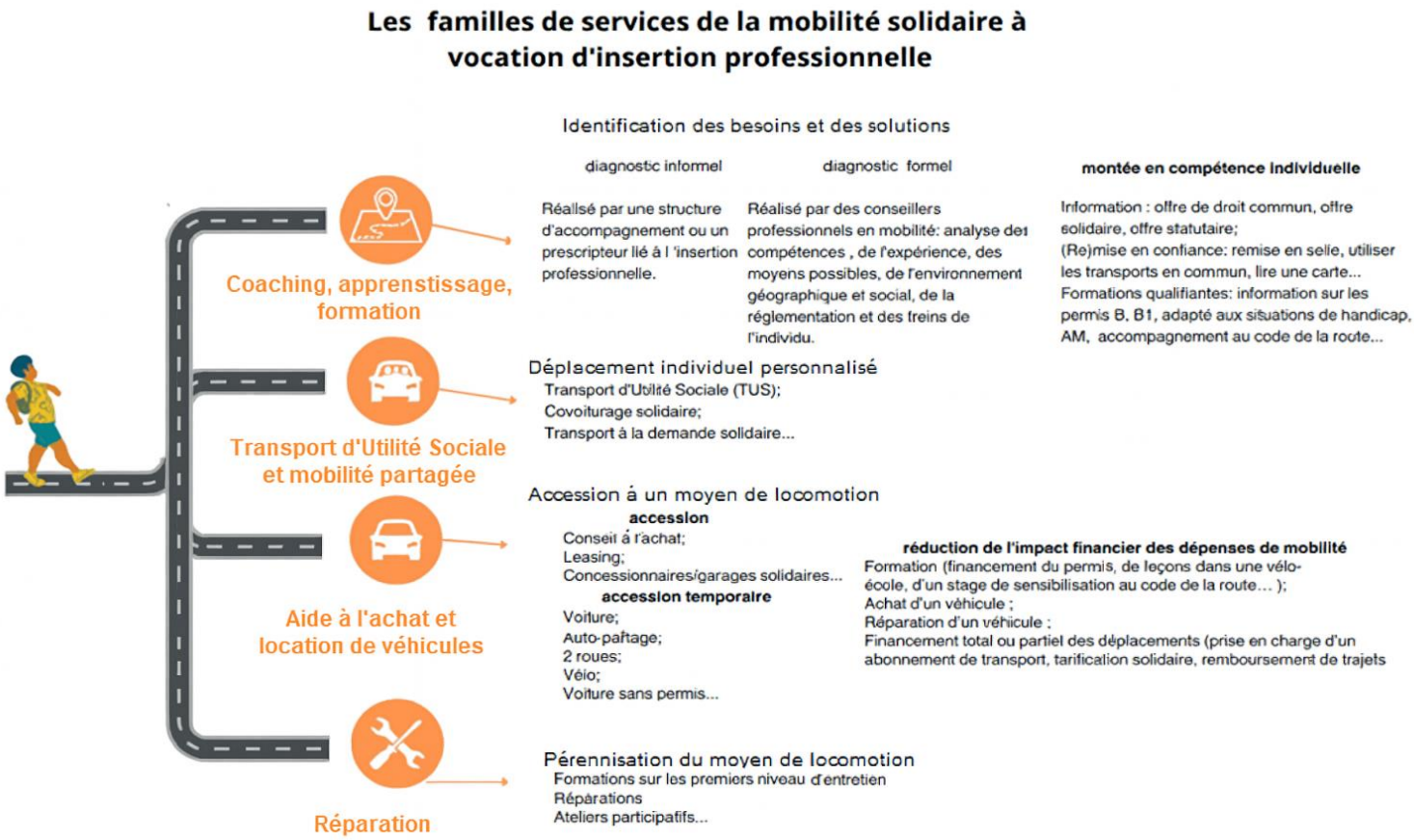
Afin de contextualiser ces éléments, il est utile de rappeler quelques chiffres-clés relatifs à la région Occitanie et à sa place dans l'ensemble national.

En 2024, la région Occitanie compte 6,02 millions d'habitants, soit 8,8 % de la population française. Elle recense 273 758 services sur la plateforme DORA (issue de data.gouv.fr), représentant 10 % du total national. Sur la thématique spécifique de la mobilité, 577 services sont enregistrés en Occitanie, soit 8.4 % des services mobilité en France. On observe ainsi une bonne représentativité des services mobilité en Occitanie par rapport aux données globales à l'échelle nationale.

	Occitanie	**France**
Population en 2024 (en million d'habitants)	6,02 (8,8%)	68,29
Nombre de services répertoriés sur DORA (toutes thématiques)	273 758 (10%)	2 2728 642
Nombre de services répertoriés sur DORA sur la thématique de la mobilité	577 (8.4%)	6805

Source : DORA novembre 2024 et Insee 2024

2.2 Les services de mobilité solidaire en Occitanie



Le Cerema a procédé à un classement des services en différentes catégories. Bien que sa propre typologie de sept familles ait pu être utilisée en Pays de Loire, ce sont bien les quatre familles de services retenues lors du lancement des États Généraux de la Mobilité Solidaire qui ont été privilégiées. Ce choix s'avérera particulièrement pertinent lors de l'élaboration des PAMS, qui s'appuieront sur ces mêmes familles. Les données ainsi traitées et compilées dans le cadre de cette étude pourront être réutilisées par les partenaires qui travailleront sur les PAMS.

Dans le cadre de l'analyse pour ce diagnostic, quatre grandes familles de services de mobilité ont donc été retenues. Elles permettent d'appréhender de manière structurée l'ensemble des dispositifs existants en faveur de la mobilité solidaire :

1. **Coaching, apprentissage, formation**

Cette famille regroupe tous les services dédiés à l'accompagnement des bénéficiaires dans leur parcours de mobilité. Elle inclut :

- L'accueil et l'accompagnement personnalisés,
- Le diagnostic de mobilité visant à orienter les personnes vers les aides les plus adaptées à leurs besoins,
- L'information sur les offres disponibles,
- Le soutien à la reprise de confiance dans les déplacements,
- Ainsi que la proposition de formations qualifiantes ou d'ateliers d'apprentissage à la mobilité.

2. **Transport d'Utilité Sociale[3] et mobilité partagée**

Cette famille couvre les dispositifs de transport solidaire et de mobilité partagée, tels que :

- Le transport à la demande solidaire,
- Les transports en commun solidaires,
- Le covoiturage solidaire.

Elle répond aux besoins de déplacements individualisés, planifiés en fonction des contraintes spécifiques des bénéficiaires, en particulier dans les zones peu desservies.

3. **Aide à l'achat et location de véhicules**

Cette famille regroupe les solutions favorisant l'accession à un moyen de locomotion, que ce soit de manière temporaire ou pérenne. Elle se décline en plusieurs volets :

- Les services de location, incluant l'autopartage, la location de deux-roues, de vélos ou de voitures sans permis,
- Les services d'achat, comme le conseil à l'acquisition, le leasing, les garages ou concessionnaires solidaires,
- Les aides financières, permettant de réduire l'impact économique des dépenses de mobilité.

Cette famille joue un rôle central, car le coût reste un levier déterminant pour garantir une mobilité accessible à tous. Un accompagnement personnalisé peut également être proposé pour aider les bénéficiaires à identifier la solution la plus adaptée.

4**. Réparation**

La dernière famille concerne les services d'entretien et de réparation des véhicules, comme les garages solidaires. Elle a pour mission d'assurer la durabilité et le bon fonctionnement des moyens de locomotion, condition essentielle pour une mobilité autonome dans le temps.

Pour ces quatre familles de service, la définition d'un offre socle permettrait d'assurer une cohérence et une équité d'accès aux services de mobilité sur le territoire. Cette offre devrait idéalement être pensée à l'échelle d'un bassin de mobilité, car c'est à cette échelle que s'organisent les besoins réels des usagers et les complémentarités entre modes de transport. Cela permet aussi de mieux articuler les réponses locales avec les dynamiques régionales ou départementales. Une approche territorialisée favorise enfin la coordination entre acteurs et l'efficacité des solutions mises en place. Cette notion d'offre socle sera précisée plus en détail dans la partie consacrée aux préconisations.

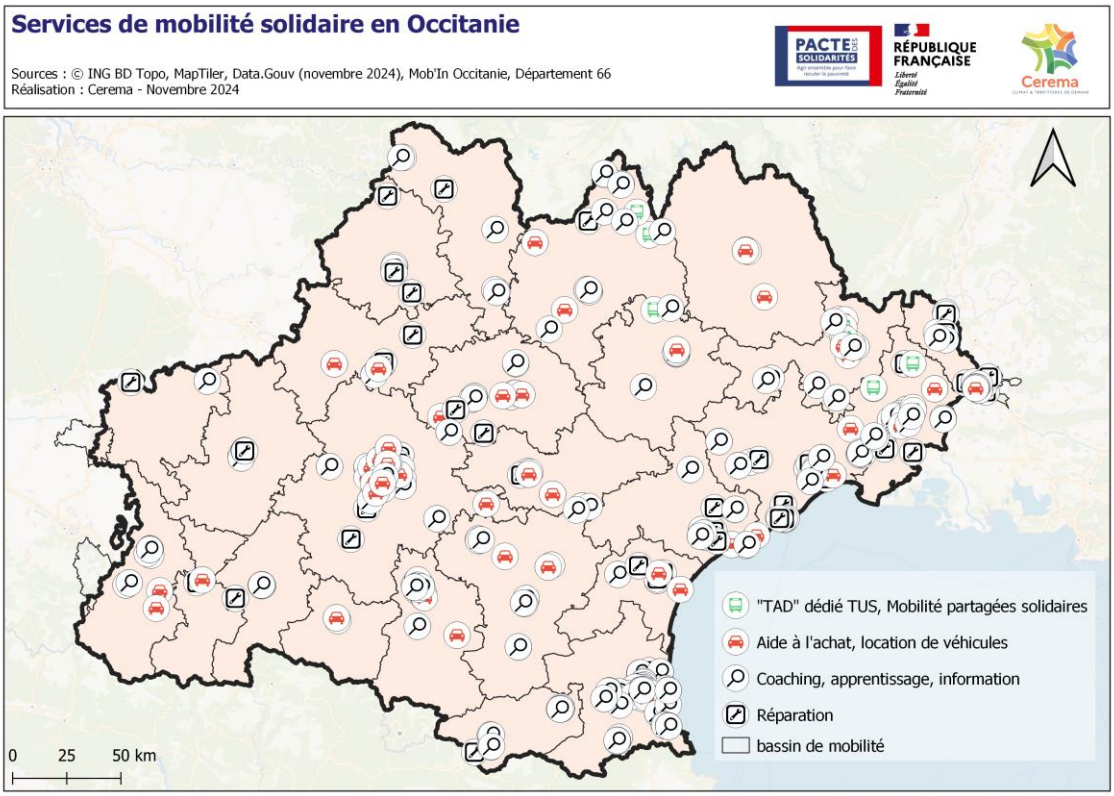
L'articulation entre les transports de droit commun et la mobilité solidaire doit s'appuyer sur une cohérence d'offre à l'échelle du bassin de mobilité. Cette approche permet d'assurer un accès équitable aux services de mobilité, en combinant une offre structurée de transport collectif avec des solutions solidaires adaptées aux besoins locaux.

Afin d'illustrer ces quatre familles de service par des ***exemples concrets et inspirants***, 6 ***fiches pratiques de solutions de mobilité solidaire*** sont présentées en Annexe 1 : Fiches pratiques de solutions de mobilité solidaire.

[3] Transport d'Utilité Sociale : **Article L3133-1** du code des transports "Le transport d'utilité sociale est le transport de personnes, à titre onéreux ou gratuit, assuré à l'initiative d'une personne morale à but non lucratif, dans le but de permettre l'accès de personnes en situation de vulnérabilité à des services ou des équipements de première nécessité.

2.3 Une cartographie des services de mobilité solidaire en Occitanie

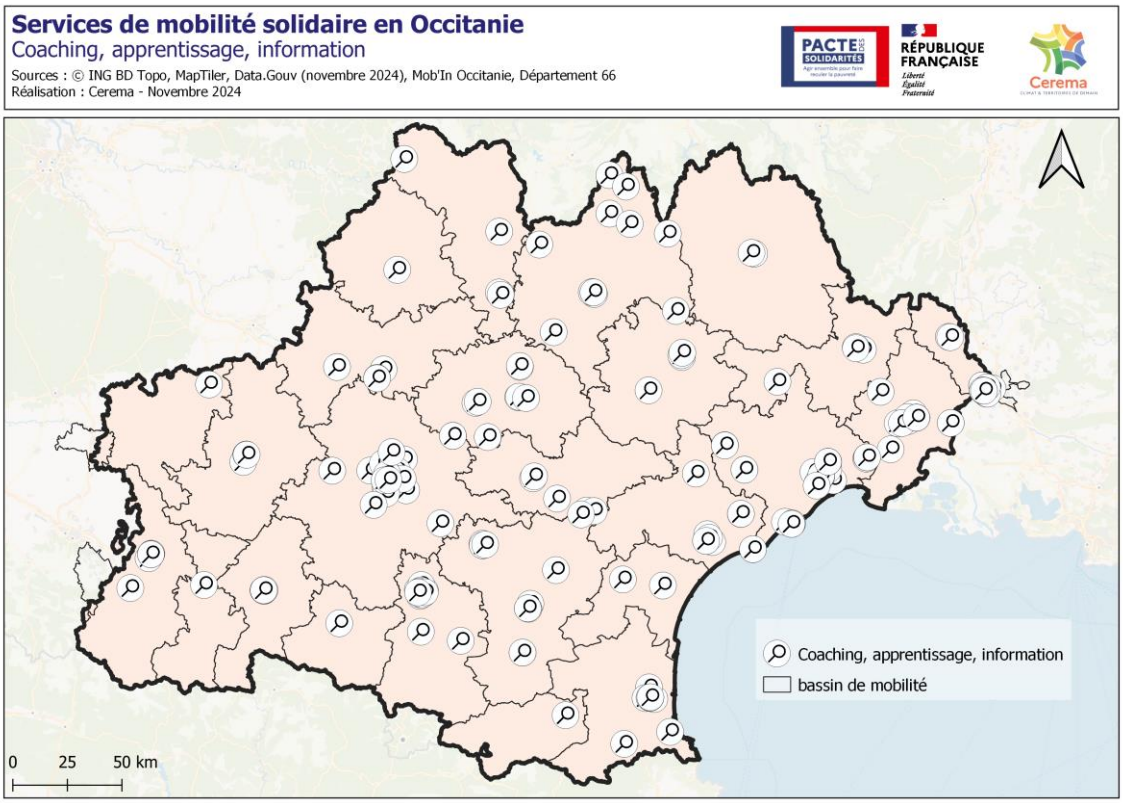
La collecte des données a permis de recenser et de cartographier 684 services de mobilité solidaire à travers les 24 bassins de mobilité d'Occitanie.



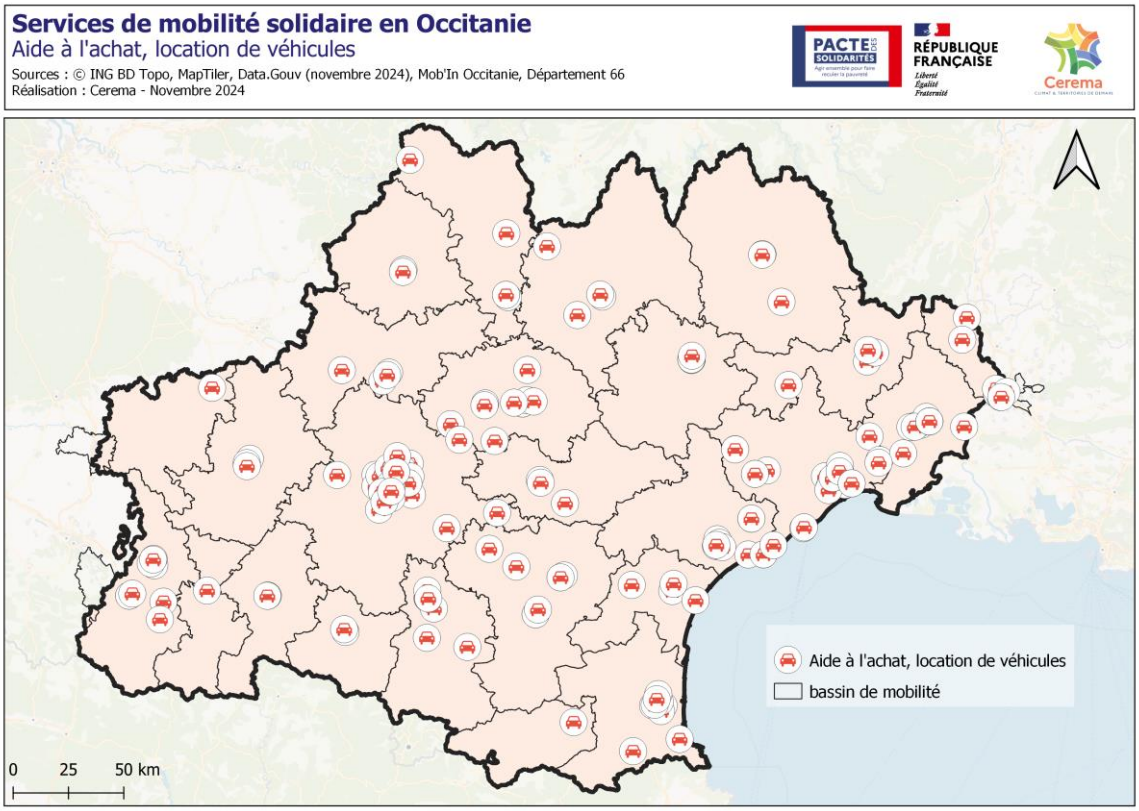
Parmi les 684 services recensés :

- 310 relèvent du coaching, de l'apprentissage ou de l'information en matière de mobilité.
- 255 services concernent l'aide à l'achat ou à la location de véhicules.
- 88 services sont dédiés à la réparation ou à l'entretien de véhicules.
- Enfin, 31 services relèvent du transport à la demande dédié ou de formes de mobilité partagée à visée solidaire.

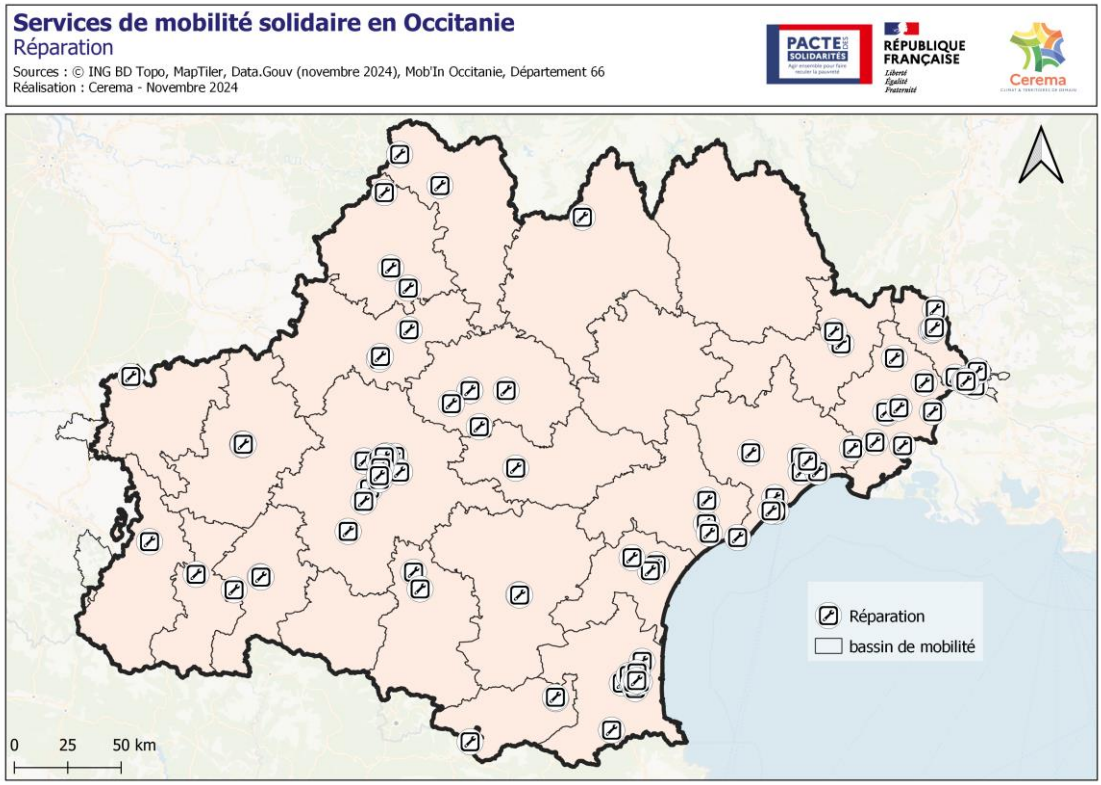
Sur ces 684 services, 310 services de coaching, apprentissage, information ont été recensés :



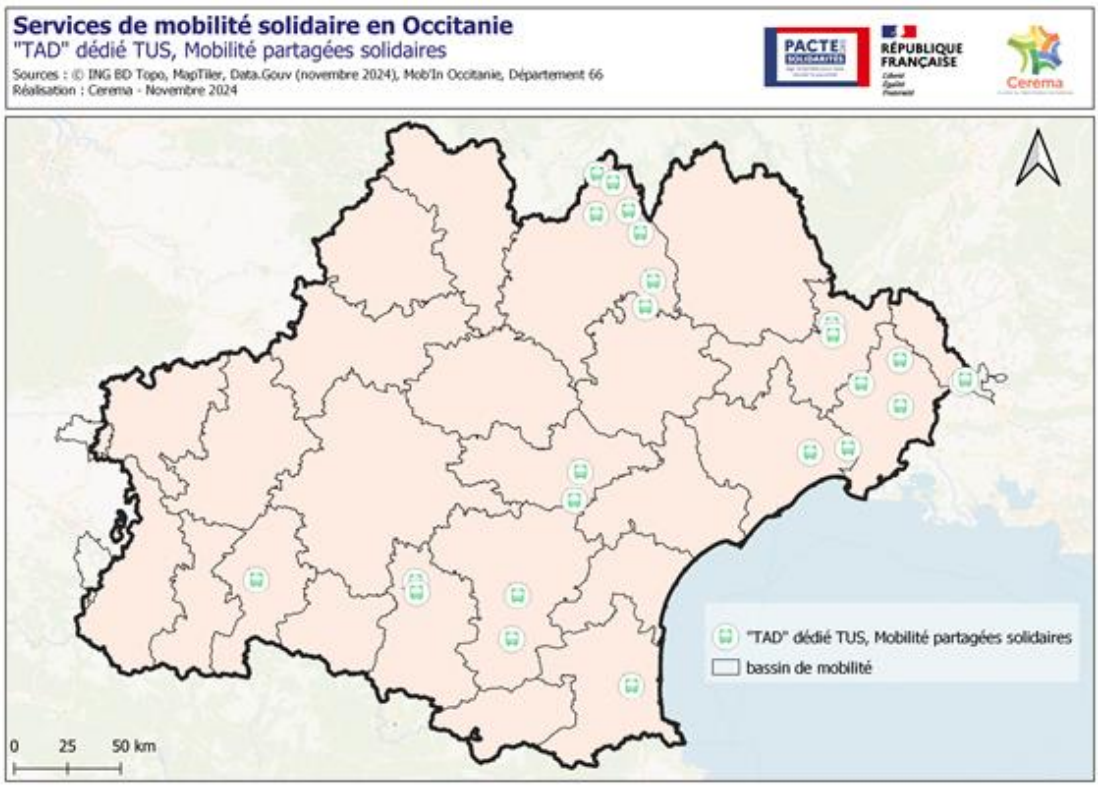
255 services d'aide à l'achat, et à la location de véhicules ont été recensés :



88 services de réparation ont été recensés :



Et enfin, 31 services de Transport à la demande dédiée et de mobilité partagées solidaires ont été recensés :



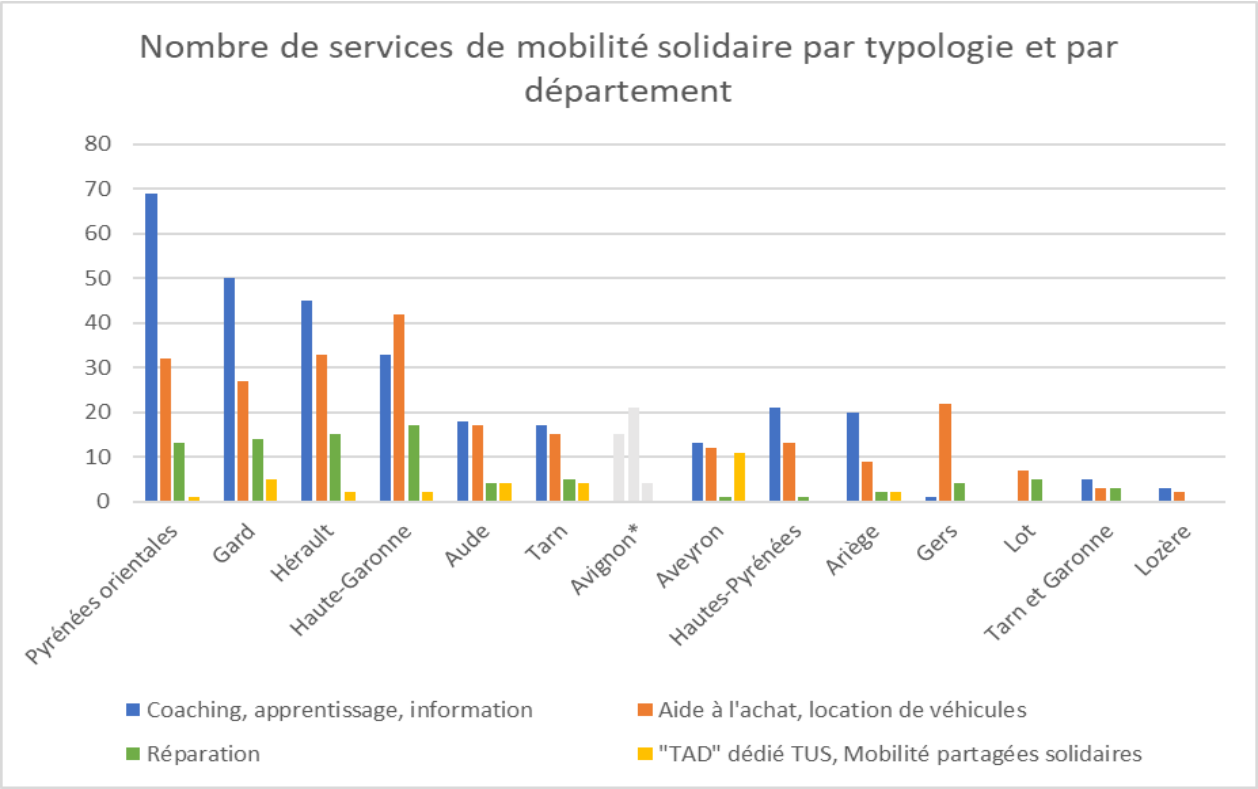
L’analyse des cartographies de l’offre de mobilité solidaire sur l’ensemble du territoire occitan met en lumière la **sous-représentation** marquée des services de **Transport d’Utilité Sociale** (TUS). Ce constat n’est pas uniquement le reflet d’une absence de ces dispositifs sur le terrain, mais résulte d’un déficit de données remontées dans l’outil DORA, principal référentiel national recensant les offres de mobilité solidaire.

En effet, les données disponibles dans DORA sont majoritairement saisies par des acteurs du champ social (travailleurs sociaux, structures d’accompagnement, centres communaux ou intercommunaux d’action sociale). Ces professionnels, bien qu’en lien étroit avec les publics en situation de précarité ou d’isolement, ont souvent une connaissance indirecte des services de mobilité partagée ou des dispositifs relevant du TUS. Ces services de transport sont plus fréquemment portés par des acteurs plus familiers avec le secteur de la mobilité (associations du transport solidaire, opérateurs de transport, plateformes de covoiturage à vocation sociale et structures d’insertion).

Ce cloisonnement sectoriel entre le monde du social et celui des mobilités entraîne un défaut de visibilité réciproque. Les professionnels du social sont naturellement plus enclins à renseigner dans DORA les dispositifs qu’ils connaissent bien : aides au permis, chèques mobilité, accompagnements individualisés. À l’inverse, les services de transport solidaire, notamment en zone rurale ou peu dense, échappent souvent à leur radar, faute de coordination ou de sensibilisation à ces solutions émergentes.

Ainsi, ces cartographies, qui restent à compléter finement à l’échelle de chaque bassin de mobilité, permet d’initier une lecture des dynamiques territoriales. Elles révèlent non seulement des zones de fragilité en matière d’offre, mais aussi des lacunes dans la structuration et la circulation de l’information. Cette situation invite à plusieurs pistes d’action : renforcer la formation croisée entre acteurs sociaux et acteurs de la mobilité, améliorer l’interopérabilité des outils de recensement, faire émerger une coordination territoriale intégrant l’ensemble des parties prenantes.

Ce travail de cartographie ne constitue donc pas une fin en soi, mais bien un levier stratégique pour faire converger les initiatives, mieux orienter les publics, et construire une politique de mobilité solidaire plus lisible, plus accessible et plus équitable à l’échelle de l’Occitanie.



**La commune d'Avignon appartient administrativement à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Toutefois, une partie importante de son bassin de mobilité s'étend sur le département du Gard, où rayonnent plusieurs services de mobilité solidaire.*

Les données fournies par le Département des Pyrénées-Orientales (66) et par le réseau Mob'In Occitanie pour le Gard ont permis d'enrichir la cartographie, en complément des informations issues de DATA.gouv. Ces données complémentaires reçues sur ces 2 territoires, ont été compilées et géoréférencées par le Cerema pour compléter la base de données régionale. Ce travail fin sur ces 2 territoires explique la surreprésentation des services recensés dans ces départements. Il illustre l'intérêt et ***l'importance d'avoir un niveau de connaissance approfondie à l'échelle des bassins de mobilité***. Cet aspect fera l'objet ***d'une précision dans la recommandation 21 dans la partie 4 du présent rapport***.

Structuration de la base de données :

Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin Mobilite

Les données recensées couvrent l'ensemble des bassins de mobilité de la région Occitanie. Elles proviennent principalement de la base DORA qui recense aussi les services remontés depuis France Travail ou mes aides, enrichie par des travaux de recensement réalisés par le réseau Mob'In Occitanie dans le Gard et par le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales (CD66).

Chaque ligne du tableau correspond à un dispositif de mobilité. Le champ « Service de mobilité solidaire » précise l'intitulé exact de l'action mise en œuvre, par exemple « Accompagnement au passage du permis » ou « Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité ». Le champ « Structure proposant le service » décrit la structure qui met en œuvre le service de mobilité solidaire. Le champ « Typologie du service » permet de classer ces actions selon les quatre grandes familles définies lors des États Généraux de la Mobilité Solidaire (EGMS).

Les champs « CodePostal », « InseeDepartement » et « BassinMobilite » permettent de localiser précisément chaque dispositif, et donc de mener des analyses spatiales à différentes échelles : à l'échelle communale, à celle des bassins de mobilité ou à celle des départements. Le champ « ZoneDiffusion » décrit quant à lui le périmètre géographique de mise en œuvre du service, qu'il s'agisse d'une commune, d'un EPCI, d'un regroupement d'EPCI ou d'un département. Ce ***champ pourra s'avérer particulièrement pertinent pour la réalisation d'analyses à l'échelle des bassins de mobilité***.

Cette base de données constitue une première photographie structurée de l'offre de mobilité solidaire en Occitanie. À terme, une fois consolidée et actualisée, elle pourrait devenir un outil de référence pour mieux orienter les publics, faciliter l'accès aux services, renforcer la lisibilité de l'offre et contribuer à l'évaluation de l'impact des politiques publiques mises en œuvre dans ce domaine.

La ***base de données***, qui recense à ce jour 684 services, est ***présentée en*** Annexe 10 : Liste des services de mobilité solidaire en Occitanie par département, du présent document.

Cette ***base géoréférencée*** pourra ***être partagée*** avec l'ensemble des partenaires de l'étude, en particulier avec la Région Occitanie, dans le cadre d'une convention d'échange de données signée le 18 novembre 2024. La base de données ainsi constituée par le Cerema constitue une ressource précieuse **pour nourrir les réflexions** autour de l'élaboration des Plans d'Actions pour une Mobilité Solidaire (PAMS). Elle pourra également alimenter les travaux pilotés par l'Université de Montpellier et la DREAL Occitanie sur l'identification des zones blanches de mobilité, qui bénéficieront de ces éléments pour affiner leurs analyses et proposer des solutions adaptées aux territoires les plus en difficulté.

2.4 Un déséquilibre entre centre urbain et ruralité dans les bassins de mobilité

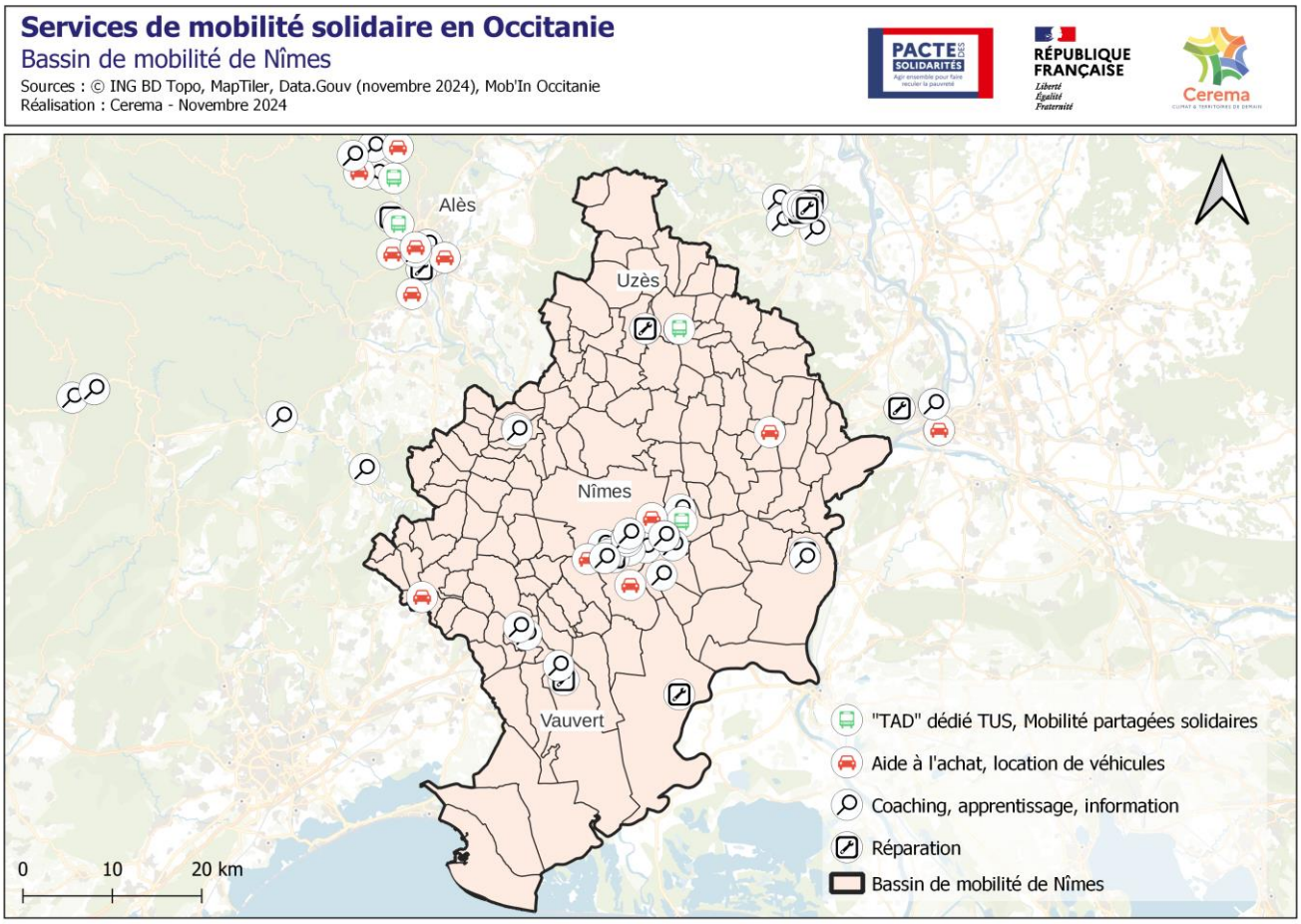
Dans les **bassins de mobilité** comprenant des unités urbaines, on observe une tendance à la concentration des services au sein de ces pôles urbains. La majorité des services d'aide à la mobilité se trouve dans des zones où les **alternatives à la voiture individuelles** sont déjà nombreuses. En conséquence, les habitants des zones rurales doivent souvent trouver un moyen de se rendre jusqu'à l'unité urbaine pour accéder à ces services.

Pour appuyer l'analyse, l'attention se portera sur deux territoires : le bassin de mobilité de Nîmes et celui de Perpignan. Ces choix s'expliquent par la possibilité de compléter les données issues de DATA.gouv avec celles fournies par le réseau Mob'In Occitanie pour le Département du Gard, ainsi qu'avec les informations récoltées à partir du travail qu'a effectué le Département des Pyrénées-Orientales. Ces travaux, menés à l'échelle de Départements, illustrent la pertinence d'une approche mixte combinant la richesse des données nationales issues de DATA.gouv et des contributions locales, comme celles des Départements des Pyrénées-Orientales et du Gard via le Réseau Mob'In Occitanie. A terme et ***dans le cadre de l'élaboration des PAMS***, de telles analyses pourraient être ***étendues à d'autres bassins de mobilité***, à condition de disposer de données suffisamment représentatives et détaillées.

Les cartes suivantes présentent l'intérêt de donner une vision synthétique, de permettre de noter les informations à compléter. Elles nourrissent la connaissance du sujet ***et permettront de partager ces informations entre les acteurs et vers les bénéficiaires***. Elles présentent également certaines limites dans l'analyse, car elles indiquent uniquement l'emplacement physique des services, sans prendre en compte leur périmètre complet d'intervention. Ce ***travail cartographique pourrait être réalisé dans le cadre des PAMS à l'échelle des bassins de mobilité*** en s'appuyant sur le champ « Zonediffusion » qui a été complété et renseigné dans la base de données géoréférencée présentée en Annexe. Cette analyse représentant les zones de diffusion des services permettra d'identifier les zones du territoire sur lesquelles la population rencontre des problèmes d'accès à la mobilité. Par conséquent cela pourrait concourir à identifier les priorités à donner sur les services à apporter, ou les zones du terrioire les plus sensibles à l'échelle des bassins de mobilité.

