



MÉMOIRE DE STAGE

Présenté par

Jauzion BONET

Pour l'obtention du diplôme de

MASTER 1

Urbanisme & Aménagement

Parcours Transport & Mobilité

Dépendance automobile en Tarn-et-Garonne : les enjeux et inégalités sociales et territoriales

Sous la direction de

Bruno REVELLI

Soutenu le : 10/07/2026

Devant le jury composé de :

- Bruno REVELLI
- Brice NAVEREAU



Régie de quartiers
et de territoire
Montauban Services

Sommaire

Tables des figures	3
Remerciements	4
Introduction	5
Partie 1 — La dépendance automobile en territoire rural : les fractures visibles face aux enjeux de mobilité	8
1.1 — La mobilité : un concept générateur d'inégalité	8
1.1.a — La dépendance automobile : définition et genèse du concept	8
1.1.b — Dynamique des territoires ruraux par la mobilité	10
1.1.c — Mobilité et inégalité sociale	12
1.2 — Le Tarn-et-Garonne : un département aux enjeux contrastées	17
1.2.a — Diagnostic territoriale	17
1.2.b — Diagnostic de la mobilité dans le territoire	22
Partie 2 — Pour une mobilité pérenne pour tous : l'enjeu des plateformes de mobilité	27
2.1 — Diagnostic mobilité : méthodes et outils mobilisés durant le stage	27
2.2 — Résultat, limite et perspectives	34
Conclusion	40
Bibliographie	42
Annexes	44
Résumé	46

Tables des figures :

Figure 1 : Évolution de la population et de la densité moyenne dans le Tarn-et-Garonne	17
Figure 2 : Taux d'évolution de la population en Tarn-et-Garonne	18
Figure 3 : Densité de population de chaque commune du Tarn-et-Garonne	19
Figure 4 : Répartition de la population par tranche d'âges dans le Tarn-et-Garonne	20
Figure 5 : Territoire rural et vieillissement, le cas du Tarn-et-Garonne	20
Figure 6 : Groupe socioprofessionnel en Tarn-et-Garonne	21
Figure 7 : Démarcation Nord-Sud du revenu moyen et du nombre d'actifs dans le territoire	22
Figure 8 : Réseau de transport en commun dans le Tarn-et-Garonne	24
Figure 9 : Répartition des transports utilisés au quotidien par les actifs du Tarn-et-Garonne	25
Figure 10 : Distance domicile-travail en Tarn-et-Garonne	26
Figure 11 : Cartographie représentant la répartition des bénéficiaires de MOBILOC par rapport à leur domicile et leur lieu de travail	31
Figure 12 : Cartographie des flux domicile-travail des bénéficiaires de MOBILOC	32
Figure 13 : Carte des permanences de la Plateforme Mobilité 82	38
Figure 14 : Infographie comparative entre l'usage de la voiture et celui du car en Tarn-et-Garonne	39

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier Gaëlle BERTRAND, ma tutrice de stage et directrice de la Plateforme Mobilité 82, pour son accueil, son enseignement et la confiance qu'elle m'a accordée durant le stage.

Je remercie chaleureusement l'ensemble de l'équipe de la Plateforme Mobilité 82 pour leur accueil et leur gentillesse quotidienne :

- les conseillères mobilité : Priscilla WIPFF et Maria FAATAU
- la comptabilité : Émilie ROZIER
- les mécaniciens : David GOS et Valentin DELPECH
- L'intervenante KEZACODE : Zakia L.
- L'intervenante MOBILITÉS ACTIVES : Sandrine L.

Mes remerciements vont également à Laurence CARLES, directrice de l'association MONTAUBAN SERVICES, ainsi qu'à l'ensemble des salariés de l'association.

Enfin, je souhaite également remercier l'ensemble des bénéficiaires que j'ai pu rencontrer durant ce stage qui ont pris le temps de partager leur histoire.

Introduction :

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée en décembre 2019 en France, la mobilité est devenue juridiquement un droit fondamental. Dans ce contexte, la mobilité permet à tous et toutes, quels que soient leurs âges et leurs motifs, et de se mouvoir dans les espaces qu'ils fréquentent. À partir du même constat, l'emploi occupe une place essentielle dans nos sociétés. Ne se limitant plus à une source de revenu, il représente également un moyen de développer ces compétences, favoriser l'épanouissement personnel et l'intégration sociale ainsi que de contribuer au développement économique de la société actuelle.

Toutes ces questions sont des enjeux majeurs à notre époque, mais la problématique de leurs accès en devient une qui s'avère primordiale.

Aujourd'hui en France, les déplacements quotidiens représentent une expérience difficile pour plus de quatre français sur dix¹. Et près d'un sur quatre a déjà refusé un emploi ou une formation faute de moyens de transport pour se déplacer. Ce chiffre, déjà saisissant à l'échelle nationale, prend une toute autre dimension à l'égard des territoires ruraux, où la voiture n'est plus seulement un simple confort mais une réelle condition d'accès à la vie sociale et professionnelle. Un tiers de la population vivent dans ces espaces peu denses, et 78 % d'entre eux ont uniquement recours à la voiture pour réaliser leurs déplacements. Au sein des préfectures de département qualifiées de rurales, on retrouve un réseau de transport urbain, souvent le bus de ville, offrant à la population une alternative à l'usage de l'automobile. Mais dès que l'on s'éloigne de quelque kilomètre de la ville centre, dans les communes rurales et périurbaines du département, la question du types de déplacement ainsi que la nécessité de ce derniers n'est plus un choix, mais s'impose sous une forme de coercition dû à l'absence de possibilité équivalente. Travailler, se soigner, amener ses enfants à l'école ou à leurs loisirs, maintenir un lien social, autant d'actions qui paraissent ordinaires de premier abord mais qui sont contraintes à être mobiles afin de pouvoir les réaliser. Et pour ceux qui ne le sont pas, comme les jeunes sans permis, les seniors en perte d'autonomie ou encore les personnes en situation de précarité, l'absence de solution de mobilité adaptée entraîne un risque d'exclusion sociale, territoriale et professionnelle, renforçant alors les inégalités existantes.

Dans cette perspective, les politiques publiques travaillent sur les évolutions à apporter dans le registre réglementaire et organisationnel du schéma de la mobilité française. C'est la LOM qui va apporter de nombreux changements dans la structuration des mobilités à différentes échelle. Elle a pour volonté d'investir considérablement dans les infrastructures de transports pour faciliter la mobilité quotidienne des usagers, intensifier le déploiement de solutions novatrices de déplacement au plus grand nombre ou encore travailler sur la réorientation de nos pratiques pour rendre nos déplacements plus durables en adéquation avec les enjeux environnementaux. Pour ce faire, cette loi a mis en place des Autorité organisatrice de mobilité (AOM) qui, comme son nom l'indique, prend la gouvernance et la gestion du réseau structurel de mobilité sur leurs territoire. En 2019, près de 53 % des communautés de communes sont devenues des AOM locales. Pour le reste des communes du territoire français, ce rôle a été attribué par la région. De ce fait, cette loi place au cœur de ces objectifs la volonté de réduire les inégalités territoriales, concernant le désenclavement des territoires ruraux pauvres en offre de transports en commun. Cependant, dans ces territoires, les populations se sentent souvent mises de côté et estiment que les politiques publiques qui peinent encore à apporter des solutions concrètes aux réelles problématiques et difficultés que subissent les populations concernées, ou la dépendance à la voiture est devenu un enjeu majeur structurant la vie quotidienne de ces individus.

¹ Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELABE-LMI réalisée en mai 2018

Face à ces enjeux, de nombreux acteurs de terrain tentent de construire une réponse adaptée à la réalité locale. C'est précisément dans ce contexte que s'inscrit le stage réalisé à la Plateforme Mobilité 82, au sein de l'association Montauban Services. Cette dernière est une association de loi 1901, fondée le 1^{er} novembre 1994 et labellisée Régie de Quartiers en 1999. En élaborant des projets économiques, politiques et sociaux, la vocation de cette association est avant tout d'établir des projets collectifs qui associent un ensemble d'acteurs qui ont pour volonté d'apporter des réponses concrètes aux besoins du territoire en collaborant avec les habitants, les élus des collectivités ainsi que des acteurs socio-économique. Pour chaque projet entrepris par la structure trois dimensions s'imposent. Une dimension sociale génère du lien via des activités et des services, ainsi que la création d'emplois destinées aux habitants en difficulté du territoire permettant la construction de parcours d'insertions avec un accompagnement adapté. Une dimension économique avec des contrats financiers générateurs d'activités pour le besoins des collectivités dans le cadre de la gestion urbaine de proximité. Et une dimension politique qui renforce l'implication des habitants dans un objectif de « vivre ensemble » au sein du processus associatif et du développement de leur territoire.

Afin de répondre à ces besoins, l'association Montauban Services a mis en place trois pôles d'actions distincts mais complémentaires. Le premier est le chantier d'insertion visant à embaucher et mettre en situation de travail des personnes éloignées de l'emploi, avec un suivi socioprofessionnel avec des encadrants techniques, dans différents secteurs d'activité tels que le nettoyage de locaux, l'entretien des espaces verts ou encore la collecte d'encombrants. Le deuxième pôle est celui d'action de lien social qui a pour objectif de créer des interactions entre les habitants via diverses activités dans une thématique d'inclusivité afin de réduire les fractures visibles sur le territoire, qu'elle soit numérique ou sociale. Enfin, créée en 2013, la plateforme mobilité 82 a pour but de résoudre les problématiques de mobilités des habitants du Tarn-et-Garonne. Cette dernière a pour rôle de mettre en œuvre des solutions pérennes de mobilité à l'échelle départementale. Elle est au centre des problématiques que rencontrent les habitants, confrontés à des difficultés d'accès à l'emploi, qui sont les premières à subir cette dépendance à la voiture personnelle.

Les actions menées durant ce stage au sein de ce service offrent un cadre d'analyse afin d'appréhender les effets contraignant dû à la faible offre de mobilité dans un territoire rural. Chaque dossier traité de suivi des bénéficiaires dans l'ensemble des actions proposées par la plateforme, un seul constat émerge. L'absence de véhicule peut contribuer à un isolement forcé des personnes seniors, priver les jeunes de toutes formes de liberté et d'opportunité, ou encore freiner les personnes précaires dans leurs parcours d'insertion professionnelles.

En ce sens, dans Tarn-et-Garonne, département rural marqué par de fortes disparités territoriales, en quoi les inégalités sociales générées par la dépendance automobile se trouvent-elles amplifiées par les inégalités spatiales, touchant des publics aussi divers que sont les jeunes, les seniors et les personnes en situation de précarité, et comment les acteurs locaux de l'accompagnement à la mobilité tentent-ils d'y apporter des réponses adaptées.

La structuration de ce travail va se dérouler de la manière suivante. Dans un premier temps, nous établirons un cadre théorique en définissant les principaux concepts que le sujet met en évidence

concernant la mobilité en milieu rural et la dépendance automobile. Ainsi qu'un cadre géographique avec un diagnostic territorial complet du terrain d'étude.

Et dans un second temps, nous développerons les enjeux d'une plateforme mobilité au sein de son territoire via les méthodes et outils mobilisés ainsi que l'analyse critique des résultats obtenus.

Partie 1 — La dépendance automobile en territoire rural : les fractures visibles face aux enjeux de mobilité

1.1 — La mobilité : un concept générateur d'inégalité

Avec la déclaration des opérations militaires combinées des États-Unis et d'Israël sur l'Iran le 28 février 2026, en bombardant plusieurs sites stratégiques dont des raffineries de pétrole, cela à grandement perturbée le marché pétrolier et par conséquent celui du carburant. Pour répondre à ces menaces, l'Iran décide de lancer des frappes aériennes sur plusieurs pays du Golfe, mais surtout entreprend un blocage de grande ampleur dans le détroit d'Ormuz où transitent pas moins d'un cinquième du pétrole mondiale. Cette conjoncture a eu des répercussions sans précédent sur la hausse des prix des carburant, passant en moyenne d'environ 1,7 € par litre au début du conflit à quasiment 2,4 € par litre en un peu plus d'un mois (*cf. annexe 1*), des prix supérieur à ceux durant le début du mouvement sociale des gilets jaunes en France. Ce dernier à émergé en automne 2018 pour contester la hausse des taxes sur le carburants, mais a ensuite conduit à un mécontentement plus diversifié englobant le pouvoir d'achat, le fonctionnement des politiques en général et les inégalités sociales et territoriales. Son nom est directement lié au gilet de sécurité qui doit être obligatoirement présent dans chaque véhicule motorisé. Ce mouvement s'est organisé autour de manifestations ponctuelles sur l'ensemble du territoire français, en bloquant des axes routiers, en occupant des ronds-points, tout cela organisé sur les réseaux sociaux via des groupes sur Facebook. La population qui est majoritairement impliquée proviennent des zones rurales et périurbaines, où l'usage de la voiture est central et donc estime que les mesures concernant la hausse du prix du carburant vont aussi réduire leur pouvoir d'achat général. Un mouvement bien ancré dans un contexte rural mais qui révèle également un phénomène bien plus large qui englobe l'ensemble du territoire français, celui de la dépendance automobile.

1.1.a — La dépendance automobile : définition et genèse du concept

« *Pour la société, l'automobile n'est plus un choix mais une dépendance* ». Définie dès 1999 par Gabriel Dupuy, connu pour ses travaux portant sur les réseaux de transport et de communication, la dépendance automobile est un système dans lequel l'usage de la voiture n'est plus un choix mais en devient une nécessité structurelle imposée par l'organisation et l'aménagement des espaces. Une dépendance qui est la résultante d'une multitude de processus qui ont, à travers le temps, ériger la voiture au rang d'outil primordial pour le développement des sociétés. Ces processus ont amené au concept de "système automobile" (Peter Hall, 1988) qui a débuté avec les conséquences de la révolution industrielle du 19^e siècle et de l'accélération de nos sociétés. Ce système prend forme avec un dispositif de production de masse (fordisme) via un objectif de gain de qualité, de simplicité de robustesse à moindre coût qui a permis de mettre l'automobile à la portée des ménages moyens. Puis, couplée avec la production et à la standardisation de la voiture, la mise en place d'un ensemble de centre de service qui rend possible une certaine motorisation de masse à haut niveau de performance avec une réglementation stricte (code de la route, auto-écoles) qui permet un meilleur contrôle du trafic. Une fois que tout cela a été mis en place, une articulation uniforme du maillage est établie, via le réseau routier et autoroutier ou encore la mise en place de stationnement et de garages. Avec cette organisation structurée, un autre réseau se met en place au service des automobilistes, avec des équipements comme des stations services, des hébergements (motels) ou des établissements de restauration rapide.

Par la normalisation de ce système, vient également le concept du « tout automobile » ou « tout voiture »². Cela consiste à donner une priorité à la voiture par rapport aux autres modes de transports dans n'importe quelle circonstance. Les autres modes peuvent être mis en place et se développer à condition de ne pas empêcher l'usage de l'automobile (Héran, 2020). Pour ce faire, la transformation de l'espace public ou naturel est nécessaire pour accueillir au mieux la pratique automobile, par des élargissements des chaussées ou la création d'aires de stationnement. Ce concept est apparu durant les années 70 en corrélation de la banalisation de la maison individuelle périurbaine. Il met en avant le fait de réaliser ces déplacements de manière autonome permet entre autres d'acquiescer à l'émancipation à l'égard des contraintes des autres modes de transport, comme par exemple de la fatigue liée à la marche ou à la pratique du vélo, ou encore des plages horaires des transports en commun non compatibles à tous les individus. Cette installation progressive d'un « monopole radical » du véhicule individuel s'explique aussi par la répétition d'action qui ne cesse de continuer. L'augmentation de la circulation conduit au renforcement des infrastructures routières pour inciter les individus à réguler leurs pratiques et par conséquent nécessite un développement du réseau. Cependant, on peut toutefois mentionner certaines politiques publiques concernant un refus du tout automobile. Un phénomène visible presque uniquement en ville avec des aménagements réguliers pour restreindre voire abolir l'usage de la voiture en centre-ville avec une réduction progressive de la vitesse, la mise en place de zones à faible émission ou la piétonisation des rues commerçantes et touristiques.

Néanmoins, cette dépendance et la surexploitation de la voiture provoquent des inégalités et des répercussions visibles. Ce phénomène est subi par près de 5,3 millions de personnes en France³ en priorité ceux qui ont des dépenses élevées en carburants, qui n'ont pas d'autre choix que la voiture pour se déplacer ou encore des conditions qui les contraignent à parcourir de longues distances. De plus, en 2017, près de 94 % des ménages ruraux possèdent un véhicule personnel, mais seulement 10 % des ménages précaires situés dans ces zones n'en possèdent pas. Parmi ces ménages qui en possèdent un, ils peuvent facilement se retrouver dans des situations délicates car, en moyenne, le budget mobilité est le premier poste de dépense des ménages modestes ruraux, représentant 21 % de leurs dépenses totales contre 11 % pour le logement. Ces dépenses élevées se réfèrent à une multitude de facteurs et pas uniquement à la consommation de carburant, car le coût réel de déplacement d'une voiture prend en compte l'assurance, l'entretien, les réparations éventuelles, les péages autoroutiers ou encore le stationnement.

De plus, la pollution provoquée par l'usage des voitures représente une part importante des émissions de CO². Premièrement, le transport est le premier secteur émetteur en France avec près de 44 % des émissions totales en 2023⁴, devant l'industrie manufacturière, de l'énergie et du bâtiment ainsi que l'agriculture (*cf annexe 2*). Et au sein du secteur des transports, la part du transport routier dans les émissions de gaz à effets de serre représente 92 %, dont plus de la moitié est émise uniquement par la voiture individuelle (52 %) contre 25 % pour les poids lourds. Alors que la part des autres modes de déplacement (aérien, maritimes, ferroviaires) ne représente que 8 % des émissions dans ce secteur.

Outre la pollution, d'autres conséquences néfastes de la surutilisation de la voiture sont à déplorer, comme la congestion, l'allongement des distances, le contournement des villes centre ou

² Hubert, 2008 ; Flamm, 2008 ; Wolford, 2015

³ Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov

⁴ Rapport Secten 2025, *Gaz à effet de serre & polluants atmosphériques. Bilan des émissions en France de 1990-2024*

l'étalement urbain avec une artificialisation massive des sols. À ces enjeux s'ajoute également la dimension humaine. Pour en revenir aux espaces ruraux qui sont particulièrement touchés par l'ensemble des facteurs évoqués, vient s'ajouter l'insécurité routière. En 2020, 71 % des accidents en milieu rural sont mortels⁵. Un chiffre élevé qui s'explique par les effets néfastes de la dépendance automobile, avec des usages intensifs couplés et des distances de plus en plus longues augmentent considérablement les risques d'accident. Des chiffres qui révèlent que la dépendance à la voiture est globale mais cet effet ne se fait pas ressentir de la même manière d'un territoire à un autre.

1.1.b — Dynamique des territoires ruraux par la mobilité

C'est effet dans les espaces ruraux, défini comme des zones à faible densité de population avec des dynamiques territoriales spécifiques, le sentiment de dépendance à l'égard de la voiture prend une ampleur plus importante. Ces espaces représentent 89 % de la superficie du territoire national, avec plus de 30 000 communes ou près d'un tiers de la population y vivent, soit près de 22 millions d'individus. Par conséquent, la thématique de la mobilité rurale en devient un enjeu majeur pour ces populations, qui doivent se déplacer librement à travers ces grands espaces, car seulement 19 % des habitants ruraux peuvent se permettre de choisir leur mode de transport⁶. Ainsi, pour répondre à ces enjeux, nous nous pencherons sur les travaux de Benoît Coquard et Pierre Couturier afin de relever les éléments importants qui structurent les espaces ruraux autour de la mobilité qui est centrée autour de l'usage de la voiture.

