Schéma de gouvernance

Feuille de route de la mobilité durable et inclusive



Service Mobilité en Lauragais - www.lauragaismobilite.com

Communauté de Communes Castelnaudary Lauragais Audois - www.cccla.fr - Facebook
Communauté de Communes Piège Lauragais Malepère - www.ccplm.fr - Facebook

Avec le soutien du Département de l'Aude et du programme TIMS.

Table des matières

1. Genèse et cadre du projet TEMI 4
1.1 Caractéristiques territoriales du Lauragais Audois 4
1.2 Positionnement stratégique dans l'AMI TEMI 5
1.3 Intégrer les apports théoriques pour une gouvernance inclusive 7
1.4 Expérimenter la coopération territoriale par des actions concrètes 9
2. Cadrage de la gouvernance 11
2.1 Identification des acteurs à mobiliser 11
2.2 Définir des modalités de gouvernance 13
3. Mise en place de la gouvernance 15
3.1 Adaptation du schéma de gouvernance aux réalités du terrain 15
3.2 Prise de contact avec les acteurs 19
4. Mise en œuvre opérationnelle de la gouvernance 24
4.1 Processus de concertation 24
4.2 Productions des instances de gouvernance 32
5. Conclusion 36
5.1 Premiers effets observés sur le territoire 36
5.2 Perspectives d'évolution de la gouvernance 38
5.3 Enseignements de la démarche 40

Table des illustrations

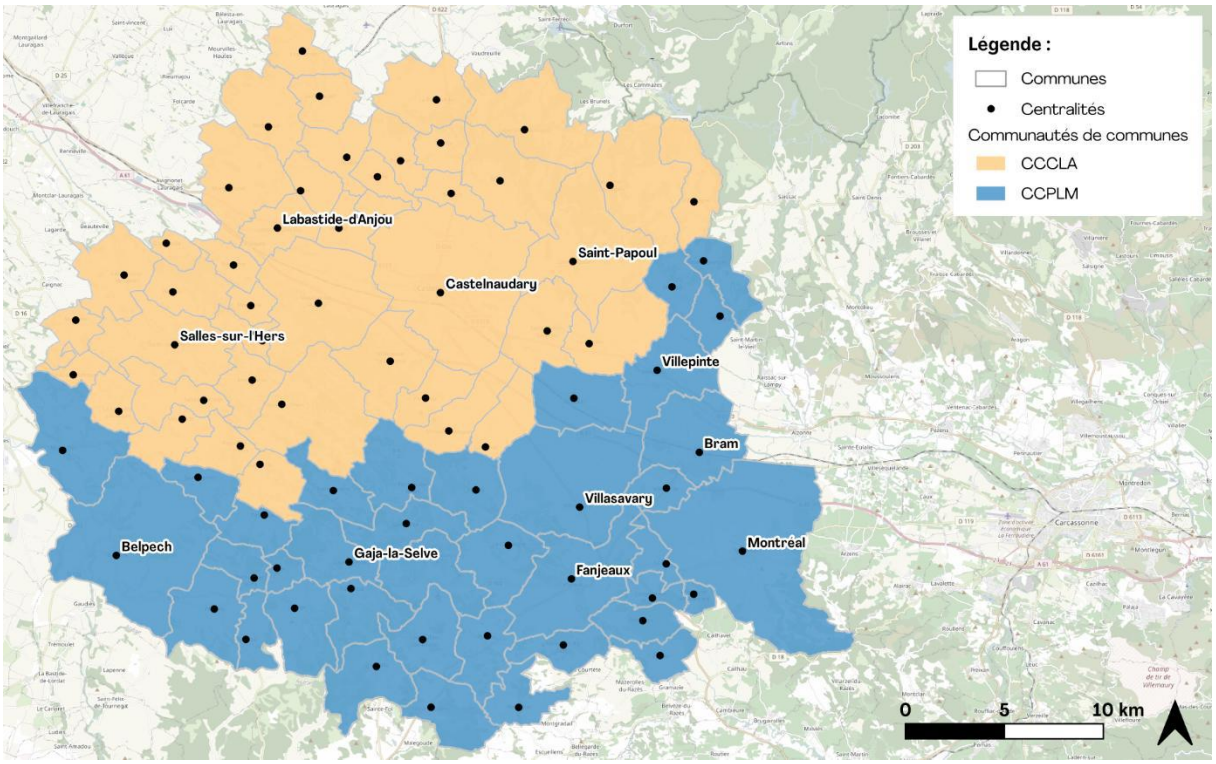
Carte n°1 : Le Lauragais Audois 4
Schéma n°1 : Schéma de gouvernance lors du pré-diagnostic TEMI 6
Schéma n°2 : Schéma de gouvernance post-diagnostic 14
Schéma n°3 : Schéma de gouvernance final 19
Schéma n°4 : Cartographie des acteurs 23
Exemple de profil soumis aux partenaires 29

1. Genèse et cadre du projet TEMI

1.1 Caractéristiques territoriales du Lauragais Audois

A l'été 2024, les communautés de communes Castelnaudary Lauragais Audois (CCCLA) et Piège Lauragais Malepère (CCPLM) ont été lauréates au sein d'un consortium incluant le département de l'Aude de l'appel à manifestation d'intérêt du programme CEE-Tims (certificat d'économie d'énergie) portés par 4 structures qui sont le Cler Solutions, Mob'In, AuraEE et le RARE. Cette initiative vise à concilier les enjeux environnementaux et sociaux autour de la mobilité des habitants du Lauragais Audois (carte 1).

Carte n°1 : Le Lauragais Audois



Ce territoire à dominante rurale fait face à des défis structurels en matière de mobilité, influant directement sur l'accès aux droits fondamentaux et aux conditions de bien-être des populations locales.

Le service mobilité en Lauragais, formé à l'automne 2024 et regroupant des agents des deux communautés de communes, doit produire une Feuille de route telle que définie par l'appel à projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive du programme CEE-Tims. Cette Feuille de route repose sur la mise en oeuvre de trois étapes d'ici août 2026 :

- Un diagnostic : il s'agit de mettre en forme les données recueillies jusqu'alors afin d'en tirer les enjeux du territoire en termes de mobilité durable et

inclusive, pour ensuite les partager et valider avec l'ensemble des partenaires impliqués.

- Des orientations : cette phase vise à définir les objectifs stratégiques auxquels le plan d'actions doit répondre, là encore en concertation avec l'ensemble des partenaires, comme l'impose le projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive (volet « gouvernance innovante »).
- Des actions : la définition des actions se fera à un niveau « faisabilité », permettant d'établir un premier chiffrage de celles-ci tout en tenant compte des contraintes réglementaires, notamment en lien avec le fait que la compétence Mobilité appartienne aujourd'hui exclusivement à la Région Occitanie.

1.2 Positionnement stratégique dans l'AMI TEMI

Différents enjeux ont été repérés lors de la réalisation du pré-diagnostic territorial. Ces enjeux, qui ont été envoyés lors de la réponse à l'appel à manifestation d'intérêt TEMI, reposaient sur le développement des « mobilités douces/actives pour les petits trajets en améliorant la sécurité des itinéraires et les aménagements pour le stationnement des vélos », mais également sur celui d'un « réseau de navettes ou les solutions de transports à la demande sur le territoire communal ». Ils avaient aussi pour objectif l'encouragement du « covoiturage ou l'auto-partage » avec le besoin de changer les représentations mentales et les pratiques, d'accompagner les communes volontaires, notamment à coordonner leurs actions, et résorber l'absence de services et d'infrastructures. Lauréats de cet Appel à Manifestation d'Intérêt avec un diagnostic centré sur cinq enjeux (l'accès à la santé et la prévention, l'accès à l'emploi, la formation et l'insertion, l'accès à la culture, l'accès aux sports et aux loisirs et l'accès aux services), une première forme de gouvernance a été imaginée selon ce modèle :

Schéma n°1 : Schéma de gouvernance lors du pré-diagnostic TEMI



Le pré-diagnostic réalisé en amont du projet TEMI ne s'est pas limité à dresser un état des lieux des pratiques et besoins en matière de mobilité. Il a également eu pour objectif d'identifier les parties prenantes susceptibles de jouer un rôle dans la future gouvernance du projet, dans la mesure où aucune instance locale consacrée aux enjeux de mobilité n'existait alors sur le territoire. À partir de cette analyse, huit groupes d'acteurs ont été ciblés, considérés comme stratégiques pour assurer la représentativité des différents intérêts et favoriser une approche concertée des politiques de mobilité :

1. Les collectivités
   Un groupe institutionnel composé des communes du territoire et leurs élus, le PETR du Pays Lauragais, le conseil départemental de l'Aude, la Région Occitanie qui est autorité organisatrice de la mobilité et les services compétents de l'Etat en la matière.

2. La jeunesse
   Ensemble composé d'élèves de la primaire et du secondaire, des étudiants, du personnel de direction et d'encadrement des établissements concernés ainsi que des services Enfance/Jeunesse des deux communautés de communes.

3. L'emploi
   Les centres de formations, les travailleurs, les employeurs, les acteurs de l'insertion et les chambres consulaires.

4. La santé
   Seuls les usagers avaient été ciblés dans ce groupe qui aurait traité l'accès aux soins.

5. La culture, le sport et les loisirs
   Intégrant les sports et loisirs, les pratiques culturelles ainsi que les métiers du cinéma et du spectacle vivant.

6. Les acteurs majeurs
   La jeunesse, les seniors, les actifs et les associations pour mettre en avant la parole des citoyens au premier plan.

7. Les partenaires
   Les membres du consortium composés des deux communautés de communes et du département de l'Aude ainsi que l'organisation du programme TEMI.

8. Le Diagnostic
   Composé d'universitaires, ce groupe aurait permis un apport théorique aux réunions de gouvernance en se basant notamment sur le diagnostic réalisé dans la première partie du projet.

Ainsi, dès la première phase du projet TEMI, avant même son lancement, une forme de gouvernance avait été envisagée, bien que de manière encore imprécise et relativement large. Si l'intention était de faire évoluer ce modèle selon les différents résultats issus du diagnostic, un objectif était clair : dépasser les logiques d'entre-soi institutionnel en intégrant différentes strates et une diversité d'acteurs de la société.

1.3 Intégrer les apports théoriques pour une gouvernance inclusive

L'objectif d'une gouvernance innovante nécessite toutefois d'être nuancé en raison de l'existence de biais dans l'engagement des citoyens au sein des instances de démocratie participative.
Selon Loïc Blondiaux, la démocratie participative désigne « l'ensemble des démarches qui visent à associer les citoyens au processus de décision politique », intégrant donc les systèmes de gouvernance. De ce fait, selon de nombreux sociologues, de multiples facteurs entravent le bon fonctionnement de ces dispositifs démocratiques, notamment le fait que les participants ne représentent

qu'une fraction de la population.
Le profil-type serait celui d'un homme, plus âgé que la moyenne, avec un haut niveau de diplôme, habitué à se mobiliser politiquement ou bénévolement. Ce profil reflète un biais où les plus dotés en ressources culturelles, sociales et économiques, s'engagent plus facilement que les publics éloignés qui restent en marge.