Bassin de mobilité de Nîmes

*Données Data.Gouv / Mob'In

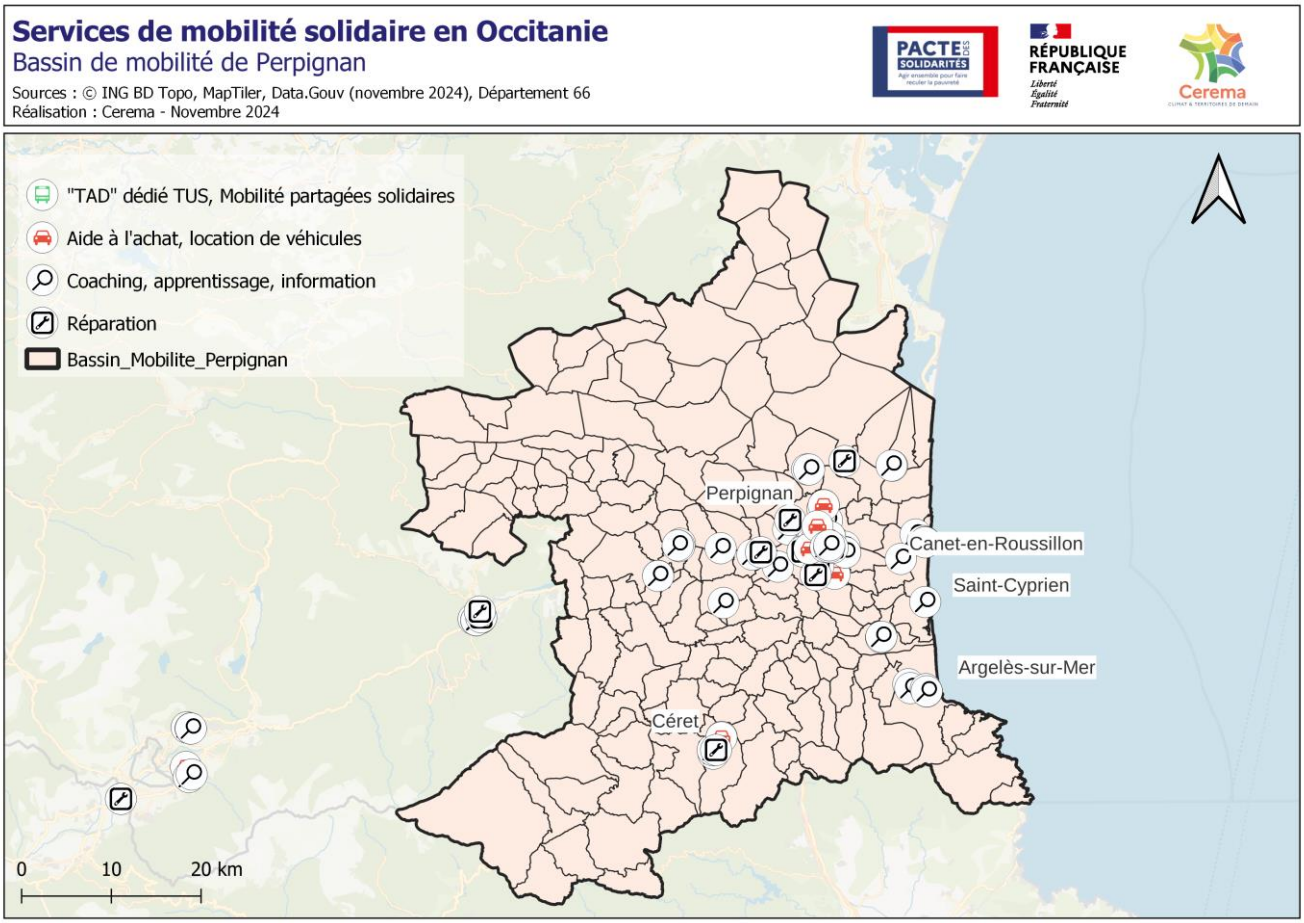


La carte ci-dessus représente le bassin de mobilité de Nîmes, 445 782 habitants (INSEE). Certaines zones, notamment la Camargue, au sud de Vauvert, se relèvent dépourvues de services de mobilité solidaire. La majorité des services est concentrée le long de la diagonale formée par l'agglomération de Nîmes, suivant les grands axes de transport tels que l'autoroute A9, la RN113 et la ligne ferroviaire. Cette configuration divise le bassin en deux, avec quelques services isolés au nord et au sud. Par ailleurs, parmi les 58 services de mobilité solidaire recensés dans le bassin, 39 sont localisés au sein de l'agglomération de Nîmes Métropole.

Sur les 129 communes que compte le bassin de mobilité, 116 sont dépourvues de services de mobilité solidaire. Parmi elles, on trouve des communes importantes comme Aigues-Mortes, Le Grau-du-Roi et Uzès, qui regroupent à elles trois près de 25 000 habitants (INSEE).

Bassin de mobilité des Pyrénées – Orientales

*Données Data.Gouv / Département Pyrénées-Orientales

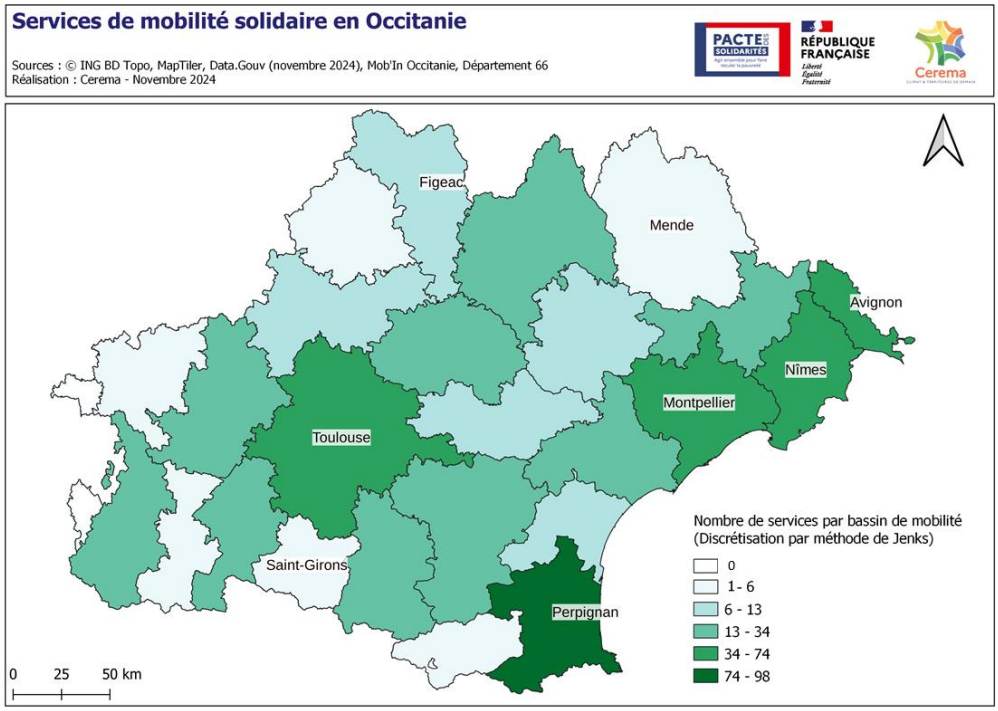


À l'instar du bassin de mobilité de Nîmes, le bassin de mobilité de Perpignan, 457 177 habitants (INSEE), présente d'importantes disparités dans la répartition des services de mobilité solidaire. Ces services sont majoritairement concentrés dans l'agglomération de Perpignan et le long du littoral, notamment dans les communes de Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien et Argelès-sur-Mer. En revanche, le nord du bassin est entièrement dépourvu de services. De ce fait, sur les 93 services de mobilité solidaire dans le bassin de mobilité de Perpignan, 70 se trouvent dans l'agglomération de Perpignan.

Sur les 161 communes que compte le bassin de mobilité de Perpignan, 141 n'ont aucun service de mobilité solidaire, y compris des communes comme Pia et Saint-Laurent-de-la-Salanque, qui totalisent à elles deux plus de 20 000 habitants.

2.5 Un déséquilibre de l'offre de mobilité solidaire entre les bassins de mobilité

En plus de la disparité constatée au sein même des bassins de mobilité, comme ceux de Nîmes et de Perpignan, l'analyse de la répartition des services de mobilité solidaire entre les différents bassins du territoire occitan révèle un **déséquilibre** marqué. En effet, les bassins de mobilité qui possèdent une forte centralité urbaine, tels que Montpellier, Toulouse, Nîmes et Perpignan, concentrent un grand nombre de services. À l'inverse, les bassins situés plus au nord de la région en sont moins bien pourvus.



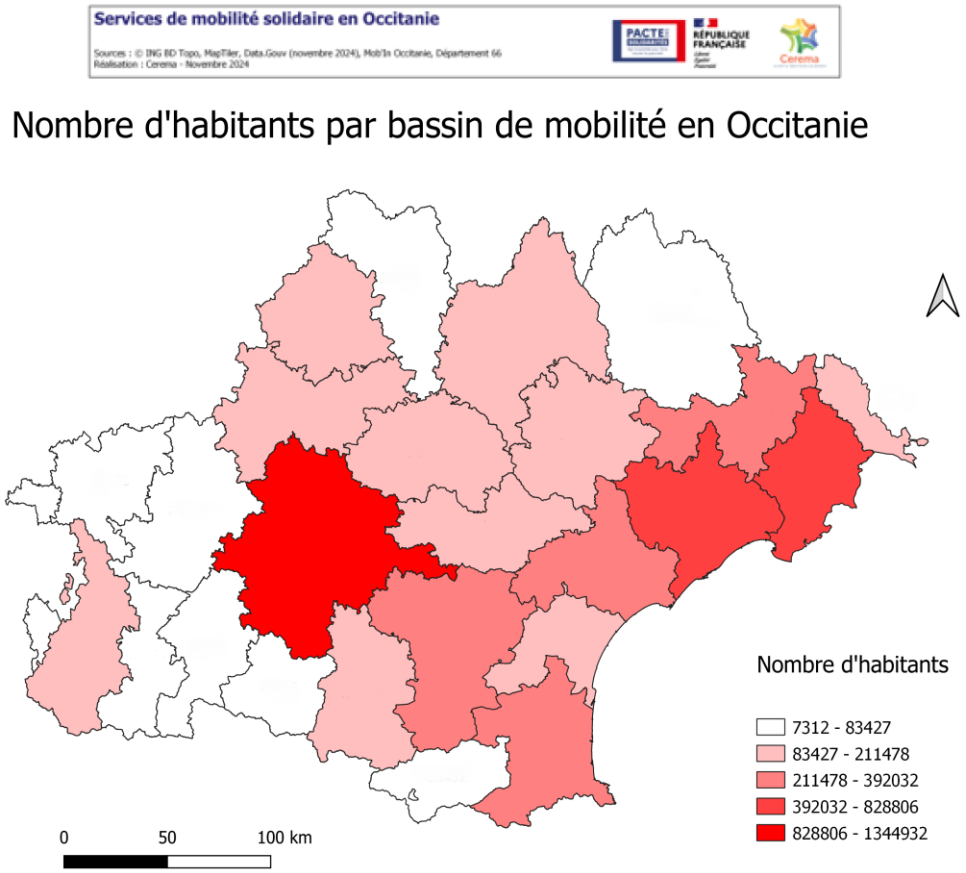
La quasi-totalité des bassins de mobilité d'Occitanie comporte au moins un service de mobilité solidaire. A signaler le cas particulier des communautés de communes d'Aire-sur-l'Adour et du Pays de Nay, situées à la fois en région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Elles appartiennent à des bassins de mobilité de la région Nouvelle Aquitaine : les données DORA analysées ne répertorient pas de tels services sur ces 2 territoires. La première couvre des communes situées sur les départements du Gers et des Landes, tandis que la seconde regroupe des territoires relevant à la fois des Hautes-Pyrénées et des Pyrénées-Atlantiques. Ces deux ensembles comptent respectivement 12 880 et 24 840 habitants.

Le besoin des habitants des territoires majoritairement ruraux se pose avec acuité. Ces populations, qui pourraient bénéficier de manière significative des aides à la mobilité en raison du manque d'alternatives à la voiture, sont paradoxalement celles qui y ont le moins accès.

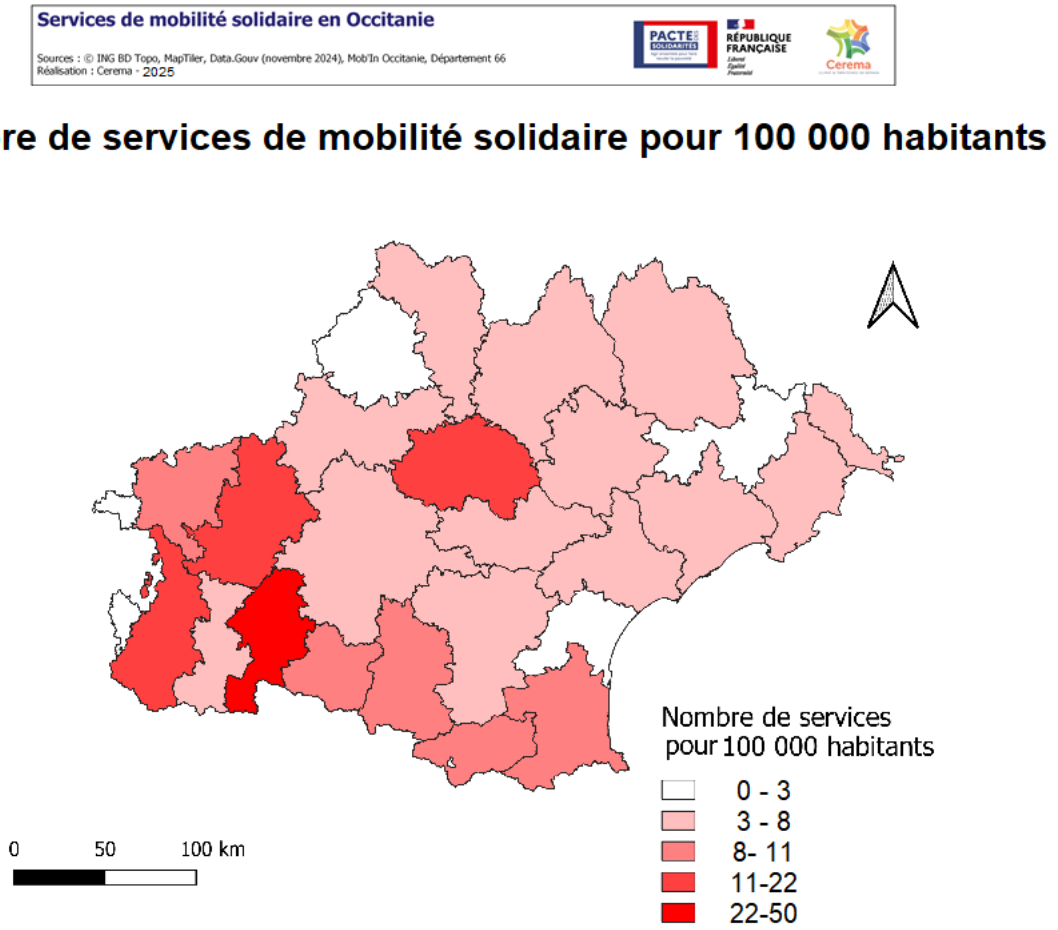
Les résultats font ressortir le bassin de mobilité de Perpignan comparé aux autres territoires. Cette surreprésentation des services recensés s'explique par la qualité et l'exhaustivité des données disponibles pour ce territoire. En effet, une liste détaillée des services a pu être récupérée grâce à la collaboration du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales. Cela a permis de compléter plus précisément l'inventaire pour ce département. Ainsi, la richesse des données disponibles influence directement la représentation cartographique.

Cette analyse constitue une ***première représentation à l'échelle régionale***, permettant d'amorcer les discussions autour des PAMS. Ces données sur les autres bassins de mobilité pourraient être enrichies pour offrir une vision partagée entre les acteurs, facilitant ainsi à terme l'accès à l'information et aux services pour les bénéficiaires.

La population des bassins en Occitanie est majoritairement concentrée au sein des bassins de mobilité de Toulouse (1 344 932 habitants), Montpellier (828 806 habitants) et Nîmes (568 510 habitants).



L'intérieur, notamment les zones montagneuses et rurales, est plus faiblement peuplé, comme le bassin de mobilité de Lozère avec 76 500 habitants, le bassin de mobilité d'Auch avec 83 427 habitants ou encore comme le bassin de mobilité de Saint-Gaudens avec 34 530 habitants.



Cette carte illustre la répartition des services de mobilité par bassin de mobilité, en tenant compte de la population de chaque bassin.

Cette carte montre **une hétérogénéité dans la répartition des services de mobilité solidaire en Occitanie**, rapportée à 100 000 habitants. Certains bassins, notamment dans l'ouest de la région, affichent des taux plus élevés (jusqu'à 50 services pour 100 000 habitants), tandis que d'autres, en particulier dans le nord et l'est, en comptent moins. Cette disparité souligne la question de l'équité territoriale de l'offre solidaire en mobilité.

Toutes ces cartes offrent une première représentation conduisant à **engager une réflexion sur les disparités d'accès aux services de mobilité solidaire.** A l'image de ce qui a été amorcé sur le bassin de mobilité de Perpignan, un travail pourra être mené pour compléter la base de données géoférencée à l'échelle des bassins de mobilité. **La** *6ème préconisation : Faire connaître l'offre* **décrite dans la quatrième partie du présent document** précise les recommandations à mettre en œuvre à cette fin. Ce travail permettrait de dresser un état des lieux aussi fidèle que possible de la réalité des territoires. Les données ainsi consolidées pourront ensuite servir de base pour alimenter l'élaboration des PAMS, permettant de mieux cibler les besoins et d'adapter les solutions à chaque contexte local. Si cette première approche cartographique permet de visualiser les inégalités territoriales en matière de mobilité solidaire, elle ne saurait à elle seule en révéler toutes les causes ni en saisir la complexité. **Pour compléter cette lecture quantitative, une série d'entretiens semi-directifs a été menée auprès d'acteurs de terrain**. Leurs témoignages apportent un éclairage qualitatif précieux, en mettant en lumière les réalités vécues, les freins rencontrés et les dynamiques locales à l'œuvre. La synthèse de ces échanges permet d'affiner la compréhension des enjeux et d'esquisser des pistes d'action.

Le travail cartographique a permis de représenter les services de mobilité solidaire en Occitanie. Il s'est appuyé s'appuyant sur des données issues de DORA (dora.inclusion.beta.gouv.fr), complétées par des apports locaux (données issues du diagnostic réalisé par Mob 'In dans le département du Gard et données issues du département des Pyrénées Orientales).

La classification utilisée repose sur les quatre familles définies par la Région Occitanie dans le cadre des EGMS (Etat Généraux de la Mobilité Solidaire) : accompagnement, aide à l'accès à un mode de déplacement, réparation et mobilités partagées solidaires.

L'analyse met en évidence un déséquilibre territorial : les services sont majoritairement concentrés dans les zones urbaines, tandis que de nombreuses communes rurales en sont dépourvues. Cette sous-représentation est accentuée par la nécessité de compléter la base DORA à l'échelle des bassins de mobilité, qui constitue à ce jour une base de données non exhaustive.

Les mobilités partagées solidaires sont sous-représentées sur les cartes, ce qui reflète la difficulté pour les maîtres d'ouvrage issus du secteur social à recenser ces services. Les données portent surtout sur l'accompagnement, le diagnostic ou la formation, bien connus de ces acteurs. Les services de transport en tant que tels sont peu visibles.

La cartographie pourra servir de support aux réflexions autour des PAMS (Plan d'Actions en faveur de la Mobilité Solidaire), en soulignant la nécessité d'une approche territorialisée pour étoffer cette base de données, et la consolider à l'échelle des bassins de mobilité. Des entretiens de terrain viennent compléter cette analyse pour mieux comprendre les freins et dynamiques locales.

3 ANALYSE DE L'ECOSYTEME DE LA MOBILITE SOLIDAIRE EN OCCITANIE

Après avoir analysé les données collectées, géoréférencées et pouvant être mises à disposition des acteurs des mobilités solidaires, les chapitres qui vont suivre portent sur le fonctionnement de l'écosystème, les acteurs qui le composent ainsi que ses bénéficiaires. Pour établir un diagnostic de la mobilité solidaire en Occitanie, le Cerema a initié un état des lieux des acteurs engagés dans ce domaine, en particulier ceux orientés vers l'insertion professionnelle. Cette démarche s'est appuyée à la fois sur une série d'entretiens semi-directifs, sur l'analyse des réponses au questionnaire diffusé par la Région Occitanie entre janvier et juillet 2024, ainsi que sur la réalisation d'atelier avec les bénéficiaires.

Pour ce faire, le Cerema a d'abord entrepris un travail d'identification des différents acteurs impliqués, tels que les **financeurs, les prescripteurs, les recruteurs, les porteurs d'actions**, ainsi que les services de l'Etat. L'objectif de ces entretiens était de mettre en lumière la complexité du domaine de la mobilité solidaire, qui associe les compétences liées à la mobilité à celles du secteur social, tout en soulignant l'écosystème dynamique d'acteurs spécialisés dans des domaines variés.

Pour compléter l'analyse des entretiens et des réponses du questionnaire de la Région, il était essentiel de donner la parole aux publics concernés : les **bénéficiaires** eux-mêmes. À travers l'organisation d'ateliers participatifs, ils ont pu exprimer leurs besoins, leurs attentes, mais aussi les difficultés concrètes qu'ils rencontrent au quotidien.

3.1 Rôle des acteurs

Le schéma ci-après représente au travers du « parcours idéal » d'un bénéficiaire, les différentes catégories d'acteurs qui interviennent pour lever les freins à la mobilité dans un parcours d'insertion professionnelle. Cette représentation se veut simplificatrice, les acteurs assurant souvent plusieurs rôles.
Ainsi, à titre d'exemples, les plateformes de mobilité assurent souvent des missions d'opérateurs, les prescripteurs (conseillers France Travail, assistants sociaux, missions locales…) peuvent quant à eux déjà orienter à partir d'un premier diagnostic, les centres de formation peuvent également être des prescripteurs…

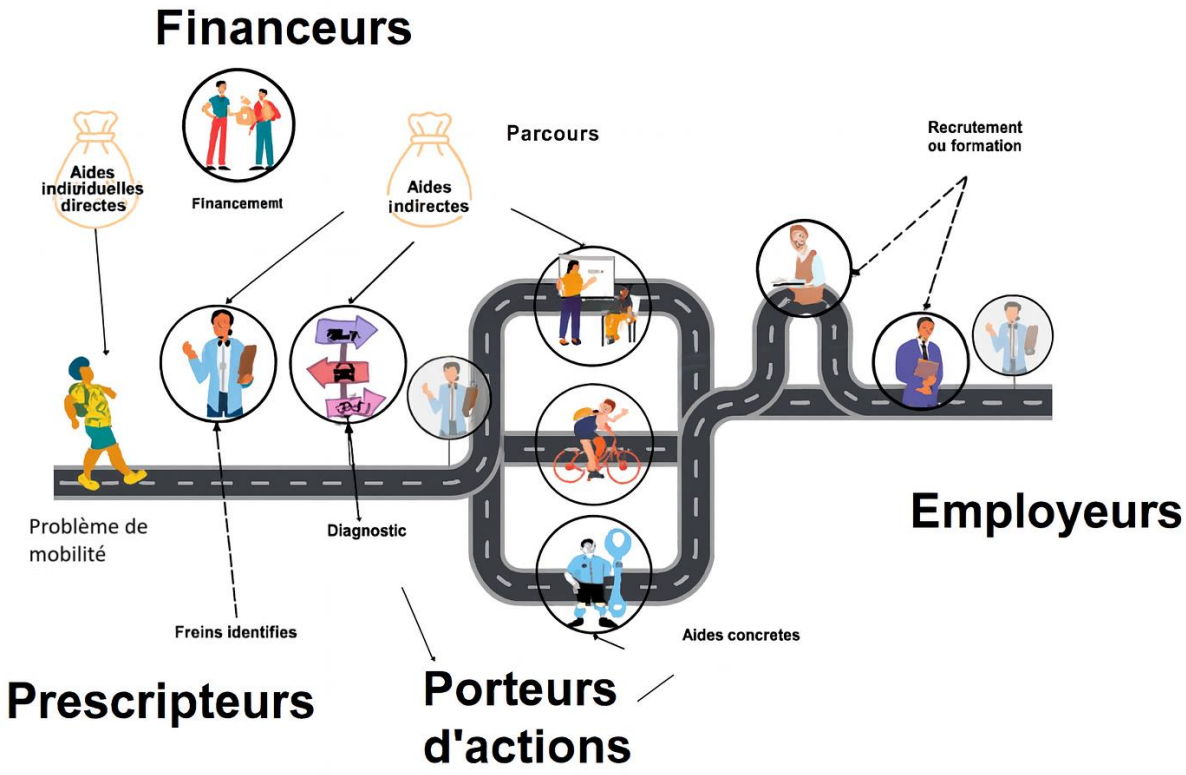


Figure 1 : rôle des acteurs de la mobilité solidaire dans le parcours du bénéficiaire

Définitions

Bénéficiaires : personnes rencontrant des problèmes de mobilité pour l'accès, le maintien dans l'emploi ou à une formation et qui nécessitent l'intervention d'un dispositif de mobilité solidaire

Prescripteurs : Personnes qui identifient un frein lié à la mobilité dans le parcours d'insertion et orientent le bénéficiaire

Financeurs : Structures qui financent les dispositifs d'aide à la mobilité

Plateformes de mobilité : Structures centrales qui réalisent un diagnostic individuel et orientent vers les porteurs d'actons

Porteurs d'actions : Structures ou personnes apportant une aide directe et concrète auprès d'un bénéficiaire

Employeurs : centres de formation et recruteurs ; bénéficiaires indirects des dispositifs de mobilité solidaire

3.2 Synthèse des écoutes des acteurs et bénéficiaires rencontrés

L'analyse, la collecte et la représentation géoréférencée des données décrivant les services de mobilité solidaire répertoriés ont permis de dresser un premier état des lieux en Occitanie. Afin de compléter ces éléments de diagnostic, l'écoute des acteurs de la mobilité solidaire et des bénéficiaires était nécessaire pour rendre compte du fonctionnement du parcours des bénéficiaires et celui plus global de l'écosystème qui les accompagne. La synthèse ci-après reprend les enseignements issus des entretiens semi-directifs avec les acteurs (cf Annexe 8 : Entretiens semi-directifs et réponses au questionnaire de la Région : enseignements et perspectives) et des ateliers bénéficiaires (cf Annexe 9 : Recueil du besoin des bénéficiaires : ateliers participatifs) menés dans le cadre du diagnostic sur la mobilité solidaire en Occitanie.

L'objectif de cette approche qualitative par des entretiens et ateliers consiste à éclairer le fonctionnement de l'écosystème (acteurs, financeurs, prescripteurs, employeurs, services de l'État) et recueillir la parole des bénéficiaires afin d'identifier freins, bonnes pratiques et pistes d'amélioration pour la mobilité solidaire à visée d'insertion professionnelle

Les éléments analysés sont tirés de 20 entretiens semi directifs (plus 3 entretiens complémentaires) conduits auprès d'un panel d'acteurs : porteurs d'actions (associations et opérateurs), financeurs (conseils départementaux, EPCI, fondations), prescripteurs (missions locales, France Travail), employeurs (SIAE, réseaux) et services d'État. Ces échanges visaient à analyser forces, freins, besoins, modalités de financement et pistes d'amélioration pour la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle.

Les entretiens ont été complétés par un recueil spécifique des besoins des bénéficiaires via deux ateliers tenus en novembre 2024 (Gard, Lozère) avec 10 participants au total. Les ateliers ont été organisés en trois temps : entretien individuel semi directif, partage d'expériences et restitution collective. Ils ont permis d'identifier freins concrets, aides mobilisées, solutions proposées et axes d'amélioration selon les personnes concernées.

L'analyse détaillée et la méthodologie de ces entretiens et ateliers sont présentées en annexes.

Pour chacune des 3 thématiques développées dans la suite de cette partie, cette synthèse présente d'abord les éléments communs relevés par les acteurs et les bénéficiaires, puis les éléments spécifiques mentionnés d'une part par les acteurs et d'autre part par les bénéficiaires. L'objectif est de fournir une vision opérationnelle et synthétique des freins, besoins et pistes d'action identifiés sur le terrain.

Cette analyse a permis de construire la dernière partie de ce rapport décrivant les préconisations et pistes de recommandations.

Perception des freins à la mobilité :

Les entretiens et ateliers analysés soulignent, de manière convergente, que les freins à la mobilité affectent fortement la capacité d'accès et de maintien dans l'emploi des publics en insertion.

Les éléments communs identifiés par les acteurs et par les bénéficiaires renvoient d'abord à l'***insuffisance de l'offre de transport en commun***, particulièrement marquée en zone rurale et périurbaine. Là où les réseaux de transports collectifs sont organisés selon une logique en étoile autour des villes qui contraint les habitants des zones périurbaines à utiliser des services passant par le centre urbain, les habitants des territoires peu denses souffrent d'une fréquence et d'une amplitude horaire inadaptées aux besoins professionnels (horaires atypiques, début très tôt ou fin de journée de travail tardive), ce qui accroît la ***dépendance à la voiture individuelle***. Ce constat génère des effets en cascade ***: éloignement domicile emploi***, coûts financiers supplémentaires (permis, carburant, entretien), et une exposition accrue aux aléas (pannes, indisponibilité d'un véhicule).

Par ailleurs, la ***connaissance limitée des dispositifs de mobilité solidaire*** apparaît comme un frein transversal : bénéficiaires, travailleurs sociaux, prescripteurs locaux et certains élus méconnaissent l'existant, ce qui limite l'orientation vers les aides appropriées et la mobilisation des solutions disponibles.

Enfin, des ***freins d'ordre psycho-sociaux*** (stress, peur de conduire, appréhension des transports en commun, difficulté à lire les horaires, anxiété liée à l'usage du vélo ou des applications numériques) se combinent aux obstacles matériels, ***réduisant l'aptitude des personnes à utiliser ou à tester des alternatives à la voiture individuelle***.

Les acteurs de la mobilité solidaire rencontrés apportent également des précisions qui nuancent et enrichissent ce diagnostic partagé. La complexité organisationnelle et le ***cloisonnement institutionnel entre les mondes du social et de la mobilité*** sont en particulier mis en avant : la multiplicité d'interlocuteurs, la dispersion des dispositifs et la faible interopérabilité des outils de recensement rendent plus difficile l'orientation des publics. Les prescripteurs et opérateurs soulignent aussi que certains dispositifs sont peu lisibles pour les professionnels, engendrant un travail de communication et de coordination chronophage. Les acteurs rappellent également le rôle structurant et parfois contraignant des exigences employeurs (par exemple la demande systématique du permis de conduire pour l'accès à certains postes), facteur aggravant d'exclusion. Enfin, ils signalent une ***sous-représentation des solutions de mobilité partagée*** dans les recensements (que l'on retrouve dans les cartographies DORA présentées le chapitre 2.3) : en effet, ***les porteurs du secteur social recensent facilement l'accompagnement ou la formation*** mais ***identifient peu les services de transport proprement dits, ce qui masque une partie de l'offre réelle*** et rend plus difficile la mise en correspondance entre besoins et solutions pour les bénéficiaires.

Les bénéficiaires apportent un regard concret, centré sur le vécu quotidien et sur ***des blocages administratifs souvent sous-estimés*** par les acteurs et leurs dispositifs d'aides : difficultés d'obtention de pièces administratives nécessaires (ex. numéro NEPH pour le permis), impossibilité de mobiliser une avance financière pour bénéficier d'aides qui exigent un cofinancement, ou encore l'accès restreint à des garages solidaires et à des prestations d'aide à l'achat. Ils témoignent d'une ***forte dépendance au soutien familial et amical*** lorsque les dispositifs professionnels font défaut. Les bénéficiaires soulignent aussi ***l'effet des variations saisonnières et scolaires sur l'isolement*** (moins de transports en commun en période de vacances), parfois accentuant une inégalité d'accès selon le calendrier. Enfin, les bénéficiaires expriment des ***freins psychologiques à l'expérimentation*** : crainte du vélo, de la conduite en autonomie, méfiance vis à vis d'applications numériques ou des procédures administratives complexes — autant d'obstacles qui limitent l'usage des alternatives et expliquent la persistance d'un ***réflexe centré sur l'usage de l'automobile personnelle***.

La qualification des besoins et des aides à la mobilité

Le diagnostic met en lumière une multiplicité de besoins convergents et l'insuffisance des modalités d'aides actuelles pour y répondre de façon pérenne. Parmi les éléments communs aux acteurs et aux bénéficiaires se distinguent d'abord la demande de moyens humains et financiers pour consolider et étendre les services existants. En effet la pérennisation des dispositifs (plateformes de mobilité, garages solidaires, services de location solidaire) ne peut reposer que sur des ressources stables, or le modèle actuel combine financements courts ou projetés qui rendent difficile une montée en charge. ***L'élargissement des critères d'attribution des aides*** est également un besoin exprimé de manière partagée : les dispositifs actuels peuvent exclure des publics très précaires (par exemple lorsque des aides exigent une avance financière ou ciblent prioritairement des personnes ayant déjà un véhicule). Autre besoin partagé : ***l'accompagnement continu et individualisé des bénéficiaires***. Les retours d'expérience identifiés par le Cerema montrent que les accompagnements sont souvent ponctuels et dispersés ; cela limite leur capacité à installer une autonomie durable (maîtrise des transports en commun, accès et tenue d'un emploi) et souligne l'intérêt d'un suivi sur le moyen terme, centré sur le bénéficiaire.

Les acteurs de la mobilité solidaire apportent des précisions quant aux besoins institutionnels et opérationnels. Ils insistent sur les enjeux de professionnalisation et de reconnaissance du métier de Conseiller en Mobilité Inclusive (CEMI) : ***formation croisée social et mobilité***, pérennisation des

postes, ***création d'un réseau régional des CEMI*** afin d'homogénéiser les pratiques et d'assurer une continuité d'accompagnement. Ils relèvent aussi la nécessité d'une ***coordination renforcée entre financeurs*** (Région, Départements, Etat, fondations) pour concevoir des schémas de financement cohérents et pluriannuels, et pour adapter les critères d'éligibilité afin d'éviter les effets d'exclusion. Les acteurs identifient enfin des besoins techniques : ***outils d'interconnaissance entre structures***, harmonisation des référentiels et interopérabilité des bases de données (DORA et compléments locaux), et une ***cartographie des acteurs et services par bassin de mobilité*** permettant d'identifier les zones blanches et de prioriser les interventions.

Du côté des bénéficiaires, les besoins s'expriment de manière très concrète et pragmatique : accès au permis de conduire (avec accompagnement administratif et financier), accès abordable à des véhicules (solutions de location solidaire, voitures sans permis, scooters, prêts à taux réduits), aides à la réparation, et installations de services locaux (garages solidaires, ateliers de remise en selle au vélo) qui réduisent le coût d'entrée dans la mobilité. Le témoignage des ateliers met en évidence l'utilité perçue des ***solutions de location solidaire***, même si elles sont jugées coûteuses à long terme ; les bénéficiaires identifient le besoin d'offres hybrides et accessibles financièrement (prêts longue durée, leasing, location avec option raisonnable). Ils souhaitent aussi des ***modalités d'accompagnement adaptées à leurs appréhensions*** (véhicules à boîtes automatiques pour rassurer les conducteurs débutants, formations pratiques, « baptêmes » accompagnés à l'usage des vélos électriques ou des réseaux de covoiturage). Enfin, les bénéficiaires demandent une ***simplification administrative et une meilleure information de proximité*** : fiches horaires compréhensibles, guichets d'accueil accessibles dans les mairies ou centres sociaux, et une communication ciblée pour lever la stigmatisation qui empêche certains d'oser solliciter les aides.

Les pistes de solution

Les pistes de solution qui se dégagent des entretiens et ateliers se déclinent en leviers structurels et actions opérationnelles, renforçant à la fois l'offre de droit commun et les dispositifs solidaires. Parmi les mesures partagées par acteurs et bénéficiaires émergent des orientations consensuelles. Premièrement, ***l'amélioration de l'offre de transport en commun*** : il s'agit d'adapter fréquences et amplitudes horaires, positionner des arrêts mieux situés et renforcer la couverture des zones rurales, de façon à réduire la dépendance à la voiture. Deuxièmement, le ***développement de solutions multimodales*** en complémentarité (marche, vélo, VAE, autopartage, covoiturage, location solidaire) est unanimement perçu comme utile, à condition d'être accompagné sur l'usage et la confiance ; ***l'accompagnement à l'usage*** (tests, sessions d'apprentissage, ateliers) figure donc parmi les ***préconisations phares***. Troisièmement, la ***visibilité et l'accès aux aides*** : centraliser l'information (guichet unique, site ou cartographie interactive) et simplifier les procédures d'attribution semblent indispensables pour améliorer le recours aux dispositifs existants.

Les acteurs de la mobilité solidaire détaillent plusieurs pistes de solution opérationnelles et institutionnelles. Ils insistent sur la nécessité d'une ***gouvernance territoriale rénovée, ancrée à l'échelle du bassin de mobilité*** et fondée sur une coopération explicite entre Région, Départements, AOM, autorités locales et prescripteurs (France Travail, missions locales). Dans ce cadre, la ***mise en œuvre des Plans d'Actions pour la Mobilité Solidaire (PAMS) à l'échelle des bassins de mobilité*** prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités doit être le levier central : définition ***d'une offre socle par bassin de mobilité***, en s'appuyant sur le comité des partenaires associant employeurs et usagers. Les acteurs recommandent aussi la ***structuration de l'offre via des plateformes de mobilité jouant le rôle de guichet unique*** : réalisation d'un diagnostic individuel du bénéficiaire, orientation vers des porteurs d'actions, suivi des parcours et capitalisation des retours d'expérience. Pour rendre ces interfaces opérationnelles, la ***professionnalisation des CEMI*** est avancée comme solution prioritaire : formaliser les missions, structurer des parcours de formation, et créer un annuaire régional par bassin de mobilité de ces conseillers afin de faciliter la mise en relation et la mutualisation des bonnes pratiques.

Autre piste stratégique proposée par les acteurs : ***rendre l'offre de droit commun plus favorable aux publics en insertion***. Cela passe par des adaptations tarifaires ciblées, des conventions test avec les opérateurs de transport pour des horaires dédiés, et des mesures incitatives auprès des employeurs (sensibilisation, mutualisation de moyens de déplacement, cofinancement d'actions de mobilité) afin de lever certaines exigences discriminantes en recrutement (par ex. le permis systématique). Les acteurs recommandent aussi la ***mise en place d'un suivi évaluation robuste*** : indicateurs partagés (nombre d'orientations via CEMI, bénéficiaires accompagnés vers l'emploi, taux d'utilisation des services) et évaluation des impacts pour ajuster les dispositifs et sécuriser les financements.

Les bénéficiaires formulent ***des solutions concrètes et pragmatiques*** qui complètent et précisent les orientations institutionnelles : navettes dédiées sur des zones d'emploi, minibus solidaires, prêts de vélos ou véhicules à boîte automatique, et gratuité partielle des transports pour certains publics (demandeurs d'emploi, publics en insertion). Ils soulignent l'importance ***d'initiatives locales testables et visibles — actions de proximité qui servent de preuve de concept pour lever les réticences***. La ***centralisation de l'information*** (site départemental, cartes locales par bassin de mobilité, guichets relais en mairie) et ***l'accompagnement numérique simplifié*** sont perçus comme des leviers essentiels pour permettre l'accès effectif aux dispositifs, en particulier pour les personnes peu familières des outils numériques. Enfin, les bénéficiaires demandent des efforts de communication : sensibilisation relayée par des acteurs de terrain (associations, travailleurs sociaux), campagnes d'information dans les lieux fréquentés (mairies, France Travail, centres de formation) et témoignages de parcours réussis pour ***diminuer l'autocensure qui empêche certains publics de solliciter l'aide***.

Les 20 entretiens semi-directifs et 3 les entretiens complémentaires mettent en évidence les freins majeurs à la mobilité solidaire selon les acteurs en Occitanie : un manque d'offre de transport en commun, une dépendance à la voiture, un éloignement logement-emploi et la méconnaissance des services.

Ces enseignements résumés dans les paragraphes présentés plus haut sont détaillés dans l'Annexe 8 : Entretiens semi-directifs et réponses au questionnaire de la Région : enseignements et perspectives Annexe 8 : Entretiens semi-directifs et réponses au questionnaire de la Région : enseignements et perspectives(pour les entretiens avec les acteurs) et l'Annexe 9 : Recueil du besoin des bénéficiaires : ateliers participatifs (pour les ateliers avec les bénéficiaires).

Les entretiens relèvent le besoin d'une meilleure communication entre acteurs du social et des mobilités et d'une offre territoriale adaptée.

Les acteurs soulignent un besoin de moyens financiers et humains pour répondre à la demande croissante. Ils appellent à un accompagnement continu et individualisé des bénéficiaires. Une meilleure coordination entre structures leur semble important pour éviter les ruptures d'accompagnement. La pérennité des services nécessite un modèle économique stable.

Une implication des employeurs dans la réflexion sur les alternatives à la voiture individuelle permettrait de limiter les exigences liées à la possession d'un véhicule dans les processus de recrutement et de faciliter l'accès à l'emploi pour les personnes en situation de précarité. Les prescripteurs comme France Travail ou les missions locales jouent un rôle central pour informer et orienter les publics. Les collectivités locales, quant à elles, peuvent adapter leur offre de transport aux besoins des publics en insertion professionnelle.

La mobilité solidaire complète les services de transport de droit commun avec des solutions alternatives comme le prêt de véhicules, le covoiturage ou la promotion du vélo, adaptées aux besoins locaux. Le rôle des Conseillers en Mobilité Inclusive **(CEMI)** est central pour accompagner les bénéficiaires et coordonner les acteurs. Une meilleure visibilité des dispositifs via une coordination territoriale renforcée est nécessaire pour faciliter l'accès à la mobilité.