Premièrement, Couturier utilise le concept de « modes d'habiter », qui signifie les pratiques des individus au sein de leurs espaces qui permet de construire leurs représentations socio-spatiales. Des pratiques conjointement liées à leurs capacités à être mobiles, est dans le cas des espaces ruraux, il mentionne la notion de « sous-mobilité » qui désigne les situations dans lesquelles certains individus sont contraints dans leurs choix de déplacements. Cela pour des raisons matérielles comme l'absence de transports collectifs ou la non-possession de voiture et des coûts élevés que cela peut entraîner (obtention du permis, essence, entretien, etc...), ou bien par des raisons psychologiques et culturelles, que ce soit la peur ou les attitude négative que certaine personne ont à l'égard sur le fait de se déplacer.

Deuxièmement, si on revient aux gilets jaunes et d'après l'ouvrage de Coquard « *Ceux qui reste. Faire se vie dans les campagnes en déclin* » ou il a notamment réalisé une enquête auprès des populations rurales avant l'émergence du mouvement, où il explique que ce mouvement est né par les conséquences des conditions d'existences de ces individus qui se sont peu à peu dégradées menacent le style de vie auquel ils tiennent. Ici on comprend alors l'importance et le rôle primordial de la voiture pour ces individus, et si son fonctionnement et la gestion budgétaire vient à être dérégulée, c'est alors l'ensemble de l'organisation de vie des ces personnes qui va en être perturbée. Tout cela fait écho à la citation de l'auteur : « La voiture est devenue un symbole politique qui les rassemble » ou un groupe d'individus partage tous un point commune celui de l'usage du véhicule personnelle, renforcent le sentiments d'appartenance à un groupes, cela peut expliquer aussi la vigueur et la longévité qu'a eu ce mouvement social. De plus, Coquard explique que durant son

⁵ ONISR, «La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2020». Septembre 2021

⁶ AMRF, «Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable»

travail de recherche sociologique, toutes les personnes interrogées ont des profils très différents : « ouvrier, employées, chômeurs, artisans et agriculteurs [...] qui promeuvent le même genre de styles de vie autour de la voiture ». On voit là des trajectoires communes concernant les déplacements en zones rurales, où le monopole de la voiture personnelle règne. Puis, un profond ancrage territorial se fait ressentir auprès des populations rurales. Couturier met cette notion en parallèle avec celle du mode d'habiter. L'ancrage territorial ne signifie pas nécessairement une captivité subie dû au phénomène de sous-mobilité qui est plutôt une contrainte objective, mais veut plutôt une optimisation des ressources de proximité déjà ancrées depuis une longue période, souvent depuis l'enfance. Comme par exemple le réseau familial, l'entraide entre voisins, les boulots locaux dont des amis et la famille ont pu y faire leurs marques. Cet ancrage relève ici d'une philosophie de vie avec des choix relatifs des individus qui souhaitent rester là où ils ont grandi. Dans l'ouvrage de Coquard, les ruraux estiment qu'ils auraient mieux vécu leur quotidien au « temps d'avant », car premièrement le prix de l'essence n'était pas le même qu'aujourd'hui, et deuxièmement que « tout était à portée de vélo ». Tous les biens et services se trouvaient à proximité, le travail dans les usines, les chantiers miniers ou encore les petites épiceries ou bistrot de village qui assureraient un lien social et maintenaient une certaine ressource économique, mais également des services publics qui ont une sorte de proximité avec l'État. Mais une fois ces derniers peu à peu démantelés, l'usage d'un véhicule pouvant parcourir des distances plus longues sans pour autant avoir des répercussions physiques comme de la fatigue est devenu primordiale, une norme afin d'assurer un équilibre et une stabilité similaire dans le quotidien de personnes vivant dans les zones peu denses. De plus, en 2021, ce sont pas moins de 21 000 communes qui ne possèdent plus aucun commerce, soit 62 % de l'ensemble d'entre elles, contre 25 % en 1980⁷. Un appauvrissement économique remarquable sur une échelle de durée très courte, impactant directement les individus concernés qui ont dû s'adapter et à ces circonstances.

En outre, dans cette « France périphérique »⁸ ou la « population qui se juge sans histoire », qui se sent marginalisée et reculée socialement vis-à-vis des villes. Les politiques publiques vont prioriser leurs actions sur les zones urbanisées avant de s'intéresser aux zones plus rurales.

Ce sentiment de désintéressement des espaces ruraux par les populations concernées à commencer à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Lors de la reconstruction, et l'essor de la maison individuelle périphérique, d'importants investissements dans les infrastructures routières ont été réalisés, provoquant par la même occasion un désinvestissement dans le secteur ferroviaire, créant également un modèle spatial incompatible aux modes de transports alternatifs. Cette injonction à l'automobile⁹ a été involontairement provoquée via une structuration des territoires politiques par un processus d'intercommunalité. Cette concentration progressive des emplois et services dans les petits pôles ruraux ou dans les grandes agglomérations à favoriser les politiques d'aménagement, allongeant alors les distances à parcourir. Une construction à la dépendance de la voiture individuelle qui pousse les habitants à se déplacer davantage et toujours plus loin, pour se rendre à leur lieu de travail ou de formation, accéder aux services de santé ou à ces loisirs. Comme exemple à cette notion, Couturier a pris le cas de quelques bourgs-centres ou petites villes qui structurent l'espace à faible densité dans le Morvan nivernais, dans la région Bourgogne-Franche-Comté. Il qualifie comme unité urbaine de base les communes de Château-Chinon, Corbigny et Luzey

⁷ Insee, « Tableaux de l'économie française Édition 2020 ». Février 2020

⁸ Christophe Guilluy, *La France périphérique. Comment on a massacré les classes populaires*, coll. "Champs actuel", Flammarion, 2015.

⁹ Pierre Couturier, *Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : injonction à la mobilité face aux modes d'habiter*. RTS, CERAMAC

auxquelles on peut faire un parallèle avec le territoire du Tarn-et-Garonne avec des communes comme Montbartier, Saint-Antonin-Noble-Val ou Beaumont-de-Lomagne. Ces petites communes ont toutes un intérêt spécifique, zone d'activité ou touristique mais avec peu de services à disposition. Au contraire, il mentionne Nevers et Auxerre comme pôle de niveau supérieur, concentrant la majeure partie des offres d'emplois de leurs aires d'attractions ainsi que tous les services nécessaires à la vie quotidienne des individus. En revenant sur notre département du Tarn-et-Garonne, on peut faire un parallèle avec Montauban. Une organisation territoriale caractérisée par une concentration des services et secteurs d'activités dans des pôles parfois éloignés des zones rurales allongent les distances domicile-travail, ce qui a progressivement mis la voiture au centre du fonctionnement de ces espaces. Ces territoires qui disposent peu de solutions alternatives, la voiture est alors devenue indispensable pour accéder aux ressources nécessaires à la vie quotidienne des individus. Plus qu'un simple moyen de se déplacer, elle s'est imposée comme une condition structurante de la vie sociale, économique et professionnelles de ces usagers, créant une dépendance irréversible. On a vu que cette dépendance est très marquée dans le quotidien des populations rurales et elle n'affecte pas toutes les catégories de la même manière dont ces effets engendrent des inégalités au sein de ces territoires selon les revenus ou la situation de ces individus.

1.1.c — Mobilité et inégalité sociale

En France, le lieu de résidence d'un individu va déterminer dans la plupart des cas l'accès à l'emploi, à une formation, aux études, aux loisirs ou à la santé, faisant donc de la mobilité un facteur non négligeable d'inégalité sociale et territoriale. Cela concerne particulièrement les habitants des espaces ruraux, où cette situation se traduit par une précarité de la mobilité touchant les ménages les plus modestes, les jeunes et les personnes âgées, pour qui se déplacer devient une véritable difficulté quotidienne.

La « précarité mobilité » ou l'exclusion par la mobilité est un concept corrélé par la fragilité économique d'un individu et par un ensemble de processus qui restreint ces déplacements. Cette précarité peut être amenée par une dépendance à la voiture, une difficulté à pouvoir mettre de l'essence ou une incapacité à utiliser la voiture ou les transports en commun. En 2021, ce phénomène a affecté 15 millions de personnes en France¹⁰. De plus, s'ajoute à cela une forme d'assignation territoriale pour les cas les plus en difficultés, une situation dans laquelle les personnes précaires se retrouvent confinées géographiquement dans leurs espaces de vie provoquée par une pluralité de freins. Matérielles et financières dues au coût relatifs des transports, l'absence de véhicule et de permis. Cognitif ou la compétence à être mobiles c'est-à-dire des personnes qui peuvent avoir des difficultés à lire un plan, à s'orienter ou à comprendre l'organisation du réseau via la signalétique. De santé liée à des problématiques physiques ou psychiques limitant le déplacement. Mais aussi psychologique, où des personnes peuvent avoir des appropriations face à la découverte d'un nouveau territoire et ressentir une forme d'anxiété sociale auprès des choses qui leur sont inconnues. L'absence de capacité de se déplacer librement impacte directement l'accès à l'emploi, près de 9,8 millions¹¹ de personnes de plus de 18 ans et en âge de travailler vivent sous le seuil de pauvreté ou sont dans un statut de minima sociaux et environ 2,3 millions de travailleurs précaires (CDD à court terme, contrat d'intérim) sont susceptibles d'être touchés par la précarité automobile, souvent concentrées dans les territoires ruraux et périurbains.

Lorsque l'on grandit dans un milieu rural, cela influence largement les perspectives d'avenir des jeunes populations, mais cela dépend avant tout de leurs capacités à se déplacer. La mobilité

¹⁰ Baromètre Wimoov, 2024

¹¹ Insee première n°2063, "niveau de vie et pauvreté en 2023 – Taux de pauvreté et inégalité s'accroissent fortement", 2025

représente un élément déterminant dans le parcours de vie des jeunes. Elle leur permet un accès direct au milieu scolaire puis professionnel, au services, ou encore dans les lieux de sociabilité. Mais dans le cas contraire, dans les territoires ruraux, l'éloignement géographique conditionne le quotidien de cette catégorie de population et engendre des limites significatives. Ce qui déterminent les trajectoires des jeunes ruraux, ce n'est pas le manque d'ambition mais une accumulation de contraintes à la mobilité, qu'elles soient physiques, économiques ou symboliques. Selon une étude de l'institut Terram et Chemins d'avenir avec l'Ifop datant de 2024, des inégalités très marquées sont visibles entre les jeunes ruraux et les jeunes vivant en ville. 69 % des jeunes ruraux dépendent de la voiture au quotidien contre 38 % des urbains. Un jeune rural majeur passe en moyenne 2h37 dans les transports par jour, soit 42 minutes de plus que citadins. Le budget mensuel des transports est lui aussi en grand écart entre les deux catégories de population, 528 € pour les jeunes ruraux contre seulement 307 € pour un urbain. Mais on constate également des inégalités au sein des populations rurales, ou près de 64 % des ces foyers possèdent 2 voitures ou plus alors que 19 % de foyers les plus défavorisés n'en possèdent aucune.

Selon Gérard Hernja, docteur en science de l'Éducation et chargé de recherche à l'École de Conduite Française, identifie 5 profils de jeunes ruraux. Les jeunes hyper-mobiles dès l'enfance qui ont accumulé de nombreux kilomètres pour accéder aux services essentiels, souvent soutenus par un soutien parental. Ceux qui ont des « ailes », c'est-à-dire des jeunes qui y sont par défaut, car il y sont nés mais qu'ils sont partis découvrir d'autres choses et sont susceptibles de revenir pour des raisons diverses, souvent car c'est moins cher selon eux. Ceux enracinés à leurs terres, qui y sont nés et y souhaitent mourir ou en aucun cas veulent partir. Ceux qui partent, soit par désir ou par contrainte, souvent ils ont une mobilité qui leur permet de partir au détriment d'un déracinement qui peut être difficile à accepter ou pour certains il y a une perte du lien territorial ou plus aucune attache au territoire qui justifie d'y rester. Enfin, ceux qui restent, soit par désir ou faute d'opportunités ou de moyens, ils sont exposés à un risque d'isolement social, dépendent majoritairement de la voiture pour se déplacer dû au manque d'offres alternatives. Pour Coquard, lorsqu'il parle des espaces ruraux dans la région du Grand Est, il démontre que « ce qui restent sont plutôt celles et ceux qui n'ont pas les ressources nécessaires pour être mobiles ». À travers ces mots, l'auteur démontre explicitement que les jeunes ruraux qui décident de rester sur leurs terres n'est pas principalement par choix mais par contrainte. Cette même contrainte peut être d'une part sur l'aspect financier, où il est parfois difficile pour une personnes de payer le permis de conduire puis d'acquérir un véhicule une fois ce permis obtenu. D'autre part, nous pouvons aussi mentionner l'aspect cognitif, le fait de ne pas avoir conscience des différentes offres de transport à disposition sur leurs territoires peut amener à un isolement forcé. Ce dernier aspect met en avant deux autres phénomènes : le pouvoir bouger et le savoir bouger¹². Le pouvoir bouger fait référence aux infrastructures disponibles et aux solutions de mobilités qui doivent être adaptées au besoin des personnes, puis un aspect financier pour accéder à cette mobilité ainsi que des capacités physiques nécessaires pour pouvoir se déplacer. À cela s'ajoute le savoir bouger, qui concerne les capacités cognitives et les freins psychologiques, mais également les ressources culturelles et sociales des personnes face aux différents modes de déplacement.

Concernant les personnes âgées, la mobilité est le facteur qui leur permet d'être autonomes. Sans cette capacité à être mobiles, les seniors risquent d'entrer dans un cycle d'isolement social et de paupérisation. Selon les derniers chiffres de l'INSEE, la part de 65 ans et plus représente 21,8 % de la population française, soit près d'un individu sur cinq. En 2022, sur les 22 millions d'individus vivant dans des espaces ruraux, 23% ont plus de 65 ans soit environ 5 millions de personnes. De plus, selon les chiffres tirés de l'étude « Mobilité des seniors en France » réalisée en

12 Secours Catholique-Caritas France, 2024, *Territoires ruraux : en panne de mobilité*, 75p

2014 par la demande du Laboratoire de la Mobilité inclusive, 30 % des 65 ans et plus ne sortent plus de chez eux. Avec cela, le vieillissement des territoires ruraux a contraint les activités économiques et les services de première nécessité à désertier ces territoires, impactant alors les populations âgées qui sont la source de ce vieillissement. Par conséquent, l'espace de vie quotidien des seniors se voit être restreint, premièrement avec l'avancée de l'âge des individus ainsi que la perte progressive de capacité à se mouvoir dans leurs espaces via différents modes, la voiture, le vélo puis la marche sont alors successivement abandonnés, car c'est plus de 44 % des plus de 75 ans qui déclarent être gênés lorsqu'ils se déplacent. Si il n'y a plus la possibilité de se déplacer, en découle naturellement une perte d'autonomie majeurs pour les seniors, surtout ce qui vient éloigner de tout services. En 2021, environ 2 millions de personnes de plus de 60 ans étaient considérés en perte d'autonomie, en chiffre qui va augmenter de 700 000 personnes d'ici 2050 selon les prévisions¹³. Couplée à cette perte d'autonomie, il y aura alors une augmentation du besoin d'aides et d'accompagnement à domicile. Le nombre d'aidants en France atteint 8,3 millions de personnes, dont 82 % sont membres de la famille et 43 % sont en emploi¹⁴.

De surcroît, depuis de nombreuses années les seniors sont considérés comme des dangers publics derrière un volant. Constat qui se résume qu'avec l'avancée de l'âge d'un individu, des altérations physiques et psychologiques peuvent voir le jour. Diminution du champ de visions, de l'audition, de la résistance à l'éblouissement, des réflexes, difficultés à se concentrer ou à faire certains mouvements. Récemment, on voit émerger dans les débats publics qu'il faudrait faire passer un test complet aux seniors, afin d'assurer ou de vérifier l'évolution de leurs aptitudes à la conduite avec une visite médicale et à une évaluation de la pratique¹⁵. En cas d'échec, ils seraient orientés vers des sessions de remises à niveau, mais si les déficiences sont trop importantes alors les personnes concernées pourraient se voir retirer leurs permis de conduire. Alors que les conducteurs qui provoquent le plus d'accidents mortels sont les 18-24 ans. Toutefois, les seniors sont surtout des victimes, les individus âgés de 75 ans et plus sont la deuxième tranche d'âge la plus exposée aux accidents mortels. En effet, en 2025, les jeunes adultes entre 18 et 24 ans sont les plus à risques, avec un chiffre qui s'élève à 95 tués par millions d'individus du même âge, alors que pour la tranche des seniors, ce chiffre s'élève à 73 tués par millions de personnes à cet âge¹⁶. Avec ces chiffres, on constate que les seniors causent bien des accidents mortels mais ne sont pas les plus représentés.

Après les différents points abordés sur la mobilité concernant différents types de population, on observe des difficultés de déplacement qui parviennent à se transformer en mécanisme d'exclusion sociale. Pour arrêter ce phénomène, il en vient de repenser les méthodes et outils traditionnels de la mobilité, qu'elle ne soit plus considérée comme un outil de transport, mais qu'elles deviennent un élément de justice sociale et d'égalité territoriale. Pour ce faire, c'est dans cette même perspective que le concept de mobilité inclusive et solidaire essaye d'apporter des réponses significatives aux besoins des personnes concernées par la mobilité précaire. D'après les travaux de Gérard Hernja et Vincent Kaufmann sur ce concept, définit la mobilité comme une « transformation de soi » permettant de réaliser et de développer leurs usagers et leurs pratiques par la mobilité en déterminant un potentiel de mobilité pour chaque individu qui lui est divisé en trois catégories. La notion de « pouvoir » afin de réaliser le déplacement avec une combinaison de facteurs comme les modes et les infrastructures à disposition. Le « savoir » liées aux compétences nécessaires pour être mobiles et le « vouloir » qui représente le projet de l'individu et la réponse de

¹³ Julie Dufeutrelle, Olivier Pucher (Insee), Alexis Louvel (Drees) Insee, *700 000 seniors en perte d'autonomie d'ici 2050*

¹⁴ Auxilia, 2014, *Mobilité des seniors en France*

¹⁵ Europe 1, 2025, "[Permis de conduire : vers une visite médicale imposée aux seniors ?](#)"

¹⁶ ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2025*

sa mobilité. Cependant, certaines personnes n'ont pas accès à tous ces facteurs pour bénéficier d'une mobilité pérenne, et se voit automatiquement marginaliser du système sociétal. C'est là qu'entre en jeu la mobilité inclusive qui vise à une intégration de chaque personne et non une exclusion, ou c'est la société qui s'adapte à chaque individu. Elle passe aussi par la mobilité solidaire¹⁷ qui regroupe un ensemble de dispositifs qui a pour but d'apporter des solutions de mobilité au publics les plus en difficultés. Cela englobe des transports d'utilité sociale (TUS), du covoiturage solidaire, des tarification sociales sur la réparation de véhicule, autopartages, microcrédits, des garages solidaires ou des plateformes de mobilité. Des solutions portées par différents acteurs, que ce soit des particuliers, des associations ou des politiques publiques, répondent aux besoins ponctuels ou réguliers des personnes contraintes dans leurs mobilité afin de lever les freins associée à cette derniers. Avant que tout ce système puisse se mettre en place, c'est avec la LOM qui a permis de poser un cadre législatif afin d'organiser au mieux l'ensemble de ces supports de mobilité solidaire. La LOM a attribué cette compétence aux Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) afin de faciliter l'identification des problématiques de mobilité sur les territoires. Pour ce faire, les AOM doivent proposer trois volets d'actions, le premier est de développer les offres déjà existantes, le deuxième et de favoriser l'impact des différentes actions proposées avec une coopération des acteurs, et le troisième et l'accompagnement du public durant tous les processus. De plus, L'État à ouvert des fonds dans le cadre de la prévention et de lutte contre la pauvreté pour contribuer à la mobilité des demandeurs d'emplois pour qu'il puissent poursuivre leur parcours d'insertion. Ce financement justifie la volonté d'intervenir sur les enjeux de mobilité solidaire et inclusive qui fait aussi écho au mesure proposée par la LOM notamment avec l'élaboration des plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS). Cette dernière est pilotée par la Région et par les Départements sur l'échelle des bassins de mobilités. Cette mesure s'ouvre sur plusieurs volets avec un financement de 70 millions d'euros en 2021 et 2022, sur une construction d'un maillage intégral du territoire via une mise en place de plateformes de mobilité, d'un accompagnement priorité auprès des bénéficiaire du Revenu de Solidarité Active (RSA) ou encore l'appui des politiques publiques dans la mobilité interrégionale. Néanmoins, depuis la création de cette mesure jusqu'en 2023, aucun PAMS n'a vu le jour.