Selon Guillaume Petit, chercheur en science politique :

> *« L'exclusion ou l'auto-exclusion peuvent donc s'expliquer par de très nombreuses raisons : l'absence de sollicitations, le manque de temps, le désintérêt pour le sujet, le défaut de confiance dans les institutions, le sentiment de ne pas être capable ou légitime... Tous ces facteurs sont – en partie au moins – le reflet d'inégalités dans la société. »*

En effet, ces espaces politiques, malgré leur volonté d'inclusion, ne constituent pas pour autant des lieux où les groupes sociaux historiquement marginalisés pourraient retrouver une voix et reconstruire leur citoyenneté. La volonté d'ouverture institutionnelle se heurte à des mécanismes d'exclusion implicites qui ne sont pas pris en compte dans la conception de ces dispositifs. Les populations issues des migrations post-coloniales ainsi que les femmes, par exemple, restent largement sous-représentées dans les instances de gouvernance, ce qui tend à reproduire des schémas déjà existants dans la démocratie représentative. À cela s'ajoute la notion de « compétence politique » qui produit chez les individus dits « moins-compétents » un sentiment d'illégitimité à participer à la démocratie participative. L'intérêt pour la politique ne serait pas universel, tout comme les compétences pour y participer, qui seraient inégalement distribuées au sein de la société. La position sociale et le niveau de diplôme favoriseraient l'accroissement d'un « sentiment de compétence » politique (Gaxie, 1978). Ainsi, plus un individu possède de capital culturel, plus il est en mesure de comprendre les codes, les enjeux et les modalités du débat politique, ce qui renforce son intérêt à s'impliquer. Au contraire, les individus les moins pourvus de ce capital s'autoexcluraient des dispositifs participatifs. Par conséquent, la parole citoyenne reste réservée à ceux qui maîtrisent déjà les outils de la participation et la pluralité de la société ne pourrait être traduite. C'est l'une des principales explications à la récurrence d'un profil-type parmi les individus engagés dans les démarches de gouvernance.

En prenant en compte ces éléments, il semble primordial dans la construction d'une gouvernance participative d'y intégrer des politiques éducatives et de penser à l'organisation du temps dédié à cet espace dans la vie quotidienne des citoyens. Il s'agit d'éviter que certaines populations ne soient freinées dans leur engagement et de recréer une relation de confiance entre société civile et institutions politiques. Pour cela, la considération accordée à la parole des citoyens est essentielle. Il est important de proposer un espace d'expression dans lequel

chacun puisse s'exprimer librement, tout en bénéficiant d'une écoute attentive et égalitaire.

Dans cette perspective, le recours à des démarches « d'aller-vers » apparaît indispensable : il ne s'agit pas seulement d'attendre la participation, mais de créer activement les conditions qui la rendent possible. Ces pratiques ne doivent pas se limiter à des actions ponctuelles, elles nécessitent d'être inscrites dans la durée et de rester présentes dans la mémoire collective afin de consolider progressivement une culture de la participation et de favoriser une implication citoyenne durable.

La recherche de la diversité dans les profils représentés ne doit toutefois pas impacter l'efficacité du processus décisionnel. Il s'agit de trouver un équilibre entre le nombre d'acteurs impliqués et leur diversité, afin de mettre en place une instance à la fois inclusive et opérationnelle. Un effectif trop important de participants peut entrainer une complexification des échanges et un ralentissement des prises de décision, ce qui risquerait d'altérer la portée concrète de la gouvernance. A l'inverse, limiter le nombre d'adhérents pourrait conduire à l'exclusion de certains citoyens et à la reproduction des instances de démocratie actuelles. Une réflexion approfondie doit ainsi accompagner la conception de cette gouvernance.
L'enjeu n'est pas seulement de réunir des profils divers, mais aussi de garantir que cette diversité soit prise en compte dans les échanges et les prises de décisions.

1.4 Expérimenter la coopération territoriale par des actions concrètes

De ce fait, le service Mobilité en Lauragais a choisi de travailler, en amont de la gouvernance, sur la dimension à la fois symbolique et concrète de la coopération territoriale en s'appuyant sur des actions visibles et engageantes pour les habitants. L'objectif était de donner une matérialité immédiate au projet, avant même que ne soient installés des dispositifs institutionnels plus formels, afin de favoriser l'appropriation locale.

Des événements fédérateurs, tels que la Transhumance à Vélo organisée dans le cadre de l'événement national « Mai à Vélo », ont permis de rendre cette collaboration tangible pour la population en traversant à vélo les deux intercommunalités. Plus de 150 kilomètres ont été réalisés par le service mobilité pour incarner physiquement la coopération territoriale, notamment avec l'appui des élus des communes-étapes, incarnant l'idée d'un territoire unifié.

Au-delà de la dimension symbolique, ces initiatives constituent également un moyen de communication et de sensibilisation à la mobilité durable auprès des habitants. Elles visent à mobiliser un public diversifié autour d'une expérience conviviale tout en légitimant la dynamique partagée entre les deux intercommunalités. De telles actions participent à l'installation progressive d'une

culture commune du projet et renforcent la visibilité de la démarche dans l'espace public local, créant ainsi un socle de reconnaissance et de confiance nécessaire à la construction ultérieure de la gouvernance. Ce type d'initiative illustre concrètement la logique d'« aller-vers » précédemment évoquée. En portant la démarche au-devant des habitants, dans des formats accessibles et non institutionnels, le service mobilité parvient à toucher des publics qui ne participeraient pas spontanément à des instances formelles de concertation. Ces moments constituent donc des occasions privilégiées pour élargir la base des personnes impliquées dans la réflexion sur la mobilité, en intégrant progressivement des voix et des profils plus variés que ceux qui s'expriment habituellement dans le cadre des dispositifs participatifs.

2. Cadrage de la gouvernance

2.1 Identification des acteurs à mobiliser

L'identification des différentes strates de population et des acteurs à intégrer dans la gouvernance s'est appuyée sur la phase de diagnostic de la mobilité durable et inclusive, qui a constitué un socle structurant dans la construction du projet. Cette démarche a reposé sur le croisement de plusieurs sources d'analyse : les résultats de la Grande Enquête Mobilité, les entretiens qualitatifs conduits auprès des acteurs locaux, ainsi que les enseignements issus des démarches d'aller-vers et des actions de terrain menées sur le territoire.

Ce travail a permis de mettre en évidence des problématiques de mobilité différenciées selon les publics, mais également des enjeux transversaux nécessitant une approche collective et concertée. À partir de ces constats, plusieurs catégories d'acteurs et de publics ont été identifiées comme devant être associées aux futures instances de concertation.

Les démarches d'aller-vers ont notamment permis de recueillir des témoignages riches auprès des habitants, en particulier des publics seniors et des personnes en situation de handicap. Les échanges ont révélé des inquiétudes liées à la perte progressive d'autonomie dans les déplacements, avec des conséquences directes sur l'accès aux besoins essentiels tels que les commerces, les services de santé ou encore les activités de la vie sociale. Ils ont également mis en lumière des difficultés d'accès et de mobilisation des dispositifs d'aide existants, parfois renforcées par des situations d'isolement social ou d'éloignement familial. L'absence d'infrastructures adaptées apparaît ainsi comme un frein majeur à l'autonomie et à l'accès aux droits. Ces constats ont conduit à intégrer ces enjeux au sein du groupe de concertation citoyen, afin de garantir une représentation des réalités vécues par les habitants les plus exposés aux contraintes de mobilité.

Le diagnostic a également mis en évidence les difficultés rencontrées par les publics en parcours d'insertion et les demandeurs d'emploi. Les observations de terrain ont montré une forte dépendance à la marche à pied, associée à une méconnaissance des solutions de mobilité existantes. Les échanges avec les entreprises du territoire ont confirmé l'impact direct de la mobilité sur l'accès à l'emploi, notamment à travers l'importance du permis de conduire ou les difficultés rencontrées par certains profils peu familiarisés avec les contraintes de mobilité propres au milieu rural. Ces éléments ont conduit à identifier la nécessité d'un espace de concertation associant acteurs économiques et structures d'insertion afin de travailler conjointement sur les freins à la mobilité liés à l'emploi et à l'insertion professionnelle.

Par ailleurs, le diagnostic territorial a souligné l'impact des contraintes de déplacement sur l'accès aux activités culturelles, sportives et de loisirs. Les associations locales jouent un rôle central dans le maintien d'une offre de proximité et dans l'animation de la vie locale, mais leur fonctionnement reste fortement dépendant des capacités de déplacement des habitants et des bénévoles. Les échanges de terrain ont également fait émerger des besoins liés aux déplacements dans le cadre des stages, compétitions, rencontres ou événements organisés à l'échelle du territoire. Ces constats ont conduit à mobiliser les associations culturelles et sportives dans un groupe de travail dédié, afin d'identifier des leviers facilitant l'accès aux activités et les mobilités associées.

Le travail de diagnostic et les démarches d'aller-vers ont également permis d'identifier la jeunesse comme un public particulièrement concerné par les enjeux de mobilité. Les échanges ont révélé un accès limité aux activités extrascolaires, sportives, culturelles ou de loisirs, souvent conditionné par les ressources et la disponibilité des familles. Ces difficultés ont mis en évidence la nécessité d'intégrer les problématiques spécifiques rencontrées par les jeunes dans la réflexion sur les mobilités du territoire.

Enfin, les acteurs des secteurs sanitaire et social sont apparus comme des partenaires essentiels à associer à la gouvernance. Le territoire étant confronté à des difficultés structurelles d'accès aux soins, les enjeux de mobilité sont étroitement liés aux inégalités d'accès aux services de santé et d'accompagnement social. Les échanges menés dans le cadre du diagnostic ont mis en évidence la nécessité d'articuler deux approches complémentaires : faciliter les déplacements des habitants vers les services existants, mais également développer des logiques d'aller-vers permettant de rapprocher les professionnels et les dispositifs des populations les plus éloignées.

L'ensemble de ces éléments a ainsi permis d'identifier plusieurs catégories d'acteurs stratégiques à mobiliser dans les instances de concertation. Cette structuration progressive, construite à partir des constats du diagnostic et des réalités observées sur le terrain, a conduit à l'organisation de groupes de travail thématiques dans une logique à la fois inclusive, territorialisée et opérationnelle :

- Citoyens
- Jeunes
- Emploi / Insertion
- Santé / Social
- Associations culturelles et sportives

2.2 Définir des modalités de gouvernance

L'objectif, à ce stade, était de mettre en place un modèle de gouvernance inspiré du principe d'holacratie. L'holacratie peut se définir comme :

> *« Un système de gouvernance qui s'appuie sur des principes innovants et opérationnels pour permettre de faire émerger l'essence, la capacité d'innovation et le potentiel collectif de l'organisation en la libérant des peurs et des ambitions individuelles. »*

Dans ce modèle, le pouvoir réside dans l'organisation elle-même plutôt que dans les individus qui la composent. Si c'est un concept qui a été largement expérimenté dans les gouvernances d'entreprises, il présente également un intérêt à être appliqué à des instances de démocratie participative cherchant à concilier équiter, efficacité et intelligence collective. Selon ce modèle, les idées de l'ensemble des membres peuvent être écoutées, chacun étant pleinement impliqué dans l'organisation. Cette logique favorise la coopération, la construction de liens de confiance, et donne une motivation supplémentaire à chaque participant en lui permettant de contribuer directement aux décisions. Le choix de ce modèle s'est imposé notamment parce qu'il est structuré en cercles semi-autonomes, représentés ici par les groupes de travail. Ces cercles, bien qu'indépendants dans leurs décisions internes, demeurent interconnectés et orientés par des « cercles supérieurs ». Ce fonctionnement permet une certaine souplesse tout en permettant un travail efficace pour atteindre les objectifs, qui est ici celui de trouver des solutions innovantes de mobilité durable et inclusive.

Dans le cadre institutionnel du projet, le modèle de gouvernance envisagé a initialement été adapté afin de répondre aux obligations existantes. Bien que l'ambition ait été de privilégier une dynamique ascendante, la validation des propositions par les élus est restée une étape incontournable. Il avait ainsi été envisagé de désigner, au sein des groupes de travail, des représentants parmi les acteurs locaux, chargés de porter les enjeux de leurs publics respectifs au sein des instances de gouvernance.