Les ateliers "bénéficiaires" ont permis de faire émerger des besoins récurrents en matière de mobilité, en identifiant les principaux freins rencontrés par les personnes et en recueillant leurs propositions pour améliorer les solutions existantes.

Les freins à la mobilité résident principalement dans la nécessité de posséder un véhicule personnel qui engendre des coûts élevés (permis, entretien). Les transports en commun sont peu fréquents, surtout en zones rurales, limitant l'accès aux services essentiels. L'appréhension (stress, peur de la panne ou de pratiquer le vélo) freine aussi les déplacements des personnes.

Les aides de Cap Emploi et de France Travail ou des réductions tarifaires (Solidario, Fairtiq) existent mais leur complexité et leur méconnaissance limitent leur utilisation.

La location solidaire et le micro-crédit peuvent être des solutions. Le covoiturage, le vélo et les véhicules sans permis offrent des alternatives à la possession d'une voiture nécessitant un permis de conduire.

Pour améliorer la mobilité, il est proposé d'impliquer davantage les collectivités, les entreprises et France Travail dans le parcours des bénéficiaires, pour simplifier l'accès aux aides, centraliser l'information et adapter les transports aux besoins.

Les entretiens et ateliers mettent en évidence la nécessité d'articuler trois axes complémentaires : (i) la structuration d'une offre socle par bassin de mobilité rendue visible et accessible via un guichet unique et une

cartographie partagée par les acteurs à l'échelle du bassin de mobilité, (ii) la professionnalisation et le déploiement de fonctions d'interface (CEMI, plateformes de mobilité) pour assurer l'orientation et le suivi continu des publics, et (iii) la sécurisation de financements et de conventions pérennes associant collectivités, État, employeurs et opérateurs pour stabiliser les services. À court terme, des actions prioritaires pourraient consister à formaliser une gouvernance de bassin mobilité en s'appuyant sur les démarches engagées dans les PAMS pilotée par la Région AOM et les Départements, affiner le recensement opérationnel des services (mise à jour DORA à l'échelle des bassins de mobilité), produire un kit d'information sur les mobilités pour les prescripteurs. À moyen terme, il conviendra de favoriser la contractualisation pluriannuelle et la montée en charge du guichet unique (qui pourrait être porté par les plateformes de mobilité, ou d'autres structures à l'échelle du bassin de mobilité) associée à un dispositif de suivi-évaluation permettant d'ajuster les modalités d'intervention au regard des impacts sur l'accès et le maintien dans l'emploi.

En complément, **il est essentiel d'associer** les prescripteurs (France Travail, missions locales), les employeurs locaux et les acteurs de terrain afin que les dispositifs répondent aux besoins réels et évitent les ruptures d'accompagnement. La simplification des critères d'accès aux aides et la conception de modalités de financement qui ne requièrent pas d'avances financières pour les publics très fragiles sont des leviers à engager rapidement. Enfin, la mise en visibilité de l'offre (cartographie géoréférencée, kit prescripteur, annuaire CEMI) constituera un indicateur de réussite précoce, conditionnant l'appropriation des services par les professionnels et les publics.

À partir de ce diagnostic partagé, des préconisations se dessinent pour structurer et renforcer durablement la mobilité solidaire dans les territoires. Elles sont présentées dans le chapitre 4 de ce rapport.

4 PRECONISATIONS : DES LEVIERS POUR STRUCTURER ET RENFORCER LA MOBILITE SOLIDAIRE

Les entretiens, les ateliers et résultats du questionnaire ont enrichi la compréhension des défis auxquels sont confrontés les acteurs de la mobilité solidaire. En réponse à ces constats, des propositions d'actions sont formulées par les acteurs et les bénéficiaires rencontrés lors des entretiens et des ateliers ; leur mise en œuvre possible sera détaillée dans la section suivante, en vue de renforcer l'efficacité et l'impact des dispositifs de mobilité solidaire.

La section se découpe en 6 préconisations dans lesquelles des pistes d'actions à mettre en œuvre sont précisées.

Les acteurs concernés, qu'ils soient prescripteurs, employeurs, financeurs ou porteurs d'actions de mobilité, rencontrent des difficultés à coordonner leurs actions notamment à cause du manque de visibilité des services, la complexité des démarches administratives et la dispersion des efforts.

1ère préconisation : Faire coopérer les acteurs de la mobilité et les professionnels de l'accompagnement social

2ème préconisation : Structurer l'offre de mobilité avec un socle commun et un guichet unique

3ème préconisation : Améliorer et faciliter les interfaces entre acteurs au profit des bénéficiaires

4ème préconisation : S'appuyer sur une gouvernance qui permette la facilité de ces interfaces

5ème préconisation : Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire

6ème préconisation : Faire connaître l'offre

Pour chaque recommandation, des pistes d'action concrètes sont proposées.

1ère préconisation : Faire coopérer les acteurs de la mobilité et les professionnels de l'accompagnement social



Constat des entretiens : Les acteurs de ces deux domaines n'abordent pas les enjeux de la même manière.

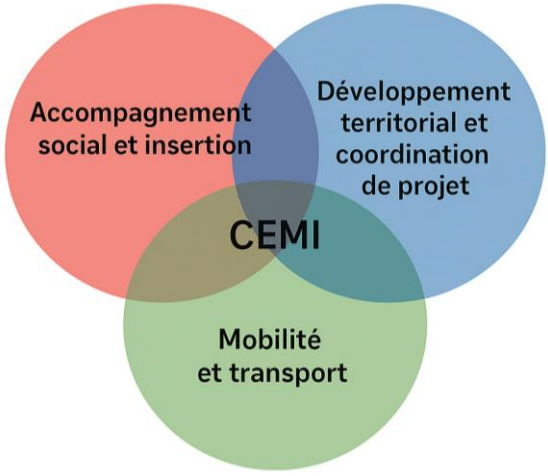
1) Identifier des acteurs

Les acteurs de l'accompagnement social peuvent travailler pour des porteurs d'actions, des prescripteurs ou des groupements d'entreprises en tant que chargé de développement territorial, conseiller en mobilité inclusif, assistant social ou conseiller en insertion professionnel.

Les agents techniques ou les élus des collectivités sont tantôt issus du domaine de la mobilité (conseillers en mobilité, chargé de mission, chargé d'études des autorités organisatrices de mobilité) et tantôt issus du domaine de l'accompagnement social (CCAS, département). Les acteurs de la mobilité peuvent travailler aussi pour des opérateurs ou des bureaux d'études en tant que chargé d'études, chef de projet ou responsable d'exploitation de service de mobilité.

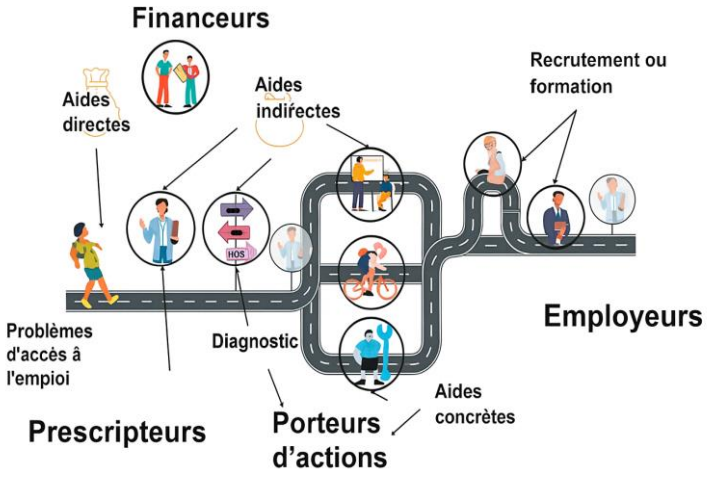
Enfin, les bénévoles jouent un rôle apportant un soutien direct aux personnes en difficulté. Ils interviennent souvent au sein d'associations locales, de structures de solidarité ou de réseaux d'entraide, en proposant du covoiturage, en accompagnant les usagers lors de leurs déplacements, ou en assurant des services de transport adaptés. Leur engagement permet de renforcer les liens sociaux et d'offrir une réponse de proximité, complémentaire aux dispositifs institutionnels et professionnels.

Les conseillers en mobilité inclusive (CEMI) occupent une position intermédiaire entre le social, l'emploi et la mobilité. Ils accompagnent les personnes en difficulté de déplacement, identifient leurs besoins et élaborent des solutions adaptées en lien avec les acteurs du territoire. À la croisée de plusieurs métiers, ils contribuent à rendre la mobilité plus solidaire et accessible à tous.



Les différents acteurs peuvent être représentés sous la forme d'un schéma, illustrant ainsi leur rôle.

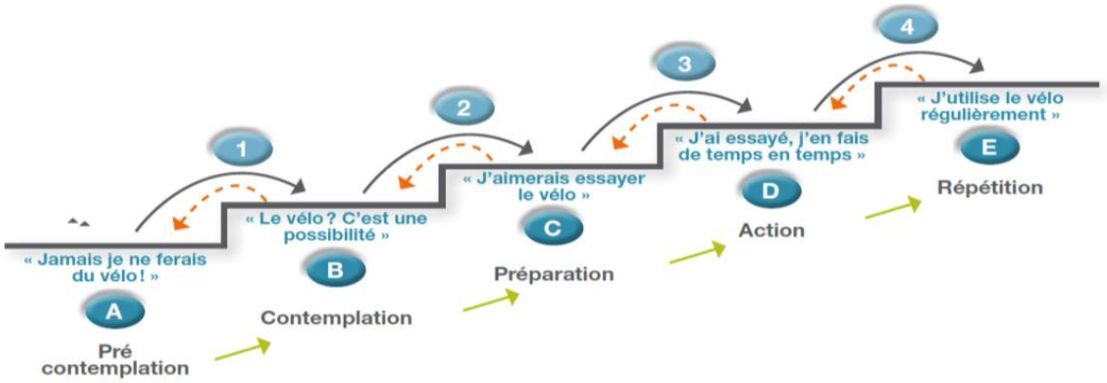
Le rôle des acteurs de la mobilité solidaire dans le parcours du bénéficiaire



2) Acculturer les acteurs

Acculturer les acteurs de la mobilité aux thématiques de l'insertion professionnelle et acculturer les acteurs de l'insertion professionnelle aux thématiques de la mobilité :

- Faire rencontrer via des ateliers, des journées techniques et des webinaires les acteurs des différents domaines.
- Construire une offre de formation pour les techniciens des deux domaines pour se baser sur un socle de compétences communes et partagées.
- Intégrer une formation spécifique aux enjeux de la mobilité destinée aux agents de France Travail, afin de renforcer leur compréhension des problématiques liées aux déplacements dans le cadre de l'accompagnement à l'emploi.
- Expérimenter des solutions de mobilité pour lever les a priori se basant sur les principes de management de la mobilité (schéma ci-dessous).



Source : RR&A Roland Ribi & Associés pour la communauté urbaine de Strasbourg

Un autre levier réside dans le renforcement de l'interconnaissance entre acteurs issus de secteurs différents. Des événements comme le Salon Travail-Avenir-Formation (SALONTAF) ou le village des solutions de l'AFPA favorisent ces rencontres en rassemblant professionnels de l'emploi, de la formation, de l'insertion et de la mobilité. Ces temps d'échanges permettent de mieux comprendre les enjeux et les pratiques de chacun, ouvrant la voie à des collaborations plus fluides. Par ailleurs, des programmes comme TIMS (Territoire Inclusion Mobilité et Sobriété) participent activement à la création de réseaux transversaux, en expérimentant des solutions concrètes et en facilitant la capitalisation des expériences, contribuant ainsi à une meilleure coordination et une mobilisation collective renforcée.

3) Construire des réseaux d'acteurs et consolider les réseaux existants

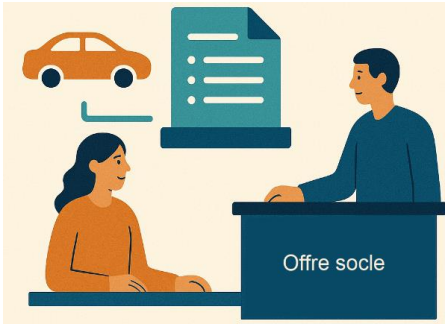
Plusieurs réseaux œuvrent déjà sur le territoire avec des structures qui agissent comme tête de réseaux pour chaque catégorie d'acteurs comme le réseau Mob'in pour les opérateurs de mobilité solidaire ou la Cress pour les employeurs des structures de l'ESS.

Ces réseaux jouent un rôle clé dans la mise en relation des acteurs, le partage de bonnes pratiques et la mutualisation des ressources, mais la coordination reste à renforcer pour garantir une action plus cohérente et efficace sur les territoires, notamment via les réseaux autour des mobilités portés par les AOM comme le GART (Groupement des Autorités Responsable de Transport) Occitanie et le comité des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité.

Pour assurer une réelle efficacité des réseaux d'acteurs, il est important de garantir la **continuité des actions dans le temps**, au-delà des logiques de projet ou des financements ponctuels. Cela suppose un **engagement durable des institutions** et une vision à long terme. Par ailleurs, les structures locales ont besoin d'un **accompagnement régulier**, tant sur le plan technique que méthodologique, pour consolider leur action, renforcer leurs compétences et s'inscrire dans une dynamique collective cohérente à l'échelle des territoires.

Il serait pertinent, aux échelles régionale, départementale et locale (bassin de mobilité), de dresser une cartographie des acteurs impliqués en précisant clairement leurs rôles et leurs domaines d'intervention. Cette première étape pourrait être prolongée par l'organisation d'une demi-journée de travail consacrée à la mobilité solidaire, où chaque structure présenterait ses actions, ses leviers et ses résultats. Une telle démarche favoriserait la mise en visibilité des initiatives existantes et des complémentarités possibles.

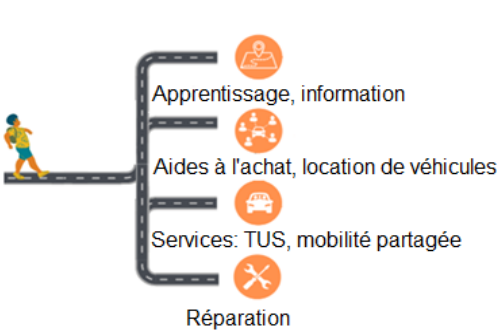
2ème préconisation : Structurer l'offre de mobilité avec un socle commun et un guichet unique

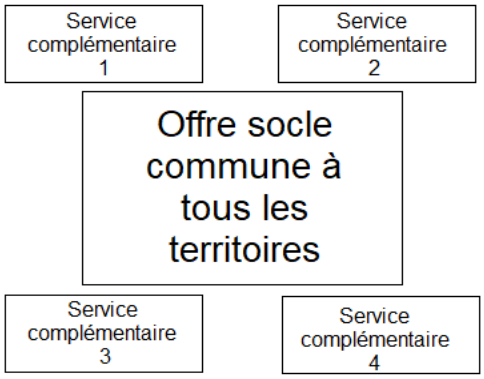


Constat des entretiens : Poursuivre la structuration de l'offre initiée par le développement des plateformes de la mobilité dans les territoires.

4) Définir une offre « socle » sur l'ensemble du territoire et des offres « complémentaires »

Recenser des services parmi les 4 familles existantes. Chaque service serait accompagné d'une définition, d'un niveau de maillage territorial et d'un délai de traitement de la demande.





L'offre socle serait commune pour chaque bassin de mobilité en Occitanie. Elle prend en compte les besoins prioritaires et les contraintes budgétaires. Il s'agit d'un but à atteindre et pas uniquement de ce qui existe déjà : diagnostic de mobilité, conseil à l'achat, service de location de voitures, de scooters et de vélos électriques etc.
Des services complémentaires pourraient être ajoutés à un territoire lié au profil particulier des bénéficiaires ou à une ambition politique particulière : atelier d'autoréparation mobile, service de location de vélos cargos, Français langue étrangère permis, service itinérant etc.

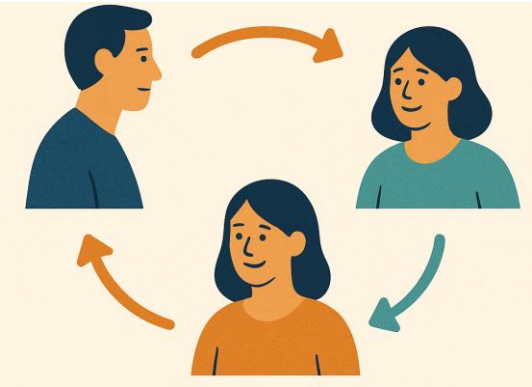
5) Proposer un guichet unique

Ce guichet serait un point d'entrée centralisé permettant aux usagers de la mobilité solidaire (bénéficiaires, entreprises, prescripteurs) d'accéder à plusieurs services ou démarches en un seul endroit, physique ou numérique. L'objectif est de simplifier les procédures, de réduire les délais et d'améliorer l'efficacité des services en évitant aux utilisateurs de multiplier les interlocuteurs.

Il pourrait relayer les appels à projets et les financements pour améliorer la lisibilité de l'offre et simplifier l'action des opérateurs, des employeurs, des financeurs et des prescripteurs.
La quatrième préconisation détaillera les mesures à mettre en place pour assurer l'opérationnalité de ce guichet unique.

Les ***plateformes de mobilité*** implantées sur les territoires, pourraient remplir ce ***rôle de guichet unique***, en capitalisant sur leur expertise de terrain et leur connaissance des publics concernés.

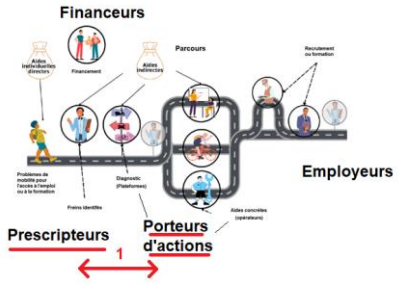
3ème préconisation : Améliorer et faciliter les interfaces entre acteurs au profit des bénéficiaires



Constat des entretiens : Le manque de coordination et de structuration entre les différents acteurs (prescripteurs, employeurs, financeurs et porteurs d'actions) freine l'efficacité des dispositifs d'insertion professionnelle par la mobilité.

Chacun des quatre groupes d'acteurs interagit avec les trois autres acteurs à des niveaux disparates.

6) Interface entre prescripteurs et porteurs d'actions : orienter les publics en insertion professionnelle.

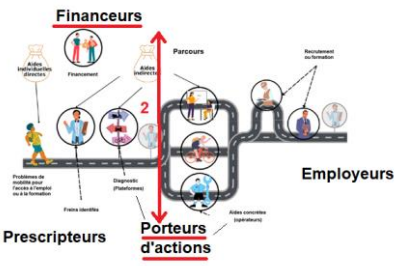


Former et informer les prescripteurs tout en maintenant un lien actif avec les opérateurs permet de clarifier les rôles de chacun. Le travail engagé autour d'une offre socle vise aussi à faciliter sa compréhension et son appropriation par les prescripteurs.

Créer un dispositif d'observation et de suivi-évaluation. Définir ces rôles permet d'assurer une meilleure coordination et une adaptation plus fine aux besoins du terrain.

Exemple : *Faire connaître les vélo-écoles aux prescripteurs et leur expliquer les usages possibles du vélo, tout en recueillant des retours terrain pour adapter le dispositif aux besoins des usagers.*

7) Interface entre financeurs et porteurs d'actions : pérenniser et structurer le développement des actions au sein des territoires.



Mettre en place un suivi et une évaluation des actions permet d'ajuster les dispositifs en fonction des résultats et de renforcer les indicateurs des actions et services de mobilité solidaire. Pérenniser dans le

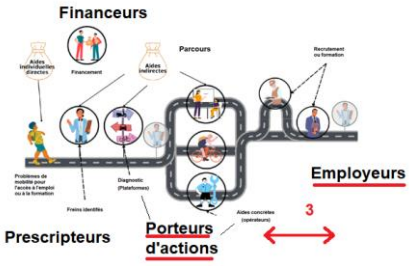
temps les plateformes et les opérateurs contribue également à structurer cette interface entre financeurs et porteurs d'actions.

S'appuyer sur une coordination efficace pour éviter la dispersion des financements en fonction des cibles et des temporalités et d'élaborer un calendrier commun pour réfléchir à la simplification des financements.

Préciser le cadre d'emploi des différents outils de la commande publique favorise une meilleure utilisation des ressources.

Exemple : *Mise en place d'un suivi et d'une évaluation régulière d'un service de location de voitures. Cela permet d'adapter l'offre aux besoins des usagers et de montrer l'efficacité et l'utilité du service.*

8) Interface entre employeurs et porteurs d'actions : mettre en place des solutions de mobilité pour les déplacements à but professionnel.



Plusieurs structures de groupement d'entreprises s'occupent d'insertion professionnelle et évoquent les questions de mobilité : la CRESS (chambre régionale de l'économie sociale et solidaire), le GEESS (groupement des entreprises de l'économie social et solidaire), FACE Hérault (Fondation Agir Contre l'Exclusion), France active, GEIQ (Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification).

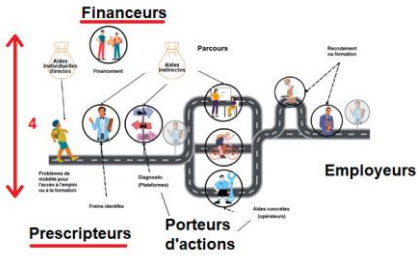
Encourager le cofinancement et les partenariats entre employeurs et porteurs d'actions. Sensibiliser les employeurs aux solutions existantes et les intégrer dans leurs politiques de ressources humaines. Mobiliser les employeurs dans la gouvernance des porteurs d'actions. Réfléchir à comment communiquer auprès des entreprises (et de leur représentant du personnel pour celles de plus de 50 salariés) et les centres de formation.

Travailler avec les réseaux d'entreprises de l'économie sociale et solidaire : recenser les craintes remontées par les employeurs pour mobiliser des solutions de mobilité solidaire pour leurs employés.

Développer des outils mutualisés, qu'il s'agisse de communication ou d'indicateurs d'évaluation facilite la structuration et l'efficacité des actions. Un travail pourrait être initié avec les porteurs d'actions pour définir des critères communs d'évaluation et de communication adaptés aux entreprises et aux centres de formation. Quand la situation est pertinente, engager l'entreprise dans un PDME (plan de déplacement mobilité employeur).

Exemple *: Intervention d'une plateforme de mobilité au sein d'une entreprise d'insertion pour établir un diagnostic sur la mobilité des salariés et sur les potentielles actions à mettre en place pour eux.*

9) Interface entre prescripteurs et financeurs : recueillir les besoins des publics en insertion professionnelle.

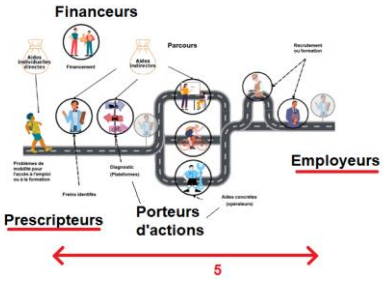


Coordonner des financements pour éviter la dispersion et maximiser l'impact des aides. Pour cette situation, le guichet unique permettra de regrouper et coordonner les demandes de financement pour les projets liés à l'accès à l'emploi, assurant ainsi une gestion optimisée des fonds et une réponse adaptée.

Mettre en place un dispositif de suivi des financements alloués afin d'évaluer leur efficacité et d'ajuster les stratégies d'accompagnement.

Exemple : *Une mission locale coordonne les financements venus de plusieurs structures pour que des jeunes en insertion professionnel puissent payer leur permis de conduire et accéder à un service de voitures partagées.*

10) Interface entre prescripteurs et employeurs : faciliter l'insertion et le maintien en emploi des publics en insertion professionnelle.

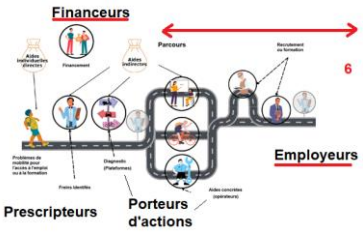


Évaluer ensemble des freins à l'emploi, qu'ils soient liés aux compétences, à la mobilité ou à la garde d'enfants afin d'identifier les leviers d'action les plus pertinents. Orienter ensuite les personnes concernées vers les dispositifs d'aide adaptés, qu'il s'agisse de formations, d'aides à la mobilité ou d'accompagnement social renforcé.

Sensibiliser les employeurs aux enjeux de l'insertion en mettant en avant les bénéfices d'une démarche inclusive, tant sur le plan social qu'économique. Les accompagner également dans l'adaptation des postes de travail, en proposant des aménagements spécifiques, des solutions de formation interne pour favoriser une intégration durable.

Exemple : *Plusieurs salariées en insertion d'une entreprise de ménage ont des horaires décalés et n'ont pas le permis de conduire. En collaboration avec France Travail, l'entreprise adapte les postes en regroupant les interventions par secteur pour limiter et raccourcir les déplacements, permettre le covoiturage et les trajets en vélo.*

11) Interface entre employeurs et financeurs : faciliter l'accès des employeurs aux dispositifs de financement.



Accompagner des employeurs dans l'identification et l'accès aux dispositifs de financement (aides à l'embauche, subventions pour l'adaptation des postes, exonérations, etc.).

Mettre en relation et coordination, employeurs, financeurs, opérateurs de compétences (OPCO) et collectivités pour simplifier les démarches administratives et optimiser l'obtention des financements.

Evaluer des impacts des financements mobilisés afin d'ajuster les dispositifs et garantir leur efficacité pour le maintien et l'évolution des emplois.

Exemple : *Une entreprise obtient un financement pour mettre en place un service de navette pour les trajets domicile-travail des salariés.*

Tableau de synthèse des interfaces, avec une proposition, pour chaque interface, d'une personne exerçant une fonction.

	Interface	***Objectifs de l'interface***	***Proposition de fonction assurant l'interface***	***Relation avec les bénéficiaires***
1	Prescripteurs ↔ Porteurs d'actions	Orienter les publics en insertion professionnelle	CEMI	Accompagner vers des solutions adaptées à chacun et chacune
2	Financeurs ↔ Porteurs d'actions	Structurer le développement des actions sur le territoire	Chargé de développement territorial	Assurer la pérennité des actions pour les bénéficiaires
3	Employeurs ↔ Porteurs d'actions	Mettre en place des solutions de mobilité pour les déplacements à but professionnel	CEMI ? chargé de développement territorial ? un référent mobilité d'un groupement d'entreprise ?	Faciliter l'accès à des solutions de mobilité adaptées pour l'insertion professionnel
4	Prescripteurs ↔ Financeurs	Recueillir les besoins des publics en insertion professionnelle	Chargé de développement territorial ou CEMI	Adapter les financements aux besoins concrets des bénéficiaires
5	Prescripteurs ↔ Employeurs	Faciliter l'insertion et le maintien en emploi des publics en insertion professionnelle	Assistant social ou CEMI	Favoriser l'intégration durable dans le monde du travail
6	Employeurs ↔ Financeurs	Faciliter l'accès des employeurs aux dispositifs de financement	CEMI ? chargé de développement territorial ? un référent mobilité d'un groupement d'entreprise	Développer des opportunités d'emploi en levant les freins liés à la mobilité

Les bénéficiaires sont au cœur des différentes interfaces entre les acteurs de l'insertion professionnelle et de la mobilité. Chaque interface vise, en définitive, à répondre plus efficacement à leurs besoins et à améliorer leur parcours. Grâce à l'intervention du CEMI, les personnes en situation de précarité peuvent être orientées vers des solutions de mobilité adaptées, facilitant leur accès à l'emploi ou à une formation. Les échanges entre financeurs et porteurs d'actions permettent, quant à eux, de consolider les dispositifs dans la durée, garantissant aux bénéficiaires un accompagnement stable et pérenne. Lorsqu'un employeur est impliqué, l'objectif est de lever les freins à l'embauche en proposant des solutions concrètes pour les trajets domicile-travail, enjeu souvent décisif dans les parcours d'insertion. Les bénéficiaires pourraient profiter aussi d'un meilleur ajustement des financements aux réalités de terrain, grâce à une remontée des besoins opérée par les prescripteurs. Enfin, la coordination entre employeurs et prescripteurs permet de soutenir durablement l'intégration des personnes dans le monde du travail, en tenant compte des obstacles qu'elles peuvent rencontrer. À travers ces différentes articulations, c'est bien la situation des bénéficiaires qui guide l'action : leur accès à la mobilité, à l'emploi et à un accompagnement cohérent.

4ème préconisation : S'appuyer sur une gouvernance qui permette la facilité de ces interfaces



Constat des entretiens : Une gouvernance fragmentée de la mobilité solidaire, un accès complexe aux aides et un manque de lisibilité des dispositifs, nécessite une meilleure coordination entre acteurs publics et privés.

Rappel des outils définis par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

- Le **Plan d'Action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS)** est un dispositif visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Le pilotage est confié à la Région, cheffe de file de la mobilité, et au Département, en coordination avec les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM).
- La LOM prévoit (hors Ile de France) un découpage du territoire régional en **bassins de mobilité** que la Région définit et délimite en concertation avec les AOM, les syndicats mixtes et les départements. C'est à cette échelle que sont réalisés les Plans d'Action communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS).

- Le **comité des partenaires** est une instance de dialogue local composée de l'AOM et de représentants des employeurs, des habitants et des usagers. Il est consulté sur la politique de mobilité de l'AOM et l'élaboration des plans comme le PAMS.

12) Renforcer la gouvernance territoriale de la mobilité solidaire

Conforter la gouvernance des dispositifs de mobilité à différentes échelles, en assurant une articulation efficace entre les niveaux régional, départemental et local (bassins de mobilité). Cette réflexion sera approfondie à ***l'échelle des bassins de mobilité*** dans le ***cadre des Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire*** (PAMS), qui seront progressivement mis en place sous la coordination de la Région et des Départements, en lien avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Il est également important d'impliquer les AOM dans la gouvernance et le financement des actions, notamment en cohérence avec les Plans de Mobilité.

Intercommunalité, bassins de mobilité et départements en Occitanie



Source : Région Occitanie

13) Favoriser l'accès aux aides et structurer l'information sur la mobilité

Assurer une souplesse dans les critères d'octroi des aides afin de limiter l'exclusion des publics en difficulté. Cela passe par un élargissement des conditions d'éligibilité et une meilleure définition des ayants-droits. Par ailleurs, l'action des plateformes de mobilité doit être articulée avec les lieux d'information généraux à la mobilité comme les maisons de la mobilité ou les espaces mobilité des AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité)[4]. L'objectif est d'améliorer la lisibilité des dispositifs facilitant la compréhension des offres accessibles à tous et des restrictions qui s'appliquent progressivement selon le statut de chacun et chacune.

Promouvoir le site https://mes-aides.gouv.fr/ qui est un **simulateur en ligne officiel** mis en place par le gouvernement. Il permet aux particuliers de connaître rapidement les aides sociales auxquelles ils peuvent prétendre, en fonction de leur situation personnelle, familiale et professionnelle. Afin de donner un plus grand accès et une visibilité la plus complète sur les dispositifs d'aides, il conviendrait d'y renseigner les aides non encore référencées en faisant de la publicité de cette plateforme collaborative. Les aides pourraient être renseignées par les porteurs de ces aides. Les plateformes de mobilité s'assurant de leur diffusion et de leur mise à jour en sollicitant les porteurs à l'échelle de leur bassin de mobilité

[4] Maison de la mobilité : lieu de renseignements sur l'information voyageurs et propose aux usagers un panel de solutions les plus adaptées à leurs déplacements.

14) S’appuyer sur les dispositifs existants

Les ***comités des partenaires***, instaurés par la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM), constituent un ***levier stratégique pour associer l’ensemble des acteurs*** concernés aux décisions en matière de mobilité ***dont la mobilité solidaire***. ***A l’échelle des bassins de mobilité***, ils permettent d’organiser un ***dialogue régulier entre collectivités, opérateurs, usagers et partenaires économiques ou sociaux***. Dans cette continuité, plusieurs dispositifs existants peuvent être mobilisés pour structurer une démarche cohérente et efficace : les contrats opérationnels des mobilités, ainsi que les pactes et contrats locaux des solidarités.

Les contrats opérationnels des mobilités, prévus par la LOM, sont déployés dans chaque bassin de mobilité. Ils rassemblent les autorités organisatrices de la mobilité (régions, intercommunalités...), les services de l’État (préfets, DREAL), les opérateurs de transport (SNCF, transporteurs locaux) ainsi que les acteurs économiques et sociaux (entreprises, associations d’usagers, etc.). Ces instances offrent un cadre de concertation et de coordination propice à l’identification des besoins locaux et à la mise en œuvre de solutions adaptées.

Les pactes et contrats locaux des solidarités, quant à eux, traduisent localement les ambitions du Pacte national des solidarités. Conclus pour la période 2024-2027 entre l’État et les conseils départementaux d’une part, et les métropoles d’autre part, ils s’adressent aux services déconcentrés de l’État, aux départements et aux métropoles. Ils favorisent une approche territorialisée de la solidarité, en lien avec les dynamiques locales.

15) Trouver un cadre de gouvernance adaptée

Les instances de gouvernance présentées précédemment permettent de construire la stratégie à l’échelle des bassins de mobilité (PAMS) et de définir et d’impulser des actions à mettre en œuvre (via les contrats opérationnels de mobilité, contrats locaux des solidarités). Se pose ensuite la question de la pérennité de ces actions et des structures qui les mettent en place. Au travers des entretiens avec les institutionnels, les associations, et autres acteurs rencontrés, des questionnements sont apparus sur les structures permettant d’accompagner la pérennisation des actions mises en œuvre.

Les structures telles que les GIP**,** GIE**,** SCIC**,** SPL**,** SEM**,** SEMOP**,** et SPL (voir tableau ci-dessous) viennent compléter et s’inscrire dans les dispositifs existants de gouvernance et de coopération en matière de mobilité et d’accompagnement social. L’intérêt de ces structures réside dans leur gouvernance hybride associant des acteurs publics et privés, ce qui permet de répondre aux défis sociaux et territoriaux de manière efficace.

Ces structures permettent de réunir différents types d’acteurs (collectivités, associations, entreprises privées, usagers) autour d’un objectif commun – l’accès à la mobilité pour tous – en favorisant une meilleure coordination des ressources et des compétences, une capacité à capter des financements publics tout en mobilisant des investissements privés, ainsi qu’une approche collaborative garantissant la prise en compte des besoins des populations vulnérables.

La mise en place d'un syndicat mixte peut aussi s’envisager pour coordonner les actions publiques en matière de transport et de mobilité. Bien qu'étant une entité publique, ce syndicat peut coopérer avec les acteurs privés en lançant des appels d'offres pour divers services ou projets, afin de répondre efficacement aux besoins du territoire et d'enrichir l'offre de mobilité.

Grâce à leur capacité d’adaptation aux territoires et aux besoins spécifiques, ces structures pourraient développer des solutions de mobilité solidaire adaptées aux réalités locales (qu'il s'agisse de zones rurales, de quartiers enclavés ou de publics en situation de précarité ou de handicap) en expérimentant des modèles de transport (covoiturage solidaire, transport à la demande, navettes locales, etc.) et en intégrant les acteurs locaux dans la gestion et l’exploitation des services, et en garantissant la continuité et la durabilité des offres grâce à un modèle économique pérenne.

Structure	Objectif principal
Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou Groupement d'Intérêt Economique (GIE)	Coopération entre acteurs publics et privés à but non lucratif, notamment pour la mutualisation des moyens. Il n'y a pas de capital social, chaque membre apporte des contributions financières, humaines ou matérielles définies dans la convention constitutive.
Société Coopérative à Intérêt Collectif (SCIC)	Modèle coopératif incluant les usagers, les salariés et les collectivités territoriales dans la gouvernance. Les collectivités peuvent détenir jusqu'à 50% du capital (20% pour une seule collectivité).
Société d'Economie Mixte (SEM) ou Société d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP)	Société qui propose des projets nécessitant des investissements privés tout en conservant un contrôle public. Les collectivités territoriales doivent détenir entre 50 % et 85 % du capital.
Société Publique Locale (SPL)	Société commerciale détenue en totalité par des collectivités territoriales. Elle permet aux collectivités de garder le contrôle de la gestion d'une structure sans mise en concurrence.
Syndicat Mixte	Structure publique permettant la coopération entre plusieurs collectivités pour la gestion et la mise en œuvre de politiques publiques. Elle peut coopérer avec des acteurs privés via des appels d'offres.

Il reste à déterminer à quelle échelle exacte pourrait être mis en place ces structures : celle du bassin de mobilité a minima, celle du département ou toutes autres échelles plus fines ou plus larges.

Il ***ne s'agit pas de créer une nouvelle structure à court terme en s'appuyant sur les comités des partenaires*** et instances existantes, mais de ***favoriser à terme une mutation des modes de coopération*** entre les acteurs existants. À ce titre, le réseau régional France Travail peut jouer un rôle dans l'animation et la coordination des acteurs de l'emploi et de l'insertion.

Pour renforcer cette dynamique, il pourrait être proposé au Préfet de la région Occitanie l'organisation d'un atelier dédié, visant à sensibiliser et à mobiliser les comités locaux des solidarités autour de la question de la gouvernance des dispositifs d'accompagnement. Cet atelier permettrait d'engager une réflexion collective sur les modalités de coopération.

5ème préconisation : Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire



Constat des entretiens : Les politiques de transport public pourraient être plus inclusives et favorables à l'insertion des publics en insertion professionnelle.

16) Développer une politique tarifaire solidaire

Travailler à la construction de politiques de tarification solidaires, en instaurant une tarification progressive selon les revenus, avec des réductions pour les personnes en situation de précarité, en proposant la gratuité temporaire pour les demandeurs d'emploi en formation ou en recherche active ou en permettant le paiement à tarification solidaire à l'usage pour éviter les abonnements non rentabilisés.

17) Faciliter l'accès aux transports grâce à un accompagnement personnalisé

Il s'agit de renforcer la complémentarité entre les plateformes de mobilité et les services de transport existants. Ces plateformes jouent un rôle essentiel pour aider les personnes en insertion à s'approprier les transports de droit commun : elles les accompagnent dans la compréhension des tarifs, la lecture des itinéraires, et la découverte des solutions d'intermodalité ou de mobilité partagée. Par ailleurs, elles constituent un relais précieux auprès des collectivités pour faire remonter les besoins, signaler les manques dans l'offre et contribuer à son amélioration.

La ***compréhension fine des déséquilibres entre zones d'emploi et niveau de desserte en transports collectifs*** nécessite un ***travail de cartographies des flux domicile-travail à l'échelle des bassins de mobilité*** en Occitanie. En croisant les données de l'INSEE sur les mobilités professionnelles, disponibles à l'échelle communale, avec celles de l'offre de transport collectif de la Région, il devient possible ***d'identifier les axes les plus fréquentés, les zones enclavées, et les décalages entre flux réels et desserte***. Ce type de diagnostic, qui suppose des moyens dédiés en traitement et en représentation cartographique, peut être confié à un service SIG disposant des compétences nécessaires. La ***Région Occitanie a d'ailleurs amorcé et présenté ce travail à l'échelle des bassins de mobilité dans le cadre des comités des partenaires en 2024***.

18) Articuler TAD et TUS

Le tableau ci-dessous présente une classification des différents types de transport en fonction de leur mode d'initiation.

Transport initié par une collectivité locale	Transport initié par une structure privé : ouvert spécifiquement à une catégorie de personne
Transports en commun réguliers. Transport à la demande (TAD). Location de vélo en DSP. Autopartage en DSP. Covoiturage en marché public	Transport d'utilité sociale (TUS). Navettes privées d'entreprises. Location de vélos par une entreprise. Location longue durée de véhicule. Autopartage. Covoiturage

Distinguer notamment le transport à la demande (TAD) et le Transport d'utilité sociale (TUS) en les rendant complémentaire ; le TAD étant ouvert à tout le monde, le TUS étant réservé à un public spécifique

Ce principe de complémentarité est illustré dans l'Annexe 4 : Schéma des différents services de transports routiers, qui présente le schéma des différents services de transport routiers et leur ***articulation selon les publics visés et les finalités de déplacement***.

19) Faciliter le dernier kilomètre grâce à l'intermodalité

Favoriser, lorsque cela est réalisable, la possibilité d'emporter son vélo ou sa trottinette dans les transports en commun ou permettre le stationnement de son véhicule aux points d'arrêts pour parcourir les premiers et les derniers kilomètres est une proposition pour encourager l'intermodalité qui est revenue plusieurs fois lors des entretiens. Cela permet aux usagers de gagner en flexibilité en combinant efficacement plusieurs modes de transport.