Ces enjeux de mobilité inclusive et solidaire doivent également être appréhendés conjointement avec l'analyse du territoire dans lesquelles elles prennent fonction. Au sein du territoire national, pas moins d'une personne en insertion sur deux affirme avoir déjà refusé une offre d'emploi ou une formation pour des raisons liées à des soucis de mobilité. Dans le cadre de ce travail de stage dans la Plateforme Mobilité 82, il est important de définir les caractéristiques territoriales du territoire d'étude qui s'étend sur l'ensemble du département du Tarn-et-Garonne.

¹⁷ Ministère chargé des transports - « AOM - Zoom sur les Mobilité solidaires », Janvier 2022 www.gart.org/wp-content/uploads/2022/02/Zoom-sur-les-mobilites-solidaires.pdf

1.2 — Le Tarn-et-Garonne : un département aux enjeux contrastés

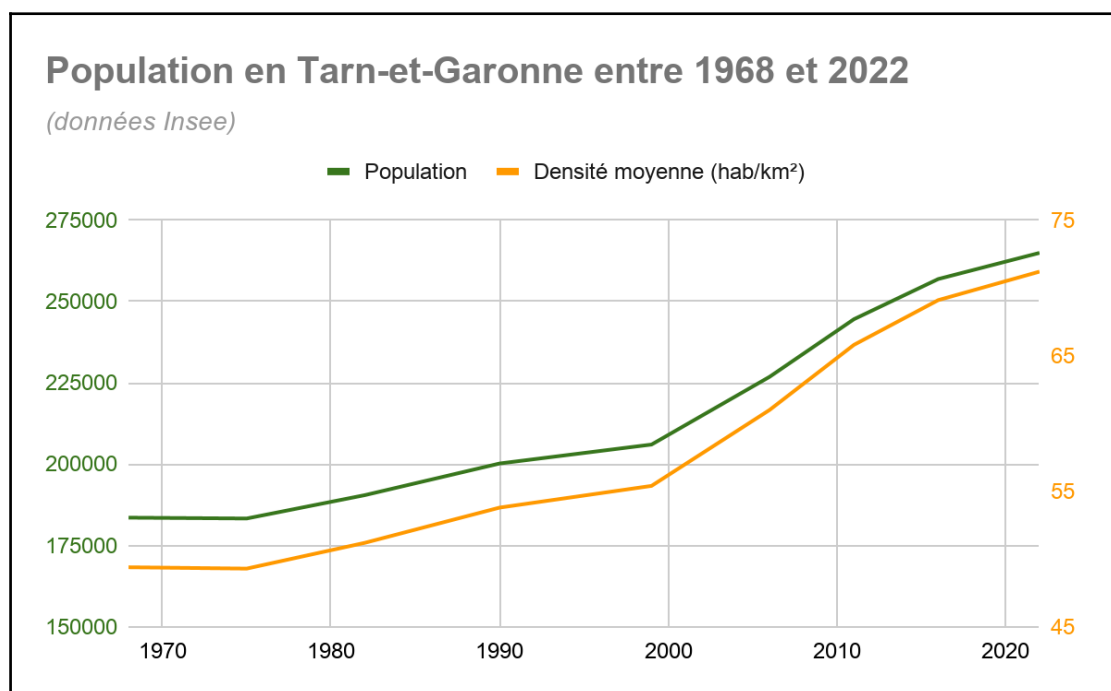
Afin de comprendre les multiples inégalités liées à la mobilité qu'un territoire rural peut contenir, il est nécessaire d'en connaître les caractéristiques. Alors, il est important d'établir un diagnostic territorial pour relever les enjeux pour comprendre comment le phénomène de précarité de mobilité puisse émerger. D'une part, une analyse des facteurs socio-démographiques et économiques du territoire pour comprendre les dynamiques qui en ressort. D'autre part, un état des lieux sur l'offre de transport déjà existant pour constater les espaces bien desservis de celle qui n'en bénéficie pas.

1.2.a — Diagnostic territoriale

Le département du Tarn-et-Garonne se situe au sud-ouest de la France au sein de la région Occitanie entre le Lot nord, le Lot-et-Garonne et le Gers à l'ouest, la Haute-Garonne au sud et le Tarn et l'Aveyron à l'est. Ce département est l'un des moins étendus de France métropolitaine, avec une superficie totale de 3 718 km². Il regroupe une grande diversité de paysages notamment des larges plaines rurales ou plus de 3 600 exploitations en 2022¹⁸ répartie sur plus de 200 000 hectares sont à contribution de l'activité agricole.

Le Tarn-et-Garonne est à la sixième place des départements les plus peuplés d'Occitanie, juste derrière l'Aveyron, et regroupe 4,3 % de la population totale de la région. Cette même population a fortement grimpé depuis plusieurs décennies passant d'un peu plus de 180 000 habitants à la fin des années soixante à plus de 260 000 en 2022, soit une augmentation de 44,3 % durant un peu plus de cinquante ans (cf figure 1).

Figure 1 : Évolution de la population et de la densité moyenne dans le Tarn-et-Garonne



Source : Insee, recensement de la population de 1967 à 2022

Une augmentation de la population qui est de moins en moins marquée au fur et à mesure du temps. Un constat beaucoup plus percutant lorsque que l'on se rapproche de l'échelle communale. D'après les chiffres les plus récents fournis par l'INSEE, le taux d'évolution moyenne sur l'ensemble du département est de 0,51 % qui est toutefois supérieur à celle de l'échelle nationale (0.25 %) (cf *figure 2*). Des évaluations qui sont à première vue assez bien réparties sur l'ensemble du département. On remarque des évolutions positives tout autour de Montauban, la préfecture du département qui regroupe naturellement le plus de services à dispositions des habitants, que ce soit des grandes enseignes commerciales, les pôles de santé ou le regroupement d'infrastructures de loisirs que l'on trouve rarement dans les communes rurales, comme des clubs de sports ou des cinémas, restaurations rapides, etc... . Un décalage avec les communes se trouvant au nord-ouest ou la majeure partie d'entre elles subissent une perte de population ces dernières années. Des évolutions qui vont dans le sens de l'emprise territoriale des populations.

Figure 2 : Taux d'évolution de la population en Tarn-et-Garonne

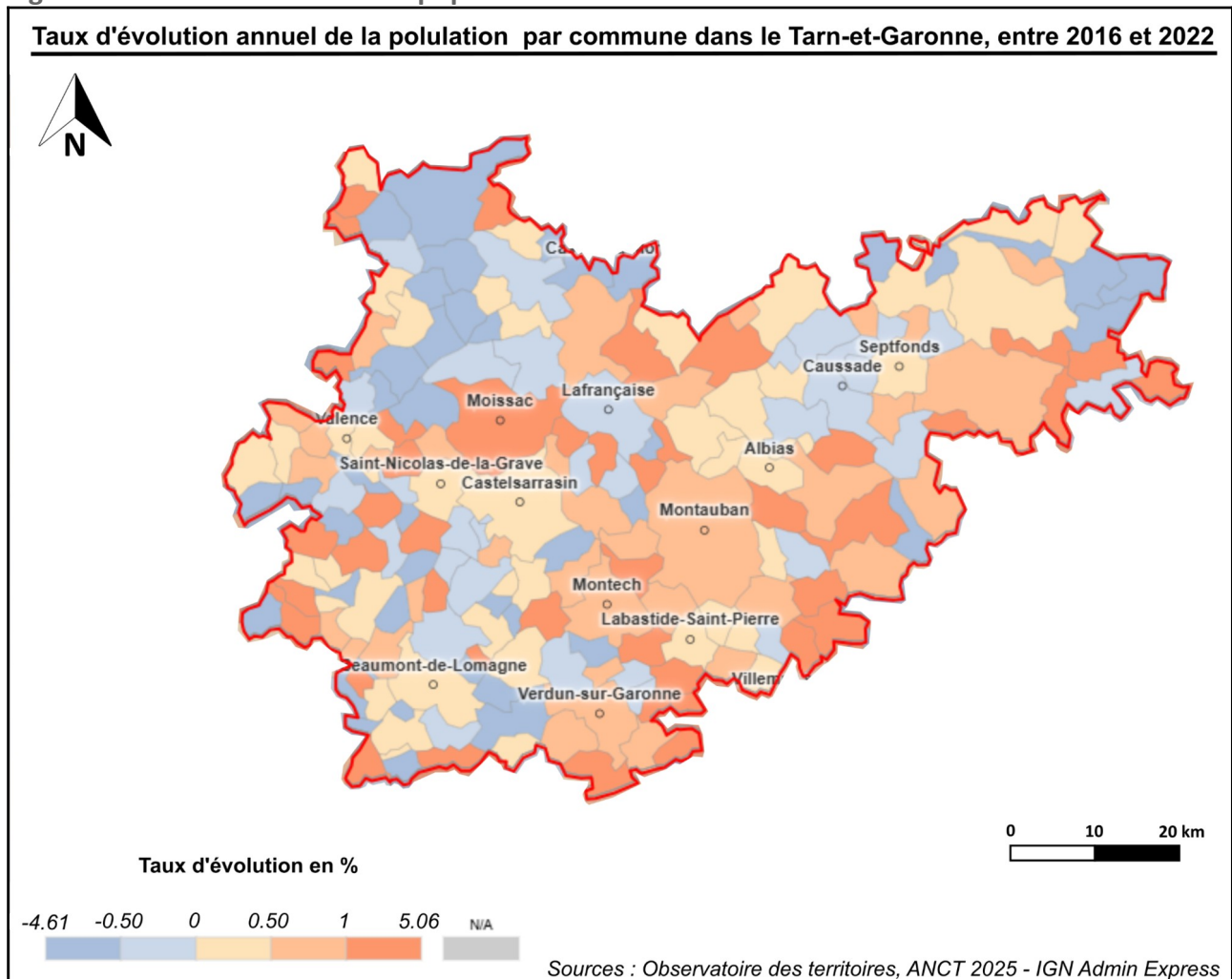
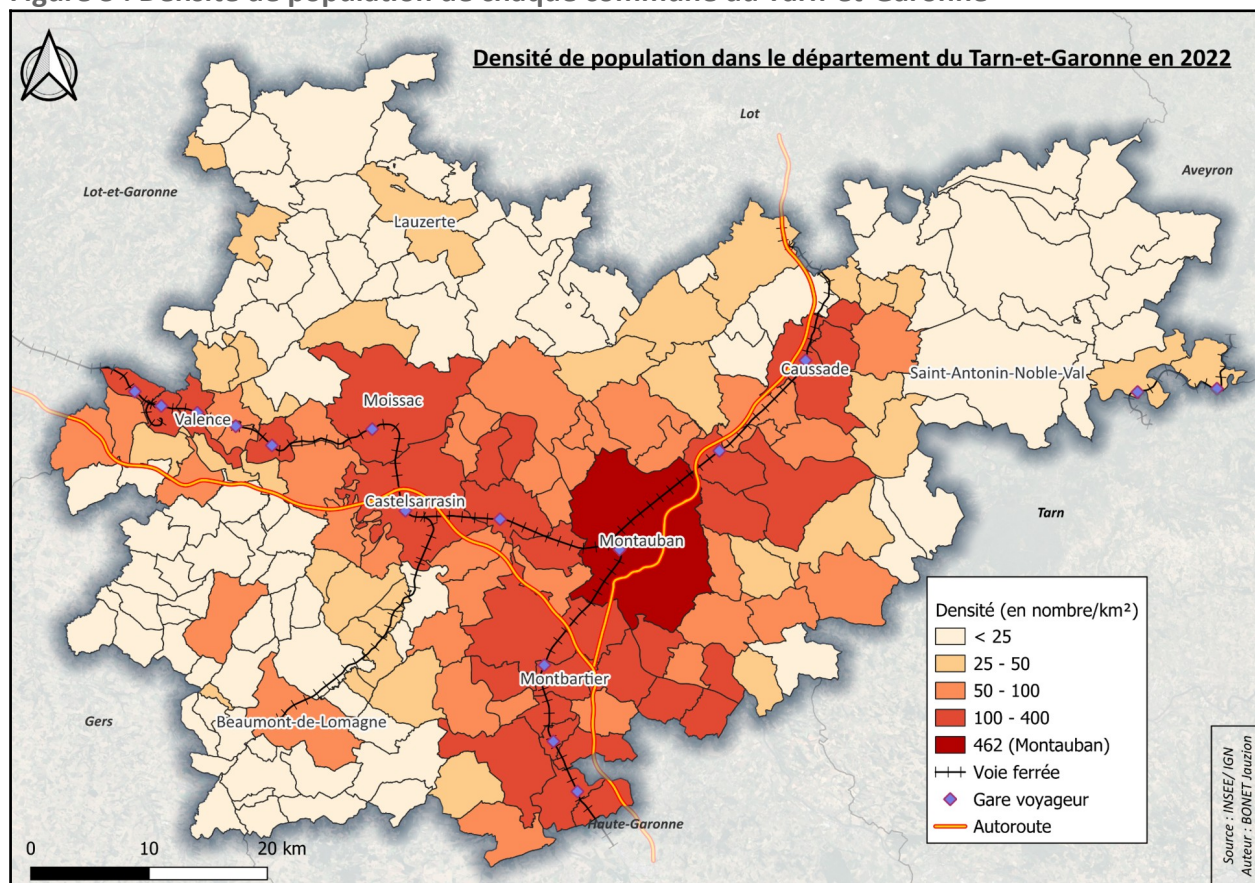


Figure 3 : Densité de population de chaque commune du Tarn-et-Garonne



À propos de la densité de population dans le département, la moyenne en 2022 atteignait 71,2 habitants/km² avec la valeur la plus haute qui est Montauban avec 462 habitants/km², suivie de et la valeur la plus basse avec la commune de Castéra-Bouzet située au sud-ouest avec 6,85 habitants/km². Chiffre bien en dessous de la moyenne nationale qui est à 107¹⁹. On constate avec la carte ci-dessus que la densification du territoire se fait autour des grands axes de transport, longeant les voies ferrées à l'exception de celle qui se termine à Beaumont-de-Lomagne qui est utilisée uniquement pour le fret. Mais également aux abords de l'autoroute A20 qui converge vers Paris et l'A62 vers Bordeaux. On y voit un effet de périurbanisation autour de Montauban, avec des communes comme Montbartier ou Grisolles qui avec un densité élevée démontre l'étalement urbain et l'influence que la préfecture a sur ces communes avoisinantes. De plus, des pôles démographiques secondaires se distinguent des autres communes du territoires, grâce à la présence de desserte ferroviaire sur la commune comme c'est le cas avec Caussade, Moissac, Valence ou Castelsarrasin. Dans la même analyse, on peut apercevoir un contraste marqué avec une séparation entre les zones nord et sud-ouest autour de Lauzerte et Beaumont-de-Lomagne, où les communes restent pour la plupart en dessous de 25 habitants/km², alors que pour les commune qui sont parallèle au axes de transport qui mènent jusqu'à Toulouse, la population y est davantage concentré. De plus, dès lors que l'on s'éloigne des ces flux, un isolement des communes rurales se démarque, souvent accompagné par un vieillissement de la population corrélée à une activité agricole majoritaire ainsi que des espaces forestiers conséquents. Une répartition inégale de la population qui opposant un axe central dynamique et des zones rurales très excentrées où les services sont font plus rare.

Concernant les caractéristiques de la population, la répartition des tranches d'âges constatent la présence du vieillissement dans le territoire avec une majorité de seniors. Un quart de la population

¹⁹ ANCT, *Observatoire des territoires*, 2022

du Tarn-et-Garonne à plus de 60, c'est quasiment 30 % de la population totale (*cf figure 4*). Par ailleurs, ce nombre conséquent de séniors se regroupe majoritairement dans les communes rurales du nord est sud-ouest du département, comme nous pouvons le constater avec la carte sur l'indice de vieillissement dans le territoire (*cf figure 5*). Cette indice indique la proportion des populations de plus de 65 ans par rapport à celle des moins de 20 ans. Si l'indice est tout de 100, alors c'est population ont à peu près les mêmes proportions du nombre d'individus. Mais plus elles sont élevées, plus la représentation des personnes âgées sera forte. Et inversement avec une globalisation des jeunes population qui se regroupe au centre du territoire, là où le bassin d'emploi et les activités économiques se rejoignent.