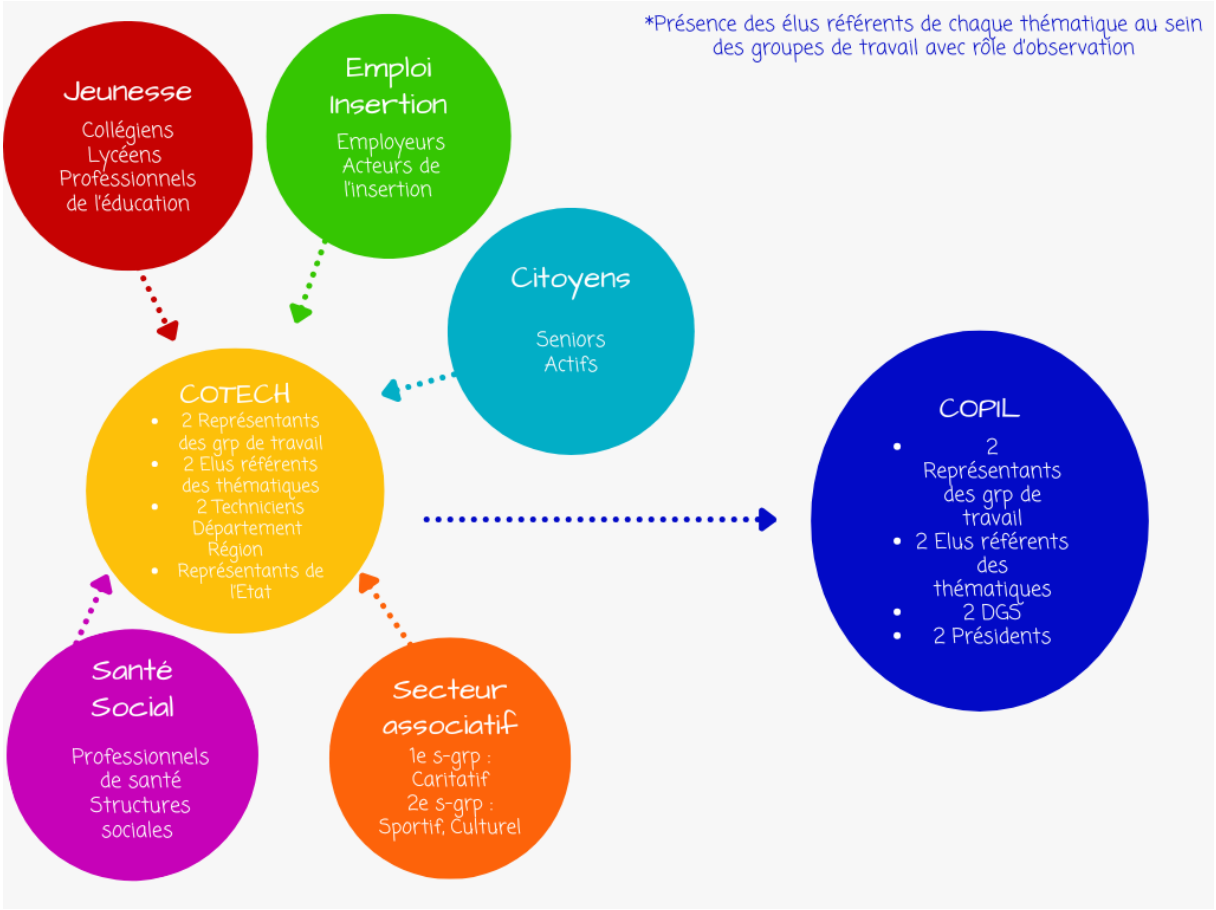
Par ailleurs, dans un souci de lisibilité, l'organisation s'était appuyée sur les appellations classiques de « Comité Technique » et « Comité de Pilotage », en les redéfinissant pour en faire des espaces de co-construction associant élus, techniciens et acteurs locaux.

L'objectif était de permettre aux groupes de travail d'atteindre une autonomie suffisante pour assurer la pérennité de la démarche au-delà du projet.

Ainsi, la gouvernance territoriale ne se limiterait pas à la mise en place d'instances, mais s'inscrirait dans une dynamique collective fondée sur le dialogue, la diversité des points de vue et la prise en compte des réalités locales. Elle viserait à faire

émerger une culture partagée de l'intérêt général, capable de produire des réponses adaptées et d'évoluer dans le temps.

Schéma n°2 : Schéma de gouvernance post-diagnostic



3. Mise en place de la gouvernance

3.1 Adaptation du schéma de gouvernance aux réalités du terrain

Dans la structuration initiale de la gouvernance, une attention particulière avait été portée à la représentation de la jeunesse, identifiée dans la phase de diagnostic comme un public fortement concerné par les enjeux de mobilité.

Afin de permettre une participation adaptée à ce public, il avait été envisagé de mettre en place un dispositif spécifique construit en lien avec plusieurs établissements scolaires du territoire. Le fonctionnement envisagé reposait sur un travail mené au sein de différentes classes, permettant aux jeunes d'échanger sur leurs usages, leurs difficultés et leurs besoins en matière de mobilité. Des temps de regroupement inter-établissements devaient ensuite permettre à des représentants des classes participantes de confronter leurs réflexions et de faire émerger des propositions communes. Enfin, certains représentants de ces groupes devaient être associés ponctuellement aux autres instances de concertation afin de porter la parole des jeunes dans la gouvernance globale du projet.

Les premiers échanges avec les établissements scolaires avaient permis d'identifier des partenaires intéressés ainsi que plusieurs classes susceptibles de participer à la démarche. Toutefois, la mise en œuvre opérationnelle du dispositif a rapidement soulevé plusieurs points méthodologiques et organisationnels qui nécessitaient encore d'être consolidés.
La question des modalités de représentation des élèves constituait notamment un enjeu central. L'hypothèse de s'appuyer sur les délégués de classe a été envisagée, mais elle interrogeait la capacité du dispositif à garantir une représentation suffisamment diversifiée des jeunes du territoire, notamment au regard des inégalités sociales ou des facilités d'expression déjà existantes chez certains profils d'élèves. Une réflexion complémentaire devait donc être menée afin d'assurer des modalités de participation plus inclusives et représentatives.
Par ailleurs, plusieurs aspects pratiques restaient à préciser, notamment l'articulation avec les temps scolaires, l'organisation de rencontres inter-établissements ou encore les conditions de mobilisation des élèves sur des temps dédiés. Les établissements avaient également exprimé le besoin de disposer d'un cadre d'intervention clarifié et d'un calendrier suffisamment anticipé afin de pouvoir intégrer la démarche à leur programmation pédagogique annuelle.

Dans ce contexte, les arbitrages réalisés au cours de la phase de préparation ont conduit à privilégier une organisation reposant sur les instances de concertation déjà en cours de structuration. Le choix a ainsi été fait d'intégrer la participation des jeunes au sein des groupes citoyens ouverts à l'ensemble des habitants, plutôt que de maintenir la création d'un groupe de travail spécifiquement dédié à la

jeunesse. Cette orientation visait notamment à simplifier les modalités d'organisation et à éviter la multiplication des formats de concertation.
Néanmoins, cette évolution du dispositif a progressivement mis en évidence plusieurs limites. Les réunions citoyennes se déroulant principalement en soirée, elles ne répondaient pas aux problématiques spécifiques de mobilité initialement identifiées chez les jeunes lors du diagnostic. Le projet de groupe dédié avait précisément été pensé pour prendre en compte les difficultés de déplacement rencontrées en dehors des temps scolaires. En intégrant les jeunes aux groupes citoyens classiques, la participation reposait finalement sur leur capacité à se rendre de manière autonome à des réunions organisées en soirée, parfois dans des lieux éloignés de leur domicile et sans solution de déplacement adaptée.

Par ailleurs, le format retenu ne permettait pas nécessairement de créer un cadre d'échange propice à l'expression des jeunes. L'intégration directe au sein d'instances majoritairement composées d'adultes pouvait constituer un frein à la prise de parole, en particulier pour des publics peu habitués aux espaces de concertation institutionnels. L'absence d'un temps de travail préalable entre pairs limitait également la possibilité pour les jeunes de construire collectivement leurs réflexions et de faire émerger des problématiques spécifiques à leurs usages et à leurs pratiques de mobilité. Le dispositif initialement envisagé visait justement à créer un espace intermédiaire, plus accessible et plus sécurisant, permettant une montée en confiance progressive avant une participation aux instances de gouvernance plus larges.

En parallèle, la réorientation du dispositif vers le groupe citoyens a eu pour conséquence de suspendre les démarches de structuration engagées avec les établissements scolaires. Or, ces derniers fonctionnent selon des temporalités et des contraintes d'organisation nécessitant une anticipation importante, notamment pour intégrer un projet extérieur dans les programmations pédagogiques de l'année. Dans un second temps, une volonté de reprise de contact et de relance du dispositif a bien émergé, mais les délais de préparation étaient alors devenus incompatibles avec le calendrier des établissements. La dynamique initialement engagée avec les équipes éducatives n'a pas pu être réactivée dans des conditions permettant la mise en œuvre effective du groupe jeunesse.

En conséquence, malgré l'identification initiale de la jeunesse comme un public prioritaire dans le cadre du diagnostic, les conditions nécessaires à la constitution d'un espace de concertation dédié n'ont finalement pas pu être réunies.

Dans la continuité des ajustements opérés lors de la mise en place des groupes de travail, le schéma de gouvernance initialement envisagé a également évolué au regard des premiers retours de terrain et des dynamiques observées au sein des instances de concertation.

Le dispositif prévoyait initialement une structuration relativement formalisée, reposant sur la mise en place de comités et sur la désignation de représentants issus des différents groupes de travail thématiques. Cette organisation visait à créer des espaces intermédiaires permettant d'assurer le lien entre les groupes de concertation et les instances décisionnelles du projet. Cependant, les premières réunions ont rapidement mis en évidence plusieurs limites dans la mise en œuvre de ce fonctionnement.

D'une part, les participants percevaient ces instances comme relativement institutionnelles et éloignées des modalités de participation plus souples recherchées dans le cadre de la démarche.
D'autre part, la question de la représentation s'est révélée plus complexe que prévu. Il est apparu prématuré de demander aux participants de désigner des représentants chargés de porter la parole collective au sein de comités plus formalisés. Les échanges ont montré que les participants étaient encore dans une phase d'appropriation de la démarche et ne se projetaient pas nécessairement dans un niveau d'engagement impliquant des responsabilités de représentation, de coordination ou de participation régulière à des instances supplémentaires.
Par ailleurs, les contraintes de disponibilité des acteurs locaux ont également constitué un facteur important. Pour de nombreux participants, la multiplication des réunions et des niveaux de gouvernance représentait une charge difficilement conciliable avec leurs engagements personnels et professionnels. Le risque identifié était alors de fragiliser la dynamique de participation en introduisant trop rapidement un fonctionnement perçu comme complexe ou chronophage.

Face à ces constats, l'organisation de la gouvernance a été réajustée afin de privilégier un fonctionnement plus souple, plus lisible et davantage adapté aux capacités de mobilisation des acteurs du territoire. Les comités initialement envisagés n'ont finalement pas été maintenus sous leur forme prévue.
À la place du comité technique, un fonctionnement reposant sur un groupe partenaires plus transversal a été privilégié, permettant de conserver des espaces de coordination et de partage sans formaliser excessivement les rôles de représentation.

