

Numéro de la consultation : 2024001672

Numéro du Contrat : Sera indiqué au moment de la contractualisation

Service : OC - DR Occitanie

## **CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)**

### **AMO pour un accompagnement de dix collectivités et leurs partenaires au déploiement de véhicules intermédiaires**

#### **Acheteur**

---

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, régi par les articles L131-3 à L131-7 et R131-1 à R131-26 du code de l'environnement ayant son siège social :

20 Avenue du Grésillé – BP 90406 – 49004 ANGERS Cédex 01 inscrite au registre du commerce d'ANGERS sous le n° 385 290 309

représentée par Madame Patricia BLANC

agissant en qualité de Directrice générale déléguée

désignée ci-après par **"l'ADEME"**

# 1. Eléments de contexte

## 1.1. Activités de l'ADEME

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, gaspillage alimentaire, déchets, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

### **Zoom sur l'eXtrême Défi (XD)**

L'ADEME a lancé, en 2021, l'aide aux prototypes puis dès 2023 un accompagnement d'expérimentations de véhicules légers intermédiaires dans 11 territoires (objectif : 20 territoires fin 2024), dont 2 sont très avancés en Occitanie.

La démarche nationale accompagne l'émergence d'une offre de VELI -Véhicule Léger Intermédiaire- (Phases d'Idéation/ Prototypage /Industrialisation) ainsi que la première phase d'expérimentation dans les territoires (2024-2025) avec mise à disposition sans frais de véhicules, souvent directement aux habitants et aux collectivités pour leurs propres usages.

Liste des VELI considérés dans cette prestation : voir en annexe « texte de l'AMI ».

## 1.2. Contexte de l'étude / de la prestation

Dans le cadre de la transition écologique et de la promotion des mobilités douces, les collectivités locales jouent un rôle clé dans le développement de solutions de transport durables et innovantes.

L'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) VELI/O encourage le déploiement et l'implantation de nouvelles mobilités adaptées aux besoins territoriaux, y compris dans le cadre de l'AMI de la question des véhicules intermédiaires. Ces véhicules, souvent électriques, se situent entre la voiture et le vélo en termes de taille, de vitesse et d'usage, et représentent une option intéressante pour les trajets du quotidien, notamment en zone périurbaine ou rurale.

La pertinence de considérer les véhicules intermédiaires dans les politiques de mobilité est d'autant plus grande que la demande de solutions de transport alternatives, durables et inclusives ne cesse de croître. Cependant, pour que ces véhicules trouvent leur place dans le paysage des mobilités locales, leur déploiement doit être anticipé et intégré de manière stratégique au sein des documents de planification, au même titre par exemple que les politiques cyclables.

Dans le cadre de l'XD, l'ADEME Occitanie fait le constat que :

- Le vélo (incluant les VAE) et la marche restent les solutions les plus vertueuses
- Dans les zones peu denses, les solutions alternatives à la mobilité individuelle sont moins nombreuses
- Dans les zones péri-urbaines ou urbaines le report modal vers le transport en commun ou le covoiturage n'est pas envisagé comme une solution de déplacement au quotidien
- La complémentarité des VELI au Vélo (et à la marche) est suffisamment prégnante pour qu'elle apparaisse dans le titre de l'opération VELI VELO

- Certains VELI actifs peuvent être apparentés aux VAE par l'action de pédalage, mais le spectre des VELI dans le cadre de l'opération ne se limite pas aux VELI actifs,
- Hors action de sensibilisation, l'objectif est la substitution de véhicules lourds vers des véhicules plus légers à service rendu équivalent,
- La réduction d'impact carbone en cycle de vie de VELI pour des usages réguliers et quotidiens en substitution de véhicules lourds électriques peut représenter un facteur 3 à 5

Fort de ces constats, l'objectif en 2025 est d'accompagner dix territoires en Occitanie pour aider au déploiement des VELI en sélectionnant des cas d'usages les plus pertinents, en impliquant les collectivités et leurs partenaires sur le territoire.