Figure 4 : Répartition de la population par tranche d'âges dans le Tarn-et-Garonne

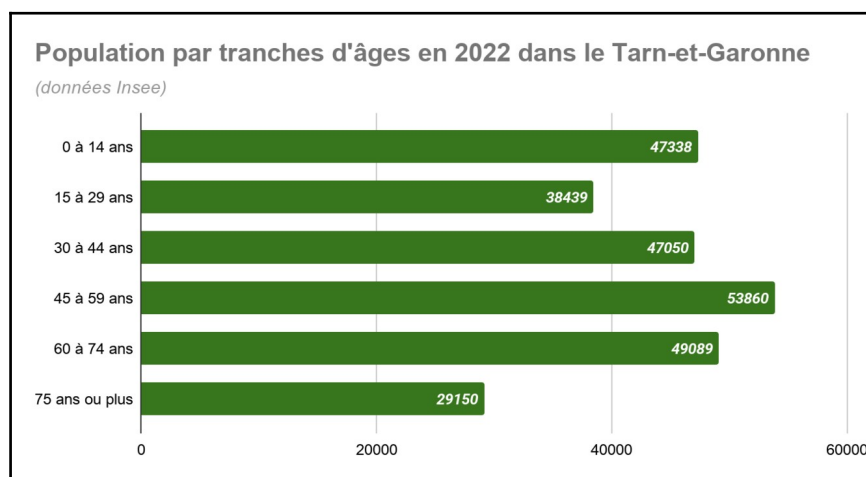


Figure 5 : Territoire rural et vieillissement, le cas du Tarn-et-Garonne

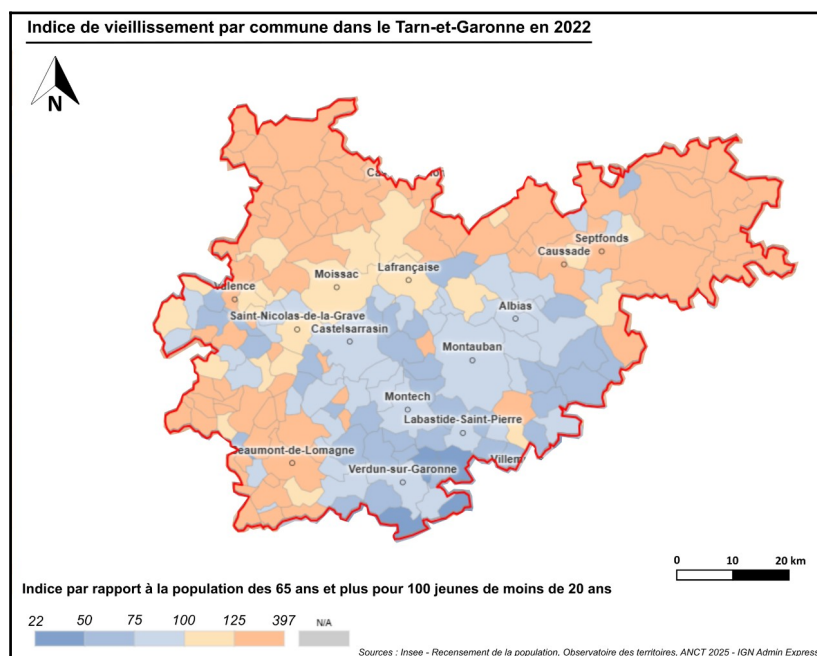
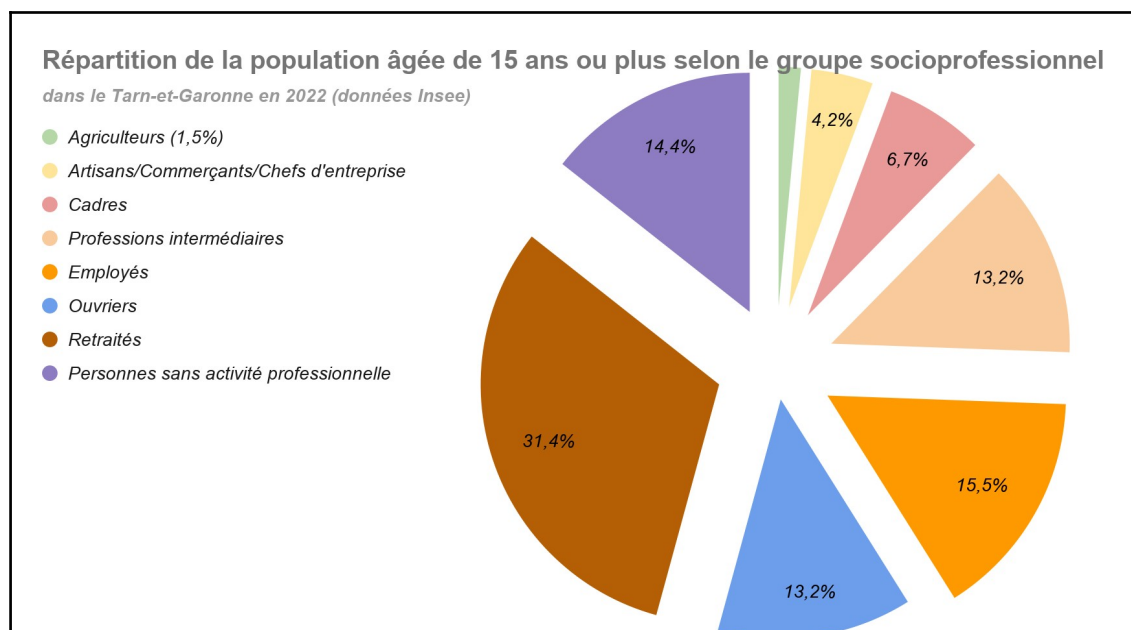


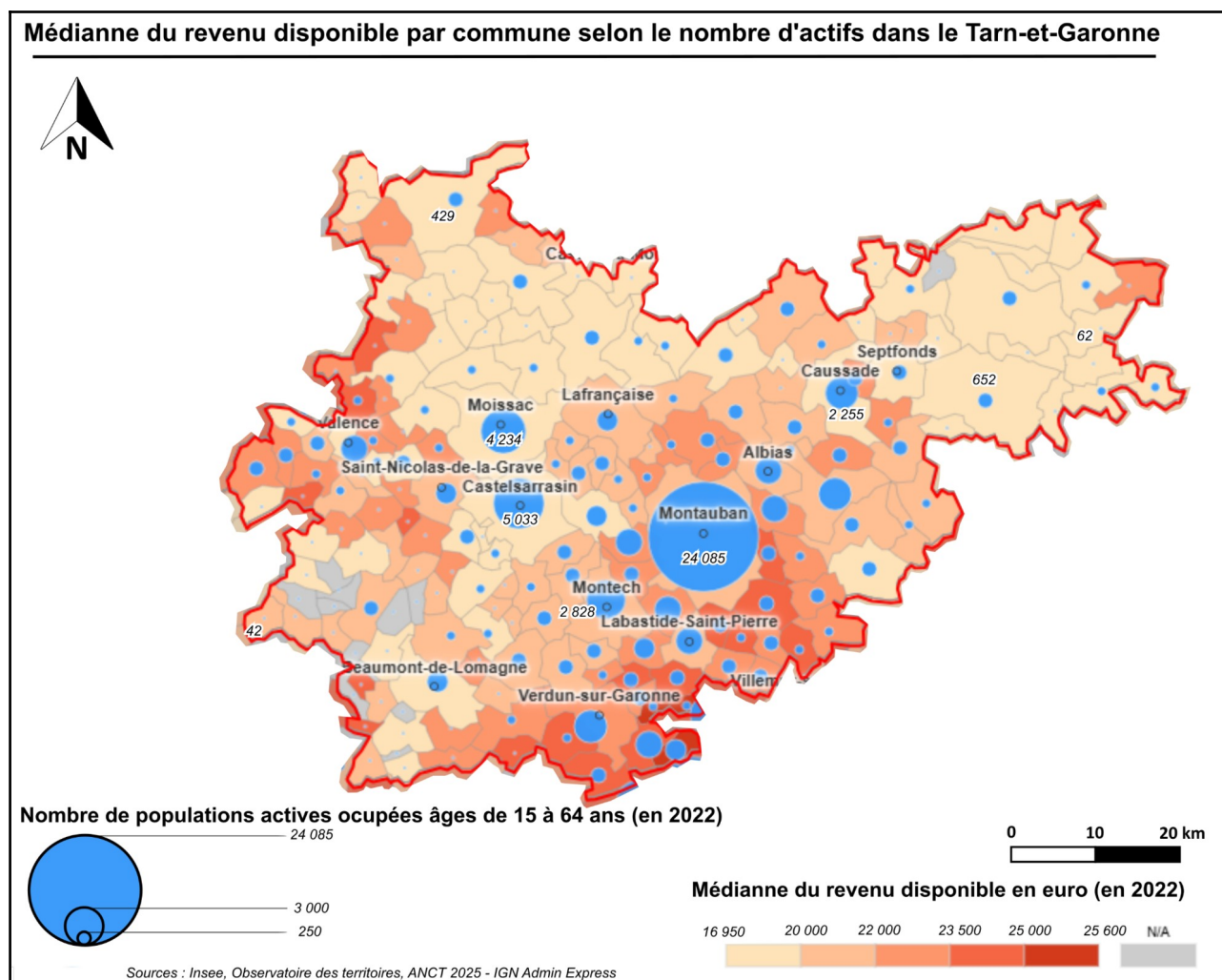
Figure 6 : Groupe socioprofessionnel en Tarn-et-Garonne



Un vieillissement justifié par la répartition de la population par groupe socioprofessionnel ou la part des retraités domine avec 31,4 % (sur un ensemble d'individus s'élevant à plus de 217 000) vis-à-vis des ouvriers, employés ou personnes sans activité professionnelle (*cf figure 6*). Du côté de la population active en 2011 elle regroupait 85 000 individus, mais en l'espace de 11 ans, cette population n'a cessé d'augmenter jusqu'à arriver à elle environ 95 000 actifs en 2022. Néanmoins, parmi ces actifs, on retrouve quasiment 14 000 personnes au chômage cette même année, ce qui représente un taux de chômage de 11,7 % dans le département. Entre autres, la population qui se retrouve le plus exposées au chômage sont les jeunes entre 18 et 24 ans, qui cumule un taux de chômage atteignant 24,8 %²⁰ du dossier complet. Chiffre qui permet de relever la nécessité d'actions ciblées sur les mobilité, première problématique concernant l'insertion professionnelle des jeunes. On peut également faire un parallèle avec le revenu médian de la population ainsi que le nombre d'actifs par commune ou l'on constate un fort contraste nord-sud (*cf figure 7*). Les populations vivant dans les communes situées au nord disposent d'un niveau de vie plus inférieur avec moins de 20 000€ annuelle. De plus la proportions d'actif est beaucoup moins marquée que dans les zones urbaines principales du territoire (Montauban, Castelsarrasin, Moissac et Caussade notamment) avec moins de 1 000 personnes en âge de travailler dans les communes rurales, voir quelques centaine ou dizaines dans certaines zones comme au nord du département. Alors que lorsqu'on se rapproche de la préfecture et de la frontière avec la Haute-Garonnes, le revenu médian est le nombre d'actifs par commune est plus élevé, justifiés par la proximité avec la métropoles toulousaine notamment.

²⁰ L'ensemble des chiffres proviennent de la base de donnée de l'Insee, *Dossier complet – Département du Tarn-et-Garonne (82)*

Figure 7 : Démarcation Nord-Sud du revenu moyen et du nombre d'actifs dans le territoire



De plus, le département possède un atout central concernant le dynamisme économique au sein du territoire avec un pôle logistique générateur d'offres d'emploi. Située sur la commune de Montbartier au sud de Montauban et à l'embranchement des autoroutes A20 et A62, la zone d'aménagement concerté (ZAC) Grand Sud Logistique constitue une grande part du bassin d'emploi du département avec près de 5 000 employés, et est considéré comme la zone d'activité la plus importante du sud-ouest de la France. Cependant, cette zone subit une grosse dépendance à la voiture, malgré la présence d'une gare voyageur, les travailleurs n'ont pas vraiment d'autres solutions que s'y rendre en voitures. Le covoiturage ou l'usage du train pourrait être une alternative mais se retrouve rapidement difficile à établir dû à des horaires décalés pour certains. Ces enjeux posent des questions concernant la structuration du réseau de transport dans le département.

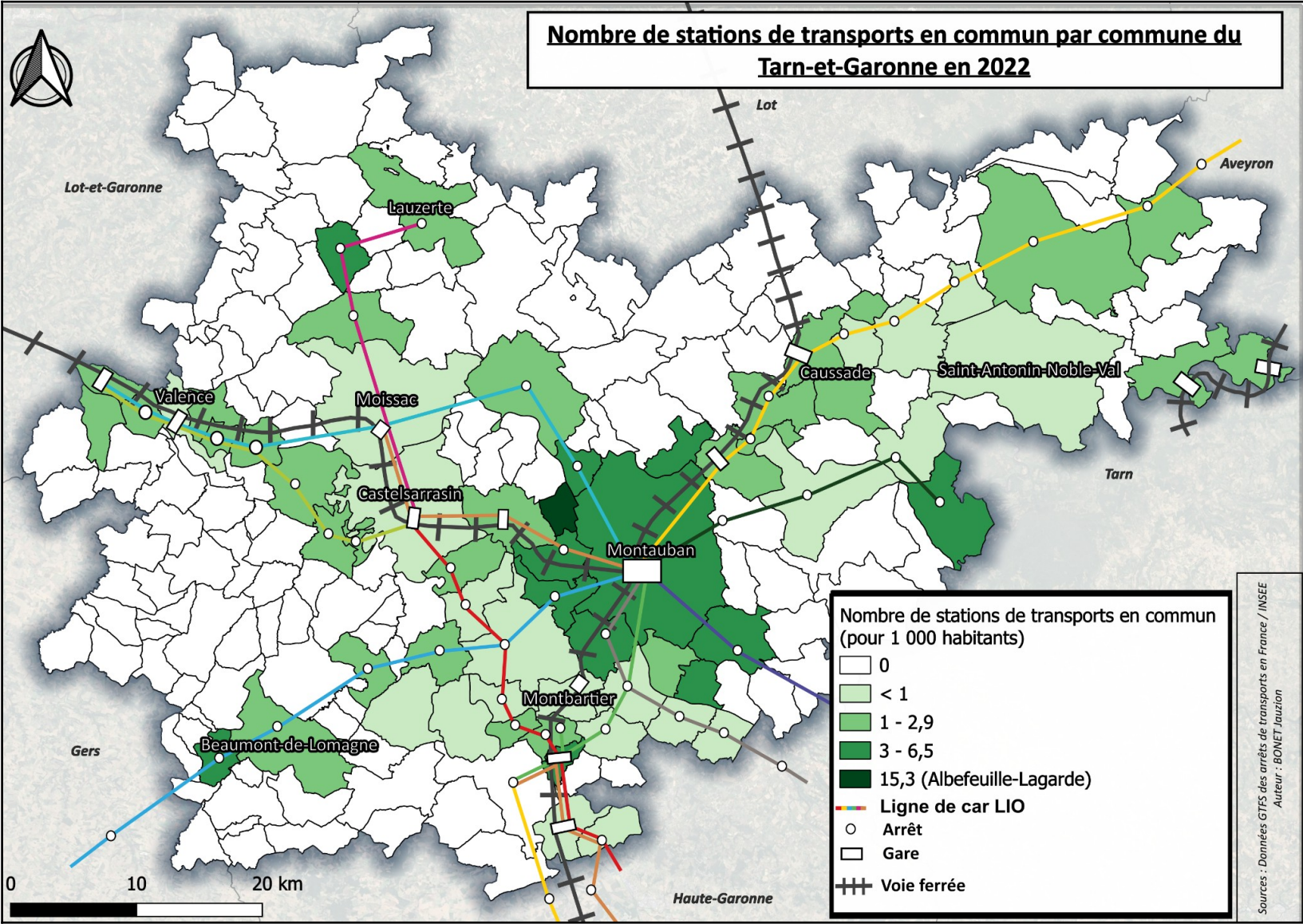
1.2.b — Diagnostic de la mobilité dans le territoire

À l'échelle départementale, deux services de transport de passagers sont mis à disposition des usagers. Pour le train, 2 lignes principales desservent le département : la ligne Toulouse – Cahors et la ligne Toulouse – Bordeaux. La première comptabilise 6 gares traversant le département du nord au sud (Caussade – Albi – Montauban – Montbartier – Dieupentale – Grisolles), une ligne utilisée de façon hebdomadaire par un grand nombre de travailleurs souhaitant

se rendre à Montauban depuis Toulouse et inversement. Avec des fréquences d'arrivée et de départ environ toutes les 20-30 minutes en début de journée, fréquences qui vont s'allonger à une heure en milieu de journée puis revenir à la normale à partir en fin d'après-midi vers 17h pour coïncider avec la fin d'une journée de travail. La seconde dessert les gares de Montauban, La Ville-Dieu-du-Temple, Castelsarrasin, Moissac, Valence-d'Agen et Lamagistère pour continuer vers Agen et bénéficie de fréquence similaire à la première. La gare de Montauban-Ville-Bourbon est la plus fréquentée du département et se place à la huitième position du nombre total de voyageurs annuel en Occitanie, avec près de 1 480 000 de voyageurs en 2024²¹. De plus, on peut également mentionner une troisième ligne ferroviaire qui passe dans le territoire, la ligne Toulouse – Figeac passant par deux petites haltes tout à fait à l'est du département, Lexos et Laguépie. Concernant les cars LiO, la région Occitanie a mis à disposition un réseau de 13 lignes interurbaines régulières et 1 ligne estivale (cf *annexe 3*). Concernant leurs fréquences, elles sont organisées essentiellement pour le transport scolaire s sont assez similaires d'une ligne à l'autre. Avec une forte fréquence le matin entre 6h et 9h afin de correspondre aux horaires des collégiens et lycéens. Puis les fréquences diminuent en milieu de journée et vont à nouveau augmenter au horaire de sortie scolaire et s'arrêter aux alentours de 19/20h. Cependant, durant les vacances, le nombre de voitures en circulation diminue avec des fréquences assez faibles, ou le temps d'attente va de 1 à 2h dans certains cas. Malgré la présence de ce réseau qui permet un maillage plus étendu du territoire, de profondes inégalités d'accès apparaissent selon les communes. La cartographie représente le nombre de stations de transports en commun (Cf *figure 8*), ou sera représenté uniquement le bus et le train (ne prend pas en compte les arrêts de bus scolaire), et l'indicateur indique ce nombre par rapport à 1 000 habitants pour chaque commune. Au total, ce sont pas moins de 133 communes sur les 195 du département qui sont dépourvues d'arrêt de transports. Et donc, 62 communes sont desservies par au moins une station, mais on distingue deux cas de figure. Le premier sont les communes possédant moins de trois stations pour 1 000 habitants, avec la présence d'au moins une ligne d'autocar LiO ou d'une petite halte ferroviaire. Le second cas est celui qui en possède davantage et qui se concentre surtout dans la couronne urbaine montalbanaise, où la majorité des lignes d'autocars de régions convergent vers la préfecture. Dans cette même continuité, il existe 3 types de transports en commun au sein de la ville de Montauban et de sa communauté d'agglomération, formant le réseau Transport Grand Montauban (TGM). Le bus urbain avec 9 lignes régulières qui desservent l'ensemble de la commune de Montauban avec des fréquences allant de 20 à 40 minutes. Pour ce réseau, la ville travaille en collaboration avec l'application NémO, qui permet de se procurer des titres de transport mais aussi de planifier ces déplacements avec une carte interactive. Le bus péri-urbain qui comporte 29 lignes au total, desservent la périphérie et quelques communes voisines de Montauban. Enfin, les services de TGM ont également mis en place au total 5 zones de transport à la demande (TAD), accessible aux personnes à mobilité réduite, qui permet une complémentarité et étendre les offres déjà existantes en réservant ces trajets directement sur l'application MyMobi.