Pour le dernier kilomètre, le développement et l'amélioration des parkings relais est également une solution. Ces infrastructures permettent aux automobilistes de laisser leur véhicule en toute sécurité à proximité des points de correspondance avec les transports collectifs, favorisant ainsi un report modal pour la dernière partie du trajet. En facilitant l'accès aux réseaux de mobilité douce ou collective, les parkings relais contribuent à fluidifier les déplacements et à réduire la dépendance à la voiture sur l'ensemble du parcours.

6ème préconisation : Faire connaître l'offre



Constat des entretiens : Un besoin d'améliorer la communication de l'offre de mobilité solidaire en la rendant visible.

20) Définir une stratégie de communication

Définir une stratégie de communication de l'offre mutualisée à l'échelle régionale, tout en préservant les spécificités locales. Il convient de déterminer les supports à utiliser, les cadres de mutualisation à adopter, ainsi que les réseaux de diffusion les plus appropriés en se posant la question de quelle approche pour toucher les bonnes cibles.

Il s'agit d'identifier les supports les plus pertinents (outils numériques, documents imprimés, affichage, médias sociaux…), de préciser les cadres de mutualisation adaptés (charte graphique partagée, messages communs, outils collaboratifs, cartographies, bonnes pratiques à valoriser…) et de mobiliser les réseaux de diffusion appropriés en fonction des publics cibles (élus, techniciens, usagers, partenaires institutionnels…). Cette stratégie devra également s'appuyer sur l'organisation de webinaires et d'évènements pour renforcer la visibilité de l'offre et favoriser les échanges entre acteurs.

ONYGO (https://onygo-solutions.fr/) est une plateforme numérique lancée par le réseau Mob'In pour faciliter l'accès à la mobilité inclusive et solidaire. Elle propose un moteur de recherche géolocalisé, des ressources pédagogiques et un accès direct aux services de mobilité adaptés aux personnes vulnérables. Destinée aux citoyens, professionnels, acteurs de la mobilité et collectivités, elle vise à mieux informer et connecter les publics avec les solutions disponibles.

21) Rendre visible et stabiliser l'offre

Etablir des critères précis pour une communication efficace à destination des entreprises et des centres de formation. Un autre enjeu majeur consiste à améliorer la gestion de la fluctuation de l'offre au fil du temps. Le travail mené sur l'offre socle vise à réduire progressivement cette volatilité, en permettant une meilleure visibilité et compréhension de l'offre réelle par la connaissance de l'offre socle théorique.

Le recensement et la structuration de l'offre de services de mobilité solidaire varie selon les départements. Par exemple en Haute-Garonne, les porteurs d'actions doivent renseigner la base DORA pour accéder aux subventions. Dans l'Aveyron, les données sont organisées et renseignées par le Département. En Lozère, certains services restent absents de la base de données DORA, alors qu'ils existent. C'est le cas de l'initiative de transport d'utilité sociale (TUS) de l'ALM au sein des communautés de communes Hautes Terres de l'Aubrac et Terres d'Apcher Margeride Aubrac, ou de celle des Jardins de Cocagne entre Marvejols et Palhers pour leurs salariés. Ce travail initié par ce présent rapport peut s'inscrire dans la production d'un état des lieux des données plus complet à l'échelle régionale afin de géoréférencer les services. Il pourrait élaborer une offre de base cohérente dans le cadre des PAMS,

avec l'appui de la Région et des Départements afin de recenser les initiatives et les rendre visibles pour appuyer leur pérennisation et permettre une meilleure coordination de l'offre.

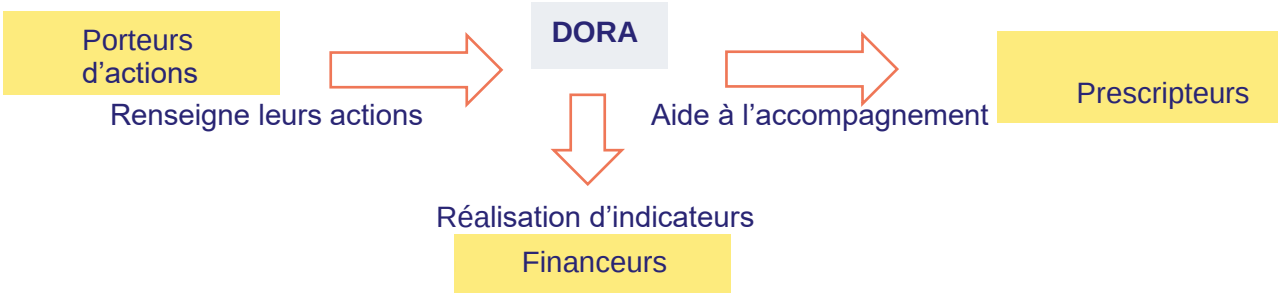
22) Créer un annuaire régional par bassin de mobilité des conseillers en mobilité inclusive

Il n'existe à ce jour aucun annuaire recensant les conseillers en mobilité inclusive à l'échelle régionale. Cependant, le programme TIMS (Territoire Inclusion Mobilité et Sobriété) a permis de constituer un réseau informel de personnes ressources jouant un rôle de conseillers sur les projets accompagnés. Ces acteurs, issus de structures variées, partagent une expertise sur les enjeux de mobilité solidaire. Leur mise en relation, et plus particulièrement à l'échelle des bassins de mobilité, favorise l'échange de pratiques et le renforcement des dynamiques locales.

23) Créer une cartographie interactive

Faciliter l'accès à cette information de l'offre de mobilité solidaire en s'appuyant sur les données DORA pour proposer une cartographie interactive.
La base de données constituée par le Cerema, présentée dans le chapitre 2.3 et détaillée en annexe 10 constitue une ressource précieuse pour établir une cartographie interactive.
Elle permettrait une consultation fluide et dynamique des données par les différents acteurs de l'écosystème pour apporter le meilleur appui aux bénéficiaires. DORA est une plateforme numérique initiée par le ministère du travail, elle permet d'identifier les services d'insertion les plus adaptés aux besoins spécifiques des bénéficiaires.

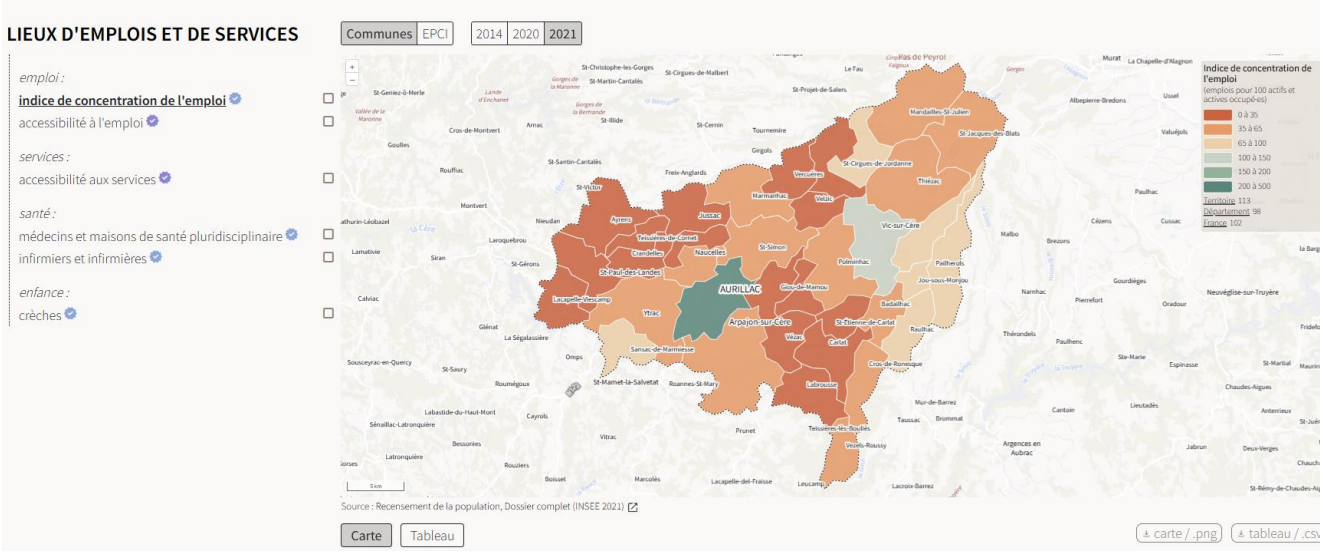
L'utilisation potentielle de DORA



Toutefois, les données ne sont pas exhaustives. Actuellement la base de données est mise à jour environ tous les deux mois et il est possible de réaliser une cartographie ; ce travail demande un certain temps pour être réalisé. Il est donc nécessaire de trouver un moyen d'automatiser la manipulation des données afin de gagner en efficacité et en réactivité. Cela nécessite toutefois des compétences en traitement de données et en développement d'outils numériques adaptés comme le décrit le paragraphe suivant.

Des initiatives ont déjà été mises en place, notamment en Auvergne-Rhône-Alpes et en Bretagne avec l'outil DiaGo (accessible sur diagnostic-mobilite.fr/diago). Porté par Mob'In, cet outil commun est financé par la Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté en Région AURA et en Bretagne, ainsi que par la DDETS du Finistère et la Fondation MACIF en Bretagne. Il permet de structurer et d'analyser les besoins en mobilité solidaire à partir de données existantes afin d'offrir une lecture fine des enjeux de mobilité inclusive et de mieux cibler les publics concernés.

Exemple de cartographie de l'outil Diago



Dans le prolongement de ces travaux, de nouvelles initiatives sont en cours, notamment avec le projet porté par l'Université Paul Valéry à Montpellier sur les zones blanches de mobilité en milieu rural, en lien avec la DREAL Occitanie, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de l'Hérault, l'ADEME et le Cerema. Ce projet vise à améliorer la compréhension des besoins et de faciliter la mise en œuvre de solutions adaptées à chaque territoire. L'analyse des zones blanches de mobilité repose sur des données géoréférencées partagées entre les partenaires, ce qui renforce la cohérence des diagnostics et alimente des préconisations concrètes.

Liste des préconisations et des pistes d'action

Les 6 Préconisations	Pistes d'action
Faire coopérer les acteurs	1) Identifier des acteurs
	2) Acculturer les acteurs
	3) Construire des réseaux d'acteurs et consolider les réseaux existants
Structurer l'offre de mobilité	4) Proposer une offre « socle » sur l'ensemble du territoire et des offres « complémentaires »
	5) Proposer un guichet unique
Améliorer et faciliter les interfaces entre acteurs au profit des bénéficiaires	6) Orienter les publics en insertion professionnelle
	7) Pérenniser et structurer le développement des actions au sein des territoires
	8) Mettre en place des solutions de mobilité pour les déplacements à but professionnel
	9) Recueillir les besoins des publics en insertion professionnelle
	10) Faciliter l'insertion et le maintien en emploi des publics en insertion professionnelle
	11) Faciliter l'accès des employeurs aux dispositifs de financement
S'appuyer sur une gouvernance qui permette la facilité de ces interfaces	12) Renforcer la gouvernance territoriale de la mobilité solidaire
	13) Favoriser l'accès aux aides et structurer l'information sur la mobilité
	14) S'appuyer sur les dispositifs existants
	15) Trouver un cadre de gouvernance adaptée
Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire	16) Développer une politique tarifaire solidaire
	17) Faciliter l'accès aux transports grâce à un accompagnement personnalisé
	18) Articuler TAD et TUS
	19) Faciliter le dernier kilomètre grâce à l'intermodalité
Un besoin d'améliorer la communication de l'offre de mobilité solidaire en la rendant visible	20) Définir une stratégie de communication
	21) Rendre visible et stabiliser l'offre
	22) Créer un annuaire régional par bassin de mobilité des conseillers en mobilité inclusive
	23) Créer une cartographie interactive

CONCLUSION

L'écosystème de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie s'appuie sur un ***réseau structuré d'acteurs*** engagés en faveur de l'inclusion des publics vulnérables, qu'il s'agisse ***des porteurs d'actions, des financeurs, des prescripteurs ou des employeurs***. Cet écosystème repose sur une diversité de dispositifs, incluant l'accompagnement préalable au déplacement, les services de transport solidaire, l'aide à l'accès à un mode de déplacement, ainsi que les services de réparation.

La ***coopération entre ces différents acteurs constitue un levier essentiel pour garantir la pérennité et le renforcement de cet écosystème***.

Grâce aux cartographies, aux entretiens semi-directifs, à l'analyse des réponses du questionnaire de la Région et aux ateliers participatifs avec les bénéficiaires, une réflexion approfondie a été engagée avec les acteurs de la mobilité solidaire en Occitanie. Les défis de l'insertion professionnelle par la mobilité ainsi que les leviers d'action possibles ont pu être identifiés collectivement.

La complexité des démarches, la diversité des dispositifs et l'absence de communication fluide entraînent une ***sous-utilisation des ressources et une dispersion des efforts aux dépens des bénéficiaires***. Les employeurs ont des difficultés à mobiliser les aides adéquates, les prescripteurs manquent de visibilité sur l'offre, et les financeurs n'ont pas toujours une vision précise des besoins du terrain.

Une ***meilleure structuration des interfaces, accompagnée d'un suivi et d'une évaluation renforcée, permettra d'optimiser l'accompagnement des publics en insertion***, de sécuriser leurs parcours professionnels et d'améliorer l'impact des actions sur les territoires. Bien que les plateformes de mobilité aient déjà entamé ce travail de proximité, la demande de temps et de moyens humains reste nécessaire, notamment pour l'animation des services de mobilité solidaire et la coordination des efforts.

Le projet de mobilité solidaire, ***en renforçant la coopération entre les acteurs et en structurant l'offre à travers un socle commun et un guichet unique***, offrira une ***solution plus pérenne pour simplifier les démarches, améliorer l'accès aux services et renforcer l'inclusion*** des publics en insertion professionnelle. Cette dynamique soulève une interrogation : quelle structure sera en capacité de porter cette offre socle et d'assurer la gestion durable du guichet unique, en lien étroit avec les réalités territoriales ? Enfin, la gouvernance interroge les échelles d'intervention : départements, régions et bassins de mobilité. Une meilleure articulation entre ces niveaux sera déterminante pour la réussite des actions engagées.

Dans ce cadre, le principe de subsidiarité doit guider l'organisation de la gouvernance, en veillant à ce que chaque échelle d'intervention – départements, régions et bassins de mobilité – exerce ses responsabilités à la hauteur de ses compétences et capacités, afin d'assurer une gestion efficace et adaptée aux besoins locaux.

L'enjeu réside également dans l'articulation entre les Plans d'Actions Mobilité Solidaire (PAMS), qui adoptent une approche ciblée et opérationnelle, et les autres outils stratégiques de planification tels que les Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) et les Plans de Mobilité (PDM). ***En renforçant l'interaction entre ces stratégies***, ainsi qu'avec des dispositifs comme le Pacte des Solidarités et les Contrats Locaux des Solidarités, il sera ***possible non seulement d'optimiser les ressources et les efforts, mais aussi d'ancrer durablement les actions de mobilité solidaire dans les dynamiques territoriales de long terme***.

Enfin, face aux défis croissants posés par le changement climatique, qui impacte davantage les plus vulnérables***, la mobilité solidaire ne peut être pensée indépendamment des transitions écologiques***. En intégrant les enjeux de résilience et de sobriété énergétique, elle participe à l'aménagement des territoires. À ce titre, ***elle mérite une reconnaissance pleine dans les politiques de mobilité, au croisement des impératifs sociaux et environnementaux***.

ANNEXES

Les annexes sont organisées en :

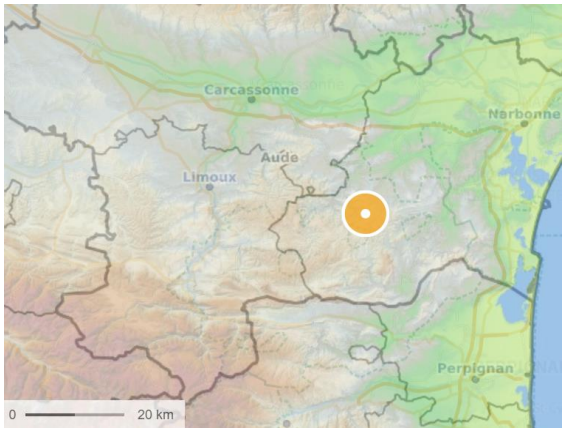
- Annexes apportant des exemples inspirants et des compléments d'informations pour les annexes 1 à 4 ;
- Annexes méthodologiques pour les annexes 5 à 9 ;
- Annexe 10 présentant la base de données géoréférencées des services de mobilité solidaire en Occitanie par département (et par bassin de mobilité).

Annexe 1 : Fiches pratiques de solutions de mobilité solidaire

Fiche 1 : Voitures électriques partagées à Villerouge-Termenès



Crédit photo : Mairie de Villerouge-Termenès



***Localisation** : Villerouge-Termenès (Aude, Occitanie)*

Objectif :
Répondre aux besoins de mobilité des habitants dans une zone peu desservie par les transports en commun, en favorisant une solution partagée, locale et respectueuse de l'environnement.

La solution mise en place :
Des voitures électriques partagées, mise à disposition des habitants de la commune sans véhicule ou pour les foyers avec un seul véhicule qui ne veulent pas ou ne peuvent pas acheter de deuxième véhicule.

Fonctionnement :

- Véhicules : une voiture citadine électrique et un utilitaire électrique.
- Usage : accessible aux habitants pour des trajets ponctuels (courses, rendez-vous médicaux, démarches administratives, visites).
- Partage et accès : gestion par la mairie avec mise à disposition d'un système de réservation et d'une armoire à clés pour utiliser le véhicule.
- Prix : 8 € pour la Zoé et de 10 € pour le Rifter pour une demi-journée

Portage et implication locale :

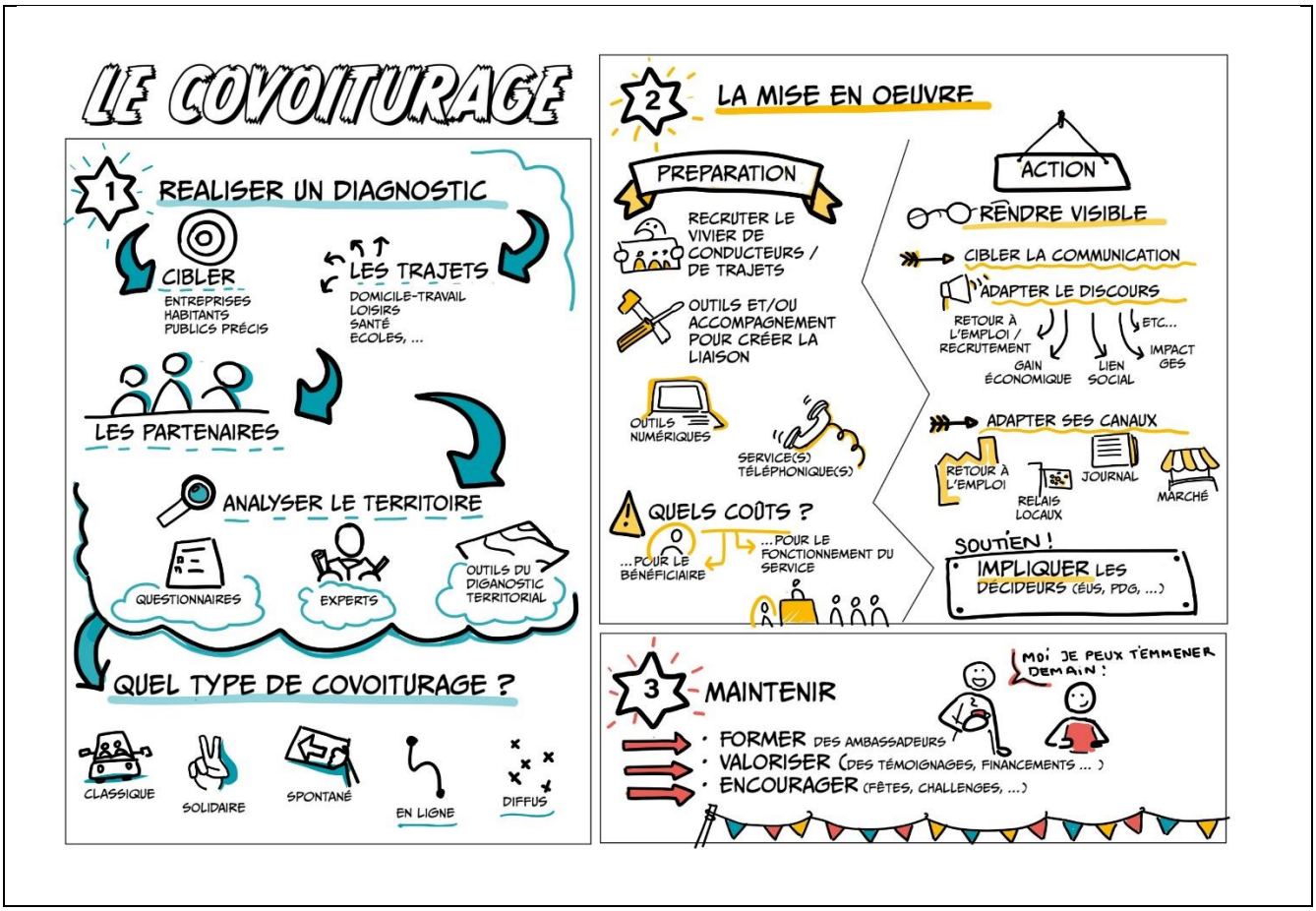
Initiative communale soutenue par les habitants. Approche fondée sur la solidarité de proximité et la réponse à des besoins concrets non couverts par le réseau de transports en commun.

Intérêts de la démarche :

- Réduction de la dépendance à la voiture individuelle.
- Accès facilité à la mobilité pour les personnes sans véhicule ou en situation de fragilité.
- Renforcement du lien social autour d'un projet collectif.

Fiche 2 : Déployer un service de covoiturage local et solidaire : de l'analyse des besoins à l'animation continue

Dans le cadre du programme TIMS porté par Mob'in, un échange entre pairs a réuni dix structures autour de la thématique du covoiturage. Les participants ont partagé leurs expériences et leurs stratégies pour développer ce service, en s'appuyant sur les dynamiques locales et les partenariats à activer à différents moments du projet. Les discussions ont porté sur les étapes de mise en œuvre, les publics ciblés, ainsi que les actions d'accompagnement, d'animation et de communication menées auprès des habitants et des entreprises. Les retours ont mis en lumière les outils utilisés, les modes de diffusion testés et les approches ayant rencontré du succès ou, au contraire, échoué. Les échanges ont aussi permis d'identifier les principales difficultés rencontrées, comme le manque d'adhésion initiale ou des partenariats difficiles à activer. En parallèle, plusieurs leviers efficaces ont été soulignés, tels que la mobilisation de relais locaux ou l'intégration du service à des dynamiques existantes. Trois structures occitanes ont contribué activement : ACEE, Mecanic Vallée et le CIVAM Thoré Montagne.



Fiche 3 : Rappel sur le cadre réglementaire du transport d'utilité sociale

Le Code des Transports stipule que des associations régies par la loi du 1er juillet 1901 peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique[5].

Ces transports d'utilité sociale (TUS) doivent être organisés sur des trajets d'une distance maximale de 100 km, avec des véhicules n'excédant pas 9 places, appartenant à l'association ou mis à disposition sans but lucratif. La participation aux coûts, acquittée par le bénéficiaire du service, est plafonnée (actuellement à 0,32 € / km) par un arrêté du ministre des transports.

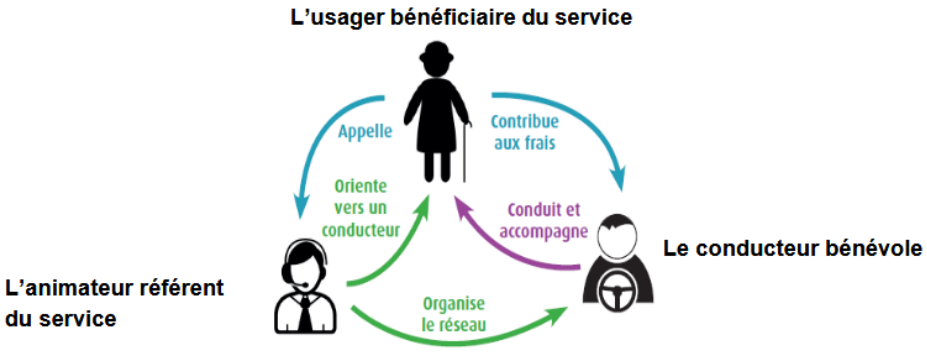
Les services de TUS, mis en place dans un objectif de solidarité envers certains publics fragiles, ont vocation à être complémentaires aux services de mobilité mis en place par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), qui sont ouverts à tous les publics. La mise en place des services de TUS se fait donc idéalement en concertation avec les AOM locales. En outre, bien que les AOM n'aient pas la compétence pour organiser ces services, elles peuvent contribuer et apporter un soutien à l'organisation de ces services (mise à disposition d'un agent, d'un bureau, financement…).

Le TUS doit veiller à ne pas concurrencer les services de taxi ou d'ambulance implantés sur le territoire.

Zoom sur le fonctionnement d'un TUS par utilisation de véhicules personnels, mis à disposition par un bénévole, comporte 2 phases :

- *La 1ère phase consiste en une mise en relation entre le bénéficiaire du TUS et un conducteur bénévole pour organiser le trajet. Concrètement, le bénéficiaire appelle l'animateur du service en amont du trajet, dans les délais impartis par le règlement du TUS (souvent 48h en avance). L'animateur recherche alors le bénévole idoine sur des critères de disponibilité et de proximité géographique puis évalue le montant du défraiement du conducteur. En cas d'accord, le conducteur bénévole appelle ensuite le bénéficiaire pour fixer le rendez-vous et les modalités du voyage, en particulier en cas d'accompagnement pour aider à certaines démarches comme les courses ou les formalités administratives. Cette phase de mise en relation peut éventuellement être organisée via des outils et applications informatiques.*

- *La 2ème phase concerne le déplacement lui-même.*
  Le conducteur bénévole va chercher le bénéficiaire à son domicile et effectue le(s) trajet(s) convenu(s). Il est fréquent que le conducteur accompagne également la personne bénéficiaire au-delà de la simple conduite (aide au portage des courses d'une personne âgée, par exemple). À la fin du déplacement, le règlement s'effectue de la main à la main et/ou par remise d'un récépissé signé par le bénéficiaire si le règlement du service prévoit que le bénéficiaire verse le montant du trajet à l'association, qui le reverse ensuite au bénévole.



Organisation d'un service de TUS
(source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)

[5] Article L3133-1 du Code des Transports

Fiche 4 : Mobilité Solidaire en Pays de Lumbres[6]

Organisme porteur du projet

Le projet est porté par l'association Familles Rurales de Surques. C'est une branche de l'association nationale « Familles Rurales ». C'est une association reconnue d'utilité publique qui agit en faveur des familles sur le territoire de Surques en milieu rural et périurbain. Elle intervient sur le périmètre de la communauté de communes du Pays de Lumbres composée de 36 communes et de 24 000 habitants. Elle organise différentes activités comme de l'accueil de mineurs pendant les vacances scolaires, de l'animation à la médiathèque intercommunale ou encore de l'organisation de randonnées.

C'est dans une optique d'entraide et de solidarité que l'association Familles Rurales de Surques a souhaité implanter un projet de Transport d'Utilité Sociale afin de développer la mobilité solidaire sur son territoire.

Fonctionnement du service proposé

Le projet vise à offrir un moyen de déplacement et un accompagnement des personnes isolées en incapacité de se déplacer. Le moyen choisi est la mise en place d'un transport d'utilité sociale.

L'objectif est de permettre aux bénéficiaires de se rendre à des rendez-vous médicaux, d'aller à un entretien d'embauche, dans les commerces, dans les banques alimentaires ou dans des lieux de loisirs. Le rôle du conducteur bénévole ne s'arrête pas à la conduite du bénéficiaire au lieu prévu. C'est un réel accompagnement. Ainsi, le bénévole peut être amené à aider le passager à monter ou descendre du véhicule mais également à pousser le caddie pendant les courses si besoin. Les déplacements pourront varier entre 0 et 40 km.

Acteurs du service :

Le **référent** : Dans cette association, une personne est engagée par l'association pour réaliser ce rôle de référent. Elle a commencé en tant que service civique et l'association a prolongé son contrat en contrat de travail à temps plein. 50 % de son ETP est consacré au service de TUS. Son rôle consiste à réceptionner les demandes des bénéficiaires et vérifier qu'il n'existe pas d'autres moyens de transport qui pourraient réaliser ce trajet. Elle rencontre les demandeurs avant qu'ils ne deviennent bénéficiaires. Elle leur présente une charte qu'ils doivent signer. Une fois ces démarches administratives faites, elle contacte un conducteur bénévole disponible (critère de disponibilité et de proximité) pour qu'il puisse réaliser le déplacement et l'accompagnement.

Le **conducteur bénévole** : Les conducteurs sont des bénévoles de l'association Familles Rurales de Surques. Une fois contacté par le référent, ils peuvent accepter ou refuser le déplacement et l'accompagnement. S'ils acceptent, ils le réalisent avec leur propre véhicule ou avec un véhicule en auto-partage mis à disposition par la communauté de communes du Pays de Lumbres ou par l'association. En février 2022, le projet de service de TUS reposait sur 11 bénévoles dont 7 très actifs. La majorité des bénévoles sont des retraités. Après chaque trajet, le conducteur bénévole doit remplir une fiche transport avec différentes informations (identité du bénéficiaire, km parcourus, trajet effectué).

Le **bénéficiaire** : pour profiter du service de TUS, il faut être adhérent à Familles Rurales de Surques. Ce service s'adresse majoritairement aux retraités isolés, aux bénéficiaires du RSA, aux étudiants ou à toute personne qui ne peut pas se déplacer par manque de transport ou pour cause de difficulté financière. Après avoir rencontré la référente de l'association et signé la charte de l'adhérent, le bénéficiaire réalise une demande de déplacement. À la fin de chaque déplacement « accompagné », lé bénéficiaire

[6] La mobilité solidaire à l'œuvre dans les territoires – Synthèse de l'appel à projets porté par la Fondation Macif et le Cerema, Avril 2023

doit payer le défraiement au conducteur bénévole. Ce défraiement est proportionnel au nombre de kilomètres parcourus (environ 30ct/km). En février 2022, 64 bénéficiaires ont utilisé le service de TUS depuis sa mise en place.

Ce projet de transport solidaire fait partie intégrante d'un projet global d'un mix mobilité déployé sur le territoire. Ainsi, 7 stations de mobilité vont être réparties sur le territoire (auto-partage, flotte de vélos électriques, …).

Actuellement, le réseau du Transport d'Utilité Sociale est bien mis en place. Il est opérationnel depuis le mois de mai 2021 et compte plus de 500 trajets. Depuis son lancement, 17 464 km ont été réalisés (février 2022).

Une réflexion est lancée sur le covoiturage solidaire. Ce mode de déplacements permettrait de mettre en place un réseau de covoitureurs bénévoles qui ne feraient pas payer de frais aux bénéficiaires.

L'association souhaite acheter une Citroën AMI (sans permis) pour permettre aux bénéficiaires de s'en servir.

Évènements mis en place pour la pérennisation du service Plusieurs évènements sont mis en place par l'association pour fidéliser les bénévoles :

- Formations proposées aux conducteurs bénévoles : une formation a été réalisée par une infirmière sur l'accompagnement des bénéficiaires (entrée et sortie du véhicule), formation sur la sécurité routière, formation sur l'éco conduite.
- Création d'un groupe What's app entre les bénévoles et le référent
- Rencontre une fois par trimestre avec les bénévoles et le référent.
- Plusieurs actions d'optimisation du service se mettent en place notamment une meilleure organisation du planning. Plusieurs bénéficiaires ayant des rendez-vous médicaux récurrents programmés à l'avance au même endroit pourraient utiliser le même trajet avec le même conducteur bénévole.

Postes de coûts et sources de financement

Coûts d'exploitation :

- Téléphone fixe : 100 €
- Téléphone portable : 100 €
- Logiciel de gestion : 1 000 €
- Matériel informatique : 1 500 €

Coûts d'investissement :

- Fournitures de bureau : 1 000 €
- Abonnement téléphonique et internet : 1 800 €
- Communication : 5 000 €
- Assurances : 3 600 €
- Service Civique : 360 €
- Formation des bénévoles : 5 000 €
- Indemnisation des chauffeurs : 15 000 €
- Adhésions 6 480 €
- Temps bénévole : 9 000 €

Financements globaux :

- Participation de la communauté de communes du Pays de Lumbres (AOM) : 15 000 €
- Subvention Macif appel à projet « Mobilités Solidaires » : 15 000 €
- Fondations-appels à projet : 4 460 €
- Adhésions : 6 480 €
- Temps bénévole : 9 000 €

Parties prenantes (autres que les financeurs)

Au-delà de son apport financier, la CC du Pays de Lumbres met à disposition des véhicules en auto partage pour le service de TUS.

Les établissements sociaux de la CC du Pays de Lumbres (exemples : Les Centres Locaux d'Information et de Coordination, la CAF, la Mission Locale…) permettent d'identifier les publics susceptibles de bénéficier du dispositif.

Communication

La communication de ce projet est multicanale. Son enjeu est de faire connaître le projet aux potentiels conducteurs bénévoles, aux habitants et également aux potentiels financeurs du projet. Les cibles étant différentes, il est nécessaire d'employer différents moyens de communication. Plusieurs actions ont été mises en place par l'association :

- Article dans la presse locale :« Voix du Nord »
- Interviews de bénévoles et de la vice-présidente de l'association Familles Rurales de Surques et environs diffusés afin de faire connaître le service du TUS.
- Création et distribution de flyers pour différents destinataires (potentiels bénévoles, écoles, agences Macif).
- Organisation de réunions avec les élus locaux pour faire connaître le service de TUS
- Communication du projet dans les écoles

La communication est essentiellement réalisée en format papier, car la plupart des bénéficiaires n'ont pas d'adresse mail et/ou de téléphone portable.

Problématiques rencontrées

- Exclusion de bénéficiaires, car ils ont manqué de respect aux conducteurs bénévoles
- Comment pérenniser les conducteurs bénévoles ?
- Quels sont les moyens pour atteindre une pérennisation financière ?

Fiche 5 : Atelier participatif et solidaire de réparation de vélos par l'association Mobil'idées dans les Hautes-Alpes[7]

Objectif :
Avoir un vélo en bon état et devenir « vélonome »[8]

Fonctionnement
Mobil'idées cherche à promouvoir toutes les mobilités alternatives à la voiture - vélo, covoiturage, train, car, bus, intermodalité – pour un déplacement plus écologique et économique autour de 3 pôles d'activités :

1. «Atelier participatif vélo »
   Un atelier équipé des outils dédiés à la réparation et à l'entretien des vélos, avec un accompagnement pour apprendre à le faire. Les vieux vélos servent de pièces détachées ou sont réparés et revendus à des prix modiques (30 à 60 euros).
2. «Événements et animations »
   Autres outils de sensibilisation à l'écomobilité : manège à vélo, stands, vélos générateurs d'énergie, essais de vélos rigolos…
3. «Lobbying et représentation des usagers »
   Actions de sensibilisation des décideurs publics : diagnostics participatifs, débats publics, livres de propositions etc.

Moyens nécessaires à la mise en œuvre
→ Un local accueillant et salissable, des bénévoles une structure pour se former si besoin
→ Investissement : 5000 €
→ Salaire : un temps plein si possible
→ Fonctionnement : loyer + charges diverses

Financements
Etat, Région, Département, Leader



Clés de la réussite
→ Un soutien des élus locaux
→ Une équipe qui a envie de créer cette structure

Bénéficiaires
→ Tout public

Résultats
→ Dépend de la taille de la structure et du nombre de bénévoles.

[7] Source : Guide Mobilité inclusive et solidaire – pacte des Solidarités, en PACA – Exemples de pratiques inspirantes
[8] Un(e) « vélonome » est capable d'entretenir et de réparer son vélo sans aide. Elle ou il se montre, tout simplement, autonome.

Fiche 6 : La mosaïque des mobilités du Cerema

Depuis 2022, la Direction territoriale Hauts-de-France du Cerema mène un travail de fond sur la mobilité solidaire qui a conduit à la conception d'un outil ludique et participatif pour aborder cette thématique : la Mosaïque des mobilités solidaires.

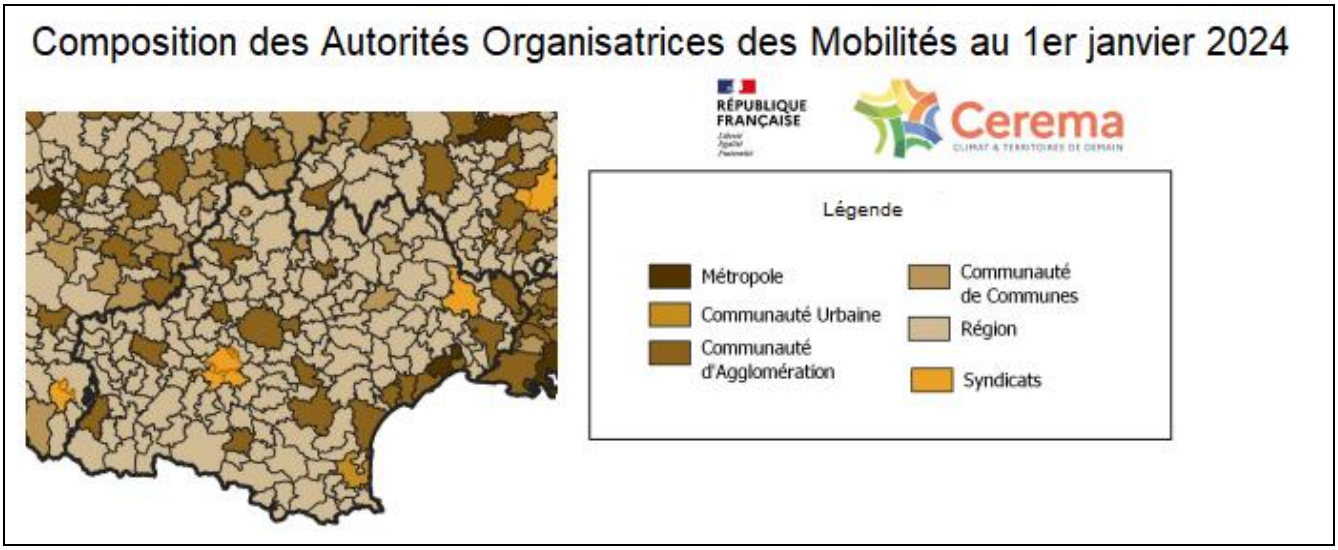
Conçue comme un serious game, cette mosaïque vise à structurer les échanges autour des enjeux de la mobilité solidaire, en s'appuyant sur une classification en 8 familles. Elle se compose de 58 cartes thématiques abordant acteurs, freins, usages et solutions, ainsi que des cartes « préconisations ».

L'outil est destiné à un public varié : collectivités, associations, conseillers en mobilité, citoyens, et s'utilise en petits groupes (15 personnes max), sur des sessions de 2h30 à 3h. Il favorise la discussion, la sensibilisation et la formation, notamment dans le cadre des Plans d'Action pour les Mobilités Solidaires (PAMS).

Protégée à l'INPI, la Mosaïque est animée exclusivement par les agents du Cerema, appelés "Mosaïqueurs". Elle s'inscrit dans une stratégie de diffusion des savoirs pour promouvoir une mobilité plus solidaire, inclusive et décarbonée, tout en renforçant les politiques publiques dans ce domaine.