## 2. Attentes de l'ADEME vis-à-vis de la prestation à réaliser

### 2.1. Finalités et objectifs

La prestation de l'AMO consistera à :

- **Aider les dix territoires**
  - à intégrer ce type de véhicules au sein des stratégies de mobilité existantes ou en cours d'élaboration sur le territoire
  - à lever les verrous pour la bonne réalisation des actions de diffusion des VELI : freins possibles (non exhaustif) tels que la rationalisation de cout de mise à disposition des VELI, aménagements, réglementation, stationnement, fiscalité...
- **Aider l'ADEME** à capitaliser sur les acquis de l'eXtrême Défi pour animer le collectif des 10 territoires et leurs partenaires sur la durée de l'opération
- **Aider le comité de pilotage** à optimiser la valorisation de tous les cas d'usages pertinents de l'opération.

L'offre de chaque candidat devra comporter des développements relatifs à :

- la compréhension des enjeux de la mobilité du quotidien, les nouvelles solutions de mobilité innovante, le développement des véhicules intermédiaires
- une proposition d'accompagnement personnalisé des collectivités et de leurs partenaires à la mise en œuvre des actions, par la définition d'une méthode et d'indicateurs de suivi de la démarche, d'un plan d'actions
- une proposition de méthodologie d'accompagnement globale
- la présentation des engagements RSE du candidat

### 2.2. Périmètre et cibles de la prestation ou des prestations

Les dix territoires sont tous situés en **Occitanie**.

Ils peuvent être de **différente taille ou forme juridique** : Agglomération, Communauté de communes, PETR, PNR, Pays...

La population minimum de la ville centre doit être de 4 500 habitants selon l'INSEE.

Les **partenaires** des collectivités implantées sur le territoire sont potentiellement :

- les entreprises pour des cas d'usages déplacements professionnels, déplacements domicile-travail, dans le cadre de Fonds Mobilité Durable ou pas
- des Offices de Tourisme, hébergements de tourisme
- des structures d'accueil : EHPAD, IME...
- des structures scolaires (élémentaires à universitaires)
- ...
- spécifiquement pour la logistique dernier kilomètre : les chargeurs et donneurs d'ordres

Les transports de personnes, en particulier sur des trajets pendulaires, notamment domicile travail, ou des tournées régulières sont fortement souhaités.

Chacun des dix territoires peut prétendre être accompagné sur trois cas d'usages (potentiellement trois partenaires différents).

NB : Le recrutement des dix territoires se fera en parallèle de la présente consultation, à la charge de l'ADEME à travers un Appel à Manifestation d'Intérêt consultable sur : <https://www.innoverpouurlatransitionecologique.fr/fr/challenges/velivelocc>

## 2.3. Détail de la prestation attendue

### 2.3.1 Phase 1 : Stratégie des collectivités

#### **Objectif**

L'objectif est de définir une stratégie permettant aux collectivités lauréates de l'AMI d'intégrer les véhicules intermédiaires dans leurs documents stratégiques de mobilité, tels que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ou le Plan de Mobilité (PDM). Il s'agit de considérer ces véhicules comme une solution de mobilité à part entière, et de structurer la réflexion avant le déploiement effectif sur les territoires afin de garantir une mise en œuvre cohérente, pertinente et adaptée aux besoins locaux.

#### **Reconnaissance des véhicules intermédiaires comme une solution de mobilité durable**

Les véhicules intermédiaires doivent être reconnus comme une option complémentaire dans le spectre des solutions de mobilité douce. Ils offrent des réponses adaptées pour des trajets trop longs ou contraignants pour le vélo, mais où l'usage d'une voiture individuelle paraît disproportionné.