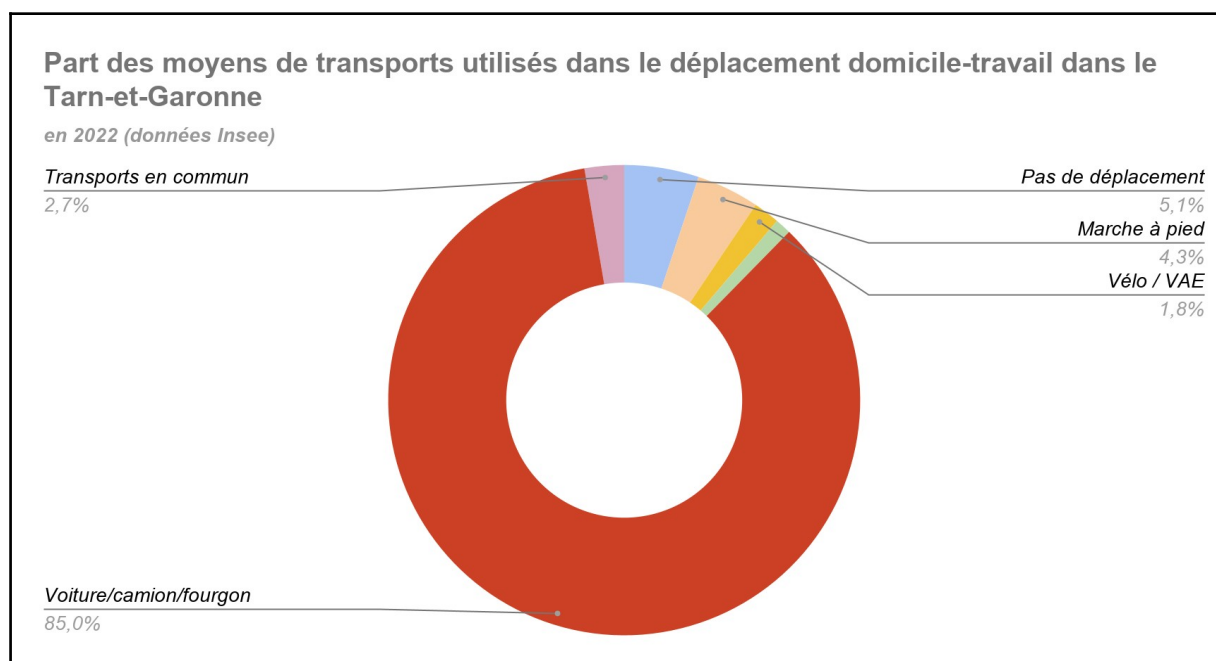
²¹ Open data SNCF, *Fréquentation en gares*

Figure 8 : Réseau de transport en commun dans le Tarn-et-Garonne



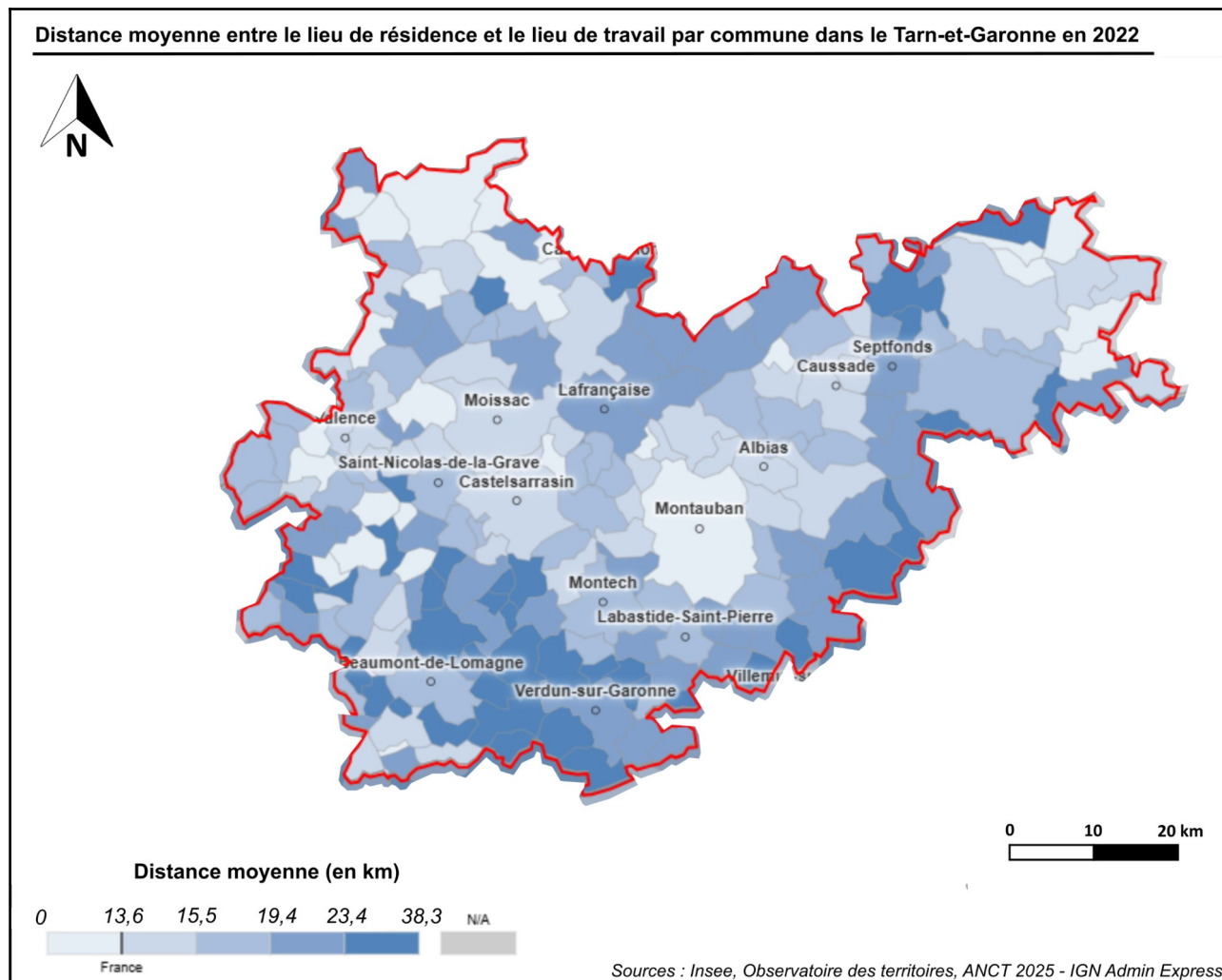
Toutefois, ce réseau de transport concerne essentiellement le pôle urbain montalbanais, et il est difficile d'affirmer que les modes de transports en commun à disposition dans le département soient de réels solutions stables pour répondre aux besoins de mobilité des individus, surtout lorsqu'ils sont isolés dans une commune rurale. Cette situation assure alors la prédominance de la voiture individuelle dans le département, où près de 85 % des actifs utilisent la voiture pour leurs trajets domicile-travail, tandis que 2,7 % des déplacements se font en transports en commun (cf figure 9). Une structuration des migrations pendulaires qui est fortement influencée par l'hypermétropolisation toulousaine, où 14 % des actifs tarn-et-garonnais travaillent en Haute-Garonne, attribuant par la même occasion les territoires du sud du Tarn-et-Garonne comme des espaces de résidences propices avec moins de 4 emplois locaux pour 10 actifs résidents²².

Figure 9 : Répartition des transports utilisés au quotidien par les actifs du Tarn-et-Garonne



Cette inégalité territoriale liée à la mobilité a des conséquences directes sur le marché de l'emploi dans le Tarn-et-Garonne. On recense plus de 5 500 demandeurs d'emploi qui ne possèdent pas le permis B et s'ajoutent également 4 600 personnes qui n'ont aucun moyen de locomotion, donc près de 10 000 individus qui se retrouvent vulnérables car ne trouvent pas de solution, ou dans ce même territoire il faut réaliser entre 10 et 40 km/jour pour se rendre à son lieu de travail (cf figure 10). Des flux domicile-travail généreux qui nécessitent l'utilisation du véhicule personnel quelle que soit la commune. À travers la carte montrant la distance moyenne domicile-travail, les populations doivent, pour la majorité des communes, parcourir une distance supérieure à 10 km pour se rendre à leurs emplois. Une distance qui s'agrandit quand la population se trouve proche de Toulouse.

Figure 10 : Distance domicile-travail en Tarn-et-Garonne



Ce constat alarmant montre que la mobilité n'est pas une simple pratique mais une réelle condition d'accès à l'emploi. Et c'est dans cette perspective que les plateformes de mobilité viennent en aides au plus diminué avec des réponses durables et inclusives, afin de lever les freins à la mobilité pour rendre cette dernière pérenne.

Partie 2 — Pour une mobilité pérenne pour tous : l'enjeu des plateformes de mobilité

2.1 — Diagnostic mobilité : méthodes et outils mobilisés durant le stage

Une plateforme de mobilité est un outil territorial qui aide les personnes dans leur mobilité. Mais avant tout de créer un accompagnement inclusif et durable en vers un public en difficultés dû à leur précarité de mobilité, et prend en charge des personnes en recherche d'emploi ou de formation. Entre service public et dispositif d'insertion à l'emploi, les plateformes mobilité permettent la mise en relation entre les publics concernés par des difficultés liées au transport, les structures d'accompagnement à l'insertion sociale et professionnelle ainsi qu'avec les acteurs de la mobilité. Pour une facilité d'accès des personnes les plus fragiles vers une mobilité autonome, elle accentue leurs missions sur 4 volets principaux. Ces plateformes assurent une passation d'information concernant la mobilité disponible sur le territoire en question, un accompagnement via des processus et d'outil vers une mobilité en toute autonomie, coopère avec différents opérateurs qui valorisent les offres de transports disponibles mais aussi met à disposition différentes solutions et d'actions pour faciliter cet accès. En tout, près de 267 plateformes de mobilité sont en activité en France, dont une située en Guadeloupe (*cf annexe 4*). Ces 4 volets permettent par la suite de construire un diagnostic mobilité de chaque personne qui souhaite recevoir l'aide de ces plateformes. Un outil qui a pour rôle de bâtir un projet individuel de mobilité en identifiant les besoins et attentes des personnes à l'égard de leurs projets socioprofessionnels. Ce qui permet de relever les représentations et appréhensions, les compétences ou les aptitudes à se déplacer avec des modes de transports divers. Comme mentionné dans la première partie des freins à la mobilité qui subsistent dans le Tarn-et-Garonne, ils sont multiples et peuvent également se projeter dans d'autres territoires. On a premièrement le frein territorial avec une insuffisance d'offres de transports collectifs qui dessert l'ensemble du département. De plus, mêmes pour les résidents de Montauban et de sa périphérie, il peut être parfois difficile de choisir le bus urbain pour réaliser son trajet domicile-travail pour différents raisons, des heures inadaptés pour des emplois avec des horaires décalés (par exemple tout ce qui touche au monde de la restauration ou de la logistique) ou plus simplement si les individus ont besoin d'une voiture pour récupérer les enfants à l'école ou faire des courses après le travail terminé. Mais c'est un deuxième frein que la Plateforme Mobilité 82 essaye de résoudre par la mise en place de ces actions, celui du facteur financier.

Les principales actions de la plateforme se nomment MOBILOC et COUP DE POUCE MÉCANO. Tout d'abord, en amont de toutes prises en charge d'un futur bénéficiaire, il est nécessaire de recevoir une fiche de prescription, que j'expliquerai ultérieurement. Une fois cette fiche reçue, on demande au bénéficiaire de planifier un premier rendez-vous afin d'entre autres établir un diagnostic mobilité de l'individu en question. Pour ce faire, les conseillers en mobilité délivrent un questionnaire spécifique afin de faire un état des lieux qui détermine les atouts et freins du bénéficiaire sur sa capacité à être mobile. C'est-à-dire de savoir pourquoi il a besoin des services proposés, pour quelle raison et quelle durée. Mais aussi des questions plus approfondies concernant la mobilité en général. Savent-ils se repérer sur une carte ? Utiliser un GPS ? Ont-ils déjà fait de l'autostop ou du covoiturage ? Est-ce qu'ils ont déjà pris les transports en commun ? Et s'ils sont à l'aise à l'idée de les prendre ? Tant de questionnements qui permettront par la suite d'établir un plan d'actions afin de résoudre la problématique mobilité de chaque bénéficiaire une fois sa prise en charge terminée. MOBILOC est une action qui permet au bénéficiaire de se rendre sur son lieu de travail ou de formation de manière autonome avec la location d'un véhicule à destination de personnes suivies par différents prescripteurs. Le Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire qui vient en aide aux intérimaires dans différentes démarches, que se soit trouver un logement, aides financières pour

des projets professionnel ou personnel (vacances) ou encore faciliter les déplacements vers les missions d'intérim. Le conseil départemental du Tarn-et-Garonne qui délivre le Fonds d'Accès et de Retour à l'Emploi (FARE 82), un programme d'insertion afin d'élaborer un projet professionnel des personnes en reprise imminente d'emploi qui s'adresse aux bénéficiaires du RSA. La Mission Locale qui se focalise dans l'insertion sociale et professionnelle des jeunes entre 16 et 25 ans. La Caisse d'Allocation Familiale (CAF) qui elle bénéficie d'une voiture spéciale de 7 places, souvent à destination des familles voulant se rendre à leurs lieux de vacances ou à des femmes célibataires avec de nombreux enfants à charge. Ou Les demandeurs d'emploi inscrits à France Travail, mais ce dernier est un cas précis où il y a eu des changements durant le travail réalisé durant le stage, que j'expliquerai plus en détail dans la partie 2.2 concernant les limites. Pour résoudre les problématiques de mobilité immédiate des bénéficiaires afin qu'ils puissent se rendre à leur lieu de travail ou de formation, la plateforme met à disposition différents types de véhicules pour une location à des tarifs solidaires allant de 1€ à 5€ par jour avec une caution de 100€ à 260€ (sauf pour les jeunes suivis par la Mission Locale qui se porte garant pour la caution). La flotte de véhicules de la plateforme regroupe un vélo mécanique et un vélo à assistance électrique, 10 scooters et 16 voitures modèle citadine avec 5 places (Fiat PANDA, Renault CLIO, Dacia SANDERO, Citroën C3) (*cf annexe 5*) dont une avec une boîte de vitesse automatique. Pour en revenir aux différents prescripteurs, leur rôle est à la fois d'orienter les personnes qu'ils suivent vers nos actions mais également de prendre en charge une partie de la location. Car initialement, la location d'une voiture reviendra au bénéficiaire à 18,50€/jour, et c'est là qu'entre en jeu les organismes prescripteurs en payant une partie de la location pour que le bénéficiaire puisse avoir un tarif bien plus réduit. Toutefois, il est nécessaire de fournir quelques documents pour pouvoir bénéficier d'une location (pièce d'identité, permis de conduire / BSR, contrat de travail, justificatif de domicile de moins de 3 mois) pour s'assurer que la personne puisse rouler aux normes avec un de nos véhicules, justifier qu'il l'utilisera uniquement pour se rendre à son lieu de travail et qu'il réside bien dans le département car les locations sont uniquement réservés pour les personnes résidant dans le Tarn-et-Garonne, et ne sont pas non plus censées quitter ce territoire à part si le lieu de travail se trouve dans un autre département.

Durant la location, qui peut aller de 1 à 90 jours, des prises de rendez-vous sont effectuées de manières hebdomadaire afin de faire un contrôle du véhicule, que ce soit l'état visuel ou le relevé kilométrique. Cela permet aussi de travailler le projet mobilité des bénéficiaires, voir quelles sont les motivations à venir, trouver d'autres solutions plus durables comme le covoiturage ou l'usage de transports collectifs, mais encore la recherche de financements avec leurs assistantes sociales pour l'achat ou la réparation de leurs véhicules personnels.

L'une des principales missions qui m'a été confiée est la réalisation de cartographie à partir des données récoltées par la plateforme concernant le bilan de l'action MOBILOC de 2025. Des cartes qui permettent de se rendre compte des réalités territoriales et de l'impact que la plateforme peut avoir sur les usages avec une visualisation plus précise des résultats en utilisant des outils cartographiques comme le logiciel QGIS dédié à cette tâche, corrélés avec Inkscape qui permet de les retravailler. Celle sur la « répartition spatiale des bénéficiaires du dispositif MOBILOC selon leur commune de résidence et d'emploi » (*cf figure 11*) montre l'emprise de cette action à différentes échelles. Près de 62 communes sont concernées, 55 pour le Tarn-et-Garonne, 6 qui se trouvent en Haute-Garonne et 1 dans le Tarn. On distingue plusieurs pôles, Montauban qui est la commune la plus sollicitée en termes d'emploi et de résidence, avec 38 bénéficiaires qui y résident mais surtout 55 qui s'y rendent pour travailler. Mais aussi Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, dont plus d'une dizaine de bénéficiaires s'y rendent dans ces communes pour le travail. Cette grande représentation de travailleurs s'explique par la présence de la ZAC Grand Sud Logistique à Montbartier, dont j'ai déjà détaillé les caractéristiques dans la sous-partie précédente. D'autres petites zones urbaines se

démarquent avec Castelsarrasin, Caussade et Nègrepelisse. Cette démarcation s'explique en premier lieu par l'intérêt économique de ces territoires où l'offre d'emploi est plus élevée que dans les communes rurales dont la plupart des résidents de ces communes travaillent dans les zones urbaines voisines. Mais dans un second lieu, les communes urbaines se trouvent en plein milieu des axes autoroutiers, facilitant pour ceux qui y résident (qui sont les plus représentés dans les communes en question) de se rendre dans d'autres communes du territoire eux-mêmes à proximité de ces axes, mais le plus souvent c'est pour se rendre à la préfecture. Puis, les communes rurales sont elles aussi bien représentées, avec une quarantaine de communes qui ont pour la plupart qu'un seul bénéficiaire qui y travaille ou y réside, dont certaines qui se démarquent des autres comme Lafrançaise ou Molières par exemple.

Dans la seconde cartographie réalisée (*cf figure 12*) on peut apercevoir plus distinctement les flux domicile-travail réalisés par les bénéficiaires de cette action. On distingue Montauban qui est une fois de plus bien représentée, avec une majorité de flux entrant dans son territoire, avec également un flux interne (20) qui surpasse tous les autres flux du territoire. Concernant ces flux sortants, ils s'éparpillent à la fois dans des communes voisines (Montbeton, Montech, Bressols, Corbarieu Saint-Étienne-de-Tulmont, Nègrepelisse), et vers des communes plus lointaines (Castelsarrasin, Montesquieu, Molières, Caussade). Sur cette cartographie, on donne avec précision l'enjeu de la commune de Montbartier dans le marché de l'emploi dans le territoire d'étude, où les travailleurs viennent de communes assez proches de cette dernière, excepté Castelsarrasin et Castelferrus. En parlant de Castelsarrasin, la sous-préfecture du département, la commune recense un bon nombre de flux sortants, vers des communes rurales voisines comme Saint-Nicolas-de-la-Grave, Les Barthes et Labastide-du-Temple. Mais encore dans des communes plus urbaines mais cependant bien plus éloignées, comme Montauban, Montbartier, Labastide-Saint-Pierre et même Ramonville-Saint-Agnes. La métropole toulousaine accueille elle aussi pas moins de 6 bénéficiaires, un résident à Mas-Grenier travaille à Saint-Jory, un autre habitant à Montauban et se déplace jusqu'à Launaguet, et 4 autres qui se rendent dans la commune de Toulouse depuis Bessens, Montauban, Caussade et Lavaurette, avec pour cette dernière commune une distance de plus de 90 km pour un temps de trajet de 1h10. Puis, même si à travers cette carte qui confirme que les déplacements des bénéficiaires se réalisent vers des pôles stratégiques d'emploi tels que Montauban, Montbartier, Castelsarrasin, Caussade ou encore Toulouse, des trajets de communes rurales en communes rurales se font, que ce soit entre communes voisines (Lavit → Beaumont-de-Lomagne) ou des communes bien plus éloignées comme avec Laguérie tout à fait à l'est du département vers la commune tarnaise du Séquestre, dans la communauté d'agglomération du grand Albi. De plus, des pôles ruraux se manifestent avec une sollicitation à ne pas négliger, tant sur des flux sortants que entrants, vis-à-vis de l'ensemble des communes rurales du territoire. Molières avec des bénéficiaires allant à Caussade et à Montauban, et un autre venant de la préfecture pour venir travailler dans la commune. Mais aussi Lafrançaise, chef-lieu de la communauté des communes du même nom, avec des bénéficiaires qui y travaillent venant de Villemade, Valence, Lauzerte ainsi que 2 résidents de la commune travaillant à Montauban et un à Castelsarrasin. On peut également souligner le cas de Moissac, troisième ville du département en termes de population (environ 13 500 habitants) où il n'y a eu qu'un seul bénéficiaire résident dans cette commune.