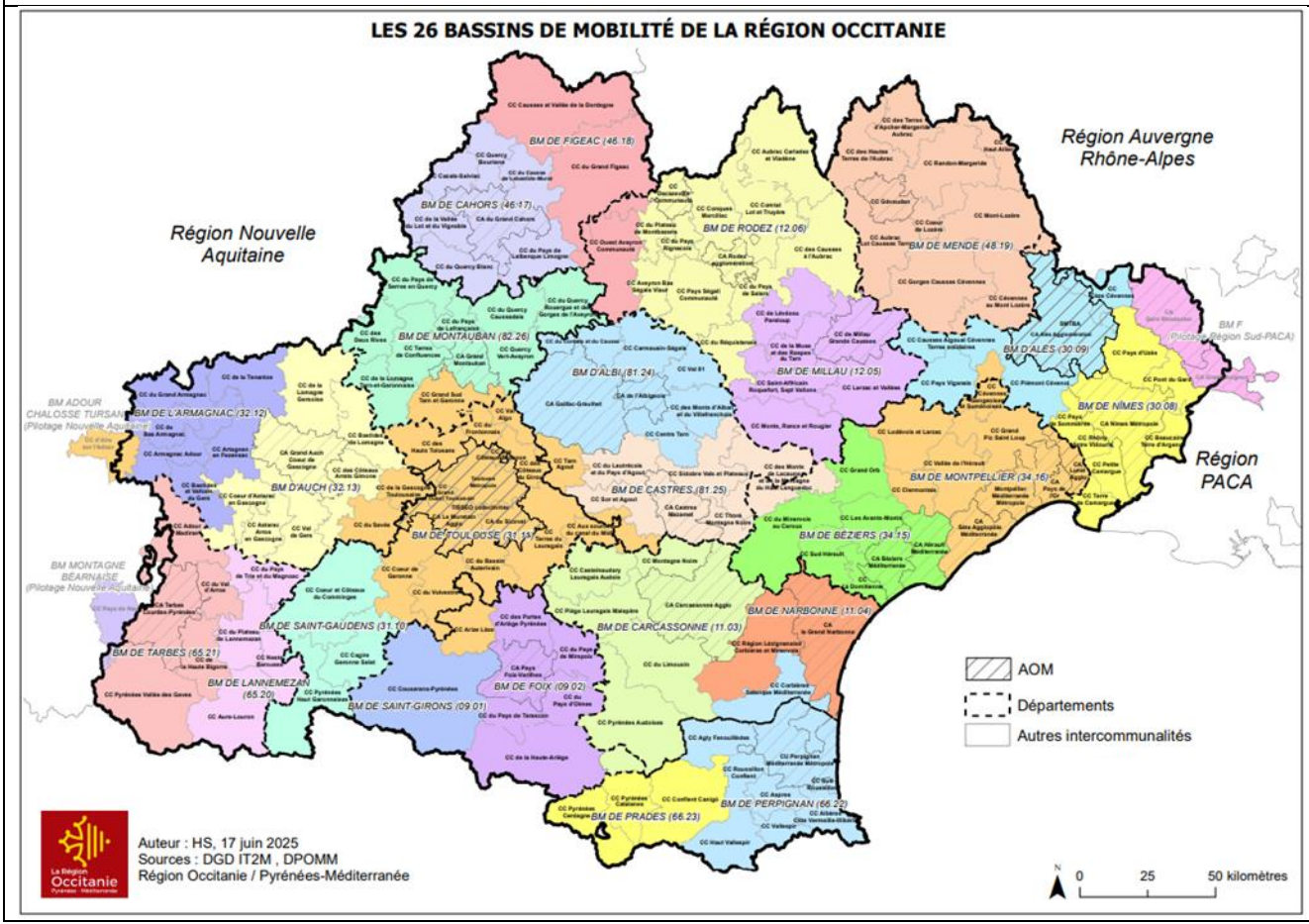


Annexe 2 : Cartes des EPCI en Occitanie (AOM et Bassins de mobilité)



Liste des AOM en Occitanie
Région : Région Occitanie
Métropole : Montpellier Méditerranée Métropole
Communauté urbaine : CU Perpignan Méditerranée Métropole
Communauté d'agglomération : CA Tarbes-Lourdes-Pyrénées, CA Grand Auch Coeur de Gascogne, CA du Grand Cahors, CA Grand Montauban, CA Gaillac-Graulhet, CA Pays Foix-Varilhes, CA de Castres Mazamet, CA Carcassonne Agglo, CA Rodez Agglomération, CA Le Grand Narbonne, CA de Béziers-Méditerranée, CA Hérault-Méditerranée, CA Sète Agglopôle Méditerranée, CA du Pays de l'Or, CA Lunel Agglo, CA du Gard Rhodanien
Communauté de communes : CC de Millau Grands Causses, CC du Gévaudan, CC Decazeville Communauté
Syndicats : SM des transports en commun de l'agglomération toulousaine, SM transports publics du bassin d'Alès

Les bassins de mobilité en Occitanie



Bassins de mobilité de plus de 300 000 habitants	Bassins de mobilité entre 100 000 et 300 000 habitants	Bassins de mobilité de moins de 100 000 habitants
BM Toulouse BM Montpellier BM Nîmes BM Carcassonne BM Alès BM Béziers BM Perpignan	BM Narbonne BM Foix BM Albi BM Rodez BM Millau BM Tarbes/Lourdes BM Cahors BM Montauban BM Castres/Mazamet BM Avignon (partie Occitanie)	BM Auch BM Mende BM Prades BM Lannemezan BM Saint-Gaudens BM Saint Girons BM Armagnac BM Figeac BM Oloron Ht-Béarn Pays de Nay (partie Occitanie) BM Adour Chalosse Tursan (partie Occitanie)

Annexe 3 : Les tarifications solidaires pour les transports en commun régionaux en Occitanie

Dispositifs SolidariO'

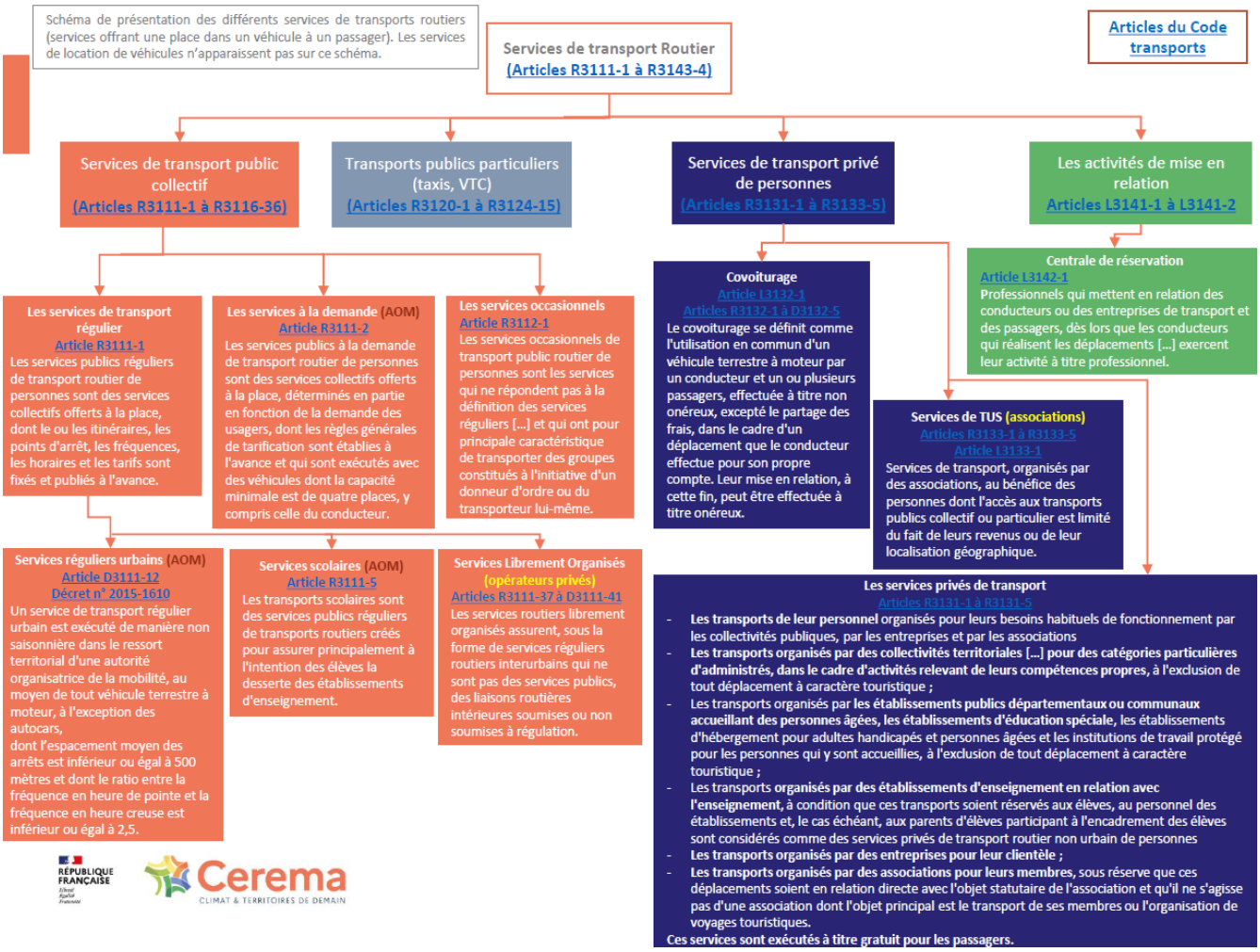
Le tarif SolidariO' est une aide régionale destinée à favoriser la mobilité des publics en situation de précarité. Il permet, sous conditions de ressources, aux demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA, de l'ASPA, de l'AAH ou aux personnes protégées par l'asile, de bénéficier soit de 20 trajets gratuits pendant 6 mois, soit de 75 % de réduction sur les trajets illimités en liO Train. En complément, chaque département peut proposer des dispositifs spécifiques d'aide à la mobilité, principalement pour les trajets en car liO.

A Titre d'illustration vous trouverez la description des aides départementales pour l'utilisation des transports en commun en Occitanie pour les départements de l'Aude, l'Aveyron, l'Hérault et les Hautes-Pyrénées.

Département	Dispositif complémentaire	Public concerné	Modalités
Aude	Gratuité du réseau liO Car	Personnes à faible revenu	Dossier via le service régional ou Missions Locales
Aveyron	Tarif réduit liO Car (0,50 €/trajet, hors ligne 681)	RSA, demandeurs d'emploi, AAH, ASPA, demandeurs d'asile, bénéficiaires de protection internationale	Carte Solidarité – dossier à envoyer au service régional des mobilités
Hérault	-30 % sur le tarif plein à bord des cars liO	Familles nombreuses, personnes handicapées (≥ 50 %), invalides de guerre	Justificatif à présenter au conducteur
Hautes-Pyrénées	60 trajets gratuits tous les 6 mois	RSA, demandeurs d'emploi (sous plafond de 1082 € d'indemnité France Travail)	Crédit de 60 trajets à demander sur la carte Pastel via la maison de la Région à Tarbes

Source : Région Occitanie.

Annexe 4 : Schéma des différents services de transports routiers



Annexe 5 : Méthodologie, préparation et organisation des entretiens semi-directifs

Diversité et représentativité des acteurs interrogés

Le Cerema a d'abord entrepris un travail d'identification des différents acteurs impliqués, tels que les **financeurs, les prescripteurs, les recruteurs, les porteurs d'actions**, ainsi qu'un service de l'Etat. L'objectif de ces entretiens était de mettre en lumière la complexité du domaine de la mobilité solidaire, qui associe les compétences liées à la mobilité à celles du secteur social, tout en soulignant l'écosystème dynamique d'acteurs spécialisés dans des domaines variés. Le Cerema a également veillé à identifier des acteurs répartis sur l'ensemble du territoire afin de garantir un maillage équitable en Occitanie. Étant donné que les Départements sont la collectivité compétente en matière sociale et solidaire, des entretiens ont été menés avec le Conseil départemental de la Lozère (48), représentant un territoire rural, ainsi qu'avec le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales (66), pour un territoire plus peuplé, incluant notamment l'agglomération de Perpignan. Par ailleurs, les Départements sont les seules structures à avoir à la fois un rôle de financeur, assuré par le service « insertion » et un rôle de prescripteur, assuré par le service « des solidarités » en charge des relations avec la Caisse d'allocations Familiales.

Le tableau et la cartographie des entretiens semi-directifs présentés ci-après sont structurés de manière à comprendre comment s'est passé le déroulement des entretiens semi-directifs.

Il est d'abord organisé par catégories, regroupant les acteurs selon leur rôle : porteurs d'actions, financeurs, prescripteurs, recruteurs, services de l'État. Au sein de chaque catégorie, les entretiens sont ensuite classés par ordre chronologique des rendez-vous.20 entretiens semi-directifs ont été réalisés ainsi que 3 entretiens complémentaires, plus courts (environ 1h) et qui ne suivait pas nécessairement la trame du guide d'entretien (CD12, CD30 et CC Cauvaldor).

Conduite d'entretien

8 entretiens ont été conduits en visioconférence, et la majorité, 12 ont été réalisés en face à face. Réaliser les entretiens en face à face et se rendre sur place au sein des structures de la personne interrogée présente l'avantage de favoriser une interaction plus authentique et personnelle, permettant d'établir un lien de confiance pour obtenir des réponses approfondies. Être sur le terrain offre également l'opportunité d'observer directement l'environnement de travail, ce qui enrichit les échanges.

Une grille d'entretien a été élaborée pour garantir une conduite fluide et structurée des entretiens (*Annexe 6 : Grille d'entretien semi directif*). Cette grille comprend des grands thèmes ainsi que des sous-questions associées à chaque thème, afin de couvrir de manière exhaustive les sujets à aborder avec les personnes interrogées. L'élaboration de cette cette grille d'entretien, s'est appuyée sur celle réalisée par le Cerema des Pays de la Loire, car leurs entretiens portaient sur des problématiques similaires : les difficultés et les freins au développement de la mobilité solidaire, ainsi que les solutions pour surmonter ces obstacles. Toutefois, une section spécifique sur les clés de réussite des actions liées à l'insertion professionnelle par la mobilité a été ajoutée.

Tous les entretiens ont été enregistrés avec l'accord préalable des personnes interrogées. Lorsqu'ils se déroulaient en face à face, un enregistreur vocal a été utilisé, tandis que les entretiens réalisés en visioconférence ont été enregistrés en vidéo. Pour chaque entretien, une fiche de résumé a été rédigée, retranscrivant les principaux échanges et points abordés. Ces fiches sont disponibles pour consultation si nécessaire.

Tableau des entretiens semi-directifs

	Sous-catégorie	Organisme	Participation questionnaire Région	Date de RDV (du 31 mai 2024 au 10 février 2025)
	Porteurs d'actions			
1	Réparation	Association Calade	Oui	vendredi 31 mai
2	Aide à l'achat, location de véhicules	Secours Catholique Tarn	Oui via Allo roule	mardi 11 juin
3	Services « TUS, mobilité partagée »	Citiz	Oui	mercredi 12 juin
4	Coaching, apprentissage, information	Cité Mobile	Non	mardi 26 novembre
5	Coaching, apprentissage, information	Wimoov Hautes Pyrénées	Oui via actions en Occitanie	lundi 9 décembre
6	Tête de réseau	Mob'IN Occitanie	Non	lundi 10 février 2025
	Financeurs			
7	EPCI Est	PETR Sud-lozere	Non	mardi 11 juin
8	CD secteur Est	CD Lozere	Non	mardi 11 juin
9	EPCI Ouest	Gaillac-Graulhet Agglomération	Non	vendredi 5 juillet
10	CD secteur Sud-Ouest	CD Haute-Garonne	Oui	mercredi 7 août
11	CD secteur Nord	CD Tarn et Garonne	Non	mercredi 18 septembre
12	Fondation	Fondation Macif	Non	mercredi 25 septembre
13	CD secteur Est	CD PO	Non	Jeudi 7 novembre
	Prescripteurs			
14	Association	Mission locale Auch	Non	mercredi 16 octobre
15	CCAS ou CD	CD Ariège	Oui	mercredi 5 février 2025
16	France Travail	Direction Territoriale Aude	Non	lundi 13 janvier 2025
	Recruteurs			
17	Tête de réseau	CRESS Occitanie	Non	jeudi 28 août
18	SIAE	Les jardins de Cocagne	Non	jeudi 10 octobre
19	SIAE	Artyzen	Non	vendredi 18 octobre
	Service de l'Etat			
20	DDT	DDT Ariège	Non	lundi 2 décembre

	Entretiens complémentaires			
		CD Aveyron et DDTES	Non	mardi 28 mai
		CD Gard	Non	jeudi 6 juin
		CC Cauvaldor	Non	vendredi 14 juin

Annexe 6 : Grille d'entretien semi directif

La grille d'entretien

0) <u>En guise d'introduction :</u>

Le Cerema élabore pour le compte du commissaire à la prévention et la lutte contre la pauvreté, un diagnostic sur la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie. Des perspectives (des pistes d'amélioration et des actions possibles) seront établies.
Ce travail est effectué en collaboration avec la Région qui a réalisé un questionnaire en ligne auprès des acteurs pour appréhender la mobilité solidaire en Occitanie. Dans ce cadre, 20 entretiens sont réalisés auprès d'une partie de ces acteurs de la mobilité solidaire (opérateurs, financeurs, prescripteurs, employeurs) pour compléter les données issues de ce questionnaire. Ce travail est partagé également avec le réseau Mob'in Occitanie et l'Adie qui participent au diagnostic.

Avez-vous répondu au questionnaire de la Région ? Quel est le rôle de votre structure ? Quel est votre rôle dans la structure ? Quels sont vos actions en faveur de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle ?

1) **Clés de réussite des actions pour l'insertion professionnelle liés à la mobilité (clés de réussite des actions Q29 R6)**

- Ampleur du phénomène
- Évolution du phénomène
- Des exemples concrets (situations)

2) **Perception des freins à l'insertion professionnelle liés à la mobilité (freins des actions Q30 R6)**

- Ampleur du phénomène
- Évolution du phénomène
- Des exemples concrets (situations)

3) **Qualification des besoins d'aide à la mobilité pour faciliter l'insertion professionnelle / Quels sont les besoins d'aide à la mobilité (approche bénéficiaire) ? Q 26 à 31 R6**

- Besoin d'accompagnement pour se déplacer
- Besoin d'aides financières
- Besoin de services spécifiques
- Besoin des entreprises

4) **Perception de l'offre de mobilité solidaires à vocation d'insertion professionnelle Services –Q14 R3**

- Diversité de l'offre (information/conseils ; formation ; accompagnement ; transport solidaire ; services location, services réparation...)
- Rôle spécifique des plateformes de mobilité
- Maillage territorial de l'offre (zones blanches)
- Degré de réponse aux besoins identifiés
- Critères d'éligibilité des aides, de l'accès aux services à la mobilité
- Partenariats (acteurs publique et entreprise…)
- Modèles économiques des opérateurs

5) **Politique d'appui aux mobilités Q15 à 21. R4**

- Objectifs visés (mobilité générale ? ciblée ? …)
- Territoire(s) concerné(s)

- Types d'appui (aides directes, financement de services…)
- Critères d'éligibilité (sociaux voire écolo)
- Modalités d'instruction et d'octroi des aides (instance partenariale…)
- Montant de l'enveloppe globale annuelle et évolution
- Proposition de services mobilité aussi ?

6) **Impacts de cet appui Q12 et 13 R2**
   - Profil sociologique des bénéficiaires directs
   - Bénéficiaires indirects (entreprises, organismes de formation…)
   - Types d'opérateurs aidés
   - Impact des aides sur l'insertion professionnelle et autres (autonomie)
   - Enveloppe suffisante ? pas totalement consommée ?...

7) **Difficultés rencontrées Q 26 à 31 R6**
   - Méconnaissance des besoins / des offres des opérateurs
   - Critères trop stricts ?
   - Complexité / Pérennité des financements
   - Difficile articulation avec d'autres financements

8) **Propositions d'améliorations pour vous et plus généralement Q 26 à 31 R6**
   - Les critères d'attribution des aides
   - Concernant les services offerts, de nouveaux services (ce qu'il faudrait développer)
   - Vos idées pour aller vers une politique publique de la mobilité solidaire à vocation d'insertion

9) **Travaux menés sur le sujet (à partager)**
- Partage de ressources ?
- Souhait de participer aux échanges avec le Cerema ?

Contexte et synthèse des réponses au questionnaire :

Rubrique 1 *Q 1 à 11*. **Identification de la structure porteuse de l'action** Dispositif, structure, actions de la structure, personnes mobilisées

Rubrique 2 *Q12 et 13* **Définition du public bénéficiaire de ce dispositif ou action**. Cibles des actions

Rubrique 3 *Q14.* **Définition du type de services proposés.** Services proposés

Rubrique 4 Q15 à 21. **Descriptif du dispositif ou de l'action**. Motifs, parcours usager, date des actions, zone géographique

Rubrique 5 Rôles et partenaires *Q22 à 25.* Rôles et partenaires

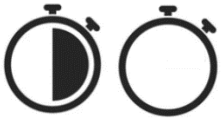
Rubrique 6 Retour d'expériences *Q26 à 3.* Actions et bénéficiaires : nombre, réponse suffisante au public ciblé ? clés de réussite , freins, carences ou services redondants

En bleu : Question du questionnaire de la Région à recouper avec l'entretien

Annexe 7 : Guide pour la conduite de l'atelier « bénéficiaires »

2 heures. 5 bénéficiaires et 5 animateurs (4 minimum et 6 maximum)

1) **Accueil et introduction en temps collectif <u>30 minutes</u> :**



Se présenter, chacun et chacune ; pour les animateurs ou animatrices : décrire brièvement les objectifs (comprendre les parcours, trouver les bonnes solutions de mobilité etc.). Commencer par un brise-glace en incluant les animateurs et en posant 1 ou 2 questions parmi les exemples suivants :

- Citez un bon et un mauvais souvenir sur la mobilité.
- Quel est votre pratique des TC, covoiturage, vélo ?
- Quels sont vos déplacements de la veille ?
- Pouvez-vous me décrire votre routine quotidienne en termes de déplacements ?
- Quels modes de transport utilisez-vous habituellement ?

2) **Entretien en face à face <u>30 minutes</u> :**



1 animateur ou animatrice par personne (Cerema, Conseil Départemental, autres collectivités, associations).

Procéder à un mini-questionnaire pour comprendre le profil :

- Etes-vous né dans le département ?
- Etes-vous allé au collège ou au lycée ?
- Avez-vous une voiture ou un autre véhicule ?

Ensuite, l'animateur ou l'animatrice et la personne interrogée discuteront des problématiques de mobilité pour son insertion professionnelle. L'entretien pourrait avoir lieu sous forme semi-directif (possibilité de s'adapter selon l'interlocuteur) avec des questions de relance sur les 4 thèmes suivants :

- **Freins à la mobilité**. Est-ce que vous rencontrez des difficultés pour accéder aux moyens de transport pour faire votre trajet entre votre domicile et votre travail/potentiel travail/lieu de formation ?" "Y a-t-il des contraintes personnelles ou professionnelles qui limitent vos déplacements ?" Quelles sont les raisons de ces contraintes ? physiques ou de santé ? financières ? sécurité et confiance ? Information et connaissance ? Horaires décalés ? Temps de trajet trop importants ?

- **Aides obtenues et accompagnement.** A Quelles aides ou dispositifs avez-vous pu bénéficier ? Avez-vous eu des difficultés pour accéder à ces aides ? Aides Financières ou matérielles ? Soutien et accompagnement de personnes dans le cadre professionnel mais aussi familial ou amical ? Quelles personnes vous ont conseillé ? Quelles structures vous ont conseillé ?

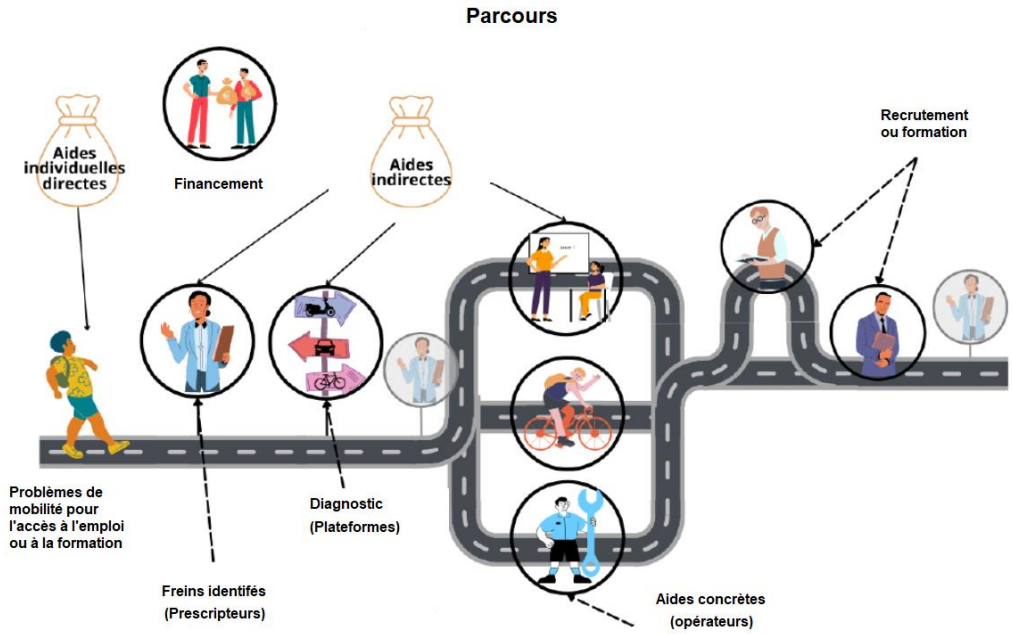
- **Solutions.** Quelles solutions de mobilité vous a-t-on proposées ? Quels services de mobilité ? Quels opérateurs ? TUS ou Transport en commun ? modes actifs ? Mobilité partagée ou location de véhicule ? Avez-vous eu des aides financières ? Vous sentez-vous plus autonome ? Vous servez-vous des outils numériques pour vous déplacer ? Avez-vous changé vos horaires et votre organisation familiale pour améliorer votre mobilité ? Le rapprochement du lieu du domicile et du lieu du travail a-t-il été évoqué ?

- **Axes d'amélioration.** Quelles seraient les choses à améliorer lors de ce parcours ? Plus d'information sur les aides ? La prise en charge par le prescripteur a-t-elle été bonne ? La prise en charge par la plate-forme ou l'opérateur a-t-elle été bonne ? Existe-t-il des besoins spécifiques non couverts ?

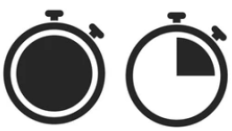
- **Questions optionnelles :**

Pour le CD48 : Consultez-vous le site internet de l'ALM (Agence Lozérienne de Mobilité) ? Si oui pourquoi le consultez-vous ?

Pour le CD30 : Qu'est-ce qu'une plateforme de mobilité selon vous ?
Le visuel ci-dessous illustrant un parcours usagers type, servira de support à l'animateur et à la personne bénéficiaire.



Pause : <u>15 minutes</u>
Trouver « un maître ou une maîtresse du temps » pour ne pas dépasser l'heure pour cette première partie d'atelier, bien respecter le temps de pause et redémarrer à l'heure.



3) Partage d'expérience. 2ème Temps collectif : <u>30 minutes</u>



Trouver un modérateur ou une modératrice pour que personne ne monopolise la parole lors de la conversation.

- A qui avez-vous fait appel pour vous aider dans votre mobilité ?
- Qu'est-ce qui fonctionne ou qu'est-ce qui ne fonctionne pas ?
- Quels dispositifs existent ?
- Comment les conseillers vous ont-ils aidé ?
- Quels conseils avez-vous à donner ?

4) Conclusion <u>15 minutes</u> :



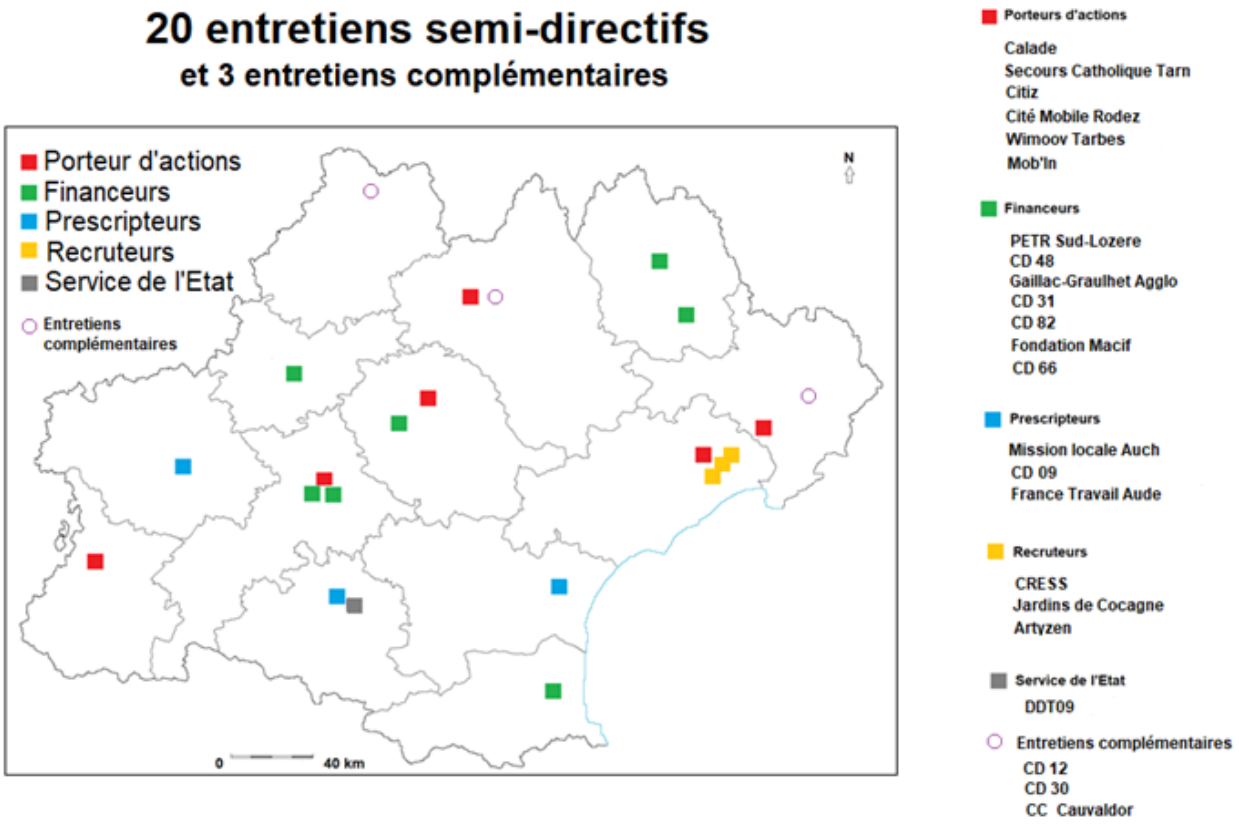
- Que manque-t-il ?
- Comment peut-on améliorer la mobilité en faveur de l'insertion professionnelle ?
- Qu'est-ce qu'on pourrait faire ?

Annexe 8 : Entretiens semi-directifs et réponses au questionnaire de la Région : enseignements et perspectives

Le tableau et la cartographie des entretiens semi-directifs présentés ci-dessous sont structurés de manière à comprendre comment s'est passé le déroulement des entretiens semi-directifs avec les acteurs de l'écosystème.

La méthodologie d'entretien est détaillée en annexe 5.

	Organisme	Date de RDV (du 31 mai 2024 au 10 février 2025)
Porteurs d'actions		
1	Association Calade	vendredi 31 mai 2024
2	Secours Catholique Tarn	mardi 11 juin 2024
3	Citiz	mercredi 12 juin 2024
4	Cité Mobile	mardi 26 novembre 2024
5	Wimoov Hautes Pyrénées	lundi 9 décembre 2024
6	Réseau Mob'IN Occitanie	lundi 10 février 2025
Financeurs		
7	PETR Sud-lozere	mardi 11 juin 2024
8	CD Lozere	mardi 11 juin 2024
9	Gaillac-Graulhet Agglomération	vendredi 5 juillet 2024
10	CD Haute-Garonne	mercredi 7 août 2024
11	CD Tarn et Garonne	mercredi 18 septembre 2024
12	Fondation Macif	mercredi 25 septembre 2024
13	CD PO	Jeudi 7 novembre 2024
Prescripteurs		
14	Mission locale Auch	mercredi 16 octobre 2024
15	CD Ariège	mercredi 5 février 2025
16	Direction Territoriale Aude – France Travail	lundi 13 janvier 2025
Employeurs		
17	CRESS Occitanie	jeudi 28 août 2024
18	Les jardins de Cocagne	jeudi 10 octobre 2024
19	Artyzen	vendredi 18 octobre 2024
Services de l'Etat		
20	DDT Ariège	lundi 2 décembre 2024
Entretiens complémentaires		
	CD Aveyron et DDTES	mardi 28 mai 2024
	CD Gard	jeudi 6 juin 2024
	CC Cauvaldor	vendredi 14 juin 2024



❖ Éclairage sur les enjeux de la mobilité solidaire par les acteurs concernés

L'objectif de ces 23 entretiens, 20 semi-directifs et 3 complémentaires, est d'avoir une approche qualitative avec un temps d'échange d'environ une à deux heures pour connaître, selon les points de vue des différents acteurs, les forces et faiblesses des dispositifs actuels, les leviers, les limites et les pistes d'améliorations. Ils complètent les données issues du questionnaire réalisé par la Région Occitanie à la suite de leurs états généraux de la mobilité solidaire.

Ce chapitre propose une mise en lumière des enjeux de la mobilité solidaire à partir des paroles recueillies auprès d'acteurs de terrain et d'institutionnels impliqués à différents niveaux. Il s'appuie sur deux sources complémentaires : les entretiens semi-directifs menés par le Cerema et les réponses au questionnaire diffusé par la Région Occitanie de janvier à juillet 2024. La restitution de ces contributions s'organise en quatre volets :

- **la perception des freins à la mobilité rencontrés par les publics en situation de vulnérabilité ;**
- **la qualification des besoins et des dispositifs d'aide existants ;**
- **les clés de réussite identifiées à travers les témoignages d'acteurs de terrain ;**
- **et enfin, les pistes de solutions évoquées pour intégrer la mobilité solidaire dans les politiques publiques.**

Chaque paragraphe développe un thème ou un enjeu ressorti au cours des entretiens. Il restitue ce que les acteurs rencontrés ont mis en avant comme étant important ou problématique dans leur pratique. Ces propos, contextualisés et synthétisés, reflètent leur point de vue, leur expérience et leur sensibilité propre au regard des réalités de terrain.

En complément de cette parole qualitative issue des entretiens, chaque paragraphe se conclut par une sélection d'un à cinq verbatims extraits du questionnaire porté par la Région Occitanie. Ces verbatims apportent un autre éclairage, souvent plus bref mais tout aussi révélateur, et permettent de croiser les regards. Il est important de noter que les personnes ayant répondu au questionnaire ne sont pas

nécessairement les mêmes que celles rencontrées lors des entretiens. Les verbatims seront indiqués en bleu et en italique.

❖ Perception des freins

Réseau de transport en commun non adapté à des habitants périurbains ou ruraux

La problématique de l'offre de transport en commun se manifeste de deux façons principales.
D'une part, certains territoires souffrent d'un manque de liaisons directes en transport en commun, en raison d'un maillage structuré en étoile autour des villes principales. Un exemple cité par La Calade illustre cette situation : un habitant d'Aubais souhaitant se rendre à Sommières, pourtant distante de seulement 8 kilomètres, doit passer par Nîmes et changer de bus, faute de connexion directe entre ces deux communes proches.
D'autre part, certaines zones disposent d'une offre de transport, mais celle-ci est confrontée à des problèmes de fréquence et d'horaires. La Calade mentionne, par exemple, des cas où des élèves restent sur le bord de la route parce que le bus de la ligne liO 140 est souvent rempli. En outre, les horaires actuels obligent les personnes travaillant à Nîmes à se lever très tôt et à rentrer tard. Le Conseil départemental de la Lozère souligne également des difficultés similaires, évoquant des habitants qui aimeraient prendre un bus ou un train entre Mende et Saint-Chély, mais trouvent les horaires inadaptés à leurs besoins.
Enfin, plusieurs structures soulignent d'autres limitations importantes : des fréquences trop faibles, des horaires mal adaptés, l'impossibilité d'emmener un vélo à bord, la suppression de certaines lignes et la nécessité de multiplier les correspondances pour effectuer certains trajets.

« Sur certains territoires, notamment ruraux, l'offre de Transports en commun n'est pas suffisamment développée. »

« Territoire très rural ne permettant pas l'utilisation des transports en commun, d'autres solutions sont à envisager. »

Dépendance à la voiture individuelle

La dépendance excessive à la voiture individuelle, particulièrement présente dans les zones rurales, constitue un frein au développement des réseaux de transport en commun ou de l'utilisation des modes actifs. Dans ces territoires, l'utilisation de la voiture personnelle est largement privilégiée pour les déplacements quotidiens, car l'absence de congestion automobile, la facilité de stationnement rendent l'usage de la voiture relativement pratique, à l'exception du coût.
Cependant, cette situation crée un problème pour les personnes qui ne peuvent pas se permettre de conduire, **que ce soit en raison de l'absence de permis de conduire, de difficultés financières, cognitives ou psychologiques**, ou encore à cause d'une perte de permis en raison de comportements à risque comme l'alcoolisme ou la consommation de substances. Ces personnes se retrouvent ainsi dans une situation d'immobilité contraignante, ce qui les exclut de la mobilité et les place dans une situation de grande vulnérabilité.

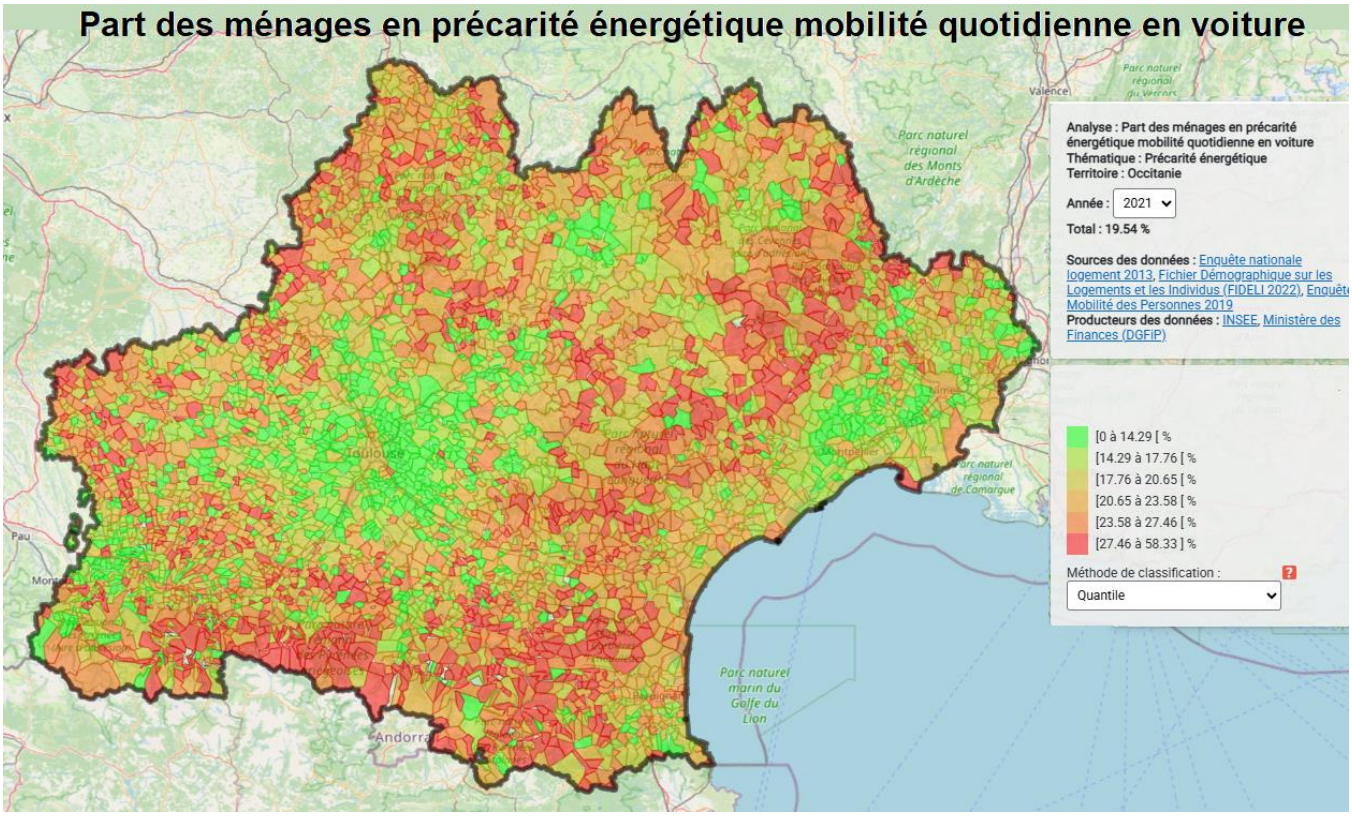
« Absence d'itinéraires cyclable sécurisés et balisés pour le développement du vélo. »

« Un manque cruel d'aménagements cyclables et, lorsqu'il y en a, leur discontinuité. Ce saupoudrage n'incite pas à abandonner la voiture individuelle pour se déplacer à pied ou à vélo. »

« Dépendance aux acteurs privés de l'automobile : coûts des véhicules, coût du carburant »

La carte ci-dessous illustre bien l'**enjeu de précarité énergétique[9] liée à l'utilisation de la voiture pour la mobilité quotidienne en Occitanie**. La part des ménages en précarité est plus importante **dans les territoires périurbains et ruraux** dans lesquels des taux dépassant les 21% de part des ménages en précarité énergétique sont observés

.