En parallèle, des modalités de circulation de l'information plus directes ont été mises en place. Les comptes rendus des groupes de travail ont notamment été systématiquement transmis aux élus et aux partenaires concernés afin de garantir un suivi régulier des échanges et des propositions formulées dans les différentes instances de concertation.

Enfin, des temps d'échange spécifiques ont été organisés avec les présidents et vice-présidents aux moments clés du projet. Ces rencontres avaient pour objectif de restituer de la manière la plus fidèle possible les retours issus des groupes de travail et de permettre un dialogue direct avec les instances décisionnelles, sans ajouter un niveau supplémentaire de gouvernance intermédiaire.

Cette évolution du dispositif a permis d'instaurer un cadre de participation plus accessible et davantage en phase avec les réalités du territoire. En évitant une formalisation trop précoce des rôles et des responsabilités, elle a favorisé une implication progressive des participants, laissant le temps aux différents acteurs de s'approprier la démarche et de construire une dynamique collective avant d'envisager des modalités d'engagement plus structurées.

Elle a également permis de maintenir un lien régulier et réactif avec les instances décisionnelles, tout en limitant la complexité organisationnelle du dispositif. Plus largement, cette adaptation progressive de la gouvernance illustre la volonté de construire un fonctionnement évolutif, capable de s'ajuster aux contraintes du terrain, aux capacités réelles de mobilisation des acteurs et aux dynamiques de participation observées au fil du projet.

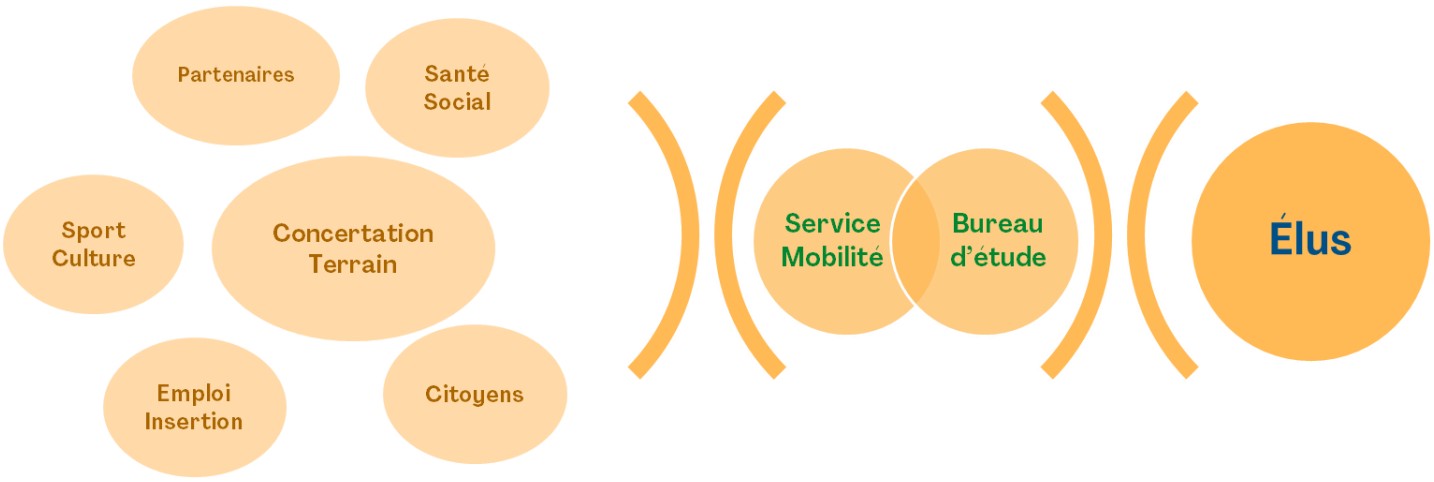
Un autre ajustement majeur a concerné les modalités mêmes de participation des habitants. Si les groupes de travail permettaient de structurer la concertation, ils restaient toutefois inscrits dans un cadre relativement institutionnel. Les réunions étaient principalement organisées dans les centralités du territoire, notamment à Bram ou Castelnaudary, parfois au sein des communautés de communes. Ce fonctionnement supposait non seulement une capacité de déplacement, mais également une disponibilité spécifique et, souvent, une sensibilité préalable aux enjeux de mobilité ou à la participation citoyenne. En ce sens, le dispositif risquait de reproduire certains biais classiques de la démocratie participative, en mobilisant principalement des publics déjà sensibilisés, plus disponibles ou plus à l'aise dans ce type d'espaces.

Face à ce constat, une logique complémentaire d'aller-vers a été progressivement intégrée à la gouvernance du projet. L'objectif était d'élargir la concertation en allant directement à la rencontre des habitants dans leurs lieux de vie, sans conditionner leur participation à un déplacement volontaire ou à un intérêt initial pour ces sujets.
Des temps d'échange ont ainsi été organisés dans différentes communes du territoire, quelle que soit leur taille, en s'appuyant sur des espaces de sociabilité et des dynamiques locales déjà existantes. Cette démarche s'est traduite par une présence lors d'assemblées générales d'associations, des rencontres dans des bars ou épiceries associatives, ainsi que dans d'autres lieux du quotidien permettant de capter des publics plus diversifiés.
Cette approche a permis d'ouvrir le dialogue avec des habitants plus éloignés des espaces de concertation traditionnels, notamment des personnes plus réfractaires à l'évolution de leurs pratiques de mobilité ou davantage attachées à l'autosolisme. Elle a favorisé des échanges plus concrets sur les habitudes de déplacement, les freins au changement, mais également sur les représentations liées aux alternatives existantes.
Elle a également permis de mettre en lumière une méconnaissance importante de certains dispositifs déjà déployés sur le territoire, comme le transport à la

demande, pourtant susceptibles de répondre à une partie des besoins exprimés. En allant au plus près des habitants, cette démarche a donc contribué à enrichir la gouvernance en intégrant des retours issus de publics moins visibles dans les dispositifs participatifs classiques.

Ainsi, ces adaptations successives ont permis d'instaurer un cadre de gouvernance plus accessible, plus progressif et davantage en phase avec les réalités du territoire. En combinant assouplissement des instances, transmission directe vers les décideurs et démarches d'aller-vers, le dispositif s'est construit de manière évolutive, en s'ajustant aux capacités de mobilisation des acteurs et aux dynamiques réelles de participation observées sur le terrain.

Schéma n°3 : Schéma de gouvernance final



3.2 Prise de contact avec les acteurs

À la suite de l'identification des groupes de travail thématiques, une phase de prise de contact et de mobilisation des acteurs a été engagée afin de structurer les différentes instances de concertation. Cette étape visait à réunir des groupes aux profils complémentaires capables d'apporter à la fois une expertise technique, une connaissance fine des publics concernés et une lecture concrète des freins de mobilité rencontrés sur le territoire.

La stratégie de mobilisation n'a toutefois pas été uniforme. Elle s'est construite de manière différenciée selon les groupes de travail, en fonction des réseaux déjà existants, du niveau d'implication des acteurs et de leur lien direct ou indirect avec les problématiques de mobilité.

3.2.1 Entreprises et structures d'insertion

La prise de contact avec les entreprises et les structures d'insertion s'est appuyée sur un premier travail déjà engagé lors de la phase de diagnostic. Deux réunions

avaient en effet déjà été organisées avec ces acteurs, facilitant leur identification et leur mobilisation initiale dans le cadre du groupe de travail. Cependant, les dynamiques d'engagement observées entre les entreprises et les structures d'insertion se sont révélées très différentes.

Du côté des entreprises, un désengagement progressif a été constaté au fil de la démarche. Les réunions ont enregistré une baisse de participation et les retours recueillis ont mis en évidence un sentiment d'éloignement vis-à-vis des enjeux traités. Plusieurs entreprises exprimaient une difficulté à se projeter sur les questions de mobilité, considérant que leurs problématiques de recrutement relevaient davantage de la fiabilité des salariés que de l'accès aux déplacements.
Pourtant, les échanges de terrain ont permis d'identifier un lien direct entre ces enjeux. Sur certaines zones d'activités économiques, notamment à Castelnaudary, plusieurs situations ont mis en évidence que des personnes recrutées sans solution de mobilité pérenne rencontraient rapidement des difficultés à maintenir leur emploi. L'éloignement entre domicile et lieu de travail, l'absence d'alternative à la voiture individuelle ou encore des temps de trajet particulièrement contraignants pouvaient conduire à des ruptures précoces dans les parcours professionnels.
Ce constat souligne un enjeu futur important : renforcer la sensibilisation des entreprises au fait que la fiabilité de l'emploi est également étroitement liée aux conditions de mobilité des salariés.

À l'inverse, les structures d'insertion se sont fortement mobilisées. Leur participation s'est intensifiée au fil des réunions, certains acteurs sollicitant eux-mêmes leur intégration à la démarche. Cette dynamique peut s'expliquer par leur confrontation quotidienne aux freins de mobilité dans les parcours d'accès à l'emploi. Les échanges ont notamment mis en évidence que certaines entreprises imposaient, pour des raisons logistiques ou de sécurité, la possession d'un véhicule personnel ou du permis de conduire pour accéder à certains sites d'activité. Ces exigences réduisent fortement les opportunités pour des publics en insertion professionnelle, souvent confrontés à des difficultés de financement du permis ou d'acquisition d'un véhicule.

3.2.2 Acteurs du secteur santé et social

Concernant le groupe santé/social, la mobilisation initiale s'est d'abord appuyée sur les structures sanitaires, sociales et médico-sociales. Ces dernières étaient plus facilement identifiables et joignables, disposant de relais institutionnels clairs, de contacts téléphoniques ou d'adresses de messagerie centralisées.

À l'inverse, la prise de contact avec les professionnels de santé libéraux apparaissait plus complexe. L'accès aux praticiens passait majoritairement par les secrétariats médicaux, ce qui rendait les démarches de mobilisation plus indirectes et moins adaptées à la volonté d'un échange personnalisé.

La première réunion a donc réuni principalement des représentants de structures sanitaires et sociales. Toutefois, cette composition faisait apparaître une limite en matière de diversité des profils représentés. Un travail complémentaire de mobilisation a donc été engagé en décembre 2025 afin d'élargir la représentation du groupe aux professionnels de santé de proximité.

Dans ce cadre, une campagne de contact plus ciblée a été menée. Une lettre nominative a été adressée à une large partie des praticiens du territoire et distribuée directement sur leurs lieux d'exercice. Si le taux de retour et la participation effective à la réunion suivante sont restés relativement faibles au regard du volume de sollicitations, cette démarche a néanmoins permis de diversifier les échanges en intégrant de nouveaux secteurs professionnels et en élargissant les regards portés sur les enjeux de mobilité liés à la santé.

3.2.3 Associations culturelles et sportives

La mobilisation des associations culturelles et sportives a reposé sur un important travail de recensement préalable. Ce travail a permis d'identifier une grande diversité d'associations présentes sur le territoire. Au total, près de 300 structures ont été contactées dans le cadre de cette démarche.

Malgré cet effort de mobilisation, ce groupe de travail est resté celui ayant enregistré la participation la plus faible. Les retours obtenus montraient fréquemment une perception limitée des enjeux de mobilité dans le fonctionnement quotidien des associations. Plusieurs structures indiquaient ne pas rencontrer de problématiques spécifiques ou considéraient que les solutions existantes, notamment le covoiturage informel entre adhérents ou familles, permettaient déjà de répondre aux besoins.

Les échanges ont également montré une difficulté à se projeter sur des problématiques plus indirectes, notamment celles liées au non-recours ou aux freins d'accès à l'adhésion. Il apparaissait complexe pour certaines associations d'identifier que des familles ou des publics pouvaient renoncer à une activité en raison de contraintes de mobilité, sans que cette absence ne soit nécessairement visible dans leur fonctionnement interne.