#### **Pertinence d'une réflexion préalable**

La stratégie de déploiement des véhicules intermédiaires doit être pensée en amont, avant même leur mise en circulation effective. Il est indispensable de définir :

- **Les besoins réels du territoire** : en fonction des caractéristiques géographiques, démographiques et des habitudes de mobilité, et lien avec une éventuelle démarche de Plan de Protection Atmosphérique (PPA)
- **L'impact sur les infrastructures existantes** : notamment en termes de partage de l'espace avec les cyclistes, piétons et automobilistes, ainsi que les stationnements
- **Les complémentarités avec d'autres modes de transport** : intégration des véhicules intermédiaires dans un système de mobilité multimodale cohérent (combinaison avec les transports en commun, les vélos partagés...)

#### **Mise à jour des documents stratégiques**

Les collectivités doivent intégrer les conclusions des études dans les documents stratégiques de mobilité. Cela peut inclure l'ajout de sections spécifiques dédiées aux véhicules intermédiaires, ou l'adaptation des objectifs des politiques cyclables pour inclure ces nouveaux modes de transport.

Entretien avec l'ADEME : recalage du calendrier de l'opération et démarche nationale, balayage des outils existants, de l'avancement des expérimentations, des retours d'expériences identifiés, des véhicules présents sur la région... : il s'agit de s'appuyer au maximum sur tous les groupes de travail nationaux (score environnemental, business model, réglementation...) ainsi que les questionnaires en ligne existants pour les testeurs.

Entretien individuel (visioconférence) avec chacun des territoires et leurs Compréhension des actions, standardisation de fiche descriptive :

- Identification des points de blocage éventuel
- Répartition des rôles pour trouver des solutions

Diagnostic et accompagnement : prévoir quatre jours par territoire (diagnostic et accompagnement) en distanciel pour aider la collectivité à structurer la place des VELI dans les documents d'urbanisme.

Correspond à l'axe #1 de l'AMI.

Aide au montage et animation de l'évènement « **Team building** » regroupant les 10 territoires.

#### ⇒ **Livrable Phase 1**

- *Constat, enjeux et recommandations pour chaque territoire sous forme d'une synthèse concise (< 5 pages)*
- *Fiche descriptive initiale, état d'avancement, verrous et solution*
- *Bilan pour chaque action : indicateurs retenus (taux d'utilisation des VELI ...)*

### 2.3.2 Phase 2 : Accompagnement collectif

Accompagnement collectif dans la mise en œuvre des actions (cinq appuis forfaitaires de 2h à destination des partenaires impliqués, pour chacun des 10 territoire) en distanciel. Recherche de solutions aux verrous rencontrés entre deux séances.

#### **Exemples de points clés à soigner et accompagner :**

##### **- Sensibilisation et communication**

Il est nécessaire de mener des actions de sensibilisation auprès des usagers et des acteurs locaux (entreprises, associations, habitants) pour promouvoir l'usage des véhicules intermédiaires et expliquer leurs avantages (économiques, écologiques, gain de temps, etc.). Une communication efficace dès l'élaboration des documents stratégiques renforcera l'adhésion et l'acceptation de cette nouvelle mobilité.

##### **- Expérimentation et suivi**

Avant un déploiement massif, il est recommandé de mener des expérimentations locales pour valider l'acceptabilité et l'efficacité des véhicules intermédiaires. Ces expérimentations doivent être suivies de bilans et ajustements, afin d'optimiser leur intégration dans les infrastructures et les habitudes de déplacement.

Ces actions collectives peuvent prendre l'une ou plusieurs des formes suivantes :

- Webinaires
- Ateliers participatifs
- Groupes de travail
- Eductours (sur le terrain)

- Formations

A concurrence de **quatre ateliers collectifs d'une demi-journée**, {animé depuis un territoire différent qui peut illustrer ses actions}

Correspond à l'axe#2 de l'AMI.

Le contenu sera validé en amont par le Copil.