Au total, en 2025, le dispositif MOBILOC a généré 115 trajets domicile-travail, avec une distance moyenne des trajets de 23 kilomètres et un temps moyen de 25 minutes. Avec ce constat, on comprend l'enjeu pour les personnes en insertion à l'emploi d'être motorisées pour se rendre à leur travail. Souvent, les bénéficiaires font appel à ce services spontanément, car ils reçoivent de nouvelles missions (intérim) ou encore ont des soucis liés à la réparation de leurs véhicules.

COUP DE POUCE MÉCANO est la deuxième action de la plateforme qui traite le plus de dossiers. Elle propose des réparations mécaniques sur les voitures à des prix solidaires avec un réseau de garages partenaires. Contrairement à l'action précédente, celle-ci s'adresse à toutes les personnes en

situation de précarité financière. Pour monter un dossier, il faut néanmoins une fiche de prescription faite par les travailleurs sociaux qui suivent les personnes concernées. Suite à cela, un premier rendez-vous est planifié avec le bénéficiaire pour un pré-diagnostic de l'état du véhicule avec les éventuelles réparations à réaliser et de regrouper les différents documents pour monter le dossier administratif. Ce dossier est alors composé de la carte d'identité du propriétaire de la voiture, de son permis de conduire, le certificat d'immatriculation, l'assurance et le dernier contrôle technique en règle, son avis de situation France Travail, d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois pour certifier que le bénéficiaire réside bel et bien dans le département ainsi qu'une attestation CAF avec un quotient familial inférieur à 750€ pour affirmer la situation précaire dans laquelle le bénéficiaire se trouve. Ensuite, lors d'un second rendez-vous, le véhicule est amené chez un garage partenaire situé à proximité du domicile du bénéficiaire afin de réaliser un devis gratuit sur les réparations éventuelles. Une fois le devis effectué, il est nécessaire de monter un projet de financement avec les bénéficiaires qui, pour la majorité des cas, n'ont pas les moyens suffisants pour payer les réparations en une fois. Alors, le bénéficiaire se tourne vers son assistant-e social-e afin d'élaborer un projet financier, via des prêts distribués par la CAF ou du fonds FARE par le conseil départemental, la construction d'un dossier de micro-crédit avec différents organismes comme Parcours Confiance ou le Crédit Municipal. Ou bien, en accord avec le garage partenaire, la possibilité de payer en plusieurs fois.

Figure 11 : Cartographie représentant la répartition des bénéficiaires de MOBILOC par rapport à leur domicile et leur lieu de travail

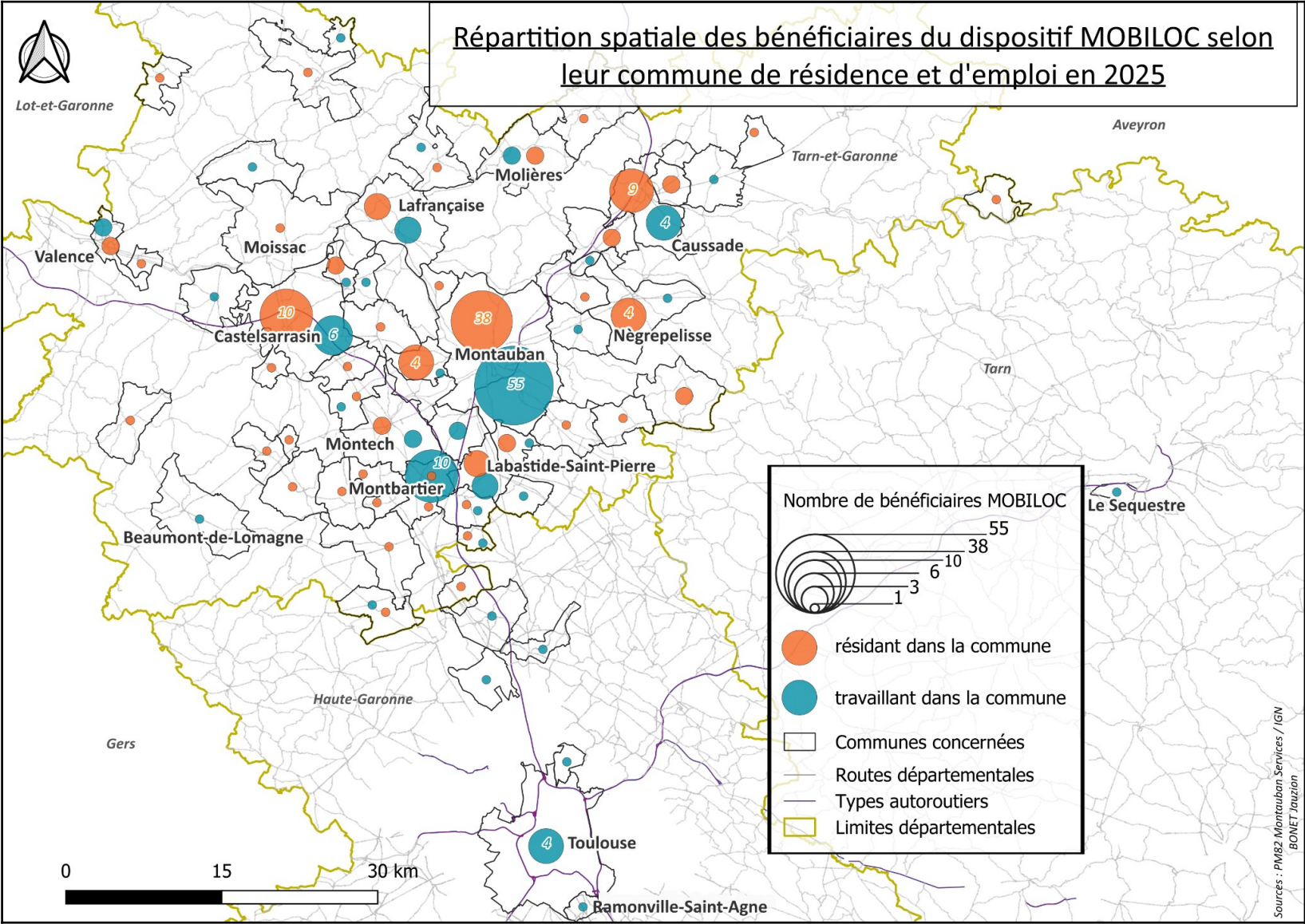
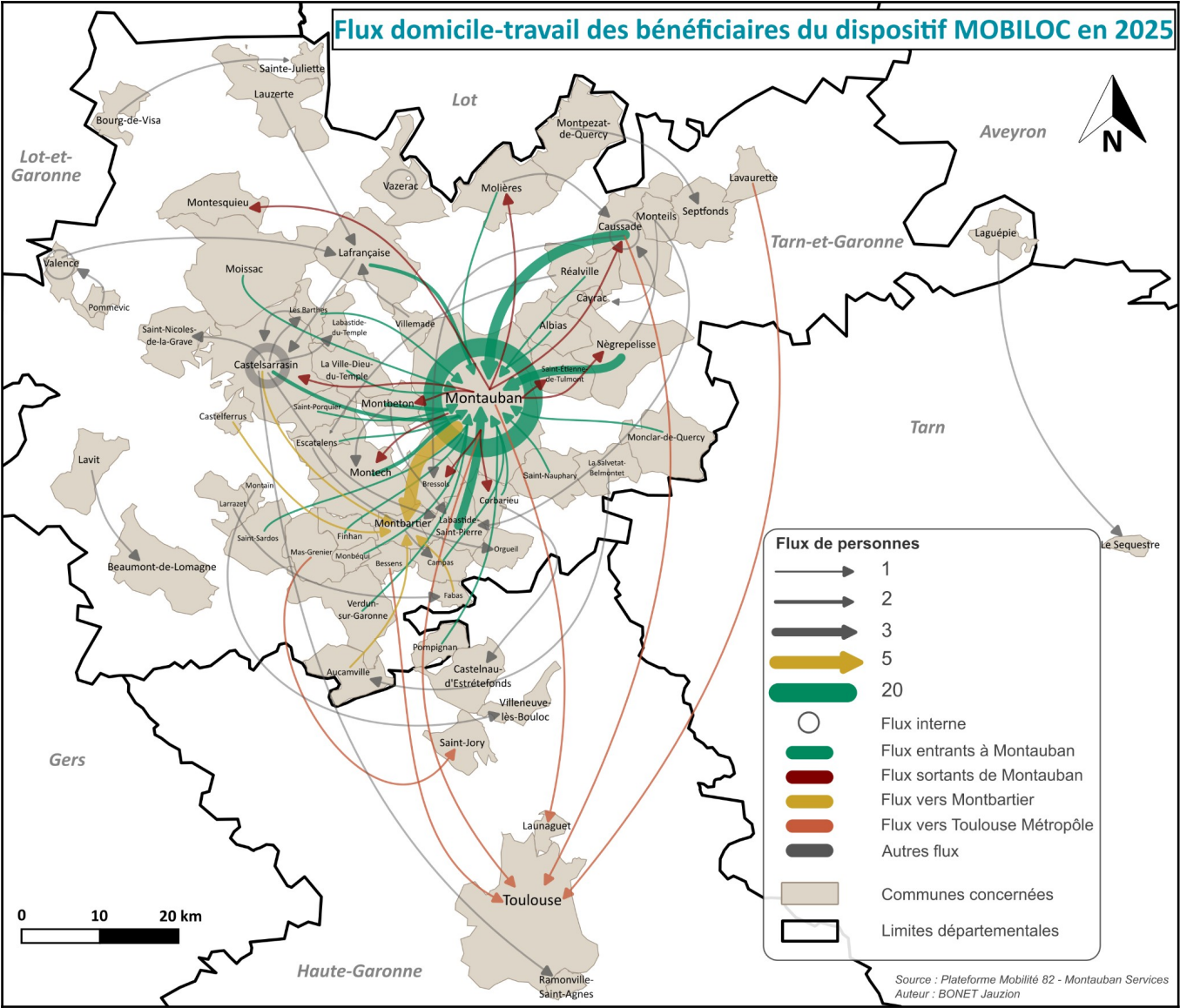


Figure 12 : Cartographie des flux domicile-travail des bénéficiaires de MOBILOC



Ces deux actions que je viens de vous décrire représentent la majeure partie du travail de la plateforme mobilité 82, et sont assurées par les 2 conseillères mobilités qui s'occupent de la gestion administrative et l'élaboration des diagnostics, 2 mécaniciens s'occupent de la maintenance technique des véhicules, et une comptable pour gérer l'aspect financier de ces actions.

Durant ce travail de stage, j'ai également été amené à réaliser les deux autres actions externes que la plateforme met en place régulièrement tout au long de l'année. Le premier, nommé KEZACODE, est un atelier intensif qui se construit via différents modules pédagogiques concernant l'apprentissage des règles de base du code de la route. À destination des personnes qui ont des difficultés de compréhension de la langue française, cet atelier permet d'identifier et de comprendre toutes les notions de circulation de base, que ce soit les panneaux de signalisation, les différents types de voies et de stationnements ou encore connaître les principales règles de sécurité. Mon rôle durant cette semaine intensive a été d'accompagner les bénéficiaires dans leurs révisions du code de la route sur la compréhension de certaines notions qu'ils avaient du mal à acquérir.

La seconde action se nomme PARCOURS MOBILITÉS. C'est un atelier qui se déroule également sur une semaine entière mais cette fois-ci dans une situation de terrain. Elle consiste à accompagner les personnes qui le demandent à apprendre à se déplacer avec les transports en commun urbain, plus particulièrement à Montauban. Une action destinée au plus grand nombre, même si durant la semaine où je suis intervenu, j'ai accompagné 3 personnes seniors qui provenaient de la communauté d'agglomération du Pays de Lafrançaise. Les motivations de ces personnes qui les ont poussées à entreprendre cet atelier sont diverses. Certaines souhaitent se préparer à être autonomes dû à la perte progressive de la conduite, d'autres veulent simplement découvrir d'autres manières de se déplacer pour se rendre à des lieux qu'ils seraient susceptibles de fréquenter davantage, notamment les services liés à la santé. Ce parcours mobilités débute par un bilan mobilité de chaque personne, en relevant les atouts et les freins de mobilité mais aussi la prise de conscience de toutes les alternatives à la voiture présentes sur le territoire et comprendre leur fonctionnement : le bus de ville du réseau TGM présent à Montauban et sa périphérie, les autocars régionaux gérés par la Région Occitanie, les services de TAD, le train, les vélos en libre-service ou en location disponibles uniquement dans la commune de Montauban, le covoiturage ainsi que l'autostop organisé via le Rézo-Pouce. Par la suite, les individus vont réaliser quelques exercices théoriques afin qu'ils s'imprègnent du territoire et des offres de transports alternatifs à la voiture à disposition. Cela va de la lecture d'un plan de réseau de bus urbain, comprendre les fiches horaires ou la construction d'un itinéraire avec des applications. Puis, une fois tous ces éléments acquis, les personnes vont les mettre en application lors de sorties de terrain jusqu'à ce qu'ils deviennent totalement autonomes dans leurs déplacements dans un transport collectif. En outre, on accompagne les personnes à concevoir leurs budgets mobilités, de mettre en avant des alternatives à la voiture moins coûteuses, mais aussi de comment se procurer des titres de transport, en se rendant au siège de TGM pour prendre conscience des différentes offres tarifaires proposées pour ce réseau, mais aussi à la Maison de la Région pour recueillir de la documentation pour réaliser des trajets plus longs à travers le département et dans l'ensemble de la région. Pour résumer, cet atelier a pour but d'identifier les craintes et freins des personnes lorsqu'ils se déplacent dans un espace inconnu avec un mode qu'ils n'ont pas l'habitude d'utiliser. Cela permet d'acquérir des compétences de mobilités, de s'approprier les outils à disposition pour se déplacer autrement mais aussi d'améliorer sa confiance en soi lorsque les personnes se déplacent en autonomie.

Lors de cette semaine sur le terrain, les seniors que j'ai accompagnés m'ont fait part de leurs expériences. Habitant soit à Lafrançaise ou dans une commune voisine, ces personnes vivent dans un environnement rural. Pour venir jusqu'à Montauban pour assister à l'atelier, ils ont dû prendre un bus LiO, mais rien que pour se rendre à l'arrêt de bus des problématiques émergent. Ils ont tous utilisé un véhicule motorisé (voiture ou deux roues) pour pouvoir accéder à l'arrêt en question, les raisons sont les suivantes : trop éloignées de leurs habitations pour s'y rendre à pied, marches

d'approche qui sont difficiles d'accès car soit très encombrante à faire pour personnes âgées car pas assez en sécurité avec la non présence d'infrastructure réduisant la vitesse des véhicules sur la route et en dénivelés difficiles à franchir pour certains. Donc même s'il y a une volonté de changer ces pratiques en matière de mobilités, la dépendance automobile reste toujours présente même s'il y a une pratique intermodale.

Enfin, j'ai pu assister à la journée « Un Permis pour Tous » organisée par la préfecture du Tarn-et-Garonne en compagnie du procureur de la République de Montauban Bruno Sauvage ainsi que du nouveau maire de Montauban Didier Lallemand. Cette journée permet de sensibiliser les jeunes entre 15 à 25 ans sur les risques routiers avec des ateliers théoriques et pratiques (test au choc, voiture tonneau, témoignage de victime d'accident de la route, intervention des forces de l'ordre sur la sécurité routière) avec à la clé 3 permis financés intégralement. Cela permet à la jeune population d'être avertie et de prendre conscience des risques et de la responsabilité lorsque l'on utilise la voiture.

Les différentes actions menées au cours de ce stage montrent la diversité des problématiques que la dépendance automobile peut engendrer dans un territoire comme le Tarn-et-Garonne. Ces initiatives proposées par la plateforme mobilité 82 révèlent une volonté d'améliorer et faciliter les pratiques de mobilité pour les personnes en difficulté. Cependant, comme je l'ai déjà évoqué, ces propositions font toujours face à de nouvelles problématiques que ce soit sur leurs champs d'actions, leurs limites et la capacité à s'inscrire dans le quotidien des individus.

2.2 — *Résultat, limite et perspectives*

Sur l'année 2025, la plateforme mobilité 82 a permis à 398 personnes de bénéficier d'une aide à la mobilité, qu'ils soient jeunes, seniors ou demandeurs d'emploi. Si on se penche sur ces chiffres, notamment sur l'action MOBILOC, il y a eu un total de 125 bénéficiaires sur l'année avec une répartition entre les genres assez inégale, 54 femmes pour 71 hommes. Avec ce constat, on peut également faire un parallèle avec les écrits de Coquard qui mentionnent le fait que dans les milieux ruraux, un tri scolaire s'effectue, divisant les classes sociales mais aussi les genres. En effet, dans les territoires ruraux les offres d'emplois sont souvent considérées comme masculines, avec des domaines majoritairement agricoles ou la logistique, comme avec la ZAC située à Montbartier. Ayant été en contact avec les bénéficiaires des actions MOBILOC et COUP DE POUCE MÉCANO ainsi que des personnes reçues lors des permanences qui souhaitaient recevoir des informations, j'ai pu mettre en place une méthodologie d'entretien fondée sur des discussions informelles. Cette approche n'est pas anodine du fait que les personnes rencontrées sont précaires et peuvent être parfois réservées ou mal à l'aise lorsque l'on aborde leurs situations quand on aborde un sujet dans un cadre trop formel. De plus, vient s'ajouter une contrainte temporelle où beaucoup de bénéficiaires doivent repartir après leurs rendez-vous pour aller travailler. Et à travers ces échanges, les personnes parviennent à discuter de manière naturelle et spontanée sur les difficultés qu'ils subissent au quotidien. Ce choix m'a permis de relever différents profils de bénéficiaires qui reviennent assez régulièrement et se basent également sur des trajectoires de vie différentes.

Une grande part de ces personnes sont des jeunes de moins de 30 ans, voire dans certains cas des mineurs. Une rencontre qui m'a beaucoup interpellée est celle d'un jeune de 16 ans rencontré lors d'une permanence tenue à Monclar-de-Quercy, commune rurale de 2000 habitants du sud-est du département. Ne possédant pas le BSR pour se déplacer de manière autonome, ce jeune subit un isolement social encore plus accentué que certains seniors. Un cas récurrent où ces jeunes, privés de mobilité dû à différents facteurs, comme l'abandon scolaire couplé à une dépendance parentale qui ne peuvent pas forcément assurer les déplacements de leurs enfants. Ces facteurs renferment ces jeunes jusqu'à provoquer des difficultés avec les interactions sociales avec des inconnus voire même

avec les membres de leurs familles. Pourtant, des aides existent pour éviter ce genre de situation, en faisant appel notamment au Fonds D'Aide à la Jeunesse (FAJ).