Paradoxalement, plusieurs éléments observés à l'échelle territoriale interrogent cette perception. Les projets déposés dans le cadre de budgets participatifs communaux ou départementaux montrent notamment une récurrence de demandes de financement liées à l'acquisition de minibus ou à des solutions facilitant les déplacements collectifs. Cela soulève un enjeu plus large autour de la perception des besoins de mobilité par les associations elles-mêmes.

3.2.4 Développement des démarches d'aller-vers

En complément des groupes de travail formels, une stratégie d'aller-vers a également été développée afin de diversifier les profils rencontrés et de limiter les biais de participation inhérents aux formats plus institutionnels.

Dans ce cadre, plusieurs lieux de vie du territoire ont été identifiés comme des relais de proximité : bars associatifs, épiceries solidaires ou espaces de sociabilité implantés dans les communes. Ces structures ont été directement contactées pour organiser ou relayer des temps d'échange.

Cette démarche a généré des retours particulièrement positifs. Les réponses obtenues ont été plus nombreuses que dans certains réseaux associatifs plus classiques. Même lorsque les rencontres n'ont pas pu être concrètement organisées, plusieurs structures ont relayé les actions menées ou exprimé un intérêt pour être associées à d'autres temps de la démarche.

Au-delà de la mobilisation, ce format s'est révélé plus souple, plus accessible et plus simple à organiser. Il a permis d'aller directement à la rencontre d'habitants moins présents dans les espaces traditionnels de concertation et d'enrichir la compréhension des usages quotidiens de mobilité.

3.2.5 Mobilisation citoyenne

Enfin, la mobilisation citoyenne a reposé sur une logique plus ouverte et moins ciblée. En dehors des participants déjà rencontrés dans le cadre des entretiens qualitatifs du diagnostic ainsi que des habitants présents lors des restitutions publiques ayant laissé leurs coordonnées, aucune sollicitation nominative directe n'a été mise en place.

La participation s'est principalement appuyée sur des actions de communication plus larges : diffusion d'informations sur les réseaux sociaux, affichage et relais dans les mairies du territoire, ainsi que par le bouche-à-oreille.

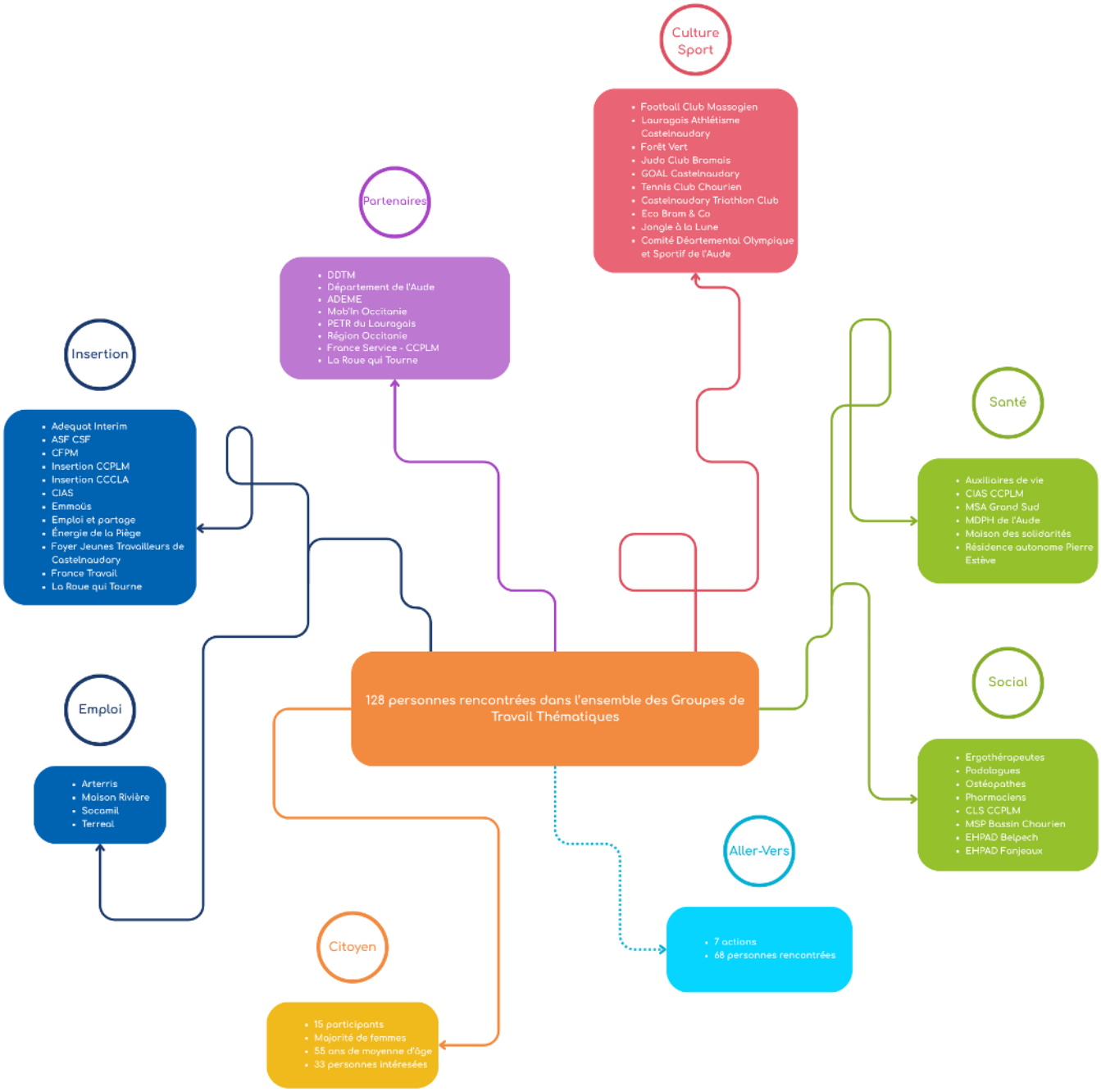
Cette approche visait à favoriser une participation volontaire et ouverte, permettant à tout habitant intéressé ou concerné par les enjeux de mobilité de rejoindre les espaces de concertation. Elle a également contribué à compléter la gouvernance par une lecture plus directe de l'expérience habitante et des usages quotidiens du territoire.

3.2.6 Cartographie des acteurs

La cartographie ci-dessous présente l'ensemble des acteurs mobilisés dans le cadre des groupes de travail thématiques et des démarches d'aller-vers mises en œuvre au cours du projet. Elle illustre la diversité des profils associés à la gouvernance, en croisant acteurs institutionnels, structures de terrain,

professionnels de proximité, associations, partenaires techniques et habitants du territoire.

Schéma n°4 : Cartographie des acteurs



Concernant le groupe citoyen, le choix a été fait de préserver l'anonymat des participants au sein de cette cartographie. Les habitants mobilisés n'y apparaissent donc pas nominativement.
Cette approche répondait à la volonté de privilégier la parole d'usage et l'expérience vécue des mobilités du quotidien plutôt qu'une représentation fondée sur les statuts professionnels ou institutionnels. Dans cette logique, seules des informations générales relatives au profil des participants ont été conservées, les échanges n'ayant jamais eu pour objectif d'identifier les citoyens à travers leur profession ou leur position sociale.

4. Mise en œuvre opérationnelle de la gouvernance

Une fois les groupes de travail constitués et les acteurs mobilisés, l'enjeu principal a été de construire des modalités de participation adaptées aux profils, aux contraintes et aux dynamiques propres à chaque groupe. L'objectif n'était pas uniquement de réunir des acteurs autour d'une même table, mais de créer des conditions favorables à l'échange, à la formulation de besoins et à la co-construction progressive de pistes d'action autour des enjeux de mobilité du territoire.

Dans cette perspective, les dispositifs d'animation ont été pensés de manière différenciée selon les publics concernés. Les formats, les horaires, les méthodes d'animation et les outils mobilisés ont ainsi été ajustés afin de favoriser la participation effective des acteurs et de tenir compte de leurs réalités professionnelles ou personnelles.

4.1 Processus de concertation

4.1.1 Conditions de participation

L'organisation des réunions a d'abord reposé sur une adaptation des horaires aux disponibilités des différents groupes mobilisés. Les réunions destinées aux associations culturelles et sportives ainsi qu'aux citoyens étaient organisées en soirée, généralement de 18h30 à 20h30, afin de permettre la participation de personnes engagées professionnellement ou bénévolement en journée.
Concernant les acteurs du secteur santé/social, les horaires ont été adaptés aux contraintes spécifiques des professionnels de santé. Les réunions ont ainsi été organisées plus tardivement, généralement de 20h à 22h, notamment afin de s'articuler avec les temporalités professionnelles des praticiens.
À l'inverse, les réunions réunissant entreprises et structures d'insertion étaient organisées en matinée, principalement entre 8h et 10h, afin de correspondre

davantage aux rythmes de fonctionnement des structures économiques et aux disponibilités des professionnels concernés.

Une attention particulière a également été portée aux conditions d'accueil et à la convivialité des rencontres. Chaque réunion prévoyait un temps de restauration adapté à l'horaire retenu : repas partagé pour les réunions du soir ou petit-déjeuner pour les réunions matinales. Au-delà de l'aspect logistique, ces temps informels participaient à créer un cadre d'échange plus accessible et plus favorable à l'interconnaissance entre participants.

4.1.2 Ateliers d'identification des enjeux

Les méthodes d'animation ont également été adaptées aux dynamiques observées dans chaque groupe. Les réunions débutaient systématiquement par des temps de brise-glace permettant aux participants de se présenter et d'apprendre à se connaître, dans une logique de création progressive d'un collectif de travail.

Lors de la première phase des réunions thématiques, l'objectif principal consistait à faire émerger les besoins, les freins et les problématiques de mobilité rencontrés par les différents publics représentés. Ces échanges permettaient à la fois de confronter les résultats du diagnostic initial aux réalités de terrain des participants et d'identifier de nouveaux enjeux n'ayant pas encore été suffisamment repérés.

Pour les groupes professionnels, les ateliers étaient généralement structurés autour de consignes précises et d'outils participatifs. Plusieurs formats d'animation ont ainsi été mobilisés afin de faciliter la production collective et la priorisation des enjeux.
Par exemple, lors de certaines réunions, les participants étaient invités, par petits groupes, à identifier différents profils confrontés à des problématiques de mobilité, puis à préciser les besoins de déplacement et les freins rencontrés par ces publics. Un second temps permettait ensuite de hiérarchiser collectivement les éléments identifiés à l'aide d'un système de vote, afin de faire émerger les problématiques considérées comme prioritaires.
De manière similaire, les groupes liés à l'emploi et à l'insertion ont travaillé à partir de solutions déjà identifiées lors des précédentes rencontres organisées pendant le diagnostic. Les participants étaient alors amenés à débattre collectivement des pistes d'action envisagées puis à voter sur les solutions jugées les plus pertinentes ou prioritaires à développer sur le territoire.

L'ensemble des réunions faisait systématiquement l'objet d'un compte rendu transmis aux participants présents, aux personnes ayant manifesté un intérêt pour la démarche ainsi qu'aux élus concernés. Ces documents suivaient une trame relativement stable afin de faciliter le suivi de la démarche :

- contexte de la réunion,
- déroulement des ateliers,

- principaux enseignements,
- enjeux collectifs identifiés,
- prochaines étapes de travail.