Source : Geodip https://geodip.onpe.org/

Sur la ***carte Géodip***, l'intérêt principal réside dans ***la possibilité d'analyser la précarité énergétique à différentes échelles***. À l'échelle régionale, on distingue déjà des enseignements clairs : l'arc rouge de l'arrière-pays méditerranéen coïncide avec les zones de pauvreté les plus marquées, tandis que le massif pyrénéen présente une forte vulnérabilité liée à l'isolement géographique, comme on l'observe dans les hautes vallées de l'Aude et de l'Ariège. Cette ***lecture souligne que la précarité énergétique dans la mobilité ne peut être comprise qu'en combinant l'analyse des revenus, de l'accessibilité et de la dépendance à la voiture***.

Les ménages modestes n'ayant pas accès à l'achat de véhicules récents, plus économes et moins polluants, se tournent vers des voitures anciennes, acquises à bas prix mais souvent de mauvaise qualité. Ces véhicules entraînent des frais d'entretien importants, ce qui alourdit leur budget mobilité par rapport à l'utilisation d'un véhicule neuf. En outre, leur forte probabilité de panne accroît la précarité des déplacements et peut fragiliser l'insertion professionnelle de leurs propriétaires.

Éloignement des zones d'habitations de zones d'emploi

Les entretiens ont mis en lumière l'importance de prendre en compte le ***positionnement géographique des zones de logement par rapport aux bassins d'emplois***. En effet, ces acteurs ont observé que, face à l'inaccessibilité croissante des prix de l'immobilier dans les agglomérations bien desservies par les transports collectifs, les ***personnes les plus précaires sont contraintes de se loger de plus en plus loin, souvent dans des zones où l'offre de transport en commun est insuffisante***. En conséquence, ces individus deviennent dépendants de leur voiture pour effectuer leurs trajets domicile-

[9] Définition de la précarité énergétique : Selon l'ONPE (Observation National de la Précarité Energétique), un ménage peut être considéré en précarité énergétique « mobilité » lorsqu'il fait partie des 30% des Français les plus pauvres et qu'il consacre plus de 4,5% de ses ressources à des dépenses de carburant.

travail. En outre ***cette localisation se traduit par des coûts de mobilité plus élevés, qui viennent compenser les économies réalisées sur le logement***.
Cela souligne la nécessité de mettre en place une coordination entre les différents services, avec un interlocuteur dédié au logement et un autre à l'insertion professionnelle, afin de mieux accompagner ces personnes dans leur mobilité et leur intégration dans le monde du travail.

L'étude menée par l'Action Tank Entreprise & Pauvreté[10] met en évidence la « double pénalité de pauvreté » : les ménages les plus modestes disposent de faibles revenus mais supportent aussi des coûts unitaires plus élevés, notamment pour la mobilité, l'énergie ou le logement. Cette pénalité est estimée à environ 1 536 euros par an pour les ménages du premier décile. La mobilité illustre bien ce mécanisme : dans les zones rurales ou de montagne, l'éloignement des pôles d'emploi et de services impose une dépendance à la voiture, entraînant des dépenses proportionnellement plus lourdes. Ce cumul, faibles revenus, coûts plus élevés et distances plus longues, rejoint les constats de la carte Géodip, qui souligne une ***forte vulnérabilité dans l'arrière-pays méditerranéen et les vallées pyrénéennes***.

« L'accès à l'emploi dépend de la disponibilité géographique des personnes »

Répartition inégale des services sur le territoire

Les cartographies présentées en deuxième partie ont révélé une répartition inégale des services de mobilité solidaire. En effet, les unités urbaines influencent directement le nombre de services disponibles pour la population, tant au niveau des bassins de mobilité que de la répartition régionale entre ces bassins. Ainsi, des bassins de mobilité accueillant des agglomérations importantes comme Toulouse, Montpellier, Nîmes ou Perpignan bénéficient d'un nombre significatif de services, contrairement à des bassins plus petits, tels que ceux de Mende ou Figeac, qui en disposent beaucoup moins. Ce phénomène peut s'expliquer par la plus grande densité de population dans les territoires urbains, qui justifie une offre de services proportionnelle à la demande. Dans les zones rurales, où la densité de population est plus faible, l'offre d'alternatives à la voiture reste encore limitée, malgré un besoin d'aides à la mobilité pour répondre aux besoins des habitants. Ce constat souligne l'importance d'une analyse des services existants, notamment ceux liés à la mobilité solidaire.
La ***cartographie détaillée des services de mobilité solidaire***, pondérée par la population, présentée en deuxième partie de ce rapport, illustre concrètement les disparités d'accès aux solutions de déplacement. En rendant visibles les inégalités territoriales, cette méthodologie permet d'identifier les zones les plus vulnérables en matière de mobilité. Elle constitue ainsi un ***outil d'aide à la décision pour amorcer la construction d'une offre socle de services adaptée à chaque bassin de mobilité***, en tenant compte des besoins des populations et des ressources locales disponibles.
Il est ainsi recommandé de développer un **écosystème de mobilité solidaire ancré à l'échelle du bassin de mobilité**, en favorisant la coopération entre acteurs publics, associatifs et citoyens pour structurer une offre de services de proximité adaptée aux réalités territoriales. Cette proposition est développée dans la préconisation numéro 4 sur la gouvernance.

« L'entrée est plus géographique que populationnelle. Les zones du territoire les moins denses et les moins desservies en services de transport sont aussi celles qui concentrent les taux de pauvreté et de chômage les plus élevés. Des services qui répondent à ces multiples contraintes sont à imaginer. »

« Les demandes sont formulées en proximité du lieu de résidence des publics (sur un des 10 centres locaux de la Direction de la Solidarité Départementale). »

« La mobilité solidaire quand elle existe est souvent limitée géographiquement au territoire qui l'organise (commune, intercommunalité). Il n'y a rien au niveau départemental à ce jour. »

[10] Action Tank Entreprise & Pauvreté, *Étude de la double pénalité de pauvreté en France*, 2022.

« Les services de mobilité solidaire sont insuffisants sur le département, ce qui constitue un frein aux déplacements sur un territoire rural et aux démarches d'insertion des publics les plus fragiles. »

Le rôle des employeurs face à la mobilité des salariés

Face à un manque d'options de transport autres que la voiture, certaines entreprises refusent d'embaucher des personnes qui ne possèdent pas de véhicule personnel. Selon les personnes interrogées, les employeurs portent une part de responsabilité dans les déplacements de leurs employés. Refuser un poste à un candidat parce qu'il ne peut pas se déplacer en voiture contribue à accentuer la pauvreté et la précarité, en particulier dans les territoires ruraux.
En outre, il ressort que lors d'entretiens d'embauche pour des postes ne nécessitant pas de qualifications spécifiques, les employeurs privilégient souvent les candidats titulaires d'un permis de conduire, perçu comme un signe d'assiduité et de fiabilité. Ainsi, un candidat n'ayant pas les moyens de financer son permis se retrouve à nouveau écarté de l'emploi, renforçant ainsi les inégalités socio-économiques.

Connaissance limitée vis-à-vis des services de mobilité solidaire

L'un des principaux obstacles à la mobilité solidaire en Occitanie, évoqué lors de nombreux entretiens, est la méconnaissance des services disponibles par les bénéficiaires. Cette ignorance ne concerne pas seulement les personnes éligibles aux aides, qui ne sont pas conscientes de leurs droits, mais aussi les élus, qui ne sont pas en mesure de relayer ces informations auprès de leurs citoyens. Le PETR Sud Lozère souligne un manque de communication, malgré la distribution de flyers dans les boîtes aux lettres. Par exemple, le PETR appelle à une communication renforcée à l'échelle régionale ou nationale afin d'informer davantage la population et lutter contre le non-recours aux droits et services.
Un autre exemple provient de Citiz, qui note que les bénéficiaires ne comprennent pas le fonctionnement de l'autopartage, et mentionne une incompréhension aussi bien de la part des bénéficiaires que des élus. En outre, la communauté de Gaillac-Graulhet Agglomération a mis en place un service de vélo à assistance électrique (VAE) gratuit, mais ce service reste méconnu des demandeurs d'emploi et des personnes en situation de précarité.
Tous ces exemples soulignent l'enjeu de mieux informer sur les services disponibles, de les promouvoir auprès de la population et des publics cibles mais aussi d'accompagner les usagers dans leurs déplacements.

« Mettre en lumière l'ensemble des solutions de mobilité existantes sur le territoire en les partageant auprès du grand public et notamment des publics en situation de vulnérabilité ou de précarité. »

« A ce jour, le manque de connaissances de notre dispositif par les publics cibles. Ce frein est en cours d'être levé car il vient d'intégrer de nombreux dispositifs départementaux et régionaux. »

« Temps important de communication à réaliser afin que les acteurs soient informés du projet et s'en saisissent dans le cadre de l'accompagnement de leur public. Pas de réseau unique de diffusion qui permettrait de réduire ce travail ou de groupes de travail / réflexion impliquant l'ensemble des acteurs de la mobilité. »

Coordination perfectible entre tous les acteurs

La mobilité solidaire implique une multitude d'acteurs aux profils variés, ce qui rend la mise en place d'une offre cohérente et étendue de services sur un territoire complexe. Cette difficulté est amplifiée lorsqu'il y a un manque de coordination entre ces différents acteurs et les travailleurs sociaux, qui sont souvent les premiers interlocuteurs des bénéficiaires. Lors des entretiens, plusieurs témoignages ont souligné cette problématique, notamment la difficulté pour les travailleurs sociaux de connaître l'ensemble des services et acteurs présents sur leur territoire. Un exemple est l'absence de lien entre une Communauté d'Agglomération et la Mission Locale d'un même territoire. L'agglomération n'ayant pas encore été sensibilisée à la mobilité inclusive et solidaire, la coordination nécessaire pour répondre efficacement aux besoins de mobilité des habitants est insuffisante.
Cet exemple souligne les ponts à soutenir et à créer entre acteurs du social et des mobilités pour apporter le meilleur service aux usagers.

« Convaincre les élus locaux pour coordonner les acteurs. »

« Un schéma de prescription complexifié par l'entrée sur le financement France Travail ou Région. »

Les freins identifiés dans cette partie sont principalement d'ordre organisationnel, notamment en lien avec l'offre de mobilité et l'aménagement du territoire, mais également en matière de sensibilisation et de communication. Pour y répondre, plusieurs besoins ont été mis en lumière par les acteurs de la mobilité solidaire lors des entretiens réalisés.

❖ Qualification des besoins et des aides à la mobilité

Besoin de moyens financiers et humains pour les acteurs de la mobilité solidaire

Pour développer un réseau de services de mobilité solidaire à la fois efficace et accessible, les associations, les coopératives ou les entreprises d'insertion s'appuient sur un modèle économique qui combine différentes sources de financement et de ressources. Afin qu'elles puissent remplir leurs missions, ces structures ont besoin de financements dont les subventions publiques. Certaines structures ont dû mettre fin à leur projet ou leurs actions de mobilité solidaires faute de moyens financiers nécessaires pour s'engager pleinement dans des actions de mobilité solidaire. Par exemple la suppression du FAPI (Fonds d'Appui aux Politiques d'Insertion) a également contribué à réduire les ressources disponibles pour soutenir de telles initiatives.

« La demande dépasse nos possibilités. »

« Le facteur ressource humaine : pour pouvoir répondre à une demande forte, il nous faudra davantage de moyen humain. »

« Avoir des conducteurs bénévoles en nombre suffisant. »

« Le financement peut ou pourra constituer un frein à la mise en œuvre du service. De plus, le manque de conducteurs bénévoles peut entraîner des besoins non satisfaits pour les personnes en insertion. »

Besoin d'accompagnement continu des bénéficiaires

Les accompagnements actuels en matière de mobilité solidaire sont souvent ponctuels et dispersés, ce qui limite leur efficacité. Pour répondre à cette problématique, les acteurs rencontrés précisent qu'il serait nécessaire de repenser le suivi des bénéficiaires. Un suivi plus approfondi, mené sur le long

terme, permettrait de mieux évaluer l'impact des aides et de s'assurer qu'elles répondent durablement aux besoins des personnes accompagnées.
Cette approche pérenne offrirait plusieurs avantages : elle garantirait une meilleure adaptation des solutions proposées aux réalités individuelles, renforcerait l'autonomie des bénéficiaires, et améliorerait la coordination entre les différents acteurs impliqués. En instaurant un cadre structuré pour un accompagnement continu, il serait possible d'accroître l'efficacité globale des dispositifs de mobilité solidaire.

« L'accompagnement spécifique individualisé est nécessaire surtout au démarrage de la location. »

« Accompagner les personnes en fonction des besoins repérés et exprimés, en facilitant l'acquisition d'un moyen de mobilité pour leur activité professionnelle, l'accès à un emploi, ainsi que l'entretien ou la réparation de leur véhicule, le tout à un tarif solidaire pour les publics à faibles revenus. »

« Le manque d'aides financières pour la réparation de véhicules ou pour les déplacements pèse particulièrement sur les publics les plus fragiles. »

« Le diagnostic du besoin – qu'il s'agisse d'un achat ou d'une réparation – s'accompagne d'une évaluation de la situation financière et des capacités de remboursement avant tout accord de microcrédit. Ce dispositif vise à favoriser l'accès ou le maintien dans l'emploi, ainsi que l'entrée en formation. »

Besoin d'adapter les aides aux situations individuelles

Ce besoin a été identifié à plusieurs reprises par les acteurs du terrain. Il figure notamment dans le livret blanc publié en 2024 par l'ADIE, qui recommande la mise en place d'une avance pour certaines aides, sous la forme d'un prêt d'honneur. Ce type de prêt, proposé par l'ADIE, est accordé sans intérêts ni garanties personnelles, et vise à faciliter l'accès à des financements pour des personnes en situation de précarité, en leur faisant confiance sur leur capacité de remboursement. Le développement de solutions de location avec option d'achat (LOA) ou de location longue durée (LLD) est également suggéré, afin de diversifier les modes d'accès à un véhicule. Enfin, la création d'un répertoire clair et accessible des aides disponibles est préconisée, pour améliorer la lisibilité et la visibilité des dispositifs existants.

« Disposer d'une liste claire et accessible des aides existantes »

« Nous apportons des solutions de mobilité à un public spécifique et par exemple, concernant les locations de 2 ou 4 roues, nous dépendons des critères des financeurs (reprise emploi par exemple), ce qui aide beaucoup un certain public qui rentre dans ces critères. Mais pour les autres (recherche d'emploi, accès aux soins médicaux, etc.), nous ne pouvons malheureusement pas leur louer de véhicules, ils ne peuvent donc pas faire leurs démarches de recherche d'emploi ou d'aller chez le médecin, etc. »

Besoin de pérennité et d'un modèle économique stable

Les pouvoirs publics jouent un rôle déterminant dans la pérennité des initiatives de mobilité solidaire, notamment en assurant un cadre stable pour les porteurs d'action. La situation rencontrée par l'Agence Lozérienne de Mobilité (ALM) en Lozère en constitue une illustration : confrontée à une interruption des subventions régionales, elle a été contrainte de suspendre la mise à disposition de véhicules. Cet exemple souligne l'importance d'un soutien public constant pour garantir la continuité de ces dispositifs. En conséquence, la structure redirige désormais les bénéficiaires vers d'autres organismes comme ALOES ou AURORE. Cependant, cette situation met en évidence une lacune dans la coordination et le financement des dispositifs, ce qui fragilise les bénéficiaires qui comptent sur ces services. Une

intervention renforcée et durable des pouvoirs publics est donc cruciale pour stabiliser ces initiatives et répondre efficacement aux besoins de mobilité des populations les plus précaires.

« La contrainte budgétaire ne permet pas un taux de satisfaction complet ; les AFI (aide de formation individuelle) France Travail étant de moins en moins mobilisables du fait notamment du manque de labellisation de certaines auto écoles sur une partie du territoire. »

« L'annualisation de la convention, chaque année c'est une remise en question. Même si le département nous soutient depuis plusieurs années, la stabilisation du programme en terme RH ou déploiement peut être impactée. »

« Certaines enveloppes financières se terminent avant la fin de l'année et nous devons interrompre nos actions ; ce qui est très difficile pour nous mais surtout pour notre public que nous ne pouvons plus recevoir. »

« Besoin de couvrir les frais de fonctionnement et les charges liées au service, qui empêche de réduire nos tarifs pour les publics les plus précaires : une recherche constante de partenaire volontaire de prendre la différence à leur charge (France Travail, CCAS). »

Besoin d'élargir le cadre d'éligibilité des subventions publiques

Une piste pour améliorer l'offre de services de mobilité solidaire serait d'élargir les critères d'éligibilité aux aides financières, permettant ainsi de soutenir davantage d'initiatives. Par exemple, le PETR Sud Lozère a mis en avant le concept de mobilité inversée, un service qui mériterait un appui financier accru. Ce dispositif repose sur l'idée de faire venir les services directement aux bénéficiaires, plutôt que de demander à ces derniers de se déplacer.
Ce modèle se heurte cependant à des contraintes financières importantes. Par exemple, les épiceries ambulantes en Lozère, qui parcourent le territoire pour desservir des zones rurales isolées, font face à des coûts élevés liés à l'essence et aux marchandises, alors que le nombre de clients reste limité. Cela met en évidence le besoin de subventions publiques pour garantir la viabilité économique de tels services et assurer leur pérennité dans les zones rurales où les alternatives sont rares.
Les collectivités publiques peuvent légalement financer des services de mobilité solidaire lorsqu'une carence de l'offre privée est constatée, en s'appuyant sur le principe de compensation d'une mission de service d'intérêt économique général (SIEG).
Les services d'intérêt économique général (SIEG[11]) sont des services de nature économique soumis à des obligations de service public dans le cadre d'une mission particulière d'intérêt général. Les SIEG recouvrent un large spectre d'activités : santé, logement social, entreprises déployant des réseaux (eau, assainissement...), culture... Ces SIEG peuvent être fournis directement par des collectivités publiques en régie mais aussi par des entreprises, publiques ou privées, mandatées à cet effet.
Ce cadre juridique permet aux collectivités d'attribuer des aides directes à des opérateurs, sous réserve de justifier l'insuffisance ou l'absence d'offre adaptée et de respecter les règles de transparence et de proportionnalité des aides publiques. Une délibération formelle doit être adoptée pour encadrer ce soutien.
Une compensation financière peut être octroyée aux entreprises chargées de la gestion d'un SIEG, en contrepartie des obligations de service public mises à leur charge, dès lors que cette compensation est nécessaire et proportionnée à la réalisation de la mission particulière d'intérêt général et à la viabilité économique du SIEG. Ces principes fondamentaux du Traité rejoignent la jurisprudence du Conseil d'Etat du 30 mai 1930, Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers, précitée.

[11] https://www.collectivites-locales.gouv.fr/cohesion-territoriale/services-dinteret-economique-general-sieg-et-obligations-de-services-publics

« Les acteurs du Microcrédit font le constat de la limite de leurs outils financiers pour soutenir les publics les plus fragiles et ils se mobilisent pour que les aides et les primes soient accessibles au plus grand nombre possible, afin de permettre à plus de demandeurs d'emploi, de salariés précaires et d'entrepreneurs de se déplacer et que chacun puisse prendre part à la transition écologique. »

« Les aides ne s'adressent pas en priorité aux personnes aux revenus les plus modestes. et sont réservées à ceux qui ont déjà une voiture, en laissant sur le bord de la route ceux qui n'en ont pas. Elles ne prennent pas en compte l'incapacité de beaucoup de ménages, faute de trésorerie disponible, à préfinancer les subventions. »

Des Besoins multiples selon les profils

La diversité des types de bénéficiaires, ainsi que leurs besoins, attentes et solutions spécifiques, rend indispensable une approche individualisée de la part des services de mobilité solidaire. Ces derniers doivent traiter chaque situation au cas par cas, en proposant un large éventail de solutions adaptées aux profils des personnes qu'ils accompagnent.

« Il est nécessaire d'élargir l'offre de mobilité. »

« Action fondée sur les besoins de développer l'autonomie principalement des publics féminins dans leur rapport à la mobilité (alphacode, préparer un déplacement, utiliser les TC…) »

« Notre service de transport pour les personnes en situation de handicap est saturé sur les temps du matin et du soir. Temps qui correspondent aux rotations liées au travail. »

Lors des entretiens, après avoir évoqué avec eux les projets, les freins rencontrés et les besoins, les acteurs de la mobilité solidaire ont évoqué les clés de réussites et les pistes d'amélioration qu'ils estimaient importants pour eux.

❖ Clés de réussites : témoignages d'acteurs

Renforcement de la communication à destination des bénéficiaires

Un aspect fondamental pour améliorer l'offre de mobilité solidaire réside dans un meilleur répertoire et une visibilité accrue des différentes aides et services disponibles sur le territoire. Actuellement, la dispersion des informations rend difficile l'accès aux dispositifs pour les bénéficiaires potentiels, mais également pour les professionnels qui les accompagnent. C'est dans ce contexte qu'**Onygo** propose une solution pour **mieux faire connaître les initiatives de mobilité inclusive**. Ce site web (https://onygo-solutions.fr/) permet de **s'informer rapidement sur les dispositifs existants**, de découvrir les métiers de la mobilité solidaire et d'accéder à des outils pratiques (vidéos, fiches, glossaire) pensés pour les usagers comme pour les professionnels.

Les ateliers « bénéficiaires » détaillés dans l'Annexe 9 : Recueil du besoin des bénéficiaires : ateliers participatifs de ce rapport qu'a organisé le Cerema en collaboration avec le département du Gard, le réseau Mob'In Occitanie et Passerelles Synergies le 8 novembre à Nîmes et en collaboration avec le département de la Lozère, ALOES et les jardins de Cocagne le 27 novembre visent à comprendre les difficultés que rencontrent les bénéficiaires dans leurs parcours de mobilité pour l'insertion professionnelle. Pour les 2 ateliers, respectivement 5 bénéficiaires ont été sollicités.
Le Village des mobilités, organisé par réseau Mob'In Occitanie et le conseil départemental du Gard à Nîmes le 12 décembre 2024 a également contribué à renforcer la communication à destination des bénéficiaires, en favorisant leur information et leur mobilisation autour des enjeux de mobilité.

« Une communication efficace sera absolument nécessaire pour permettre à tout habitant de prendre

connaissance de l'existence de notre service. Un état des lieux préalable des acteurs de la mobilité sur le territoire sera nécessaire pour orienter au mieux le public. »

« Une communication institutionnelle régulière, accompagnée d'un soutien actif aux bénéficiaires dans le traitement de leurs demandes, apparaît comme un levier important des bénéficiaires dans le traitement de leur demande. »

« Certaines structures, comme les plateformes de mobilité, restent peu identifiées sur le territoire. »
« Des campagnes de communication ciblées, notamment à destination des cyclistes, ont montré leur efficacité en répondant à une attente forte. »

Renforcement de coordination des acteurs

Une offre cohérente et adaptée aux besoins des bénéficiaires est plus efficace à travers une collaboration étroite et structurée entre tous les acteurs concernés.
Le Conseil départemental de la Haute-Garonne œuvre pour faciliter la coordination et illustre cette approche en mettant en avant le rôle central confié aux Maisons des solidarités, aux Maisons France Services. La Communauté de Communes Piège - Lauragais – Malepère, quant à elle, s'inscrit dans la dynamique « Zéro non-recours », témoignant de son engagement en faveur d'un accompagnement global et de proximité des publics. Ces structures et ces dispositifs assurent un accompagnement global et de proximité. Elles jouent également un rôle de passerelle entre les bénéficiaires et le monde économique, facilitant ainsi les démarches d'insertion professionnelle.
Pour renforcer cette coordination, le conseil départemental organise régulièrement des réunions rassemblant les différents acteurs de la mobilité. Ces rencontres permettent de fédérer les efforts, d'échanger des informations, et de définir des actions concertées, améliorant ainsi l'efficacité et la complémentarité des services proposés.

« La présence des prestataires sur toute la région garantit un accès à la prestation pour tous les demandeurs d'emploi de l'Occitanie, ce dispositif de plus en plus identifié et mobilisé par les prescripteurs. »

« Construire l'action en partenariat avec les prescripteurs et les financeurs, dans une logique de co-construction ancrée dans l'histoire du territoire. S'appuyer sur un partenariat technique avec un chantier d'insertion pour renouveler et entretenir la flotte de véhicules. Impliquer les participants dans l'élaboration et la mise en œuvre des actions. »

« Fédérer les acteurs institutionnels et opérationnels autour d'une même vision, en renforçant la cohésion entre la Région, les EPCI, Conseil départemental et France Travail. Travailler en coordination avec un mandataire et des co-traitants partageant des valeurs communes »

« Structurer l'existant en matière de solutions de déplacement et d'aides mobilisables, en intégrant les acteurs historiques de la mobilité sur le territoire – Région, services de l'État, Département, communautés de communes – et en veillant à la complémentarité des actions menées à l'échelle départementale. »

Cette volonté de coordination entre acteurs se traduit par une dynamique d'échange et de professionnalisation favorisée par de nombreux temps collectifs. Des webinaires et des journées d'échange sont régulièrement organisés par des structures telles que la DREETS le réseau Mob'In Occitanie, le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), le Cerema ou encore France Mobilités. Ces événements permettent aux acteurs institutionnels, associatifs et techniques de confronter leurs expériences, de partager leurs pratiques et de renforcer une culture commune autour de la mobilité solidaire. En 2024, le réseau Mob'In Occitanie a ainsi proposé plusieurs webinaires sur des thématiques clés : autopartage et introduction à la mobilité inclusive (17/05), plateformes de mobilité (07/06), programme TIMS (22/11), ou

encore covoiturage solidaire (06/12). D'autres temps forts jalonnent l'année, comme les Journées Mobilités en zones peu denses (29/02), la Journée de la Mobilité Inclusive à Blagnac (19/09), les RDV de la mobilité pour tous à Montpellier (20/09) ou encore le Village des mobilités organisé avec le Conseil départemental du Gard (12/12). Ces rendez-vous participent activement à structurer les réseaux, à faire émerger des synergies territoriales et à consolider les démarches partenariales autour d'une vision partagée de la mobilité inclusive.

Sensibilisation des employeurs à faciliter les mobilités de leurs employés dans un but d'attractivité et de pérennisation des emplois

Les employeurs qui privilégient les candidats titulaires d'un permis de conduire peuvent contribuer à renforcer les difficultés rencontrées par certaines personnes en situation de précarité. Cette pratique contribue à marginaliser davantage les individus qui, faute de moyens pour obtenir un permis, se voient privés d'opportunités professionnelles.
Il est donc nécessaire de sensibiliser les employeurs en les acculturant aux dispositifs et aides de mobilité, ainsi qu'aux possibilités de mobilités alternatives à la voiture seule (transport en commun, covoiturage, vélo, etc.). Cependant, certaines difficultés à les mobiliser ont été rencontrés, notamment en raison d'un manque de connaissance ou d'une perception insuffisante de l'enjeu. Il est donc déterminant d'impliquer les employeurs dans cet écosystème, non seulement pour diffuser l'information sur les offres existantes, mais aussi pour contribuer activement à la mise en place de services de mobilité adaptés. Cela permettra de pérenniser les emplois, d'attirer de nouvelles personnes sur les territoires, et de renforcer l'accessibilité à l'emploi pour les publics vulnérables.
Le CESER (Conseil Économique, Social et Environnemental Régional) en tant qu'instance consultative représentant la société civile, contribue à faire émerger les besoins des publics en situation de précarité ou d'isolement, et à formuler des propositions pour améliorer l'accès à la mobilité. En facilitant le dialogue entre les acteurs institutionnels, associatifs et économiques, il peut participer à la construction de solutions inclusives.
Depuis février 2025, la composition du comité de partenaires[12], dans le cadre des politiques de mobilité, a évolué. Les représentants des employeurs y occupent désormais au moins 50 % des sièges, conformément à l'article L.1231 du Code des transports. Cette évolution vise à renforcer leur implication dans la définition des besoins en mobilité, en lien avec l'emploi et la formation. Elle traduit la volonté de mieux articuler les politiques de mobilité avec les dynamiques économiques locales.

Les PDME [13](Plans De Mobilité Employeur) sont une occasion concrète de sensibiliser les employeurs à la mobilité solidaire. En repensant les déplacements domicile-travail, ils permettent d'identifier des solutions collectives et solidaires, notamment en faveur des salariés en situation de précarité. Les employeurs peuvent, par exemple, mutualiser leur flotte de véhicules ou proposer des services de mobilité partagés.

« Sensibiliser les entreprises aux alternatives de mobilité »

Rôle central des prescripteurs

Plusieurs acteurs ont évoqué le rôle central des missions locales, des départements (via les maisons de solidarité notamment) et de France Travail dans l'accompagnement des publics en insertion professionnel, ces structures ont des compétences et l'expérience pour informer, créer des liens entre le public et les institutions et la connaissance des dispositifs d'insertion. Elles permettent aux

[12] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976917
[13] https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F38002

bénéficiaires, ainsi qu'aux potentiels bénéficiaires, de percevoir les aides auxquelles ils ont droit, facilitant ainsi leur insertion sociale et professionnelle.

France Travail a lancé un appel d'offres pour des prestations de formation et d'accompagnement (type ateliers conseil, bilans mobilité) auprès des plateformes de mobilité, en demandant notamment un chiffre d'affaires minimal et une habilitation Qualiopi. Ce cadrage renforce la professionnalisation des structures, mais pose la question de la viabilité économique du modèle. En effet, les financements publics, souvent limités à un an et dépendants des arbitrages budgétaires, rendent difficile la stabilité à long terme.

« Nous avons maintenant 10 ans d'expérience dans ce domaine et cela se ressent tant au niveau du public qu'avec le travail avec les partenaires locaux (France Travail, Mission Locale, Conseil Départemental, CAF, CCAS...). »

« Une bonne communication de la part des associations prestataires auprès des publics cibles, notamment par l'intermédiaire de services prescripteurs (Maisons des solidarités, CCAS…). »

Implication des collectivités communales et intercommunales

À l'instar des structures évoquées précédemment, les communes et collectivités intercommunales jouent également un rôle clé dans la mise en œuvre de politiques sociales, notamment en matière de mobilité. Ces collectivités ont la compétence de proposer des services de transport, y compris des services de transport à la demande (TAD) pour les zones rurales et moins densément peuplées, dans le cadre d'une délégation de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) régionale. Cela leur permet d'adapter l'offre de transport aux besoins spécifiques de leur territoire. Elles peuvent également soutenir les jeunes et les demandeurs d'emploi en facilitant leurs déplacements pour se rendre à des entretiens ou des formations, en proposant des tarifs réduits ou même un transport gratuit sur les réseaux de transport en commun locaux.

« Le Pays a associé les Communautés de communes du périmètre dans la réalisation d'un plan de mobilité simplifié. Dans le cadre de ce PDMS, des attentes ont été identifiées pour chaque territoire, pour la communauté de communes en terme de transports interurbains, fréquence et correspondances, Gare TER, TAD, services de navettes (quelques communes le proposent sur le territoire). Projet PEM en cours. »

« Le Pays travaille justement à l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié sur son territoire. L'expertise technique, qui n'est pas encore finalisée, nous permettra de prendre en compte d'éventuelles carences ou redondance dans des solutions existantes. A noter que notre action de création d'Espace Info Mobilité n'existe pas sur ce territoire. »

Ces propositions d'amélioration s'appuient sur la collecte de la parole des acteurs de la mobilité solidaire. Les acteurs ont également évoqué les perspectives et pistes de solution de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie. Elles sont présentées dans le chapitre qui suit.

❖ Pistes de solutions concrètes évoquées par les acteurs pour favoriser la mobilité solidaire dans les politiques publiques

Améliorer l'offre de transport en commun

Les acteurs interrogés ont fréquemment mentionné les transports en commun comme alternative à la voiture individuelle, tout en soulignant leurs limites.

Parmi les principaux freins identifiés figure une **amplitude horaire insuffisante**, qui ne permet pas de répondre aux besoins des travailleurs ayant des horaires atypiques, notamment ceux commençant tôt ou terminant tard.

Par ailleurs, un **manque d'arrêts intermédiaires** est souvent cité, les lignes de bus ou de cars passant à proximité de certains lieux d'habitation ou de fréquentation sans y marquer d'arrêt, ce qui limite leur accessibilité.

Enfin, le modèle en étoile des réseaux de transports, centré sur les grandes villes de plus de 50 000 habitants (comme Toulouse, Montpellier ou Perpignan), pose problème pour les déplacements de village à village, **nécessitant de longues correspondances** par des grandes agglomérations.

Les solutions apportées par les opérateurs de mobilité solidaire semblent être complémentaire aux solutions des transports en commun qui relèvent du droit commun, mais l'ensemble ne couvre pas tous les besoins. Il est nécessaire d'élargir l'offre tout en améliorant la communication autour de ces services afin de mieux les faire connaître auprès des usagers potentiels.

« Densité de l'offre TC (1 station tous les 500 mètres), proximité avec les transports publics et les modes actifs (arrêt autocar, gare TER, stationnement sécurisé des vélos), présence sur les PEM. Les partenaires mobilité du territoire : abonnement commun avec les transports en commun, compatibilité du badge d'accès aux véhicules, réduction et avantages commerciaux chez les autres offres de mobilité (ex : crédit conso chez les partenaires vélos, réductions pour les adhérents des réseaux mobilité...). »

« Un accès simple au service et un transporteur à l'écoute des demandes des usagers. »

Garantir des solutions de mobilité pour tous les individus

La voiture permet de se déplacer sans dépendre des horaires ou des itinéraires imposés par les transports en commun. Elle offre une autonomie, particulièrement dans les zones rurales. Cependant, **l'automobile a un coût** : le budget annuel moyen d'une voiture en France dépasse 6 000 euros (incluant l'amortissement, le carburant, l'entretien, l'assurance et les taxes), selon une étude de l'Automobile Club Association. Ces coûts, souvent lourds pour les ménages, révèlent une inégalité d'accès à la mobilité, particulièrement pour les personnes ayant un bas revenu.

Des solutions alternatives, comme la **location ou le prêt de véhicule**, peuvent répondre à des besoins ponctuels, par exemple pendant une période de recherche d'emploi ou durant les premiers mois d'un contrat de travail. Toutefois, ces solutions restent souvent peu accessibles sur le long terme, notamment en raison des exigences de caution ou d'avances de frais. Pour lever ces freins, certains dispositifs solidaires proposent **des véhicules à prix réduit** et s'appuient sur des tiers de confiance tels que l'ADIE, le Crédit municipal, ou encore certaines plateformes de mobilité solidaire. Ces structures peuvent accompagner les bénéficiaires dans le montage de dossiers, se porter garantes ou avancer les frais en attendant le versement d'aides (par exemple les aides à l'achat de véhicule). L'objectif est de ne plus faire peser sur les usagers en situation de précarité la nécessité d'apporter une caution ou d'avancer l'intégralité des montants, en facilitant l'accès à des microcrédits ou des garanties solidaires.

En termes d'éligibilité et d'accès aux droits, l'exemple du microcrédit met en évidence un véritable enjeu pour l'Occitanie. À ce jour, environ 3 000 microcrédits liés à la mobilité y sont attribués chaque année. Or, la région regroupe près de 10 % de la population nationale, tandis que le nombre total d'attributions en France dépasserait les 30 000 (chiffre difficile à préciser car les sources sont partielles). Ce décalage est d'autant plus significatif que l'Occitanie compte plusieurs départements où le taux de pauvreté figure parmi les plus élevés, notamment sur le littoral méditerranéen. Cela souligne la nécessité de renforcer les dispositifs d'appui à la mobilité et l'accès aux solutions de microcrédit sur le territoire.
Les acteurs soulignent notamment une difficulté dans le suivi à court moyen terme des bénéficiaires : pour se voir attribuer un micro-crédit, il est nécessaire de justifier de 3 mois sans découvert. Si le bénéficiaire se présente et n'est pas dans ce cas-là, sa demande est refusée.
A ce jour, les bénéficiaires pour qui une réponse négative est donnée ne reviennent pas faire une nouvelle demande. Les acteurs rencontrés soulignent qu'il manque un accompagnement vers les bénéficiaires pour les aider à gérer leur budget pour arriver à une situation de 3 mois sans découvert qui pourrait leur permettre d'avoir droit au micro-crédit après leur premier refus.
Une piste de solution évoquée serait d'avoir un point conseil budget qui donne des conseils de gestion budgétaire au bénéficiaire. En parallèle un service de location / autopartage qui soit abordable serait proposer au bénéficiaire pour lui permettre de se déplacer dans des coûts maîtrisés. Cela permettrait dans les 3-6 mois au bénéficiaire de revenir faire sa demande de micro-crédit sans découvert.

La **mobilité inversée, mobilité itinérante, l'aller vers,** une piste de solution pertinente pour activer le levier accès aux services :

Par ailleurs, la mobilité ne se résume pas à l'usage des transports en commun ou de la voiture individuelle. D'autres solutions existent, adaptées aux besoins des utilisateurs et aux spécificités des territoires. La mobilité inversée, par exemple, consiste à rapprocher les services et les biens des habitants, limitant ainsi leurs besoins de déplacement.

L'accès aux services peut être **compliqué** à cause de difficultés à se déplacer, une solution qui existe déjà dans certains territoires et qui permet de pallier à ce problème est **la mise en œuvre de service itinérant** (cf exemples Bus France Services plus bas). La mobilité inversée ou la non mobilité des bénéficiaires par la mise en œuvre de services itinérants est une solution pertinente pour les bénéficiaires, et que l'on voit revenir dans les territoires peu denses et de montagne. Ces services peuvent être adressés à certains publics cibles ou à l'ensemble de la population. Ces types de services

pourraient être portés par des collectivités en complément des autres offres de mobilité existante dans le cadre de SIEG comme évoqués précédemment.