De nombreuses femmes célibataires avec enfants ont bénéficié d'une location ou d'une réparation à tarif social car la voiture représente une condition trop importante dans leurs quotidiens. On compte pas moins de 2 millions de familles monoparentales avec au moins un enfant à charge et 82% de ces familles qui sont gérées par des femmes²³. Ne pas posséder de voiture ou tout simplement avoir des difficultés dans leurs mobilités compliquent l'organisation quotidienne de ces femmes qui doivent se rendre au travail mais également pour amener les enfants à l'école.

Enfin, le dernier profil récurrent est celui des ressortissants étrangers, pour qui la compréhension de la langue française représente une autre difficulté à franchir au quotidien. Ils souhaitent bénéficier des actions soit après avoir manqué une opportunité d'acquérir une voiture ou simplement après être allés chez un garagiste qui a profité de la vulnérabilité de ces personnes pour augmenter la facture des réparations sur des pannes qui n'étaient pas nécessaires. C'est dans ces situation que la plateforme mobilité a son rôle à jouer afin d'aider les personnes vulnérables.

Néanmoins, malgré l'aide apportée par cette structure aux personnes qui ont besoin de mobilité, des limites surgissent qui contraignent la plateforme à restreindre leurs actions. Par exemple, le service MOBILOC est permis par le financement des organismes prescripteurs annoncés dans la sous partie précédente. Mais en 2026, France Travail n'est plus en capacité d'envoyer des demandeurs d'emploi dû à l'arrêt de l'enveloppe des Directions Régionales de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DREETS) qui débloquent des fonds concernant l'emploi et l'insertion sociale. En effet, les organismes de formation et les plateformes mobilités qui opèrent au sein d'une structure associative sont énormément dépendants des financements des tiers, qui peuvent être fluctuants d'une année sur l'autre. Une situation qui est devenue contradictoire venant d'une structure qui propose un service de location pour des individus qui souhaitent aller vers l'emploi sans au final pouvoir leur proposer des solutions concrètes par manque de financements. Surgissent alors des inégalités au sein des actions proposées, toujours causées par des restrictions budgétaires. Des personnes orientées par la Mission Locale par exemple ne peuvent bénéficier uniquement de 30 jours de location car leur enveloppe est plus réduite que celle des autres prescripteurs. À cela s'ajoutent des problématiques au niveau de la mécanique qui peuvent survenir lorsque l'on propose un service de location longue durée. Des véhicules qui s'usent plus rapidement entre les mains de plusieurs personnes sur des laps de temps courts, dont leur style de conduite diffèrent ce qui dégrade considérablement la mécanique des véhicules. Enfin, les dernières limites observées concernent le projet mobilité des bénéficiaires. La plateforme assure un suivi avec les bénéficiaires dans leur projet mobilité afin de trouver une solution pérenne à l'issue de leurs contrats de location. Mais certains ne trouvant pas d'autre alternative stable se voient contraints de trouver des solutions temporaires, comme un prêt de véhicule par la famille, du covoiturage. Et pour ceux qui ne trouvent pas d'autre solution, ces individus sont dans l'obligation de quitter leur emploi, en attendant l'année suivante pour bénéficier à nouveau des locations au sein de la plateforme.

La Plateforme Mobilité 82 s'instaure dans un réseau national de structures travaillant également sur les thématiques de mobilité inclusive et solidaire. La structure adhère au réseau Mob'In dont le rôle est de construire des échanges entre les acteurs de la mobilité inclusive et les pouvoirs publics afin de construire ensemble des solutions structurantes et innovantes sur les territoires en question tout en s'adaptant aux spécificités locales. Parmi d'autres acteurs on retrouve Wimoov, créée au début des années 2000, c'est une association qui a mis en place le premier réseau de plateformes mobilité dans l'hexagone. Ces actions reposent sur deux leviers, celui de supprimer les freins à la mobilité avec un suivi des bénéficiaires vers des solutions adaptées aux contraintes des individus et

23 Fédération nationale des CIDFF, 2022, *Femmes et monoparentalité. Le Choix de l'emploi*

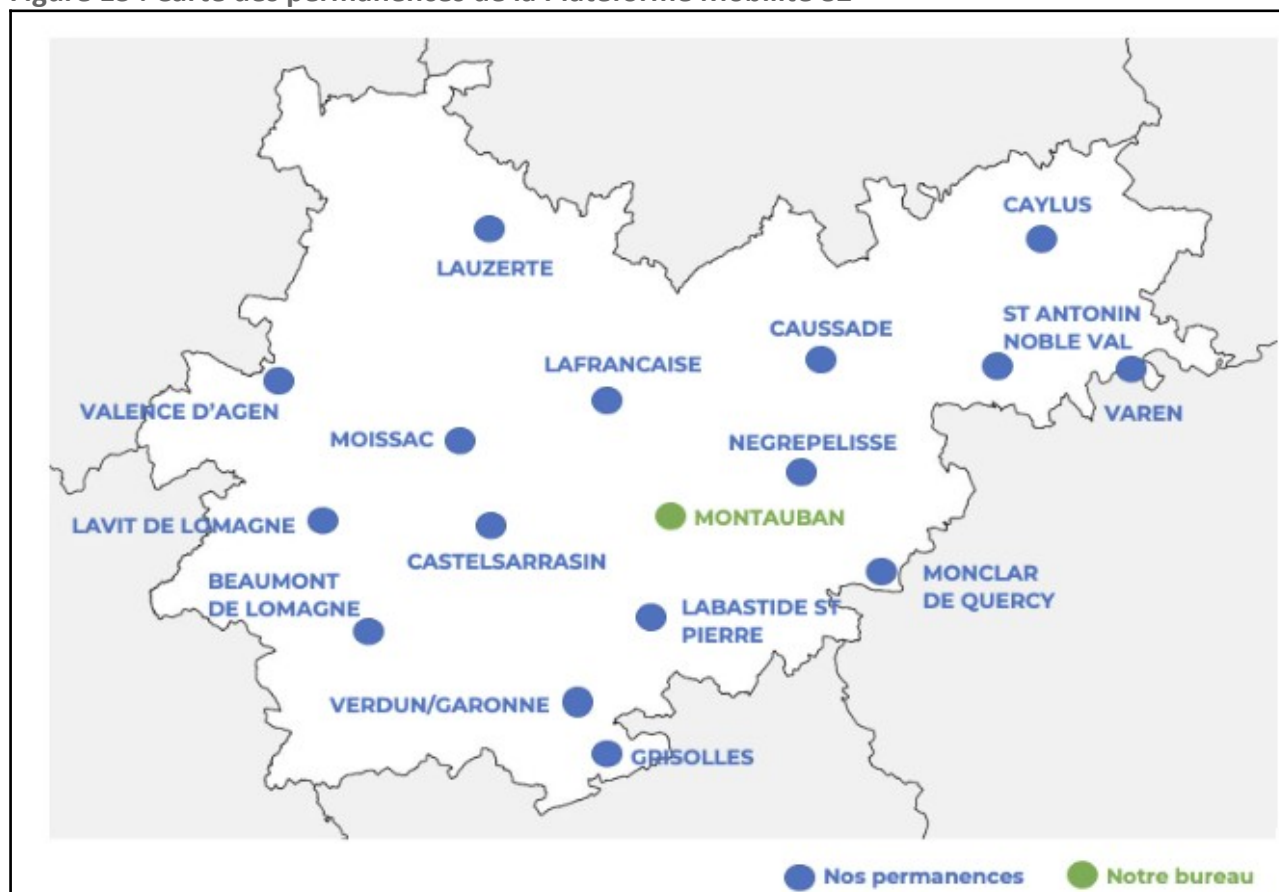
alternatives à la voiture. Elle a lancé en 2023 le dispositif Terr'Moov²⁴, qui se focalise sur les plateformes situées en milieu rural. Elle est implantée dans le Pays Centre Ouest Bretagne, dans la communauté des communes des 7 vallées au nord d'Amiens et dans le Pays de Meaux tout à fait à l'est de Paris. À travers un accompagnement individualisé des bénéficiaires couplé à une animation territoriale ponctuelle, ce dispositif met en place des propositions adaptées à toute personne qui le demande et leur offre des solutions alternatives à la voiture individuelle à essence ou diesel tels que le covoiturage solidaire, l'autopartage ou la location de véhicules électriques ou hybrides. Des pistes qui pourraient être envisageables pour la Plateforme mobilité 82 afin de proposer des actions afin d'accompagner la transition écologique. En plus de cela, la structure pourrait mettre en place une plateforme numérique permettant au futur bénéficiaire de réaliser un diagnostic mobilité en ligne pour visualiser en amont leurs freins et les propositions adéquates dont ils peuvent bénéficier. Puis, une éventuelle collaboration avec les pôles logistiques à Montbartier avec la mise en place d'un système de covoiturage ou d'autopartage entre les employés, qu'ils soient en missions d'intérim ou en contrat de longue durée, serait une piste envisageable tout en mêlant les disponibilités selon les horaires de travail. Des évolutions qui pourraient alors consolider les actions proposées tout en répondant aux nouveaux enjeux de mobilité durable et inclusive. Toutefois, ces propositions nécessitent des moyens conséquents pour être mise en place de manière stable. Concernant l'arrivée de voitures électriques sur le parc de location, il faut s'assurer d'une part que les bénéficiaires sachent utiliser et être à l'aise lors de la conduite de ce type de véhicule et d'autre part qu'il possède ou ait accès facilement à une borne de recharge à son domicile ou à son lieu de travail. Et par rapport à une mise en place d'un système d'autopartage, l'organisation nécessaire est assez lourde, car il faut faire coïncider des personnes avec les mêmes horaires de travail. De plus, s'il arrive une panne ou quelconque problème qui met en péril le déplacement de cette organisation, ce n'est pas 1 individu mais plusieurs qui ne peuvent pas se rendre au travail au détriment de l'employeur qui aura un manque à gagner dans cette situation.

On pourrait encore imaginer une collaboration plus poussée avec les structures de transports collectifs dans le Tarn-et-Garonne (TGM et la Région Occitanie) avec la mise en place d'ateliers qui ont pour but de mieux sensibiliser les individus dans la pratique et leur montrer concrètement les solutions alternatives qui existent surtout pour les demandeurs d'emploi. Des perspectives qui veulent pousser la multi-modalité en combinant les transports collectifs, le covoiturage ou les mobilités actives avec le vélo par exemple. Seulement, au sein de la Plateforme Mobilité 82 il n'y a eu seulement que 4 locations de vélo au cours de l'année 2025, en sachant que 3 de ces bénéficiaires résidaient dans la commune où ils travaillaient (Montauban). Avec ce constat, difficile à dire que le vélo soit un jour une solution concrète pour les déplacements domicile-travail des personnes précaires surtout en territoire rural. Ces alternatives au « tout voiture » sont difficiles à mettre en place de manière durable dans le temps dans les zones rurales, même si des initiatives existent comme le Rézo-Pouce mais restent marginalisées à l'échelle du département.

Un autre point qui me paraît essentiel à améliorer est tout l'aspect communicatif des actions de la plateforme. Elles disposent déjà d'un maillage territorial bien marqué avec des permanences soutenues une fois par mois dans 15 communes décentralisées du bureau principal à Montauban, et Moissac, Castelsarrasin, Valence-d'Agen, Caussade, Grisolles, Nègrepelisse, Labastide-Saint-Pierre, Beaumont-de-Lomagne, Lafrançaise, Verdun-sur-Garonne, Lauzerte, Monclar-de-Quercy, Varen, Saint-Antonin-Noble-Val et Caylus (*cf Figure 13*).

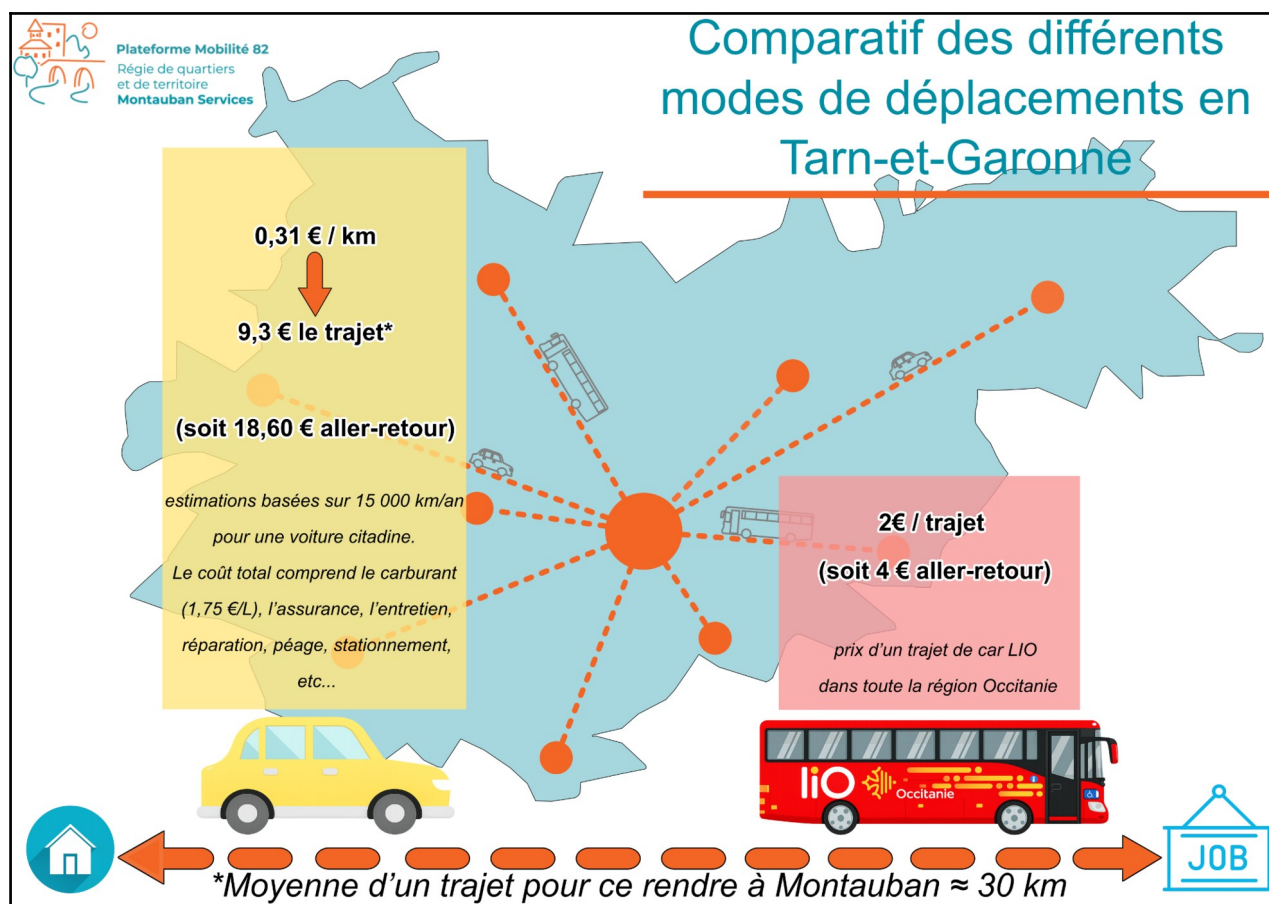
24 Terr'Moov : <https://www.terrhoov.org/>

Figure 13 : Carte des permanences de la Plateforme Mobilité 82



Une réseau qui a pour volonté d'aller au plus près des publics, que ce soit en zones urbaines ou celles les plus éloignées. La participation tout au long de l'année à différents forums d'emploi (Salon Travail-Avenir-Formation) permet également à la structure d'être présente physiquement là où se trouve le public cible de ces actions. Cependant, malgré cette présence territoriale très élargie, les actions proposées par la plateforme restent largement méconnues d'une partie de la population qui pourrait y bénéficier. En effet, l'un des seuls modes de communication est fondé sur la connaissance des prescripteurs qui orientent ensuite les bénéficiaires vers la plateforme, qui ces derniers pourront éventuellement transmettre des informations de bouche-à-oreille à d'autres personnes dans la même situation. Pour bénéficier d'une meilleure visibilité, la plateforme pourrait proposer une communication sur les réseaux sociaux, un canal qui est devenu la norme pour toutes les populations même en zone rurale, en particulier les groupes Facebook dédiés aux communes qui regroupent des dizaines de milliers de membres pour certaines. Ou encore tenir des stands sur les marchés et événements locaux, afin de toucher un public beaucoup plus large également concerné par les actions proposées, qui pourraient par la suite passer l'information à d'autres personnes et ainsi de suite. Cependant, les dates de ces événements se produisent souvent le week-end, ne correspondent pas toujours aux horaires des conseillères mobilités. Une communication qui ne serait pas accentuée uniquement au profit des actions menées par la plateforme, mais également sur de nouvelles pratiques alternatives à l'usage de la voiture. L'une de mes premières missions qui m'a été assignée est la réalisation d'une infographie mettant en valeur les coûts réels des déplacements entre la voiture et le car LiO sur des grandes distances (cf figure 14).

Figure 14 : Infographie comparative entre l'usage de la voiture et celui du car en Tarn-et-Garonne



La moyenne des trajets des permanences pour se rendre à Montauban est d'environ 30 km. Les dépenses liées à l'usage de la voiture ne concernent pas uniquement le carburant, mais prennent également en compte d'autres éléments, comme l'assurance, l'entretien (lavage, contrôle technique) et les réparations éventuelles, le péage ou encore le stationnement. Si l'on cumule toutes ces dépenses, on arrive à près de 31 centimes par kilomètre effectué, soit plus de 18€ pour un trajet aller-retour similaire à un flux domicile-travail. Alors que pour un trajet en car LiO, le prix reste fixe avec 4€ pour un aller-retour, au bénéfice que ce mode ne prend pas en compte l'aspect contraignant de la conduite, où dans celui-ci on peut faire d'autres choses que de simplement conduire notre véhicule. Ce différentiel de coût montre l'intérêt de l'usage des transports collectifs sur des grandes distances et qui pourrait intéresser de nombreux usagers vers l'utilisation d'un mode alternatif à la voiture, mais faut-il qu'il y ait une ligne de cars qui passe à proximité de son domicile, ce qui n'est pas le cas de l'ensemble des communes rurales du département.

Avec ces analyses, on peut affirmer que la Plateforme Mobilité 82 s'affirme comme un acteur indispensable dans son territoire mais avec des limites marquées. La fragilité des financements dont elle peut bénéficier couplée à une diffusion de son information qui est encore à ce jour pas encore remarquée par un grand nombre de personnes. La résolution d'une problématique majeure qui est celle de la dépendance automobile ne peut être effectuée de manière autonome qui plus est par une structure avec un statut associatif. Des pistes d'amélioration peuvent voir le jour, mais elles nécessitent des moyens humains et financiers à ne pas négliger.