⇒ **Livrable Phase 2**

*Chaque atelier collectif donnera lieu à une synthèse de la thématique abordée sous forme de fiche : problématique, verrous et solutions, jeu d'acteurs, exemples de réalisations et contacts, incluant les chiffres clés.*

### 2.3.3 Phase 3 : Valorisation

**Accompagnement** à la mise en place des **actions individuelles** des partenaires : 4 x 2h par partenaire, à concurrence de trois partenaires par territoire.

*Exemples de mises en place d'actions chez les partenaires :*

- Essais et LLD dans une flotte d'entreprise, voire véhicule partagé sur une ZA, par exemple dans le cadre d'une démarche d'EIT (Ecologie Industrielle Territoriale)
- Essais et LLD dans une flotte de collectivité, voire partagé au niveau intercommunalité
- Mise à disposition temporaire (plusieurs mois) de véhicules au sein de l'entreprise pour des essais domicile-travail par les salariés intéressés
- Modèles d'auto-partage intégrant des VELI
- Mise en place d'avantages pour réduire l'emprise du stationnement
- Développement d'une offre de location de VAE familiaux dans un cadre touristique (hébergement, office du tourisme, grand site...) en complément d'autres usages dans l'année
- Mise en place de ramassage scolaire
- Collecte de déchets en hypercentre
- ...

*L'objectif de l'accompagnement individuel par l'AMO est d'aider à lever tout verrou d'ordre juridique, réglementaire, économique, organisationnel etc par son expérience et son expertise.*

**Événement de clôture** : aide à la conception et coanimation en présentiel, ouvert largement pour diffuser les enseignements de cette opération.

Correspond à l'axe#3 de l'AMI.

⇒ **Livrable Phase 3**

- *Fiches actions synthétiques :*
  - *Description / acteur / délais mise en œuvre/ verrous*
  - *Degré de reproductibilité : facilité de mise en œuvre/ potentiel de duplication/ nombre d'acteurs impliqués*
- *Bilan global de l'opération : compte rendu de Copil final et regard critique du prestataire*

### 3. Organisation et pilotage de la prestation

#### 3.1. Encadrement et suivi de la prestation

Le COPIL est proposé aux membres de la cellule France Mobilités Occitanie ainsi qu'à la Région Occitanie.

Trois COPIL : phase 1, phase 2 et phase 3

Un point mensuel sera assuré avec l'ADEME (durée < 1h en visioconférence)

#### 3.2. Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

Lancement officiel (ADEME et COPIL) :	Février 2025
Prise de contact individuelle avec chaque territoire pour préciser l'action et les freins :	Avril 2025
Débrief Copil accompagnement (phase 2) :	Mai 2025
Événement collectif virtuel :	Juin 2025
Mise en place des actions par les partenaires dans chaque territoire :	Sept. à déc. 2025
Débrief Copil valorisation (phase 3) :	Mars 2026
Événement de clôture :	Juin 2026

### 4. Livrables / Contenu des rapports

**Rapport d'avancement n° 1** composé des éléments suivants :

Livrable de la phase 1 :

- Constat, enjeux et recommandations pour chaque territoire sous forme d'une synthèse concise (< 5 pages)
- Fiche descriptive initiale, état d'avancement, verrous et solution
- Bilan pour chaque action : indicateurs retenus (taux d'utilisation des VELI ...)

**Rapport d'avancement n° 2** composé des éléments suivants :

Livrable de la phase 2 :

Chaque atelier collectif donnera lieu à une synthèse de la thématique abordée sous forme de fiche : problématique, verrous et solutions, jeu d'acteurs, exemples de réalisations et contacts, incluant les chiffres clés.

**Le rapport final** composé des éléments suivants :

Livrable de la phase 3 :

Fiches actions synthétiques :

- Description / acteur / délais mise en œuvre/ verrous
- Degré de reproductibilité : facilité de mise en œuvre/ potentiel de duplication/ nombre d'acteurs impliqués

Bilan global de l'opération : compte rendu de COPIL final et regard critique du prestataire