En Occitanie, **352 maisons France Service**[14] sont répertoriées sur le territoire.
Il existe différents types de maisons France Services, avec notamment des services itinérants :

- France services fixe : structure implantée dans un lieu d'accueil fixe, qui propose l'ensemble des services
- France services multisites : structure France services fixe avec antennes
- Antenne France services : structure complémentaire aux France services principales
- ***France services itinérante*** : structure France services en itinérance qui propose l'ensemble des services
- ***Bus France services*** : structure France services en itinérance qui propose l'ensemble des services

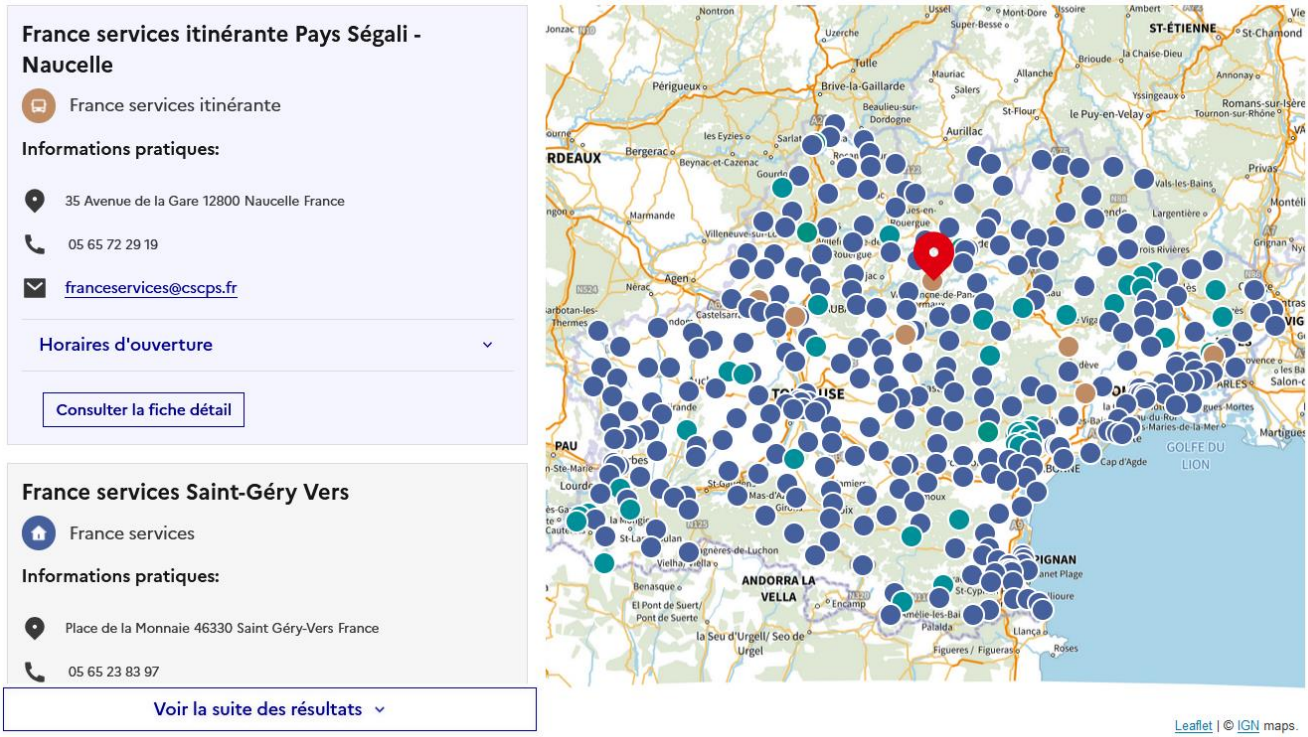


Figure 2 : carte des 352 maisons France Service en Occitanie. Source : https://www.france-services.gouv.fr/le-reseau/occitanie

Pour les trajets de moins de 10 kilomètres, le vélo ou le vélo à assistance électrique (VAE) constitue une alternative pratique et économique. La mobilité partagée, à travers le covoiturage, l'autopartage ou le covoiturage solidaire, offre également une solution souple pour les déplacements liés aux loisirs, aux achats, à la formation ou aux visites familiales. Dans certains contextes professionnels, notamment en zones d'emploi ou sur des chantiers, le covoiturage solidaire peut devenir un levier stratégique d'insertion. Ces formes de mobilité s'inscrivent dans une dynamique portée par la société civile : habitants, associations, employeurs s'en emparent.

Le covoiturage dans l'entourage repose sur des liens de confiance entre voisins, collègues ou parents d'élèves. Pour le développer, il est utile de s'appuyer sur des relais locaux tels que les communes, les centres sociaux ou les Maisons France Services, qui peuvent faciliter les mises en relation et organiser des temps d'échange. Ce type de mobilité, informelle mais efficace, peut être encouragé sans outils complexes, par de la communication locale ou des démarches collectives.

[14] https://www.france-services.gouv.fr/le-reseau/occitanie

Des exemples comme Rézo Pouce (*https://www.rezopouce.fr*), initialement lancé dans le Tarn-et-Garonne, montrent qu'une dynamique simple et portée localement peut renforcer le transport solidaire du quotidien.

Chaque mode de déplacement doit être pensé en fonction de la situation personnelle, des ressources disponibles, du territoire concerné et du motif du déplacement. C'est précisément dans cette logique que le Conseiller en Mobilité Inclusive (CEMI) intervient : il accompagne les personnes dans la définition de leurs besoins et dans la recherche de solutions concrètes et accessibles, en tenant compte des freins économiques et sociaux, y compris ceux liés aux cautions, aux avances ou à l'absence de garantie.

« Il faut 100 fois plus de véhicules autopartagés selon l'ADEME pour que leur impact soit tangible. Source : Enquête nationale autopartage 2022. »

« Le transport solidaire ne suffit pas, il doit être inclus dans un ensemble de solutions. Importance du caractère multimodal des solutions proposées. Fondé sur les besoins repérés et exprimés - Correspond à la nécessité d'accompagner aux nouvelles formes de mobilité. »

« Si cette action pouvait se déployer, à terme, sur le territoire départemental, de manière pérenne, cet accompagnement à la mobilité à vélo pourrait favoriser le parcours d'insertion d'un plus grand nombre de bénéficiaires du RSA, tout en répondant aux valeurs de la sobriété énergétique et du développement durable ».

« Nous avons un camion qui permet de nous rendre dans les secteurs ruraux, déposer du matériel. »

« Le covoiturage local pourrait être mieux efficace avec un outil fiable et opérationnel. »

Le rôle central du CEMI (Conseiller En Mobilité Inclusive)

Le **Conseiller En Mobilité Inclusive** accompagne les bénéficiaires tout au long de leur parcours d'insertion professionnelle, du diagnostic initial jusqu'à la sortie des dispositifs proposés par les prescripteurs. Le conseiller possède une expertise en matière de connaissance des solutions de mobilité.

Les Conseillers en Mobilité Inclusive peuvent jouer un rôle clé en tant que coordinateurs dans les dynamiques locales liées à la mobilité solidaire. Selon les acteurs rencontrés, leur rôle serait particulièrement pertinent dans le cadre des Plans d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS) co-élaborés par la Région et les départements, introduits par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), qui met en lumière l'importance croissante de la mobilité inclusive. Grâce à leur connaissance approfondie des territoires et des publics accompagnés, les CEMI sont en mesure d'identifier les besoins spécifiques et d'adapter les solutions de mobilité aux réalités locales.

En tant que ressources humaines essentielles, les CEMI nécessitent des moyens financiers et organisationnels pour développer des services efficaces et durables. Ils agissent comme des ponts entre les mondes de la mobilité et de l'insertion, rapprochant ces deux secteurs pour offrir des solutions globales et cohérentes aux publics en difficulté. Leur rôle irait au-delà de l'accompagnement individuel : ils coordonnent les différents acteurs locaux au sein de plate-forme de mobilité en occupant une position centrale dans les écosystèmes économiques et sociaux locaux.

Ainsi, les CEMI, en travaillant de concert avec les collectivités, les AOM, les entreprises, France Travail et les associations, peuvent non seulement faciliter l'accès à la mobilité pour les publics précaires, mais aussi renforcer les liens entre les acteurs du territoire, favorisant une approche intégrée et inclusive de la mobilité.

Il n'existe pas, à ce jour, d'annuaire recensant les CEMI. Cette question sera toutefois abordée dans la partie dédiée aux préconisations afin de favoriser le partage d'information, de retours d'expérience et la montée en compétence de ces conseillers.

« Pas suffisamment de ressources en termes de conseiller mobilité pour accompagner tous les publics. »
« Professionnalisme des équipes de CEMI, reconnaissance de l'action sur nos territoires d'intervention, antériorité de l'action. »

« Clés de réussite : Des conseillers en mobilité compétents. »

Rendre visibles et compréhensibles les dispositifs et les aides

Une meilleure visibilité des dispositifs et des aides passe par une meilleure connaissance de l'existant de tous les acteurs de la mobilité solidaire. Une coordination renforcée et des échanges constructifs entre les acteurs pourra permettre aux porteurs d'actions et aux prescripteurs d'informer les recruteurs et les bénéficiaires des opportunités offertes (via les plateformes ou les CEMI éventuellement).

Il serait opportun de mobiliser tous les acteurs afin de définir ensemble les moyens les plus efficaces pour rendre les dispositifs et les aides plus visibles. Cela pourrait inclure des actions telles que la collaboration avec les mairies, l'organisation d'événements ou d'animations, ou encore la création d'une plateforme Internet dédiée, etc.

Le **bassin de mobilité** semble **l'échelle pertinente pour rendre visibles et compréhensibles les dispositifs, services et aides**. Il reflète les déplacements du quotidien, facilite la coordination des acteurs locaux et correspond aux besoins concrets des usagers. Cette échelle simplifie l'accès aux informations, évite les silos administratifs et garantit une communication claire et adaptée au territoire, regroupant l'information liée à la mobilité de droit commun et celle liée à la mobilité solidaire.

« Le cahier des charges de l'action qui a pensé à la fois à "aller vers" mais aussi à un lieu unique de renseignement de 1er niveau sur les solutions existantes. »

« Manque de labellisation de certaines auto écoles, peu de garages solidaires, peu d'accès à l'achat (capacité d'emprunt limité et capacité à mobiliser des prêts à taux 0, seulement 12 personnes/an), nécessité d'une lisibilité de l'offre pour permettre la réalisation d'un schéma global des transports sur le département. »

Les entretiens semi-directifs et le questionnaire ont permis de recueillir le point de vue des acteurs institutionnels et associatifs impliqués dans la mise en œuvre des services de mobilité solidaire, apportant ainsi un éclairage sur les dynamiques territoriales, les freins et les leviers d'action. Parallèlement, des ateliers participatifs menés avec les bénéficiaires ont permis de mieux comprendre leurs besoins, leurs parcours de mobilité et les difficultés concrètes rencontrées au quotidien.

Annexe 9 : Recueil du besoin des bénéficiaires : ateliers participatifs

Pour compléter l'analyse des entretiens et des réponses du questionnaire de la Région, il était essentiel de donner la parole aux premiers concernés : les bénéficiaires eux-mêmes. À travers l'organisation d'ateliers participatifs, ils ont pu exprimer leurs besoins, leurs attentes, mais aussi les difficultés concrètes qu'ils rencontrent au quotidien.

Le Cerema, a construit la méthode et animé les ateliers avec l'appui du conseil départemental du Gard, de Passerelles Synergies, du réseau Mob'in Occitanie pour l'atelier à Nïmes, avec l'appui du conseil départemental de la Lozère, des Jardins de Cocagne, de l'association ALOES pour l'atelier de Mende.

10 bénéficiaires, 5 dans le Gard et 5 en Lozère ont activement participé à ces 2 ateliers qui leur étaient consacrés.

❖ Objectifs et organisation des ateliers

Définition du cadre

Les objectifs des ateliers avec les bénéficiaires étaient de **comprendre les parcours, comprendre les freins et les difficultés, comprendre les échecs et les réussites**, comprendre ce qui a pu aider, comprendre ce qui a fonctionné pour la mobilité favorisant l'insertion professionnelle. Certains parcours peuvent être spécifiques avec des objectifs particuliers.

Les Départements par leur réseau et leur relation de proximité, ont réussi a trouvé des profils divers : jeunes, bénéficiaires du RSA, familles monoparentales, handicapés, sans permis et aussi des personnes qui ont retrouvé un emploi grâce aux solutions de mobilité.

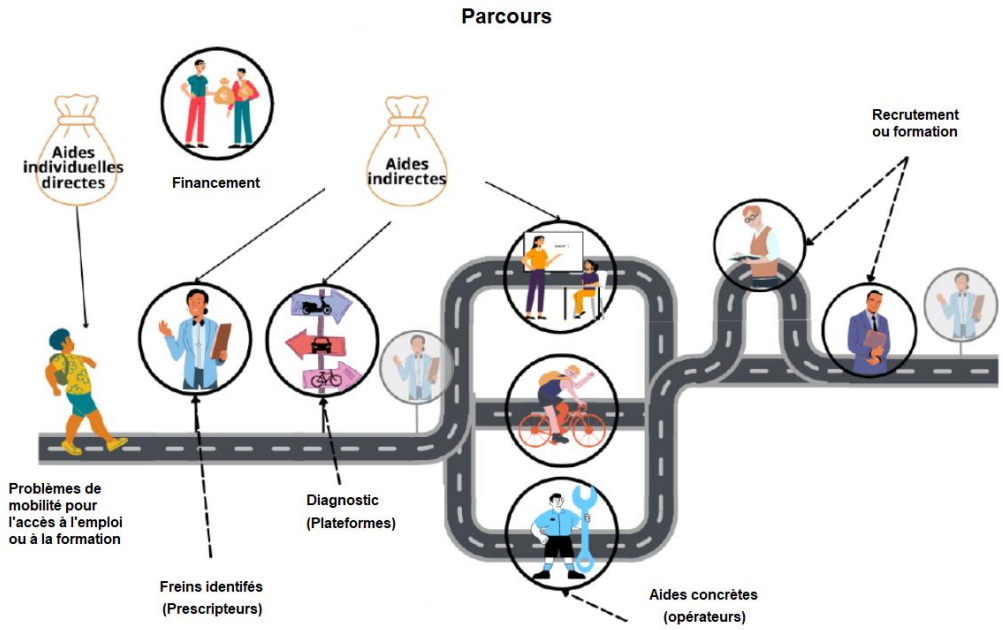
En ce qui concerne l'atelier à Nîmes, le recrutement a été réalisé via les Groupes Citoyens Ressources Inclusion (GCRI) du Gard. Les objectifs des GCRI sont 1) une concertation citoyenne, par exemple pour l'écriture du schéma de solidarité et 2) des espaces de rencontre pour créer des activités, par exemple des Systèmes d'échange locaux (SEL).En ce qui concerne l'atelier à Mende, les services du Département en charge de l'insertion et les associations du territoire (ALOES, les jardins de Cocagne) ont contacté les personnes.

Un premier atelier a eu lieu dans les locaux du département du Gard à **Nîmes le 8 novembre** 2024 et un deuxième atelier a eu lieu dans les locaux du département de la Lozère à **Mende le 27 novembre** 2024.

Les ateliers ont été construits autour de 3 temps : un premier **temps introductif collectif**, un deuxième temps en **face à face avec les bénéficiaires** pour comprendre les problématiques de mobilité et un dernier **temps collectif d'échange de bonnes pratiques** et pour **énoncer des perspectives**.

Le Cerema a construit la méthodologie d'organisation et d'animation de ces ateliers, le guide de la conduite de l'atelier se trouve en annexe (Annexe 7 : Guide pour la conduite de l'atelier « bénéficiaires »).

Le visuel ci-dessous illustrant un parcours usagers type, a servi de support à l'animateur et à la personne bénéficiaire.



❖ Déroulement des ateliers

Introduction en temps collectif

Les animateurs et animatrices ont pu présenter brièvement les objectifs (comprendre les parcours, trouver les bonnes solutions de mobilité etc.) puis chacun et chacune s'est présentée en commençant par un brise-glace en incluant les animateurs et en posant une question : Quel a été votre mode de transport pour venir à l'atelier (voir tableau ci-dessous) ?

Modes de transport pour venir aux ateliers

Nîmes 8/11		Mende 27/11	
A	Vélo + voiture	T	A pied
J	Car + à pied	V	Covoiturage en voiture de location
F	Voiture + Car	I	Covoiturage
C	Voiture	F	A pied
I	Voiture	L	A pied
S	Voiture	A	A pied
K	Voiture	F	VAE
M	Bus	M	Voiture
B	Covoiturage	L	Covoiturage en voiture de location
X	Covoiturage	X	Covoiturage
M	Voiture + covoiturage	M	Voiture + covoiturage

	Bénéficiaires
	Professionnels



Moment du brise-glace à Nîmes



Moment du brise-glace à Mende

Entretien en face à face : freins, aides, solutions, amélioration.

Avant de commencer, la personne qui interroge le ou la bénéficiaire procède à un mini-questionnaire pour comprendre le profil : Êtes-vous né dans le département ? Êtes-vous allé au collège ou au lycée ? Avez-vous une voiture ou un autre véhicule ?

Ensuite, l'animateur ou l'animatrice et la personne interrogée discute des problématiques de mobilité pour son insertion professionnelle. L'entretien a eu lieu sous forme semi-directif (possibilité de s'adapter selon l'interlocuteur) avec des questions de relance sur les 4 thèmes suivants :

- **Freins à la mobilité**. Est-ce que vous rencontrez des difficultés pour accéder aux moyens de transport pour faire votre trajet entre votre domicile et votre travail/potentiel travail/lieu de formation ?"
- **Aides obtenues et accompagnement.** À quelles aides ou dispositifs avez-vous pu bénéficier ?
- **Solutions.** Quelles solutions de mobilité vous a-t-on proposées ?
- **Axes d'amélioration.** Quelles seraient les choses à améliorer lors de ce parcours ?



Entretien en face à face à Nîmes



Entretien en face à face à Mende

1er thème : Les freins à la mobilité

La nécessité d'acquérir un véhicule

La possession d'un véhicule personnel ou d'un vélo à assistance électrique est souvent nécessaire pour se déplacer, car les solutions alternatives comme les transports en commun ou la mobilité partagée sont limitées. L'obligation de passer le permis de conduire reflète la dépendance à l'automobile. Les coûts associés (permis, véhicule, entretien) représentent un obstacle financier pour les personnes à faible revenus. En outre, les démarches administratives peuvent s'avérer complexes, telles que l'impossibilité d'obtenir un numéro NEPH (Numéro d'Enregistrement Préfectoral Harmonisé), bloquent l'accès au permis de conduire et réduisent les options de mobilité.

A. *: « Les entreprises ne jouent pas le jeu dans notre coin. On est obligés d'avoir le permis pour avoir du travail. »*

L. : « Je ne peux pas passer l'examen du code de la route car je n'arrive pas à récupérer son numéro NEPH, mes documents justificatifs n'étant pas à jour en raison de mon déménagement. Même après avoir fait une nouvelle demande avec ma nouvelle adresse, je n'arrive toujours pas à obtenir mon numéro. »

Des solutions alternatives limitées

Les suppressions de train et la faible fréquence des bus LiO limitent les déplacements, surtout les week-ends et pendant les vacances où il y a moins de véhicules qui roulent. Le manque de moyens de transport dans les zones rurales renforce l'isolement, obligeant les habitants à se déplacer vers Mende ou Nîmes pour les besoins essentiels. Les solutions alternatives, telles que le covoiturage ou la location de véhicules, sont parfois peu accessibles, notamment en raison de garanties financières élevées exigées. Enfin, la dépendance aux outils numériques et la difficulté à s'organiser en fonction des horaires renforcent ces freins.

J. : « Rater un bus peut avoir des conséquences lourdes, par exemple rater un RDV médical important et devoir le reporter plusieurs semaines après. »

T. : « Il n'y a pas beaucoup de bus, il faut constamment surveiller l'heure pour ne pas les rater, ce qui est stressant. Le week-end et les vacances scolaires c'est pire, ce qui limite l'accès aux activités. Je fais les courses dans les petites superettes du centre-ville même si c'est plus cher, je ne vais presque pas à Hyper U par manque de bus.
J'aimerais trouver un emploi mais sans voiture c'est impossible et ça me déprime. J'ai passé le permis plusieurs fois, je ne l'ai pas eu car c'est une situation trop stressante. J'en ai eu pour plus de 2000€. »

Une appréhension qui freine la mobilité

L'appréhension et le manque de confiance freinent la mobilité des personnes. La peur de chuter ou des routes dangereuses décourage l'usage du vélo ; devoir décrypter les fiches horaires peut freiner l'usage des transports en commun, enfin le stress peut être présent pour la conduite en voiture.

I. : « Actuellement j'organise mes déplacements avec mon véhicule une fois par mois pour effectuer mes courses, pas plus car j'ai trop peur de tomber en panne, le reste du temps j'effectue de la marche. »

F. : « Je sais faire du vélo mais je n'ai pas pratiqué depuis longtemps et j'appréhende un peu : c'est une piste intéressante. J'envisage de prendre des cours de remise en selle. »

2ème thème : Les aides et l'accompagnement

Réparation et aménagement de véhicule, obtention du permis de conduire

. Des structures comme CAP Emploi jouent un rôle clé dans l'accompagnement des personnes en situation de handicap, en proposant un suivi individualisé et des aides financières. Une aide à la réparation d'un véhicule, par exemple, peut être obtenue via une assistante sociale. Par ailleurs, des acteurs comme AGEFIPH (association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées) peuvent apporter un soutien financier pour aménager un véhicule. L'importance du soutien financier ou matériel (via France Travail, la MSA, des dispositifs départementaux) se manifeste à travers des aides telles que le dispositif « Premières heures » ou les aides à la réparation de véhicule et au contrôle technique. Orientation vers ces aides via ALOES ou l'assistante sociale du centre médical et social (CMS). En outre, l'obtention du permis B a été obtenu grâce au soutien d'un CADA (centre d'accompagnement de demandeurs d'asile), qui accompagne les personnes dans leurs démarches administratives.

C. : « Toutes les aides (aide à l'achat d'un fourgon notamment) viennent de CAP Emploi, je suis reconnu comme travailleur handicapé. CAP Emploi est une structure d'aide à la gestion, un conseiller m'a renseigné et m'a aiguillé. Je n'ai pas de difficultés particulières sauf le problème de transparence vis-à-vis des aides. Ces dernières changent trop souvent et sont mal diffusées. »

I. : « J'ai fait une demande à ALOES pour faire réparer ma voiture mais il n'y a pas de garage solidaire en Lozère. J'ai tout de même bénéficié d'une petite enveloppe pour faire des réparations chez un garagiste classique. »

Le micro-crédit

Les dossiers de micro-crédit sont compliqués à monter. Cette précision remontée par un bénéficiaire confirme le point souligné par les acteurs en Annexe 8**.** Une piste de solution a notamment été évoquée pour améliorer le taux d'attribution des micro-crédits, et pour mieux accompagner les bénéficiaires dans leur parcours complet afin qu'ils puissent en bénéficier plus souvent et de manière plus simple.

La location solidaire de véhicule

Solution accessible et pratique via des associations mais son coût est élevé (15 €/jour pour une location de voiture). Prêt de scooters par les Jardins de Cocagne et ALOES, location d'une voiture sans permis via un dispositif spécifique. L'accompagnement par une structure d'insertion est déterminant pour surmonter les difficultés de mobilité.

Les dispositifs de réduction tarifaire

Le dispositif de réduction tarifaire Solidario (20 allers-retours gratuits et 70 % de réduction), mentionnées par des travailleurs sociaux, pourraient offrir des solutions mais restent peu connues.

Soutien du réseau amical et familial

Il repose souvent sur le soutien du réseau amical et familial via le covoiturage ou le prêt de voiture. Il repose souvent sur le soutien du réseau amical et familial, que ce soit par le covoiturage entre proches ou par le prêt ponctuel de véhicule. Dans certains cas, lorsque l'entourage ne peut répondre au besoin, des solutions d'autopartage entre particuliers peuvent prendre le relais. Des plateformes comme **Getaround** ou **Turo** permettent ainsi de louer facilement un véhicule à un particulier, souvent à des tarifs plus accessibles que les agences classiques. Ce type de service, flexible et de proximité, peut constituer une alternative intéressante pour des personnes sans voiture, notamment dans les zones peu desservies par les transports en commun.

F. : « Je ne connais pas les solutions et les aides à la mobilité. Le soutien familial et amical m'a toujours permis de régler les problèmes de mobilité. »

I. : « Je me débrouille sans voiture : je pratique du covoiturage avec des amis ou des collègues ou de temps en temps les transports en commun. Pour les courses je vais à Marvejols, il y a tout ce qu'il faut. »

3ème thème : Les solutions de mobilité

Les transports en commun

L'utilisation des transports en commun est privilégiée pour réduire les coûts. À Nîmes, les transports en commun gratuits à partir de 70 ans sont une solution intéressante pour les seniors. Pour illustrer une autre approche de la tarification sociale, à Montpellier les transports en commun sont gratuits pour les habitants de la Métropole.

Les lignes urbaines sont pratiques pour des trajets locaux, comme se rendre au magasin ou au lycée, tandis que les cars LiO et les trains permettent d'accéder à des villes comme Montpellier, Avignon ou Clermont-Ferrand. Toutefois, le coût élevé du train limite son usage.

Le covoiturage

Le covoiturage est organisé grâce à des plateformes dédiées ou à un réseau amical ou familial.

Le covoiturage est une option prisée pour les trajets départementaux ou interurbains, avec des plateformes comme Blablacar, Karos, Mobiccop, Atchoum (incitations financières de la région possibles) ou des arrangements informels entre amis et collègues. La mise en place d'un minibus par les Jardins de Cocagne, avec un tarif abordable de 10 euros par mois pour 5 jours d'utilisation, est une solution innovante pour les déplacements courts entre Marvejols et Palhers. Le système priorise les personnes sans permis ou en début de parcours d'insertion.

J. : « En étant bénévole au secours catholique, je me suis fait un réseau et je demande à d'autres bénévoles si vraiment il y a besoin que je puisse me déplacer en voiture et pratiquer le covoiturage. »

I. : « Pour faire les 5 kilomètres entre Marvejols et Palhers, depuis un mois, les jardins de Cocagne mettent à disposition un minibus de 9 places. Les chauffeurs et chauffeuses sont les employés et tournent à tour de rôle. »

La marche ou le vélo

Des alternatives comme la marche ou le vélo pour les trajets en ville, renforce l'autonomie sans dépendre de personne.
Le vélo est une piste envisagée par certains, qui réfléchissent à des cours de remise en selle avec l'ALM.

Les outils numériques

Des outils numériques tels que Mappy, Google Maps, et des applications comme KAROS, Blablacar, ou les sites des transporteurs (LiO, SNCF, Flixbus, Tangobus) facilitent l'organisation des trajets.
Les outils comme SNCF Connect ou Google Maps facilitent la planification des déplacements.

Les véhicules sans permis

Les véhicules sans permis représentent une alternative pour ceux qui ne peuvent obtenir le permis classique (location via une association).

T. : « J'ai entendu en arrivant dans cette réunion, parler des voitures électriques sans permis que loue une association. J'aimerai essayer pour me rassurer. J'ai déjà demandé à Hyper U, mais c'est trop cher : 30€/jour auquel il faut ajouter le carburant. »

4ème thème : Axes d'amélioration

Implication des collectivités locales

Mise en place d'un réseau multimodal (combinant bus, covoiturage, vélo, etc.).

Implication des entreprises

Adapter les horaires des transports / proposer des solutions de mobilité adaptées (ex. : navette dédiée sur une zone d'emploi ; inciter au covoiturage par les employeurs : mise en relation) aux besoins des travailleurs (par exemple, dès 4h du matin dans certains secteurs).

Implication de France Travail

Informer France Travail des dispositifs existants en matière de mobilité, car leur méconnaissance empêche un accompagnement efficace.

Les transports en commun pour tous

La gratuité des transports pour les demandeurs d'emploi et les seniors (+60 ans) pourrait encourager leur utilisation et pourrait inciter les autres à les utiliser.
Simplifier la présentation des fiches horaires afin qu'elles soient plus compréhensibles, particulièrement pour les personnes peu à l'aise avec les outils numériques.

Une meilleure communication

Il serait pertinent de centraliser les informations sur une plateforme Internet dédiée, regroupant les solutions existantes (transports, covoiturage, aides). Enfin, une sensibilisation accrue des jeunes et une prise en charge plus large des besoins, bien que satisfaisante dans certains cas (ex. : CAP Emploi), devraient permettre de rendre ces dispositifs plus accessibles et efficaces.

Une simplification des aides

La diversité des aides à la mobilité est perçue comme une barrière : leur complexité et leur manque de transparence rendent l'accès difficile. Une centralisation et une meilleure communication autour de ces dispositifs seraient bénéfiques pour les usagers. Il est nécessaire de revoir les critères d'éligibilité pour certaines aides, jugés trop restrictifs.

Appréhensions à lever

L'apprentissage ou la remise à niveau pour faire du vélo pour faire face à la peur de monter sur un vélo.

Privilégier les voitures à boîtes automatiques ou les voitures faciles à conduire afin de diminuer l'appréhension à la conduite.

Illustration de parcours de bénéficiaires de services de mobilité solidaire

Voici ci-dessous un **tableau récapitulatif des parcours pour chacun et chacune des bénéficiaires** qui permet de comprendre les parcours des bénéficiaires :
Chaque ligne représente le parcours d'un bénéficiaire, par exemple :
Valériane a rencontré son assistante sociale de la MSA qui l'a orienté vers ALOES et l'association AURORE pour un prêt de scooter et de voiture sans permis afin de pouvoir se rendre au travail aux Jardins de Cocagne
Jeanne a rencontré son assistante sociale du centre médical et social qui l'a orienté vers la plateforme de mobilité Calade pour une location de voiture (caution refusée), puis vers des bénévoles du secours catholique pour du covoiturage, et lui a présenté le dispositif Solidario pour bénéficier de tarif sur les TC.

Tableau 1 : exemples anonymisés de parcours usagers de services de mobilité solidaire

	Prescripteurs	Diagnostic, aides, porteurs d'actions	Employeur ou centre de formation
Valériane	Assistante sociale de la MSA (Mutuelle sociale Agricole)	ALOES, Association AURORE: Prêt de scooter et de voiture sans permis	Les jardins de Cocagne
Théo	France Travail	ALOES: Accompagnement pour passer le permis de conduire. Information sur les transports en commun existants. Remise en selle (hypothèse).	En cours
Lydia	?	ALOES. VAE : échec car chute en vélo, perte de motivation. Passage du code de la route en cours.	En cours
Fidel	CADA (Centre accueil de demandeurs d'asile)	ALOES (diagnostic mobilité) et Vélo (hypothèse)	Les jardins de Cocagne
Inès	Assistante sociale du centre médical et social	ALOES (diagnostic mobilité). Garagiste (pas chez un garage solidaire mais chez un garagiste classique). Micro crédit via l'UDAF (Union départementale des associations familiales)	Les jardins de Cocagne
Abraham	?	Réseau amical et familial. Transport en commun et covoiturage	En cours
Carlos	CAP Emploi	AGEFIPH : Aménagement fourgon et renseignement sur les réseaux TC	Retraite artisan
Fiona	?	Réseau amical et familial. Transport en commun, voiture	?
Ibrahim	Assistante sociale de chantier d'insertion	Marche, réparation véhicule	Retraite
Jeanne	Assistante sociale du centre médical et social	Calade (tentative location de voiture, caution refusée). Bénévole au secours catholique. Solidario, covoiturage, TC	Formation CFPA

❖ Partage d'expérience et perspectives

Une analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) de l'écosystème de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle a été réalisé afin de retranscrire les éléments évoqués lors des ateliers pendant les ateliers face à face et pendant le temps collectif final.

L'analyse AFOM aide à dégager des enseignements clairs, à identifier les leviers d'action, et à formuler des recommandations pertinentes.

Analyse AFOM sur l'écosystème de mobilité solidaire en Occitanie lors des ateliers avec les bénéficiaires (Nîmes et Mende)

Atouts	Faiblesses
Offres de mobilité existantes qui constitue une base pour assurer la mobilité : train, autocar, transport en commun urbain, covoiturage, location de vélos, scooters et véhicules sans permis. **Dispositifs d'aides qui permettent aux personnes de se déplacer :** microcrédit, aide à la réparation des véhicules, carte Solidario, réduction tarifaire pour les transports en commun. **Structures d'accompagnement social :** assistants sociaux et plateforme de mobilité facilitent l'accession à des solutions de mobilité adaptées.	**Appréhension pour pratiquer le vélo ou le covoiturage** : peur de l'accident en vélo ou de voyager avec des inconnus en covoiturage. **Manque de confiance et d'appropriation de certains modes de transport :** crainte et méfiance face au covoiturage, au vélo ou même aux transports en commun. **Difficultés administratives rencontrées :** retards dans l'obtention de la carte Solidario et dysfonctionnement de l'application Fairtiq sans les données mobiles qui ne permet pas de valider les trajets, complexité pour monter un dossier de microcrédit. **Manque d'information centralisée :** difficultés à accéder à des informations sur les solutions de mobilité, mairies ouvertes de façon limitée, freinant la communication locale. **Stigmatisation des bénéficiaires d'aides sociales :** l'autocensure freine leurs demandes pour les aides dont ils pourraient bénéficier.
Opportunités	**Menaces**
Promotion et sensibilisation via Internet : la création de sites Internets dédiés à la mobilité (dora, mes aides, soliguide, …), la diffusion par les réseaux sociaux pour relayer les informations sont des opportunités pour les bénéficiaires (il reste un enjeu de centraliser l'information). **Développement de l'écosystème vélo :** la pratique et son écosystème se développent dans les territoires ; promotion des pistes cyclables existantes et le développement d'aménagements pour encourager les déplacements à vélo sont des opportunités pour les bénéficiaires => proposition : accompagner via des animations, des stages de remise en selle et des ateliers de réparation **Introduction de solutions solidaires :** le déploiement du covoiturage solidaire et du transport d'utilité social en complément des offres TC et pour éviter la dépendance à la voiture sont des opportunités .	**Transports publics inadéquats :** réseau en étoile non optimisé pour les trajets locaux, horaires de bus inadaptés, notamment pendant les vacances scolaires, coût élevé des services comme le TAD. **Manque de financement pour des infrastructures** : lignes de bus et pistes cyclables. **Financement exclusif :** les bénéficiaires d'un département ne peuvent pas accéder à des structures situées dans un autre département (si celles-ci sont financées par des dispositifs départementaux). Cela limite les possibilités d'orientation interdépartementale. **Une ergonomie et une facilité d'usage des applications ne facilitant la prise en main pour les bénéficiaires** : Lio, SNCF (Fairtiq), MobiGo.

Les enseignements issus des entretiens, des questionnaires et des ateliers participatifs mettent en lumière les attentes communes, les obstacles récurrents et les initiatives inspirantes. À partir de ce diagnostic partagé, des préconisations se dessinent pour structurer et renforcer durablement la mobilité solidaire dans les territoires.

Annexe 10 : Liste des services de mobilité solidaire en Occitanie par département

Structuration de l'export simplifié de la base de données :

Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin Mobilite

Les données recensées couvrent l'ensemble des bassins de mobilité de la région Occitanie. Elles proviennent principalement de la base DORA qui recense aussi les services remontés depuis France Travail ou mes aides, enrichie par des travaux de recensement réalisés par le réseau Mob'In Occitanie dans le Gard et par le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales (CD66).

Chaque ligne du tableau correspond à un dispositif de mobilité. Le champ « Service de mobilité solidaire » précise l'intitulé exact de l'action mise en œuvre, par exemple « Accompagnement au passage du permis » ou « Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité ». Le champ « Structure proposant le service » décrit la structure qui met en œuvre le service de mobilité solidaire. Le champ « Typologie du service » permet de classer ces actions selon les quatre grandes familles définies lors des États Généraux de la Mobilité Solidaire (EGMS).

Les champs « CodePostal », « InseeDepartement » et « BassinMobilite » permettent de localiser précisément chaque dispositif, et donc de mener des analyses spatiales à différentes échelles : à l'échelle communale, à celle des bassins de mobilité ou à celle des départements. Le champ « ZoneDiffusion » décrit quant à lui le périmètre géographique de mise en œuvre du service, qu'il s'agisse d'une commune, d'un EPCI, d'un regroupement d'EPCI ou d'un département. Ce ***champ pourra s'avérer particulièrement pertinent pour la réalisation d'analyses à l'échelle des bassins de mobilité***.

Cette base de données dont un export simplifié est présenté dans cette annexe dans les pages qui suivent constitue une première photographie structurée de l'offre de mobilité solidaire en Occitanie. À terme, une fois consolidée et actualisée, elle pourrait devenir un outil de référence pour mieux orienter les publics, faciliter l'accès aux services, renforcer la lisibilité de l'offre et contribuer à l'évaluation de l'impact des politiques publiques mises en œuvre dans ce domaine.