À l'inverse, le fonctionnement du groupe citoyen reposait sur une logique beaucoup plus ouverte. Les échanges prenaient principalement la forme de discussions libres autour des expériences vécues, des habitudes de déplacement et des difficultés rencontrées au quotidien. Ce choix méthodologique répondait à la dynamique du groupe, où les participants manifestaient avant tout un besoin d'expression et de partage d'expériences.
Les échanges issus de ces discussions ont été réorganisés dans le compte rendu autour de grandes thématiques récurrentes tels que le vélo, les transports collectifs, la communication, etc., afin de faire émerger des premières pistes d'action pouvant servir de base aux réunions suivantes.

À ce stade, l'animation des réunions reposait systématiquement sur une organisation en binôme. Pendant qu'une personne assurait l'animation des échanges et la gestion du groupe, une seconde personne se consacrait à la prise de notes détaillée des discussions. Ce fonctionnement permettait de conserver une trace plus complète des échanges que les seules productions écrites réalisées lors des ateliers. Cela favorisait également une meilleure remontée des éléments plus informels ou spontanés pouvant émerger au cours des discussions et qui auraient pu être moins perceptibles pour la personne en charge de l'animation.

4.1.3 Co-construction des pistes d'action

Dans un second temps, une nouvelle phase de réunions a été organisée avec les différents groupes de travail. Cette étape marquait une évolution importante dans la démarche de concertation, avec un passage progressif d'une logique d'identification des besoins et des freins à une dynamique de co-construction du futur plan d'action mobilité du territoire.

L'objectif n'était plus uniquement d'identifier les besoins ou les freins rencontrés, mais d'impliquer les participants dans une réflexion plus prospective autour des réponses possibles à apporter aux problématiques soulevées lors des premiers temps de concertation. Cette phase visait ainsi à transformer progressivement les enjeux identifiés en pistes d'action concrètes, en s'appuyant à la fois sur l'expertise d'usage des habitants, les connaissances de terrain des professionnels et les expériences des structures participantes.

Comme lors de la première phase, les modalités d'animation ont été adaptées aux dynamiques propres à chaque groupe.

Concernant le groupe citoyen, le fonctionnement est resté volontairement très ouvert. La participation ayant partiellement évolué entre les réunions, une seule personne de la première rencontre étant notamment présente lors de cette

seconde phase, il apparaissait difficile de s'appuyer sur un travail trop structuré ou sur des productions déjà stabilisées. Les échanges ont donc continué à prendre la forme de discussions libres autour des problématiques de mobilité du quotidien. Dans ce cadre, l'animation consistait principalement à accompagner les participants dans une réflexion plus approfondie autour des freins identifiés. Lorsqu'une difficulté ou un besoin était évoqué, les échanges étaient progressivement orientés vers des questions plus opérationnelles : comment pourrait-on améliorer cette situation ? Quelles solutions les habitants aimeraient-ils voir mises en place ? Quels changements seraient perçus comme utiles ou réalistes dans leur quotidien ?

Cette posture d'animation a mis en évidence une difficulté récurrente, observée également dans les autres groupes de travail : les participants exprimaient relativement facilement des besoins, des freins ou des expériences vécues, mais avaient souvent plus de difficultés à traduire ces constats en propositions d'actions concrètes et structurées. Le travail d'animation consistait alors à faire des liens entre les éléments évoqués, à rapprocher certains besoins de dispositifs ou de solutions déjà connus dans d'autres territoires, ou encore à reformuler les problématiques exprimées afin d'identifier des pistes d'action plus opérationnelles.

Dans le cadre du groupe santé/social, le constat a été fait que la première réunion était restée relativement centrée sur l'identification des problématiques et des grandes thématiques de travail, sans nécessairement aller suffisamment loin dans l'émergence de solutions à explorer. Afin de favoriser une réflexion plus ouverte et créative, un atelier spécifique intitulé « l'île rêvée de la mobilité » a été mis en place. À partir des enjeux identifiés lors de la première réunion, les participants étaient invités à imaginer librement des solutions sans tenir compte des contraintes techniques, réglementaires ou financières. L'objectif de cet atelier était de sortir des cadres de pensée habituels afin de favoriser l'émergence d'idées nouvelles ou de besoins moins visibles dans des formats de travail plus classiques.
Cette approche a permis de faire émerger plusieurs pistes d'action, même si l'exercice s'est parfois révélé complexe pour certains participants, notamment pour des professionnels habitués à travailler dans des cadres fortement contraints ou normés. Dans un second temps, les participants étaient amenés à sélectionner une des solutions imaginées afin de l'approfondir de manière plus concrète : conditions de réussite, acteurs à mobiliser, points de vigilance, faisabilité ou modalités de mise en œuvre.

À l'inverse, le groupe emploi/insertion se situait dans une dynamique beaucoup plus avancée, du fait des précédents temps de travail déjà réalisés pendant la phase de diagnostic. Les échanges portaient déjà sur des situations précises et sur des problématiques fortement identifiées par les participants.
Dans ce cadre, les participants ont été invités à se placer dans la posture d'un bureau d'étude mandaté pour analyser une situation réelle d'accès à l'emploi en milieu rural. À partir d'un scénario inspiré d'une situation vécue, ils devaient

produire une réflexion argumentée et opérationnelle permettant d'identifier des solutions réalistes, reproductibles et mobilisables sur le territoire, ainsi que leurs modalités potentielles de mise en œuvre.

Toutefois, cet atelier a également mis en évidence certaines limites méthodologiques. Les participants se sont majoritairement positionnés à partir de leurs pratiques professionnelles existantes, posture d'employeur, d'accompagnateur à l'emploi ou de conseiller mobilité, en s'appuyant fortement sur les dispositifs déjà présents localement. Or, l'objectif de l'exercice était également de faire émerger des réponses nouvelles susceptibles d'alimenter le futur plan d'action, au-delà des solutions déjà existantes.
Par ailleurs, certains échanges ont progressivement déplacé la réflexion vers une remise en question du scénario lui-même, notamment autour de la capacité réelle d'une personne sans solution de mobilité à accéder durablement à un emploi dans le contexte rural étudié.
Ces discussions ont néanmoins permis de faire émerger un constat partagé particulièrement fort : l'absence actuelle de solutions réellement adaptées sur le territoire pour accompagner l'accès à l'emploi de jeunes en situation de précarité mobilité en milieu rural.

Concernant les associations culturelles et sportives, la seconde réunion a reposé sur un format plus souple et davantage fondé sur la discussion collective. Les participants présents n'étant pas les mêmes que lors de la première rencontre, les pistes d'action précédemment évoquées ont été reprises afin de vérifier leur pertinence et leur niveau d'adhésion.
Les échanges ont permis d'approfondir certaines propositions, d'identifier des points de débat ou de désaccord, mais également de faire émerger de nouvelles idées répondant aux mêmes besoins. Le faible nombre de participants a favorisé un fonctionnement très interactif, davantage basé sur l'échange direct que sur un atelier formalisé.

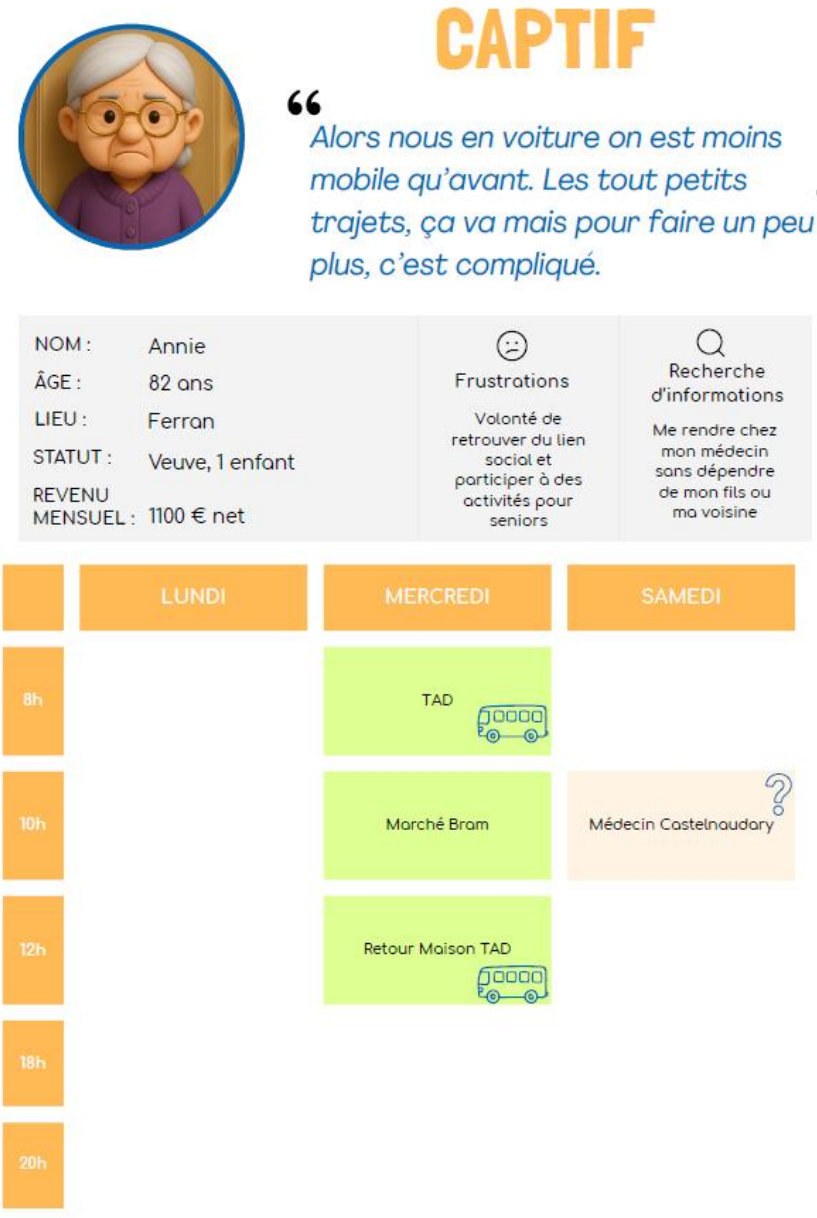
Cette seconde phase de travail a ainsi constitué un moment charnière dans la démarche de gouvernance. Elle a permis de faire évoluer les groupes de travail d'espaces d'expression et de diagnostic partagé vers de véritables espaces de co-construction, où les participants étaient progressivement amenés à réfléchir collectivement aux réponses possibles à apporter aux enjeux de mobilité identifiés sur le territoire.

Le groupe partenaires a, quant à lui, fait l'objet d'une approche spécifique. Contrairement aux autres groupes de travail, il a été considéré que les participants disposaient déjà d'une connaissance relativement approfondie des problématiques de mobilité du territoire, notamment en raison du travail régulier mené avec une partie de ces acteurs dans d'autres cadres de coopération ou d'accompagnement territorial.
Dans cette perspective, l'atelier n'a pas été centré sur une phase d'identification

des freins ou des besoins, mais directement orienté vers la recherche de solutions et l'alimentation du futur plan d'action. Pour cela, les participants ont travaillé à partir des idéaux-types construits lors de la phase de diagnostic, représentant différents profils d'habitants confrontés à des difficultés de mobilité.

Répartis en plusieurs groupes, les participants devaient imaginer des réponses concrètes susceptibles de répondre aux problématiques rencontrées par chacun de ces profils. Les supports utilisés présentaient notamment des situations inspirées des réalités observées sur le territoire, sous la forme de profils détaillés intégrant des éléments de contexte personnel, professionnel et territorial, ainsi qu'une représentation de leurs contraintes quotidiennes de déplacement à travers des emplois du temps hebdomadaires :

Exemple de profil soumis aux partenaires



Ces scénarios permettaient aux participants de se projeter dans des situations concrètes et d'ancrer leur réflexion dans les réalités vécues par les publics concernés. L'objectif était à la fois de mobiliser leur connaissance du territoire et de favoriser une réflexion transversale dépassant les logiques institutionnelles habituelles.

Dans cette optique, une attention particulière a été portée à la posture des participants dès le début de la réunion. Lors du brise-glace, il leur a été demandé de ne pas présenter leur institution ou leur fonction professionnelle, afin de favoriser des échanges davantage centrés sur les expériences, les représentations et les idées plutôt que sur les positionnements institutionnels. Cette orientation méthodologique visait à limiter les effets de cloisonnement entre structures et à encourager une réflexion collective plus libre et moins contrainte par les cadres professionnels habituels. Cette posture a également été maintenue pendant la première phase de l'atelier, durant laquelle les participants étaient invités à réfléchir aux solutions possibles en se détachant autant que possible de leurs logiques institutionnelles propres.
Ce n'est que dans un second temps, une fois les pistes d'action identifiées, qu'ils ont été amenés à réintroduire leur positionnement professionnel afin d'identifier les contributions concrètes que leurs structures respectives pourraient apporter au futur plan d'action : accompagnement, mise en réseau, relais de communication ou participation à la mise en œuvre des actions envisagées.

Ce fonctionnement a permis de distinguer deux temps complémentaires : un premier temps favorisant l'émergence d'idées plus ouvertes et transversales, puis un second temps consacré à l'identification des leviers opérationnels et des capacités d'action réellement mobilisables sur le territoire.

4.1.4 Construction partagée du plan d'action

À l'issue des différentes phases de concertation et de co-construction, plus de 200 pistes d'actions avaient été recueillies à travers les groupes de travail, les démarches d'aller-vers et les échanges avec les partenaires mobilisés. Cette richesse témoignait de la diversité des besoins exprimés, mais rendait également nécessaire un important travail de structuration afin de transformer cet ensemble de propositions en un plan d'action lisible, cohérent et opérationnel.

Dans cette perspective, un travail d'accompagnement méthodologique a été engagé avec un bureau d'étude afin de consolider et d'organiser les actions recueillies. Cette étape a consisté à analyser les différentes propositions formulées, à supprimer les doublons, à rapprocher les actions similaires ou complémentaires, mais également à identifier certaines pistes difficilement mobilisables à court terme en raison de contraintes techniques, réglementaires ou financières trop importantes. Les propositions ont ensuite été regroupées en plusieurs grands axes thématiques afin de faciliter leur lecture et leur

appropriation collective.
Toutefois, il apparaissait essentiel que cette phase de restructuration ne repose pas uniquement sur une logique technique. L'enjeu était d'éviter qu'un travail de tri soit réalisé uniquement à partir de critères de faisabilité, sans réassocier les acteurs ayant contribué à faire émerger ces propositions.

Dans cette logique, les actions retravaillées ont été présentées à nouveau aux participants des groupes de travail ainsi qu'aux différents partenaires mobilisés au cours de la démarche. Contrairement aux précédentes phases organisées par thématique, cette étape a réuni l'ensemble des acteurs dans un même temps de travail collectif. L'objectif était d'entrer dans une véritable phase de priorisation partagée du futur plan d'action territorial.
L'enjeu méthodologique principal consistait alors à dépasser une logique sectorielle des actions proposées. Il ne s'agissait plus pour chaque acteur de promouvoir prioritairement les problématiques liées à son public, à sa structure ou à son champ d'intervention, mais de réfléchir collectivement aux actions les plus pertinentes à l'échelle du territoire dans son ensemble.
Pour cela, les participants ont été répartis en groupes associant des profils, des secteurs d'activité et des thématiques différentes. Cette organisation visait à favoriser le croisement des regards et à éviter une lecture cloisonnée des enjeux de mobilité. Les échanges obligeaient les participants à argumenter leurs choix, à écouter les contraintes et priorités des autres acteurs, à arbitrer collectivement et, parfois, à renoncer à certaines priorités propres à leur secteur afin de construire une vision plus transversale des besoins du territoire.

Cette phase a fait émerger des formes particulièrement fortes d'intelligence collective. Au-delà du simple classement des actions, elle a permis une véritable confrontation constructive des points de vue, conduisant progressivement à l'identification de priorités partagées et plus équilibrées. Certains participants exprimaient eux-mêmes cette prise de recul vis-à-vis de leur propre champ d'intervention. Des acteurs issus du secteur sanitaire ou social pouvaient ainsi reconnaître que, malgré les enjeux importants propres à leur domaine, certaines problématiques liées à la mobilité des jeunes ou à l'accès à l'emploi apparaissaient comme plus prioritaires à traiter à l'échelle territoriale.
Ces positionnements traduisaient une évolution importante dans la dynamique de participation. Les échanges ne relevaient plus uniquement d'une logique de représentation des intérêts propres à chaque groupe, mais d'une capacité collective à réfléchir en termes d'intérêt commun et de cohérence territoriale.

Finalement, cette troisième phase a permis de transformer une grande diversité de propositions issues de la concertation en un plan d'action hiérarchisé, partagé et structuré collectivement. Elle a également montré que la participation des acteurs pouvait dépasser la simple expression des besoins ou des difficultés rencontrées pour devenir un véritable espace de délibération, d'arbitrage collectif et de construction de priorités territoriales communes.

4.2 Productions des instances de gouvernance

Les différentes instances de gouvernance mises en place dans le cadre de la démarche ont constitué des espaces de dialogue, d'expertise d'usage et de formulation de propositions. Dès leur création, il a été précisé que ces instances relevaient d'une logique de co-construction et non de co-décision : leur rôle n'était pas d'arbitrer ou de valider les orientations retenues, mais de contribuer à leur élaboration en apportant des constats de terrain, des besoins, des retours d'expérience et des propositions d'actions. Les productions issues de ces travaux ont ainsi constitué une matière essentielle pour l'élaboration du plan d'action de la Feuille de route de la mobilité durable et inclusive. Elles ont permis d'enrichir le diagnostic, de tester la pertinence de certaines pistes d'intervention, d'identifier les conditions de réussite des actions envisagées et de faire émerger des solutions adaptées aux réalités du territoire et aux besoins des différents publics.
L'ensemble de ces instances a produit un corpus riche de constats, de besoins et de propositions qui ont progressivement alimenté la construction de la stratégie territoriale.

Les travaux du groupe Santé / Social ont ainsi permis d'identifier quatre enjeux prioritaires : l'accès aux rendez-vous médicaux, les déplacements de la vie quotidienne, la mobilité des jeunes et les besoins des personnes en perte d'autonomie. Les échanges ont mis en évidence les conséquences directes des difficultés de déplacement sur l'accès aux soins, le maintien de l'autonomie et l'inclusion sociale.

À l'issue des ateliers, plusieurs pistes d'action ont été approfondies :

- développement d'un dispositif de transport solidaire entre habitants,
- renforcement et adaptation du transport à la demande,
- création d'un guichet unique d'information mobilité,
- développement de solutions itinérantes d'accès aux soins (Médicobus),
- renforcement des services de proximité et des visites à domicile.

Le groupe Associations culturelles et sportives a principalement travaillé sur les difficultés de déplacement liées à la pratique sportive et culturelle, en particulier pour les jeunes.

Les réflexions ont notamment abouti à ces propositions :

- identification et signalisation d'itinéraires cyclables sécurisés,
- mutualisation de minibus entre associations et acteurs du territoire,

- développement du covoiturage entre familles, associations et clubs,
- mise en place de solutions de transport dédiées aux activités des jeunes (navette ou TAD),
- renforcement des stationnements et équipements vélos à proximité des sites sportifs.

Les échanges du groupe Citoyens ont permis de faire émerger une vision transversale des usages quotidiens de la mobilité et de leurs impacts sur l'accès aux services, l'autonomie des personnes et le maintien du lien social.

Les contributions recueillies ont conduit à identifier plusieurs leviers d'intervention :

- développement d'un accompagnement mobilité personnalisé,
- renforcement du covoiturage et de l'autopartage,
- développement de solutions favorisant l'autonomie des seniors et des personnes en situation de handicap,
- renforcement de l'information et de l'orientation vers les dispositifs existants,
- prise en compte de la mobilité comme levier de lutte contre l'isolement social.

Le groupe a également insisté sur la nécessité d'associer davantage les publics concernés aux futures décisions relatives aux mobilités.

Les travaux du groupe Emploi / Insertion ont permis d'identifier les principaux freins de mobilité rencontrés dans les parcours d'accès à l'emploi, à la formation et à l'insertion professionnelle, ainsi que les besoins spécifiques des publics les plus éloignés de l'emploi.

Les réflexions menées collectivement ont débouché sur plusieurs orientations opérationnelles :

- renforcement des transports collectifs vers les bassins d'emploi,
- développement du covoiturage domicile-travail,
- création ou renforcement de dispositifs solidaires (garage solidaire, prêt de véhicules, auto-école sociale),
- développement de solutions de mobilité transitoires (location de véhicules, véhicules sans permis, scooters),
- création d'un guichet unique d'information et d'accompagnement mobilité.

Les travaux ont également conduit à formuler la proposition d'un réseau coordonné associant acteurs de l'emploi, de la mobilité, du logement et de l'action sociale afin de limiter les ruptures de parcours.

Le groupe Partenaires a apporté une lecture transversale des enjeux de mobilité et des conditions de mise en œuvre des futures actions, en s'appuyant sur différents profils représentatifs des réalités sociales et territoriales.

Cette réflexion stratégique a permis de mettre en avant plusieurs axes de travail :

- renforcement des actions d'aller-vers et de l'accompagnement des publics,
- développement et valorisation des solutions de mobilité existantes,
- renforcement de la coopération entre acteurs publics, associatifs et économiques,
- meilleure articulation entre mobilité, services, habitat et aménagement du territoire,
- développement des liaisons vers les gares et pôles de services.

Les démarches d'« aller-vers » organisées dans plusieurs communes du territoire ont permis de compléter les travaux des groupes de travail.

Les rencontres organisées sur le territoire ont notamment mis en évidence les attentes suivantes :

- simplification et renforcement de la communication sur les services existants,
- développement de navettes vers les gares, les centres-bourgs et les services essentiels,
- renforcement du covoiturage local et des réseaux d'entraide de proximité,
- développement de solutions de transport solidaire et d'autopartage,
- création de relais municipaux d'information mobilité,
- développement des aménagements cyclables et piétons sécurisés.

L'ensemble de ces productions a constitué le socle de co-construction de la Feuille de route de la mobilité durable et inclusive. Les besoins exprimés, les difficultés identifiées et les propositions formulées par les différents groupes ont directement nourri la définition des orientations stratégiques et la conception des actions opérationnelles. Sans se substituer au rôle décisionnel des collectivités et des instances de pilotage, ces travaux ont permis de confronter les hypothèses d'action aux réalités du terrain, d'identifier les solutions les plus pertinentes et de préciser les modalités de mise en œuvre attendues par les habitants et les acteurs du territoire.

Afin de transformer cet ensemble de propositions en un plan d'action cohérent et opérationnel, les Communautés de communes ont mandaté le bureau d'études

Transitec pour accompagner la phase de structuration et d'analyse des contributions recueillies.

Cette intervention n'avait pas pour objectif de sélectionner ou d'écarter les propositions formulées par les participants, ni de réduire la portée des travaux réalisés dans le cadre de la gouvernance. Elle visait au contraire à mettre en forme l'ensemble des productions issues de la concertation afin de fournir aux élus des éléments d'aide à la décision objectifs et argumentés.

Le travail réalisé par Transitec a consisté à analyser l'ensemble des propositions formulées au sein des groupes de travail et des démarches d'aller-vers, à identifier les convergences entre les différentes contributions, à regrouper les actions poursuivant des objectifs similaires et à les organiser selon de grandes thématiques d'intervention.

Cette phase a également permis d'apporter un premier niveau d'analyse concernant les conditions de mise en œuvre des actions : faisabilité technique, faisabilité financière, acteurs mobilisables, échelle territoriale pertinente, temporalité de réalisation et articulation avec les dispositifs déjà existants.

Les propositions issues de la gouvernance ont ainsi été regroupées et structurées en plusieurs catégories d'actions, permettant d'offrir une lecture plus lisible et opérationnelle des attentes exprimées par les participants.

Valoriser les services existants par une communication efficace, ciblée et lisible

Optimiser et coordonner l'offre de services de mobilité existante

Favoriser la pratique du vélo pour le plus grand nombre

Soutenir les initiatives locales en matière de mobilité

Lutter activement contre la précarité de mobilité

Mettre les CC au cœur de la gouvernance de la mobilité sur leurs territoires

Cette étape constitue une phase intermédiaire entre la co-construction et la décision politique. Elle permet aux Présidents des deux Communautés de communes et aux instances de pilotage de disposer d'une vision consolidée des propositions formulées, ainsi que des éléments techniques et financiers nécessaires à l'arbitrage et à la priorisation des actions qui composeront la feuille de route définitive.

5. Conclusion

5.1 Premiers effets observés sur le territoire

Bien que la gouvernance mise en place soit encore récente, plusieurs effets concrets peuvent d'ores et déjà être observés, tant dans les projets engagés que dans les dynamiques collectives qu'elle a contribué à faire émerger. Ces premiers résultats témoignent de la capacité des instances de concertation à faire remonter des besoins partagés, à orienter certaines décisions opérationnelles et à nourrir la réflexion autour des politiques de mobilité du territoire.

L'un des premiers effets observables concerne l'expérimentation de vélos à assistance électrique (VAE) à destination des salariés. Cette action s'inscrit directement dans les problématiques identifiées lors des groupes de travail consacrés à l'emploi et à l'insertion, qui ont mis en évidence les difficultés d'accès aux zones d'activités économiques et aux parcs d'activités de Castelnaudary et de Bram pour les personnes ne disposant pas de véhicule individuel. L'expérimentation actuellement engagée constitue ainsi une première réponse opérationnelle aux besoins exprimés au sein des instances de gouvernance.

Les réflexions engagées autour du transport à la demande constituent un autre exemple de traduction concrète des échanges issus de la concertation. Cette thématique est revenue de manière récurrente dans plusieurs groupes de travail, qu'il s'agisse des citoyens, des acteurs du secteur social ou encore des partenaires institutionnels. Ces échanges ont conduit au lancement d'une étude spécifique visant à optimiser le fonctionnement du service existant. Réalisée avec l'appui du bureau d'étude Transitec, cette démarche doit permettre d'interroger plusieurs dimensions du dispositif : le zonage du service, les lieux desservis, les jours et horaires de fonctionnement, mais également son mode de gestion. Cette dernière question apparaît particulièrement importante puisqu'elle conditionne en partie la lisibilité du service pour les habitants. Plusieurs scénarios sont ainsi étudiés, qu'il s'agisse d'une gestion directe par les communautés de communes, de la mise en place d'un service mutualisé à l'échelle du territoire ou encore d'une délégation à un opérateur de transport. Les échanges menés dans le cadre de la gouvernance ont en effet mis en évidence que les habitants identifient parfois difficilement certains services comme relevant du transport à la demande lorsque ceux-ci sont opérés sous une autre identité ou par un prestataire extérieur. La question de la visibilité du dispositif apparaît donc étroitement liée à celle de son organisation et de son mode de gestion.

Plus largement, la question de la communication autour des solutions de mobilité existantes est apparue comme un enjeu transversal dans l'ensemble des groupes de travail. De nombreux participants ont souligné que certaines difficultés de mobilité ne relevaient pas uniquement d'un manque de services, mais également

d'un déficit d'information ou d'appropriation des dispositifs déjà disponibles. Cette récurrence a conduit à engager une réflexion plus approfondie sur les modalités de communication à développer. Plusieurs pistes sont actuellement explorées, parmi lesquelles un renforcement de l'appropriation de ces services par les élus locaux, la création de réseaux d'ambassadeurs ou encore le développement de nouveaux supports de sensibilisation et d'information.

La question de la jeunesse constitue également un enseignement important issu de la gouvernance. Si les conditions nécessaires à la création d'un groupe de travail dédié n'ont finalement pas pu être réunies, les problématiques rencontrées par les jeunes ont néanmoins été progressivement intégrées dans les réflexions des autres groupes. Les enjeux liés à l'accès aux activités, à l'autonomie dans les déplacements ou encore aux inégalités territoriales de mobilité ont ainsi trouvé une place dans les discussions et dans les premières pistes d'action identifiées. Cette thématique constitue aujourd'hui l'un des axes de travail appelés à se renforcer dans les prochaines étapes de la démarche. À ce titre, la Communauté de communes Piège Lauragais Malepère prévoit notamment la réalisation d'un questionnaire auprès des jeunes du territoire afin de faire évoluer les services qui leur sont destinés. Les enjeux de mobilité y seront intégrés afin d'alimenter les réflexions futures.

Au-delà des actions et des projets engagés, les effets de la gouvernance sont également perceptibles dans les dynamiques relationnelles observées entre les participants. Plusieurs acteurs continuent ainsi à contribuer aux réflexions en dehors des réunions formelles, notamment par l'envoi régulier de propositions complémentaires ou de nouvelles idées. Certains participants se montrent également davantage impliqués dans les événements organisés autour des mobilités, soit en apportant leur soutien à l'organisation d'actions dans leur commune, soit en participant régulièrement aux temps d'échange et de sensibilisation proposés sur le territoire.

Les démarches d'aller-vers semblent également avoir produit des effets concrets en matière d'information et de recours aux services existants. À la suite de plusieurs interventions réalisées dans les lieux de vie du territoire, une augmentation des inscriptions au transport à la demande a notamment été observée. Bien qu'il soit difficile d'établir un lien de causalité direct, cette évolution tend à confirmer l'intérêt de ces démarches de proximité pour améliorer la visibilité des solutions disponibles auprès des habitants.

Les effets observés apparaissent toutefois contrastés selon les publics mobilisés. Du côté des acteurs professionnels, la gouvernance n'a pas nécessairement conduit à la création de nouvelles dynamiques partenariales majeures. Cela s'explique en partie par le fait que nombre des structures participantes travaillaient déjà ensemble avant le lancement de la démarche. Si certains échanges de contacts et mises en relation ont pu être observés, il demeure

difficile à ce stade d'identifier l'émergence de nouvelles coopérations directement attribuables aux groupes de travail.

À l'inverse, les effets apparaissent particulièrement marqués auprès des citoyens impliqués dans la démarche. Au fil des réunions, une véritable appropriation des enjeux de mobilité semble s'être construite. Les participants expriment aujourd'hui une volonté de poursuivre leur implication, de rester informés des suites données aux travaux engagés et, pour certains, de contribuer plus directement à la mise en œuvre des actions futures. Cette évolution témoigne d'un passage progressif d'une logique de consultation à une logique d'engagement, dans laquelle les habitants ne se positionnent plus uniquement comme contributeurs ponctuels, mais comme des acteurs susceptibles de participer durablement à la vie de la gouvernance territoriale.

5.2 Perspectives d'évolution de la gouvernance

À l'heure actuelle, la démarche TEMI entre dans sa phase de finalisation. À l'issue des différentes étapes de concertation, de co-construction et de priorisation collective, un dernier travail de hiérarchisation des actions a été mené avec les présidents des collectivités concernées. En parallèle, la finalisation du plan d'action est actuellement conduite avec l'appui du bureau d'étude.

L'objectif est désormais de disposer d'un document structuré, cohérent et opérationnel, permettant de traduire les travaux réalisés dans le cadre de la gouvernance en orientations et actions concrètes. Ce document fera l'objet d'une restitution prévue à la rentrée 2026.
Cette restitution constituera une étape importante de la démarche. Elle s'adressera à l'ensemble des acteurs ayant participé aux différents temps de travail : partenaires institutionnels, associations, structures locales, professionnels, élus et citoyens. Au-delà de la présentation du plan d'action, cette étape doit permettre de montrer comment les contributions recueillies tout au long du projet se sont traduites dans les orientations retenues. Il s'agit ainsi de redonner une place à la parole exprimée au cours de la concertation et de rendre visible son apport dans la construction du projet.

Le projet TEMI prendra fin en septembre 2026, marquant l'achèvement de la démarche telle qu'elle a été structurée dans le cadre du programme. Pour autant, cette échéance ne constitue pas une fin de la participation autour des enjeux de mobilité. Les différents temps de concertation ont montré l'intérêt d'associer les acteurs locaux et les habitants aux réflexions engagées, mais également leur volonté de poursuivre les échanges au-delà du projet lui-même.

Dans cette perspective, la gouvernance pourrait évoluer vers des formes plus ponctuelles de participation, mobilisées en fonction des besoins liés à la mise en œuvre du plan d'action. Certains projets pourront nécessiter la réactivation de

groupes existants, l'organisation de nouveaux temps d'échange ou encore la mobilisation d'acteurs spécifiques selon les thématiques concernées.
Par ailleurs, les derniers échanges réalisés avec les participants font apparaître une attente forte autour du passage à l'action. Après plusieurs phases consacrées au diagnostic, à l'identification des besoins et à la co-construction des réponses, de nombreux acteurs expriment désormais le souhait de voir émerger des réalisations concrètes. Cette attente concerne aussi bien les habitants que les partenaires et les structures participantes.
Les prochains mois devraient ainsi être davantage consacrés à la mise en œuvre opérationnelle des actions identifiées. Les premières démarches engagées autour des vélos à assistance électrique, des réflexions sur le transport à la demande ou encore des travaux menés autour de la jeunesse constituent déjà des premiers prolongements de la gouvernance mise en place.

Au-delà des actions elles-mêmes, la démarche a également produit un apport méthodologique susceptible d'être réinvesti dans d'autres projets territoriaux. Les expérimentations menées dans le cadre de TEMI ont notamment montré l'intérêt d'adapter les modalités de participation aux contraintes des publics, de diversifier les espaces de dialogue ou encore de faire évoluer les méthodes d'animation en fonction des objectifs poursuivis.

Les différentes phases de travail ont également démontré qu'une gouvernance pouvait se construire progressivement, en laissant le temps aux acteurs de s'approprier les enjeux avant de les associer à des démarches de co-construction puis de priorisation collective. Cette progressivité, associée au développement de démarches d'aller-vers et à la multiplication des formats de participation, constitue aujourd'hui un enseignement important du projet.
Dans cette perspective, l'héritage principal de la démarche ne réside peut-être pas dans la pérennisation des instances elles-mêmes. Les groupes de travail mis en place dans le cadre de TEMI n'ont pas nécessairement vocation à être reconduits sous une forme identique à l'issue du projet, les besoins de participation pouvant évoluer en fonction des actions engagées ou des thématiques abordées.

En revanche, la méthodologie développée dans le cadre de cette gouvernance apparaît comme un acquis durable. Les outils d'animation, les démarches d'aller-vers, les modalités de concertation ou encore les principes de co-construction expérimentés constituent aujourd'hui des ressources mobilisables dans d'autres politiques publiques. À ce titre, TEMI aura non seulement permis de construire un plan d'action mobilité, mais également de développer une culture de la participation susceptible d'être réinvestie au sein d'autres projets territoriaux.

5.3 Enseignements de la démarche