Conclusion

Au cours de ce travail, j'ai pu m'interroger sur différents aspects qui régissent les dynamiques d'un territoire rural comme le Tarn-et-Garonne. Des inégalités sociales générées par la dépendance automobile se voient amplifiées par des problématiques propres aux espaces de faible densité. L'analyse effectuée en première partie a mis en valeur que cette dépendance n'est pas seulement un choix individuel, mais bel et bien une accumulation de décisions relatives à l'aménagement du territoire qui a proposé un système coordonné et simplifié pour l'usage de la voiture individuelle à la place des autres modes de transport. Dans un département comme le Tarn-et-Garonne, où le bassin d'emploi, les besoins et les services se regroupent uniquement autour de quelques pôles urbains, structurant les communes rurales avoisinantes. On a pu voir que cette dépendance est inégalement répartie dans les populations, elle est accentuée selon le lieu de résidence, l'âge des individus et leur situation économique. Que ce soit les jeunes ruraux contraints par l'absence de permis et de véhicule ou en dépendance parentale, des seniors en perte progressive d'autonomie les isolant de plus en plus de la société ou encore les publics précaires pour qui leur budget mobilité représente leur première dépense. Toutes ces difficultés sociales et spatiales cumulées par des catégories de population diverses renforcent la problématique initiale. Un constat territorial qui m'a permis de mieux appréhender les expériences réalisées durant le stage au sein de la Plateforme Mobilité 82 mais aussi d'apporter des réponses additionnelles sur des échelles plus réduites. Les dispositifs MOBILOC et COUP DE POUCE MÉCANO ont permis d'apporter des solutions immédiates et adaptées aux populations précaires mais des fragilités sont présentes et contraignent ces actions à faire des choix. Une dépendance au financement de tiers qui peuvent être modifiés voire annulés d'une année à l'autre, des moyens humains et matériels limités par le statut associatif de la structure mais aussi le fait qu'elle soit trop peu connue par une partie de la population qui pourrait bénéficier de ces actions. Des acteurs locaux de l'accompagnement à la mobilité qui tentent d'apporter des réponses adaptées, mais qui réussissent à pourvoir des solutions ponctuelles, car ils ne peuvent pas résoudre seuls l'ensemble des problématiques structurelles et territoriales liées à la dépendance automobile, ancrées dans ces espaces ruraux.

Un stage riche en expérience, où j'ai pu découvrir en premier lieu une association qui a pour volonté d'investir tous ses moyens pour aider les personnes en insertion. À l'aise avec le territoire d'étude qui est également celui qui m'a vu naître, j'ai pu y découvrir les inégalités qui y persistent et comment des acteurs travaillent au quotidien pour essayer d'apporter des solutions afin de les résoudre. De plus, la découverte du travail de terrain en se rendant aux permanences pour comprendre quels sont les freins qui contraignent les demandeurs d'emploi de se déplacer correctement, mais également la participation à tous les dispositifs de la plateforme m'a permis d'ouvrir ma curiosité sur la thématique de la mobilité inclusive et solidaire. Davantage un travail axé sur le social, cette expérience de stage se démarque totalement de ce que l'on a l'habitude de voir dans les unités d'enseignement auxquelles j'ai assisté toute l'année. Ces derniers sont axés de près ou de loin dans la thématique de l'urbanisme et de l'aménagement, mais le stage lui se démarque avec le côté social et humain qui est mis en avant.

Au-delà du département d'étude, ce travail permet également de réinterroger l'avenir de la mobilité inclusive et solidaire dans les espaces ruraux. Dans ces territoires, la mobilité n'est plus considérée comme une question de transport, mais une question de justice sociale et territoriale qui appelle à apporter des réponses pertinentes pour résoudre les enjeux de la mobilité des plus démunis. Le premier enjeu est celui du manque de coordination entre les acteurs impliqués, les communes, communautés de communes, départements, régions et l'État. Une fragmentation de la gouvernance qui produit des actions isolées et mal articulées. Une absence d'une vision commune concernant les besoins et les ressources disponibles contribuerait à ce que chaque acteur agisse au

sein de son périmètre sans réellement s'investir dans une stratégie territoriale commune. De plus, la dépendance des acteurs de la mobilité à des financements qui leur sont nécessaires pour exister ne permet pas d'envisager une vision pérenne stable pour répondre aux problématiques de mobilité, alors même que ces besoins ne cessent de croître avec un vieillissement de la population rurale en augmentation et une précarisation des actifs qui demeurent toujours dans ces territoires. À cela s'ajoutent également les questions de transition environnementale qui invitent les acteurs de la mobilité inclusive à proposer des dispositifs évolutifs. Un changement des pratiques pour être en adéquation avec les enjeux écologiques actuels sans pour autant exclure les populations les plus fragiles, dont ces derniers ne peuvent pas toujours s'adapter à ces nouvelles solutions par manque de moyens. Mais l'enjeu qui se doit d'être amélioré par ces acteurs de manière commune et sur la visibilité de ces dispositifs auprès des publics concernés. Des personnes qui n'ont pas connaissance des dispositifs déjà en place faute d'une communication qui n'est pas suffisamment déployée sur l'ensemble du territoire. Ici, je ne dénigre en aucun cas les efforts fournis par la plateforme qui se démène pour rendre plus visibles leurs actions, mais plutôt les pouvoirs publics qui considèrent les enjeux de mobilité inclusive comme un dispositif parmi tant d'autres. S'il y avait une considération bien mieux marquée, une co construction pourrait voir le jour afin que la mobilité ne demeure plus comme un facteur d'exclusion, mais devenir un enjeu primordial pour lever les freins qui persistent dans les territoires ruraux.

Bibliographie

I. Ouvrages et articles scientifiques

- Coquard B. (2019), « Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin », Éditions La Découverte, 221 p
- Couturier P. (2014), « Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter », RTS. Recherche, transports, sécurité, n° 02-03, pp. 209-221.
- Héran F. (2020), « La remise en cause du tout automobile », Flux n°119-120, Université Gustave Eiffel, p. 90 à 101
- Hernja G. et Kaufmann V. (2022), « Mobilité durable et inclusive : quel processus éducatif ? », Laboratoire de la Mobilité Inclusive, recherche exploratoire, 47 p.
- Dupuy G. (2006), « La dépendance à l'égard de l'automobile », Transport Recherche Innovation, La Documentation française, 93 p.
- Dupuy G. (1999), « La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements », Anthropol collection VILLES, 160 p.
- Hernja G. (2025), « La mobilité, les transports et les seniors », HAL open science. Disponible en ligne : <https://hal.science/hal-05031665v1/document>
- Hernja G. (2025), « La mobilité des seniors comme philosophie du temps qui reste », HAL open science. Disponible en ligne : <https://hal.science/hal-05016345v1/document>
- Hernja G. (2026), « La mobilité, la ruralité et les jeunes » Hal open science. Disponible en ligne : <https://hal.science/hal-05596654v1/document>
- Meissonnier J. (s.d.), (2022) Mobilité des personnes âgées — État de l'art bibliographique, HAL open science. Disponible en ligne : <https://shs.hal.science/halshs-03677066v1/document>
- Meriot T. et Laroche F. (2023), « Précarité vs sobriété : quel rôle pour la mobilité inclusive dans la transition écologique du secteur des transports ? », IEP Science Po Lyon. Disponible en ligne : <https://hal.science/hal-04221591v1/document>
- Poirel M. (2021), « Mobilité des personnes âgées dans les territoires ruraux : quelles perspectives en France ? », université de Limoges, TRAHS. Disponible en ligne : <https://www.unilim.fr/trahs/4190>

II. Rapports institutionnels et documentation professionnelle

- AFPA Transitions Occitanie – Direction Prospective Métiers (2019), Mobilité et compétences. Étude des dynamiques de l'emploi en Tarn-et-Garonne. La mobilité : un préalable à l'emploi et un facteur déterminant dans la sécurisation des parcours, AFPA, 159 p.
- Assouly F., Berlioux S. et Delage V. (2024), Jeunesse et mobilité : la fracture rurale, Chemins d'avenir / Institut Terram, mai 2024, 40 p.
- Auxilia (2013), Mobilité, insertion et accès à l'emploi — Constats et perspectives, Avise. Disponible en ligne : https://www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/rapport_complet_mobilite_inclusive_2013.pdf

Cerema (2019), Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain. Disponible en ligne : https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2019/11/experiences_daccompagnement_personnalise_pour_faciliter_les_mobilites_en_milieu_rural_et_periurbain.pdf

Communautés des Communes du Pays de Lafrançaise, des Deux Rives, du Pays de Serres en Quercy et des Terres de Confluences / Cabinet Iter (2024), Synthèse en vue du choix des expérimentations — Étude globale de mobilité opérationnelle intercommunautaire, octobre 2024, 14 p.

Devaux S., Chamard-Teirlinck D. et Merckaert J. / Secours Catholique-Caritas France (2024), Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique, avril 2024, 75 p.

Guittou É. (2022), Mobilité solidaire : l'autonomie en ligne de mire, Institut Paris Région. Disponible en ligne : https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack3/Etude_2868/NR_968_web.pdf

Juste N. (2018), La mobilité des résidents des QPV dans les EMD — 2e livrable : analyse en statistiques descriptives, Cerema, janvier 2018, 40 p.

Laboratoire de la Mobilité Inclusive / Cabinet Auxilia (2014), Mobilité des seniors en France, LMI. Disponible en ligne : https://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/2015/11/mobilite_des_seniors_en_france_cabinet_auxilia_etude_complete_2014-1.pdf

Laboratoire de la Mobilité Inclusive / Cabinet Auxilia (2023), Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle — retours d'expériences des rencontres Tous Mobiles en région, LMI.

Maréchal M. et Saubion B. (2026), Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Occitanie : diagnostic et perspectives, rapport final, Cerema, janvier 2026, 134 p.

Mobicoop et partenaires (2022), Mobilité solidaire : comment mobiliser les acteurs ? Livre blanc sur l'animation des réseaux d'habitants, Tous Mobiles KIT, 85 p.

Nombret T. / Cabinet Iter (2024), Plan de mobilité simplifié — QRG, 51 p.

Schneider V. (2024), « Mobilité des seniors en zone rurale : quelle alternative à la voiture ? », Le Mag du Senior / Ouest-France, 8 mars 2024. Disponible en ligne : <https://lemagdusenior.ouest-france.fr/dossier-1782-mobilite-seniors-zone-rurale-alternative-voiture.html>

III. Articles de presse et ressources en ligne (Webographie)

Bigo A. (2019), « Dépendance à la voiture en zone rurale, quelles solutions ? », The Conversation. Disponible en ligne : <https://theconversation.com/dependance-a-la-voiture-en-zone-rurale-queelles-solutions-109016>

Croix-Rouge française (2025), Mobilité solidaire dans le Tarn. La grande enquête 2025, Dailymotion, consultée le 17 avril 2026. Disponible en ligne : <https://www.dailymotion.com/video/x9xenne>

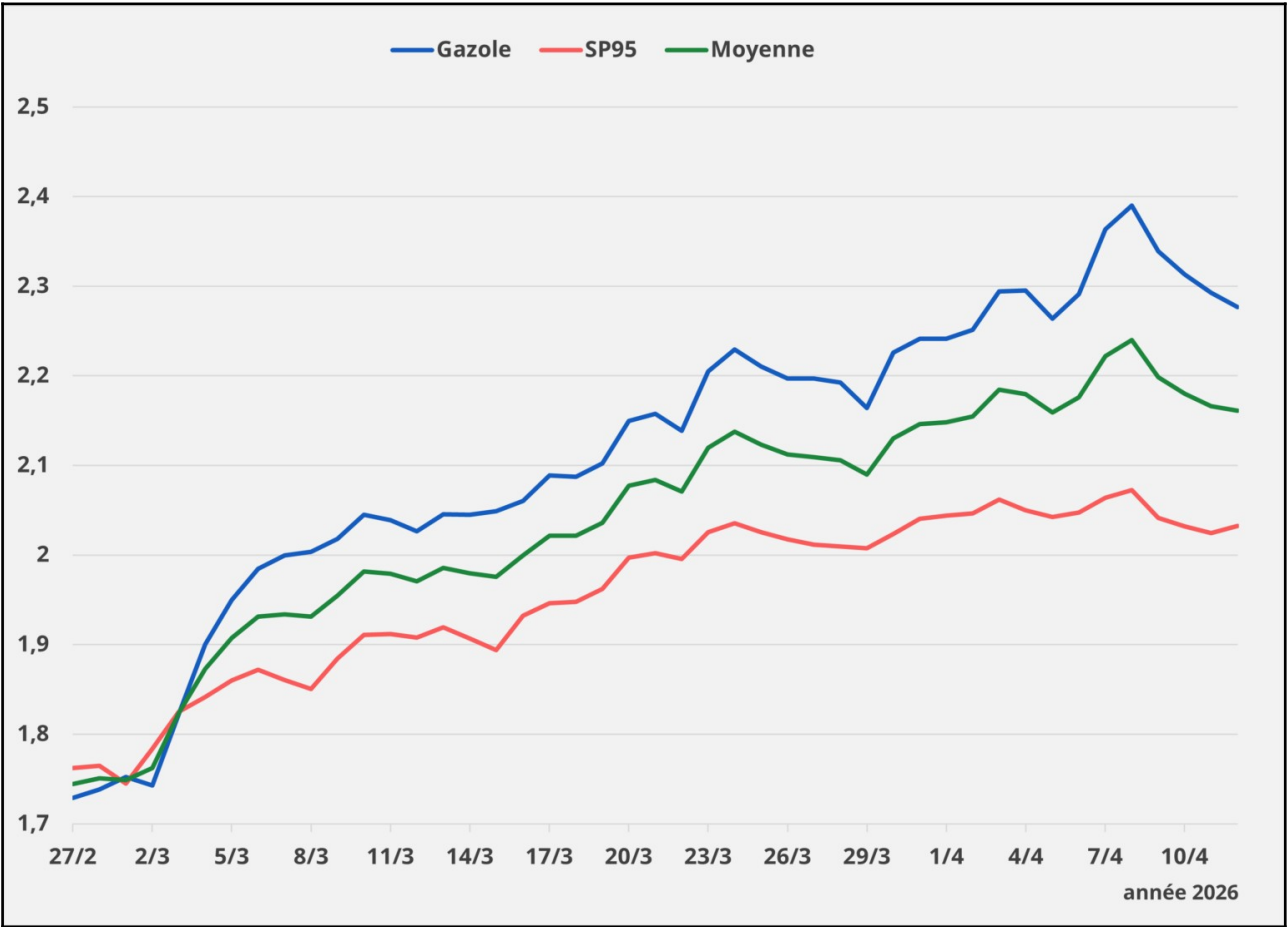
Héran F. (2021), « Le casse-tête de la dépendance automobile en zones peu denses », The Conversation. Disponible en ligne : <https://theconversation.com/le-casse-tete-de-la-dependance-automobile-en-zones-peu-denses-168902>

Mobilité solidaire, Cerema. Disponible en ligne : <https://www.cerema.fr/fr/mots-cles/mobilite-solidaire>

Tous Mobiles KIT, Archives publications. Disponible en ligne : <https://tousmobiles-kit.com/archives-publications/>

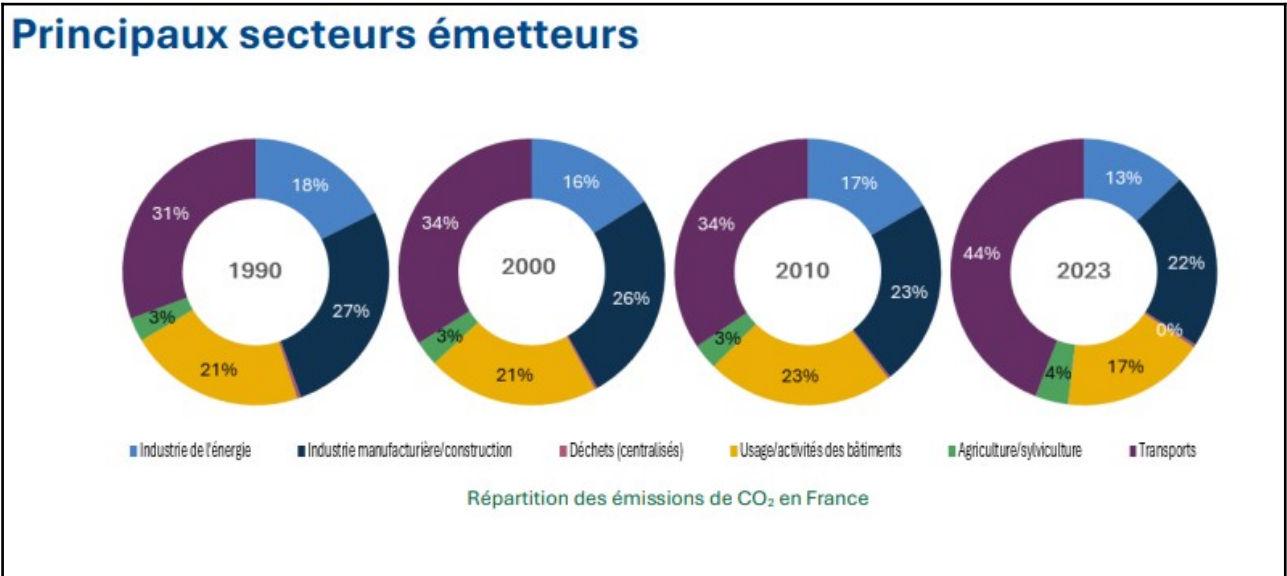
Annexes

Annexe 1 : Prix moyens TTF du carburant en France



Source : DGCCRF.
Note : la courbe « moyenne » représente le prix moyen du Gazole et de l'essence, pondérés par leurs poids respectif dans la consommation des ménages.

Annexe 2 :



Rapport Secten 2025, Gaz à effet de serre & polluants atmosphériques. Bilan des émissions en France de 1990-2024

Annexe 3 : Plan réseau LiO du Tarn-et-Garonne



Résumé

Le Tarn-et-Garonne, département à forte influence rurale est marqué par de forte disparité territoriale ou la voiture individuelle s'est installée comme une condition structurelle à l'accès au besoin et services essentiels de la vie quotidienne, que ce soit l'emploi , aux soins et à la vie sociale. Ce mémoire s'interroge sur la manière dont les inégalités sociales générées par la dépendance automobile se généralise, corrélée par les inégalités spatiales du territoire d'étude, et de comment les acteurs locaux de la mobilité arrivent-ils à faire face à ces enjeux.

Dans la première partie du travail, on se plonge dans les origines du concept de dépendance automobile et de son enracinement dans les espaces ruraux et son implantation dans les espaces faiblement peuplés où l'éloignement des services et les bassins d'emploi rend presque obligatoire l'usage de la voiture. Un diagnostic territorial permet également de faire ressortir des inégalités croissantes, touchant particulièrement les populations ou la pratique automobile est plus difficile comme les jeunes sans permis, les seniors en perte d'autonomie et les personnes précaires. L'absence de solutions de mobilité adaptées peut générer une fracture à la fois sociale et territoriale. Et dans la seconde partie de l'argumentaire, on se focalise davantage sur le stage réalisé au sein de la Plateforme Mobilité 82 et sur les actions de mobilité inclusive et solidaire qu'elle propose ainsi que sur les résultats obtenus auprès des bénéficiaires. Toutefois, toutes bonnes actions possèdent quelques limites structurelles. Limites qui ne permettent pas à tous personne qui le demande de bénéficier d'une solution pérenne concernant leurs mobilité précaire.

Mots clés : dépendance automobile, mobilité rurale, mobilité inclusive et solidaire, précarité à la mobilité, insertion.