Département de l’Ariège

Ariège							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
dora	Accompagnement au passage du permis		Aide à l'achat, location de véhicules	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité		Aide à l'achat, location de véhicules	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Aide à l'achat, location de véhicules	09	09100	Ariège	BM Foix
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail FOIX	Aide à l'achat, location de véhicules	09	09122	Foix	BM Foix
dora	Location de véhicules à tarif réduit		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Accès aux droits mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Accompagnement autoécole sociale & dispositifs permis adaptés		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Transport à la demande		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Accompagnement Microcrédit social		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Conseils et coaching mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail LAVELANET	Coaching, apprentissage, information	09	09300	Lavelanet	BM Foix
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Verniolle	Réparation	09	09340	Ariège	BM Foix
dora	Diagnostic mobilité approfondi		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Formations mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Verniolle - Association pour le droit à l’initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	09	09332	Ariège	BM Foix
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail PAMIERS	Coaching, apprentissage, information	09	09100	Pamiers	BM Foix
dora	Accompagnement achat de véhicule		Aide à l'achat, location de véhicules	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Coaching, apprentissage, information	09	09100	Ariège	BM Foix
dora	Transport à la demande		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	09	09100	Ariège	BM Foix
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	SELF Garage St. Girons	Aide à l'achat, location de véhicules	09	09200	Ariège	BM Saint Girons
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail SAINT GIRONS	Coaching, apprentissage, information	09	09200	Saint-Girons	BM Saint Girons

Département de l’Aude

Aude							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
dora	Transport à la demande	Wimoov Aude	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	accompagnement pour (ré)-apprendre à faire du vélo	LA ROUE QUI TOURNE	Coaching, apprentissage, information	11	11400	Aude	BM Carcassonne
dora	Covoiturez Malin !	LA TRAME (TRANSITION AVEC LE RESEAU AUDOIS DE LA MOBILITE ECOLOGIQUE)	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	11	11500	Aude	BM Carcassonne
dora	Proposition Véhicules	Wimoov Aude	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Proposition Véhicules	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail CASTELNAUDARY	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11400	Castelnaudary	BM Carcassonne
dora	Diagnostic et accompagnement	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Transport à la demande	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire : Permis Citoyen | Bram	Mairie de Bram	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11150	Bram	BM Carcassonne
dora	Diagnostic, accompagnement	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Carcassonne	Mairie de Carcassonne	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11000	Carcassonne	BM Carcassonne
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LIMOUX	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11300	Limoux	BM Carcassonne
dora	Diagnostic	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Formation	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Orientation vers les partenaires selon le diagnostic	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CARCASSONNE	Coaching, apprentissage, information	11	11000	Carcassonne	BM Carcassonne
dora	Découverte vélo et EDP	Wimoov Aude	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	microcrédit	Wimoov Aude	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Formation vélo	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Mobilité / Code de la route	CENTRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE DU MIDI	Coaching, apprentissage, information	11	11400	Castelnaudary	BM Carcassonne
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Carcassonne	Mairie de Carcassonne	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11000	Carcassonne	BM Carcassonne
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit	Wimoov Aude	Coaching, apprentissage, information	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit	Wimoov Aude	Réparation	11	11300	Aude	BM Carcassonne
dora	Transportez Solidaire !	LA TRAME (TRANSITION AVEC LE RESEAU AUDOIS DE LA MOBILITE ECOLOGIQUE)	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	11	11500	CC Pyrénées audoises	BM Carcassonne
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LEZIGNAN CORBIERES	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11200	Lézignan Corbières	BM Narbonne
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail NARBONNE	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11100	Narbonne	BM Narbonne
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Narbonne	Réparation	11	11100	Aude	BM Narbonne
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	IDEAL (ACI)	Réparation	11	11100	Aude	BM Narbonne
mes-aides	Réparation de véhicule	GARAGE SPINELLI ET FILS	Réparation	11	11200	Aude	BM Narbonne
mes-aides	Aide au Permis | Gruissan	Mairie de Gruissan	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11430	Sainte Eulalie	BM Narbonne

Aude							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Narbonne -	Aide à l'achat, location de véhicules	11	11100	Aude	BM Narbonne

Département de l’Aveyron

Aveyron							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	Insee Département	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
dora	Mobilité des demandeurs et repreneurs d’emploi	VILLAGE 12	Aide à l'achat, location de véhicules	12	12200	Aveyron	BM Figeac
dora	Microcrédit Mobilité		Aide à l'achat, location de véhicules	12	12200	Aveyron	BM Figeac
dora	Accompagnement vers la mobilité	INTER'EMPLOI, La garantie de l'Emploi Solidaire	Coaching, apprentissage, information	12	12200	Aveyron	BM Figeac
dora	Mobilité des demandeurs et repreneurs d’emploi	VILLAGE 12	Coaching, apprentissage, information	12	12200	Aveyron	BM Figeac
dora	Bons de transport	CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE CCAS	Aide à l'achat, location de véhicules	12	12100	Millau	BM Millau
dora	Transport à la demande	COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LEVEZOU-PARELOUP	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12780	CC de Levezou Pareloup	BM Millau
dora	Bons de transport	CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE CCAS	Aide à l'achat, location de véhicules	12	12100	Millau	BM Millau
dora	Accompagnement mobilité	Jeux de Mots	Coaching, apprentissage, information	12	12100	Aveyron	BM Millau
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail MILLAU	Coaching, apprentissage, information	12	12100	Millau	BM Millau
dora	Dispositif Mobilité	Tremplin pour l'emploi	Coaching, apprentissage, information	12	12400	Saint-Affrique	BM Millau
dora	PROJET MOBILITE	ESPACE EMPLOI FORMATION DU PAYS SEGALI	Aide à l'achat, location de véhicules	12	12160	CC Pays Ségali Communauté	BM Rodez
dora	Transport A la Demande (TAD)	Communauté de Communes Aubrac Carladez et Viadène	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12600	CC Aubrac Carladez Viadene	BM Rodez
dora	Transport A la Demande (TAD)	Communauté de Communes Aubrac Carladez et Viadène	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12420	CC Aubrac Carladez Viadene	BM Rodez
dora	PROJET MOBILITE	ESPACE EMPLOI FORMATION DU PAYS SEGALI	Coaching, apprentissage, information	12	12800	CC Pays Ségali Communauté	BM Rodez
dora	Transport A la Demande (TAD)	Communauté de Communes Aubrac Carladez et Viadène	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12470	CC Aubrac Carladez Viadene	BM Rodez
dora	Transport A la Demande (TAD)	Communauté de Communes Aubrac Carladez et Viadène	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12210	CC Aubrac Carladez Viadene	BM Rodez
mes-aides	Réparation de véhicule	CENTRAL GARAGE	Réparation	12	12140	Aveyron	BM Rodez
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail RODEZ	Coaching, apprentissage, information	12	12000	Rodez	BM Rodez
dora	Microcrédit Mobilité		Aide à l'achat, location de véhicules	12	12000	Aveyron	BM Rodez
dora	LEILA MAHFOUDI	REGIE DE TERRITOIRE PROGRESS	Coaching, apprentissage, information	12	12000	Aveyron	BM Rodez
dora	Transport A la Demande (TAD)	Communauté de Communes Aubrac Carladez et Viadène	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12460	CC Aubrac Carladez Viadene	BM Rodez
dora	Accompagnement à la mobilité	REGIE DE TERRITOIRE PROGRESS	Coaching, apprentissage, information	12	12000	Aveyron	BM Rodez
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail DECAZEVILLE	Coaching, apprentissage, information	12	12300	Decazeville	BM Rodez
dora	Transport à la demande	COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LEVEZOU-PARELOUP	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	12	12150	CC de Levezou Pareloup	BM Rodez

Département du Gard

Gard							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Ales	Réparation	30	30100	Gard	BM Alès
mes-aides	Bourse au permis de conduire B | Saint Christol lez Alès	Mairie de Saint Christol lez Alès	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30380		BM Alès
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail ALES AVENE	Coaching, apprentissage, information	30	30100	Alès	BM Alès
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail ALES GARDON	Coaching, apprentissage, information	30	30100	Alès	BM Alès
dora	Aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emplois	Région Occitanie	Coaching, apprentissage, information	30	30100	Gard	BM Alès
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LE VIGAN	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30120	CC du pays viganais	BM Alès
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LE VIGAN	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30120	Alès	BM Alès
mobin	Maison de l'emploi Alès		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30140		BM Alès
mobin	SEP		Coaching, apprentissage, information	30	30110		BM Alès
mobin	SEP		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30110		BM Alès
mobin	Centre Socioculturel de CENDRAS		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	30	30480		BM Alès
mobin	Maison de l'emploi Alès		Coaching, apprentissage, information	30	30100		BM Alès
mobin	Centre Socioculturel de CENDRAS		Réparation	30	30480		BM Alès
mobin	Comité Gard Cyclisme		Coaching, apprentissage, information	30	30110		BM Alès
mobin	TEDAC		Coaching, apprentissage, information	30	30110		BM Alès
mobin	TEDAC		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30110		BM Alès
mobin	Mission Locale Jeunes		Coaching, apprentissage, information	30	30100		BM Alès
mobin	CROP - Association Paul Bouvier		Coaching, apprentissage, information	30	30170		BM Alès
mobin	SEP		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	30	30110		BM Alès
mobin	APIJE		Coaching, apprentissage, information	30	30260		BM Alès
mobin	APIJE		Coaching, apprentissage, information	30	30120		BM Alès
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Les Angles	Réparation	30	30133	Gard	BM Avignon
mes-aides	Permis Citoyen | Pont-Saint-Esprit	Mairie de Pont-Saint-Esprit	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30130	Pont Saint Esprit	BM Avignon
dora	DIAGNOSTIC MOBILITE - Plateforme Mobilité PEPS	Babilou Tarbes Arc en Soleil	Coaching, apprentissage, information	30	30400	Gard	BM Avignon
mes-aides	Réparation de véhicule	AUTO SERVICES BAGNOLS	Réparation	30	30200	Gard	BM Avignon
mes-aides	Réparation de véhicule	AUTOMOBILES DE PONT ST ESPRIT	Réparation	30	30130	Gard	BM Avignon
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail BAGNOLS SUR CEZE	Coaching, apprentissage, information	30	30200	Bagnols sur Cèze	BM Avignon
dora	DIAGNOSTIC MOBILITE - Plateforme Mobilité PEPS	Babilou Tarbes Arc en Soleil	Coaching, apprentissage, information	30	30200	Gard	BM Avignon
dora	DIAGNOSTIC MOBILITE - Plateforme Mobilité PEPS	Babilou Tarbes Arc en Soleil	Réparation	30	30200	Gard	BM Avignon
mobin	Coup de Pouce Avenir		Coaching, apprentissage, information	30	30200		BM Avignon
mobin	Gard O vélo		Réparation	30	30200		BM Avignon

Gard							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
mobin	Gard O vélo		Coaching, apprentissage, information	30	30200		BM Avignon
mobin	PEPS		Coaching, apprentissage, information	30	30200		BM Avignon
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail NIMES SAINT CESAIRE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Nîmes	BM Nîmes
mes-aides	Bourse au permis | Sommières	Mairie de Sommières	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30250	30321	BM Nîmes
dora	Microcrédit Mobilité		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Gard	BM Nîmes
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail NIMES 7 COLLINES	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Nîmes	BM Nîmes
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Nimes	Réparation	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	LOCATION DE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE	ACEE	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Gard	BM Nîmes
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail NIMES COURBESSAC	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Nîmes	BM Nîmes
dora	Diagnostic Mobilité	ACEE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail VAUVERT	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30600	Vauvert	BM Nîmes
mes-aides	Réparation de véhicule	NOUVEAUX GARAGES NIMOIS	Réparation	30	30000	Gard	BM Nîmes
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Beaucaire	Réparation	30	30300	Gard	BM Nîmes
dora	Diagnostic Mobilité	ACEE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
dora	Aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emplois	Région Occitanie	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	DIAGNOSTIC MOBILITE - Plateforme Mobilité PEPS	Babilou Tarbes Arc en Soleil	Coaching, apprentissage, information	30	30300	Gard	BM Nîmes
dora	L'obtention du permis de conduire est devenue un outil social indispensable de notre société.	MA Françoise Dolto Béziers	Coaching, apprentissage, information	30	30190	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
dora	AUTO-ECOLE SOCIALE	ACEE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Nîmes	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
dora	Diagnostic Mobilité	ACEE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
dora	AIA Préapprentissage du code de la route	MULTI-ACCUEIL LA ROSE DES VENTS	Coaching, apprentissage, information	30	30000	30189	BM Nîmes
dora	LOCATION DE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE	ACEE	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	LOCATION DE SCOOTER pour les intérimaires (FASTT)	ACEE	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Nîmes	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Agglo Nîmes Métropole	BM Nîmes
dora	LOCATION DE VOITURE pour les intérimaires (FASTT)	ACEE	Coaching, apprentissage, information	30	30000	Gard	BM Nîmes
dora	LOCATION DE VELO	ACEE	Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000	Gard	BM Nîmes
mobin	La croisée		Réparation	30	30800		BM Nîmes
mobin	ARRU		Coaching, apprentissage, information	30	30700		BM Nîmes
mobin	La Ressourcerie du Pont du Gard		Réparation	30	30210		BM Nîmes
mobin	Ressourcerie Réanîmes		Coaching, apprentissage, information	30	30000		BM Nîmes

Gard							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
mobin	Ressourcerie Réanîmes		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30000		BM Nîmes
mobin	Association Savoir et Partager Ensemble		Coaching, apprentissage, information	30	30230		BM Nîmes
mobin	Association Temps libre		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	30	30190		BM Nîmes
mobin	CSI Pierre Mendès France		Coaching, apprentissage, information	30	30700		BM Nîmes
mobin	La Ressourcerie du Pont du Gard		Aide à l'achat, location de véhicules	30	30210		BM Nîmes
mobin	Solideco		Coaching, apprentissage, information	30	30230		BM Nîmes
mobin	CSI Pierre Mendès France		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	30	30700		BM Nîmes
mobin	GE SIAE		Coaching, apprentissage, information	30	30000		BM Nîmes
mobin	C ' FAIRE		Coaching, apprentissage, information	30	30000		BM Nîmes
mobin	APIJE		Coaching, apprentissage, information	30	30310		BM Nîmes
mobin	Centre social ESCAL		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	30	30320		BM Nîmes
mobin	Croco vélo		Coaching, apprentissage, information	30	30000		BM Nîmes
mobin	ARRU		Réparation	30	30700		BM Nîmes
mobin	Centre social ESCAL		Coaching, apprentissage, information	30	30320		BM Nîmes
mobin	Ecole Etre		Réparation	30	30600		BM Nîmes
mobin	APIJE		Coaching, apprentissage, information	30	30310		BM Nîmes

Commune d'Avignon (zone d'action dans le Gard)

Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
mes-aides	Réparation de véhicule		Réparation	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Mobilité		Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Accompagnement au passage du permis	GROUPE SOS SOLIDARITES	Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
mes-aides	Location de voiture	GROUPE SOS SOLIDARITES	Aide à l'achat, location de véhicules	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Accompagnement au passage du permis	GROUPE SOS SOLIDARITES	Aide à l'achat, location de véhicules	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité		Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
france-travail	Aide du permis de conduire B		Aide à l'achat, location de véhicules	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
mes-aides	Location de voiture		Aide à l'achat, location de véhicules	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit	GROUPE SOS SOLIDARITES	Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Réparations de véhicules à tarif	GROUPE SOS	Réparation	84	84000	CA Grand	BM

Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
	réduit	SOLIDARITES				Avignon	Avignon
dora	Accompagnement au passage du permis	GROUPE SOS SOLIDARITES	Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
dora	Accompagnement Microcrédit social	GROUPE SOS SOLIDARITES	Coaching, apprentissage, information	84	84000	CA Grand Avignon	BM Avignon
mobin	Roulons à vélo		Coaching, apprentissage, information	84	84000		BM Avignon
mobin	Roulons à vélo		Aide à l'achat, location de véhicules	84	84000		BM Avignon

Département de la Haute-Garonne

Haute-Garonne							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
dora	Transport à la demande		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Accompagnement au passage du permis		Aide à l'achat, location de véhicules	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Transport à la demande		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Accompagnement		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail SAINT GAUDENS	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31800	Saint-Gaudens	BM Saint-Gaudens
dora	Diagnostic		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Aides VAE et vélo		Aide à l'achat, location de véhicules	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Seilhan	Réparation	31	31510	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Formations mobilité		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Découverte vélo		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Diagnostic		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Réparation	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
dora	Accompagnement au passage du permis		Coaching, apprentissage, information	31	31800	Haute-Garonne	BM Saint-Gaudens
mes-aides	Permis Citoyen | Revel	Mairie de Revel	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31250	Revel	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail SAINT-JEAN	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31240	Saint-Jean	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Toulouse Colomiers	Réparation	31	31770	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail TOULOUSE BORDEROUGE	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail TOULOUSE BORDEROUGE	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
dora	AUTO ECOLE SOCIALE	Association départementale des Pupilles de l'Enseignement Public du Gard (PEP)	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail COLOMIERS	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31770	Colomiers	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TOULOUSE ST-MICHEL	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail TOULOUSE BELLEFONTAINE	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
mes-	Réparation, vente et location de	IDEAL (ACI)	Aide à l'achat,	31	31000	Haute-	BM Toulouse

Haute-Garonne							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
aides	véhicule		location de véhicules			Garonne	
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Toulouse - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	SARL Lavage Auto à Plaisance du Touch	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31830	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Gramont	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31290	Villefranche-de-Lauragais	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TOULOUSE JOLIMONT	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Toulouse Purpan	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG MURET NORD	Réparation	31	31600	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Portet sur Garonne	Réparation	31	31120	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Balma	Mairie de Balma	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31130	Balma	BM Toulouse
dora	Aide à l'acquisition d'une voiture d'occasion	MOBILTES GARAGE SOLIDAIRE	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Toulouse Métropole	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG TOULOUSE MONTAUDRAN TMA	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto St Orens	Réparation	31	31650	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LABEGE	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31670	Labège	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TOULOUSE CARTOUCHERIE	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail TOULOUSE LA PLAINE	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Colomiers	Mairie de Colomiers	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31770	Colomiers	BM Toulouse
dora	Microcrédit Mobilité		Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail BLAGNAC	Coaching, apprentissage, information	31	31700	Blagnac	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de voiture	Garage Pour Tous	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG TOULOUSE ETATS UNIS	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Mairie de Carcassonne	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG TOULOUSE ROCADE OUEST	Réparation	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail PORTET SUR GARONNE	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31120	Portet-sur-Garonne	BM Toulouse
mes-aides	Réparation de véhicule	GARAGE RAMEIL ET FILS	Réparation	31	31390	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CASTELGINEST	Coaching, apprentissage, information	31	31780	Castelginest	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TOULOUSE HIPPODROME	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulouse	BM Toulouse
mes-	Réparation de véhicule	RENAULT MURET RRG	Réparation	31	31600	Haute-	BM Toulouse

Haute-Garonne							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	Bassin-Mobilite
aides						Garonne	
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	UN GARAGE POUR TOUS… DU GRAND TOULOUSE (EI)	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail MURET	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31600	Muret	BM Toulouse
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Cugnaux	Mairie de Cugnaux	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31270	Cugnaux	BM Toulouse
mes-aides	Bourse au permis de conduire | Roques	Mairie de Roques	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31120	Roques	BM Toulouse
dora	LOCATION SOLIDAIRE DEUX ROUES	Association départementale des Pupilles de l'Enseignement Public du Gard (PEP)	Coaching, apprentissage, information	31	31000	Haute-Garonne	BM Toulouse
dora	Prêt social de véhicules de courtoisie	MOBILTES GARAGE SOLIDAIRE	Aide à l'achat, location de véhicules	31	31000	Toulousde Métropole	BM Toulouse

Département du Gers

Gers							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDe-parte-ment	Code postal	Zone diffu-sion	Bassin-Mobilite
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail CONDOM	Aide à l'achat, location de véhicules	32	32100	Condom	BM Armagnac
mes-aides	Réparation de véhicule	SOCIETE NOUVELLE DES ETS SAUVAGE	Réparation	32	32150	Gers	BM Armagnac
dora	Accompagnement achat de véhicule		Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Gers	BM Auch
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Auch - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Gers	BM Auch
dora	Accompagnement achat de véhicule		Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Gers	BM Auch
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Auch	Réparation	32	32000	Gers	BM Auch
dora	Accompagnement achat de véhicule		Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Gers	BM Auch
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail AUCH	Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Auch	BM Auch
dora	Accompagnement achat de véhicule		Aide à l'achat, location de véhicules	32	32000	Gers	BM Auch
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Réparation	32	32000	Gers	BM Auch
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit		Coaching, apprentissage, information	32	32000	Gers	BM Auch
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail L'ISLE JOURDAIN	Aide à l'achat, location de véhicules	32	32600	L'Isle-Jourdain	BM Toulouse

Département de l'Hérault

Hérault							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail BEZIERS COURONDELLE	Coaching, apprentissage, information	34	34500	Béziers	BM Béziers
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail PEZENAS	Coaching, apprentissage, information	34	34120	Pézenas	BM Béziers
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Béziers	Réparation	34	34500	Hérault	BM Béziers
mes-aides	Réparation de véhicule	TEAL MECA 34	Réparation	34	34290	Hérault	BM Béziers
dora	STEFI Mobilité Formation Permis B	ASSOC INTERMEDIAIRE STEFI	Coaching, apprentissage, information	34	34600	Hérault	BM Béziers
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail AGDE	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34300	Agde	BM Béziers
dora	STEFI Mobilité Formation Permis B	ASSOC INTERMEDIAIRE STEFI	Coaching, apprentissage, information	34	34500	Hérault	BM Béziers
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Agde	Réparation	34	34300	Hérault	BM Béziers
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Biterrois	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34500	CA Béziers Méditerranée	BM Béziers
dora	Relais Mobilité Piémont Biterrois - Location de véhicules	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34500	CA Béziers Méditerranée	BM Béziers
mes-aides	Permis citoyen | Vias	Mairie de Vias	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34450	Vias	BM Béziers
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail BEZIERS CAPISCOL	Coaching, apprentissage, information	34	34500	Béziers	BM Béziers
mes-aides	Réparation de véhicule	S. E. GARAGE SOLIER JEROME	Réparation	34	34420	Hérault	BM Béziers
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail AGDE	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34300	Agde	BM Béziers
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Pézenas	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34120	CA Hérault Médterranée	BM Béziers
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Béziers - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34500	Hérault	BM Béziers
dora	Relais Mobilité Piémont Biterrois - Location de véhicules	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34500	CA Béziers Méditerranée	BM Béziers
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi – Biterrois	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34500	CA Béziers Méditerranée	BM Béziers
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi – Agde	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34300	CA Hérault Médterranée	BM Béziers
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi – Pézenas	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34120	CA Hérault Médterranée	BM Béziers
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail MONTPELLIER CEVENNES	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34000	Montpellier	BM Montpellier
mes-aides	Bourse au Permis | Saint-André-de-Sangonis	Mairie de Saint André de Sangonis	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34725	Saint-André-de-Sangonis	BM Montpellier
dora	Auto-école associative - Clés de Route Montpellier	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34000	Hérault	BM Montpellier
dora	ACCOMPAGNEMENT MOBILITE	Centre EPIDE de Toulouse	Coaching, apprentissage, information	34	34830	Hérault	BM Montpellier
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail MONTPELLIER MEDITERRANEE	Coaching, apprentissage, information	34	34470	Pérols	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG LUNEL	Réparation	34	34400	Hérault	BM Montpellier
dora	Auto-école associative - Clés	PASSERELLES	Coaching, apprentissage,	34	34000	Hérault	BM

Hérault							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	Insee Département	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
	de Route Montpellier	SYNERGIES - Réseau Mob'In	information				Montpellier
dora	Auto-école associative - Clés de Route Montpellier	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Réparation	34	34000	Hérault	BM Montpellier
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail MONTPELLIER MEDITERRANEE	Coaching, apprentissage, information	34	34470	Pérols	BM Montpellier
mes-aides	Aide au Permis | Lunel	Commune de Lunel	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34400	Lunel	BM Montpellier
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail MONTPELLIER CASTELNAU	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34170	Castelnau-le-Lez	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG MONTPELLIER EUROMEDECINE	Réparation	34	34000	Hérault	BM Montpellier
dora	Auto-école associative - Clés de Route Lodève	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34700	CC Lodévois et Larzac	BM Montpellier
dora	CONDUITE SUPERVISEE		Coaching, apprentissage, information	34	34200	Hérault	BM Montpellier
dora	PLATEFORME MOBILITE		Coaching, apprentissage, information	34	34400	CA Lunel Agglo	BM Montpellier
dora	Organisme de Formation Mobilité	LE BONHEUR A VELO	Coaching, apprentissage, information	34	34000		BM Montpellier
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail MONTPELLIER MAS DE GRILLE	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34430	Saint-Mathieu-de-Tréviers	BM Montpellier
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CLERMONT L'HERAULT	Coaching, apprentissage, information	34	34800	Clermont-l'Hérault	BM Montpellier
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LUNEL	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34400	Lunel	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	RRG MONTPELLIER	Réparation	34	34000	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Montpellier	Réparation	34	34430	Hérault	BM Montpellier
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail SETE	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34200	Sète	BM Montpellier
dora	Relais Mobilité Saint-Jean de Védas - Location de véhicules	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34430	Hérault	BM Montpellier
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Montpellier - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34000	Hérault	BM Montpellier
dora	Atelier mobilité	Ligue Enseignement Hérault - Chantier Insertion Sète	Coaching, apprentissage, information	34	34200	Sète	BM Montpellier
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail SETE	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34200	Sète	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Sète Balaruc	Réparation	34	34540	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Bourse communale au permis de conduire | Montpellier	Mairie de Montpellier	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34000	34172	BM Montpellier
dora	CONDUITE SUPERVISEE		Coaching, apprentissage, information	34	34200	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Perols	Réparation	34	34470	Hérault	BM Montpellier

Hérault							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Sète - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34200	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Bourse au Permis de Conduire | Castelnau-le-Lez	Commune de Castelnau-le-Lez	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34170	Castelnau-le-Lez	BM Montpellier
dora	ACCOMPAGNEMENT MOBILITE	Centre EPIDE de Toulouse	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34830	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	MEDITERANNEE AUTOMOBILES	Réparation	34	34200	Hérault	BM Montpellier
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CLERMONT L'HERAULT	Coaching, apprentissage, information	34	34800	Clermont-l'Hérault	BM Montpellier
dora	Plateforme Mobilité Inclusive et Durable - Coeur d'Hérault	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34700	CC Lodévois et Larzac	BM Montpellier
dora	PLATEFORME MOBILITE		Coaching, apprentissage, information	34	34400	CA Lunel Agglo	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de vélo	Le Vieux Biclou | Réparation de Vélo	Réparation	34	34000	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	G.V.H. GARAGE DE LA VALLEE DE L'HERAULT	Réparation	34	34150	Hérault	BM Montpellier
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Sète 2	Réparation	34	34200	Hérault	BM Montpellier
dora	Organisme de Formation Mobilité	LE BONHEUR A VELO	Coaching, apprentissage, information	34	34000		BM Montpellier
mes-aides	Bourse au Permis | Marseillan	Mairie de Marseillan	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34340	Marseillan	BM Montpellier
mes-aides	Bourse au Permis | Maugio	Mairie de Mauguio	Aide à l'achat, location de véhicules	34	34130	Mauguio	BM Montpellier
dora	ACCOMPAGNEMENT MOBILITE	Centre EPIDE de Toulouse	Coaching, apprentissage, information	34	34830	Hérault	BM Montpellier
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Montpellier Métropole	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34000	Montpellier Méditerranée Métropole	BM Montpellier
dora	Relais Mobilité Saint-Jean de Védas - Location de véhicules	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34430	Hérault	BM Montpellier
dora	Relais Mobilité Coeur d'Hérault - Location de véhicules	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34700	CC Lodévois et Larzac	BM Montpellier
dora	Plateforme Mobilité - Demandeurs et repreneurs d'emploi - Coeur d'Hérault	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34800	CC du Clermontais	BM Montpellier
dora	Plateforme Mobilité Inclusive et Durable - Coeur d'Hérault	PASSERELLES SYNERGIES - Réseau Mob'In	Coaching, apprentissage, information	34	34700	CC Lodévois et Larzac	BM Montpellier
dora	TRANSPORT PERSONNALISE		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	34	34400	Hérault	BM Montpellier
dora	TRANSPORT PERSONNALISE	Centre EPIDE de Toulouse	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	34	34830	Hérault	BM Montpellier

Département du Lot

Lot							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
mes-aides	Réparation de véhicule	RENAULT GOURDON	Réparation	46	46300	Lot	BM Cahors
mes-aides	Réparation de véhicule	J.P.M. AUTOMOBILES SERVICES	Réparation	46	46230	Lot	BM Cahors
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Cahors - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	46	46000	Lot	BM Cahors
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail CAHORS HAUTESSERRE	Aide à l'achat, location de véhicules	46	46000	Cahors	BM Cahors
mes-aides	Réparation de véhicule	RENAULT CAHORS	Réparation	46	46000	Lot	BM Cahors
mes-aides	Réparation de véhicule	RENAULT SOUILLAC	Réparation	46	46200	Lot	BM Figeac
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail FIGEAC	Aide à l'achat, location de véhicules	46	46100	Figeac	BM Figeac
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail SOUILLAC	Aide à l'achat, location de véhicules	46	46200	Souillac	BM Figeac
mes-aides	Réparation de véhicule	LAURENT AUTOMOBILE	Réparation	46	46500	Lot	BM Figeac

Département de la Lozère

Lozère							
Source	Nom	Structure	Typologie	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
dora	Accompagnement mobilité	Mairie de Mende	Coaching, apprentissage, information	48	48000	Mende	BM Mende
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Solidarauto 48	Coaching, apprentissage, information	48	48000	Lozère	BM Mende
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Agence France Travail Mende	Aide à l'achat, location de véhicules	48	48400	Mende	BM Mende
mes-aides	Aide au Permis de Conduire | Mende	Agence France Travail Mende	Aide à l'achat, location de véhicules	48	48000	Mende	BM Mende

Département des Hautes-Pyrénées

Lozère							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	Insee Département	Code postal	Zone diffusion	Bassin Mobilite
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail LANNEMEZAN	Coaching, apprentissage, information	65	65300	Lannemezan	BM Lannemezan
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Capvern	Réparation	65	65130	Hautes-Pyrénées	BM Lannemezan
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Norauto Seilhan	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65200	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Tarbes - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65000	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes
dora	Aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emplois	Région Occitanie	Coaching, apprentissage, information	65	65000	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes
mes-aides	Bourse au Permis | Bagnères-de-Bigorre	Mairie de Bagnères-de-Bigorre	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65200	Bagnère-de-Bigorre	BM Tarbes/Lourdes
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Commune de Moissac	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65100	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail TARBES PYRENEES	Coaching, apprentissage, information	65	65000	Tarbes	BM Tarbes/Lourdes
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail LOURDES	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65100	Lourdes	BM Tarbes/Lourdes
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TARBES ARSENAL	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65000	Tarbes	BM Tarbes/Lourdes
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail TARBES	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65000	Tarbes	BM Tarbes/Lourdes
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité	Wimoov Hautes Pyrénées	Aide à l'achat, location de véhicules	65	65000	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes
dora	Essai de véhicules et de modes innovants de mobilité	Wimoov Hautes Pyrénées	Coaching, apprentissage, information	65	65000	Hautes-Pyrénées	BM Tarbes/Lourdes

Département des Pyrénées-Orientales

Pyrénées-Orientales							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
66	Wimoov Canet-en-Roussillion		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66140		BM Perpignan
66	Wimoov Canet-en-Roussillion		Coaching, apprentissage, information	66	66140		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Canet Plage		Coaching, apprentissage, information	66	66140		BM Perpignan
66	ADIE		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000		BM Perpignan
mes-aides	Financement du permis B | Pyrénées-Orientales	Département Pyrénées-Orientales	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Accompagnement aides financières	Micro-Crèche Les Petits Génies	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail PERPIGNAN SANT VICENS	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66330	Cabestany	BM Perpignan
dora	Location de véhicules à tarif réduit	Micro-Crèche Les Petits Génies	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité	Micro-Crèche Les Petits Génies	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	SOCIETE D'EXPLOITATION DES ETS PARDO	Réparation	66	66270	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CERET	Coaching, apprentissage, information	66	66400	Céret	BM Perpignan
dora	Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité	Micro-Crèche Les Petits Génies	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
66	Wimoov - Thuir		Coaching, apprentissage, information	66	66130		BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	PERPIGNAN AVENIR AUTOMOBILE	Réparation	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Location de voiture	Roule Ma Frite	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
66	Occi'Mobility		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
dora	Microcrédit Mobilité	Adie Perpignan - Association pour le droit à l'initiative économique	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Financement du permis B | Pyrénées-Orientales	Département Pyrénées-Orientales	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Perpignan	Réparation	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Claira	Réparation	66	66530	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	SAINT ESTEVE AUTOS	Réparation	66	66240	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail PERPIGNAN POLYGONE	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Perpignan	BM Perpignan

Pyrénées-Orientales							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail PERPIGNAN POLYGONE	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Perpignan	BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Aspres-Riberal / Antenne de Millas		Coaching, apprentissage, information	66	66170		BM Perpignan
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail ARGELES SUR MER	Coaching, apprentissage, information	66	66700	Argelès-sur-mer	BM Perpignan
dora	Accompagnement personnalisé à la levée des freins mobilité	Micro-Crèche Les Petits Génies	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail PERPIGNAN SAINT ASSISCLE	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Perpignan	BM Perpignan
mes-aides	Réparation de véhicule	GARAGE DU VALLESPIR	Réparation	66	66400	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Service Mobilité	SAVON FER Service Mobilité	Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit	Micro-Crèche Les Petits Génies	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Réparations de véhicules à tarif réduit	Micro-Crèche Les Petits Génies	Réparation	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Accompagnement aides financières	Micro-Crèche Les Petits Génies	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
dora	Location de véhicules à tarif réduit	Micro-Crèche Les Petits Génies	Coaching, apprentissage, information	66	66000	Pyrénées-Orientales	BM Perpignan
66	Association Atelier Mécanique Solidaire		Réparation	66	66000		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE CANET		Coaching, apprentissage, information	66	66140		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Moulin à Vent		Coaching, apprentissage, information	66	66140		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Vallespir		Coaching, apprentissage, information	66	66400		BM Perpignan
66	Mobicoop		"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	66	66000		BM Perpignan
66	Wimoov - Millas		Coaching, apprentissage, information	66	66170		BM Perpignan
66	Wimoov - Millas		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66170		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Saint-Martin		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE ARGELES		Coaching, apprentissage, information	66	66700		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - SIEGE SOCIAL		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Côte Vermeille / Antenne d'Elne		Coaching, apprentissage, information	66	66200		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Côte Vermeille		Coaching, apprentissage, information	66	66700		BM Perpignan
66	DRECERES QUALITE		Réparation	66	66000		BM Perpigna

Pyrénées-Orientales							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
							n
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE CERET		Coaching, apprentissage, information	66	66400		BM Perpignan
66	INFO JEUNES 66		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Wimoov Argelès		Coaching, apprentissage, information	66	66700		BM Perpignan
66	Wimoov Argelès		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66700		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Foch (Siège)		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Côte Vermeille / Antenne de Saint-Cyprien		Coaching, apprentissage, information	66	66750		BM Perpignan
66	ADRH Prestation		Coaching, apprentissage, information	66	66330		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE MILLAS		Coaching, apprentissage, information	66	66170		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Aspres-Riberal		Coaching, apprentissage, information	66	66370		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE ST LAURENT DE LA SALANQUE		Coaching, apprentissage, information	66	66250		BM Perpignan
66	FRANCE TRAVAIL PERPIGNAN SANT VICENS		Coaching, apprentissage, information	66	66330		BM Perpignan
66	UDAF 66 - Maison Pour Les Familles		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	FRANCE TRAVAIL PERPIGNAN SAINT ASSISCLE		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	FRANCE TRAVAIL CERET		Coaching, apprentissage, information	66	66400		BM Perpignan
66	FRANCE TRAVAIL ARGELES SUR MER		Coaching, apprentissage, information	66	66700		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Vallée de l'Agly / Antenne de Saint-Laurent de la Salanque		Coaching, apprentissage, information	66	66250		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE SUD		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	WIMOOV : Plateforme Départementale de la mobilité solidaire - Perpignan		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	WIMOOV : Plateforme Départementale de la mobilité solidaire - Perpignan		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Roudayre		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Jean Moulin		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE THUIR		Coaching, apprentissage, information	66	66300		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Mermoz		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES -		Coaching, apprentissage,	66	66350		BM

Pyrénées-Orientales							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	Insee Département	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
	ANTENNE DE TOULOUGES		information				Perpignan
66	FRANCE TRAVAIL PERPIGNAN POLYGONE		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Aspres-Riberal / Antenne du Soler		Coaching, apprentissage, information	66	66270		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité Vallée de l'Agly		Coaching, apprentissage, information	66	66600		BM Perpignan
66	LA CASA BICICLETA		Réparation	66	66000		BM Perpignan
66	Wimoov Céret		Coaching, apprentissage, information	66	66400		BM Perpignan
66	Wimoov Céret		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66400		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE ELNE		Coaching, apprentissage, information	66	66200		BM Perpignan
66	MISSION LOCALE JEUNE - ANTENNE RIVESALTES		Coaching, apprentissage, information	66	66600		BM Perpignan
66	Permanence Médiance 66, Maison de la diagonale du Vernet		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne Saint-Estève		Coaching, apprentissage, information	66	66240		BM Perpignan
66	Maison Sociale de Proximité de Perpignan / Antenne de La Majorquine		Coaching, apprentissage, information	66	66000		BM Perpignan
66	Wimoov - Prades		Coaching, apprentissage, information	66	66500		BM Prades
66	Wimoov - Prades		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66500		BM Prades
66	Maison Sociale de Proximité Conflent		Coaching, apprentissage, information	66	66500		BM Prades
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail PRADES	Coaching, apprentissage, information	66	66500	Prades	BM Prades
mes-aides	Réparation de véhicule	PRADES AUTO SERVICES	Réparation	66	66500	Pyrénées-Orientales	BM Prades
mes-aides	Réparation de véhicule	GARAGE PALLARES	Réparation	66	66760	Pyrénées-Orientales	BM Prades
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Prades	Réparation	66	66500	Pyrénées-Orientales	BM Prades
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE SAILLAGOUSE		Coaching, apprentissage, information	66	66800		BM Prades
66	Wimoov - Font Romeu		Coaching, apprentissage, information	66	66120		BM Prades
66	Wimoov - Font Romeu		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66120		BM Prades
66	Maison Sociale de Proximité Cerdagne Capcir		Coaching, apprentissage, information	66	66120		BM Prades
66	Wimoov - Saillagouse		Coaching, apprentissage, information	66	66800		BM Prades
66	Wimoov - Saillagouse		Aide à l'achat, location de véhicules	66	66800		BM Prades
66	MISSION LOCALE JEUNES - ANTENNE DE PRADES		Coaching, apprentissage, information	66	66500		BM Prades
66	FRANCE TRAVAIL PRADES		Coaching, apprentissage, information	66	66500		BM Prades

Département du Tarn

Tarn							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	Insee Département	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail GRAULHET	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81300	Graulhet	BM Albi
dora	EN ROUTE VERS L'EMPLOI	ARALIA	Coaching, apprentissage, information	81	81000	CA de l'Albigeois	BM Albi
dora	Aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emplois	Région Occitanie	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81000	Tarn	BM Albi
dora	mobilité pour tous (Programme Départemental d' Insertion)	GARAGE SOLIDAIRE 81	Réparation	81	81600	Tarn	BM Albi
dora	Diagnostic et accompagnement Mobilité En Réalité Virtuelle	OTEMA TSA - PLATEFORME MOBILITE SAMI81	Coaching, apprentissage, information	81	81500	Tarn	BM Albi
dora	MOBILITE : ATELIER SIMULATEUR DE CONDUITE AUTOMOBILE	MISSION JEUNES DU TARN NORD	Coaching, apprentissage, information	81	81600	CA Gaillac-Graulhet	BM Albi
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Mairie de Bram	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81800	Tarn	BM Albi
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail CARMAUX	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81400	Carmaux	BM Albi
mes-aides	Réparation, vente et location de véhicule	Mairie de Gruissan	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81990	Tarn	BM Albi
dora	Diagnostic et accompagnement Mobilité En Réalité Virtuelle	OTEMA TSA - PLATEFORME MOBILITE SAMI81	Coaching, apprentissage, information	81	81500	Tarn	BM Albi
dora	MOBITARN	SECOURS CATHOLIQUE DELEGATION TARN AVEYRON LOZERE	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81000	Tarn	BM Albi
france-travail	Aide du permis de conduire B	Agence France Travail GAILLAC	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81600	Gaillac	BM Albi
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail ALBI	Coaching, apprentissage, information	81	81000	Albi	BM Albi
dora	Microcrédit Mobilité	0	Aide à l'achat, location de véhicules	81	81150	Tarn	BM Albi
mes-aides	Réparation de véhicule	SARL GARAGE FAUROUX	Réparation	81	81310	Tarn	BM Albi
dora	Mobilité : Atelier simulateur de conduite automobile	Mission Jeunes Tarn nord (Carmaux)	Coaching, apprentissage, information	81	81400	Métropole de Carmausin-Ségala	BM Albi
dora	Auto-école associative (Programme Départemental d'Insertion)	ASSOCIATION FOYER PROTESTANT	Coaching, apprentissage, information	81	81100	Tarn	BM Castres/Mazamet
dora	Solution transport solidaire	CIVAM THORE-MONTAGNE	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	81	81240	Métropole de Thoré Montagne Noire	BM Castres/Mazamet
mes-aides	Réparation de véhicule	Norauto Castres	Réparation	81	81100	Tarn	BM Castres/Mazamet
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail AUSSILLON	Coaching, apprentissage, information	81	81200	Aussillon	BM Castres/Mazamet
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	Agence France Travail CASTRES	Coaching, apprentissage, information	81	81100	Castres	BM Castres/Mazamet
dora	Aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emplois	Région Occitanie	Coaching, apprentissage, information	81	81100	Tarn	BM Castres/Mazamet
dora	Solution transport solidaire	CIVAM THORE-MONTAGNE	Coaching, apprentissage, information	81	81240	Métropole de Thoré Montagne Noire	BM Castres/Mazamet
dora	Solution covoiturage Mobicoop	CIVAM THORE-MONTAGNE	"TAD" dédié TUS, Mobilité partagées solidaires	81	81240	Métropole de Thoré Montagne Noire	BM Castres/Mazamet

Département du Tarn-et-Garonne

Tarn-et-Garonne							
Source	Service de mobilité solidaire	Structure proposant le service	Typologie du service	InseeDepartement	Code postal	Zone diffusion	BassinMobilite
mes-aides	Réparation de véhicule	SARL GARAGE FAUROUX	Réparation	82	82000	Tarn-et-Garonne	BM Montauban
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	ASSOCIATION POUR PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP	Coaching, apprentissage, information	82	82100	Castelsarrasin	BM Montauban
france-travail	Bilan/Accompagnement mobilité	ASSOCIATION POUR PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP	Coaching, apprentissage, information	82	82000	Montauban	BM Montauban
mes-aides	Réparation de véhicule	SARL GARAGE FAUROUX	Réparation	82	82300	Tarn-et-Garonne	BM Montauban
france-travail	Aide du permis de conduire B	CCAS CASTELSARRASIN	Aide à l'achat, location de véhicules	82	82000	Montauban	BM Montauban
dora	Diagnostic et accompagnement mobilité	AGENCE D'INGENIERIE SOCIALE	Coaching, apprentissage, information	82	82000	Tarn-et-Garonne	BM Montauban
dora	Microcrédit Mobilité	TOULOUSE ESPACE COUTURE	Aide à l'achat, location de véhicules	82	82000	Tarn-et-Garonne	BM Montauban

Bibliographie

- Ademe. 2024. Enclencher une dynamique territoriale de transition juste.
- ADIE. 2024. Livre blanc sur le financement de la mobilité solidaire.
- Cerema Ouest. 2024. Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Pays de la Loire, Synthèse des travaux.
- Cerema. 2024. Mobilités dans les territoires peu denses. Un enjeu de cohésion territoriale.
- Cerema. 2023. Mobilité solidaire : l'appel à projets Cerema Fondation Macif.
- Cerema. 2023. Fiche n° 8 : Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles.
- France Stratégie. 2021. Mobilités dans les espaces périphériques et peu denses : pour un territoire plus accessible ?
- Laboratoire de la mobilité inclusive. 2023. Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle.
- Mob'IN Occitanie. 2024. Mobilité inclusive, solidaire et durable dans le Gard.
- Mob'IN. 2023. Guide des bonnes pratiques de l'écomobilité.
- Préfet de la Région Occitanie. 2023. Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté. Bilan 2022.
- Secours Catholique. 2024. Territoires ruraux en panne de mobilité.
- Wimoov. 2024. Baromètre des mobilités du quotidien.

Sites utiles pour une veille et des documentations :

France Mobilités : https://www.francemobilites.fr/

Laboratoire de la mobilité inclusive : https://www.mobiliteinclusive.com/

Plateforme documentaire du Cerema : https://doc.cerema.fr/


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité


Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN