

## Appel à Manifestation d'Intérêt de l'ADEME Occitanie

### AMI VELI VELO

Date d'ouverture de l'AMI  
Date de clôture de l'AMI

29/10/2024 – 12h00  
13/01/2024 – 12h00

## TABLE DES MATIERES

CONTEXTE ET ENJEUX .....	3
LA STRATEGIE TRANSPORTS ET MOBILITE DE L'ADEME .....	3
BILAN DES 3 ANNEES DE L'EXTREME DEFI .....	5
FOCUS EN REGION OCCITANIE : 2 EXPERIMENTATIONS EN COURS : LE CAS DU GRAND PIC SAINT LOUP ET DE L'ASSOCIATION INV'D.....	5
NATURE DU SOUTIEN PROPOSE .....	6
<i>#1 - Accompagnement personnalisé à la mise en œuvre des projets.....</i>	6
<i>#2 - Accompagnement collectif et mise en réseau.....</i>	6
<i>#3 - Appui à la construction et production de communs.....</i>	7
DUREE DU SOUTIEN .....	7
CRITERES D'ELIGIBILITE DE L'AMI .....	7
ÉLIGIBILITE DU TERRITOIRE .....	7
ELIGIBILITE DE LA STRUCTURE.....	8
DEROULEMENT DE L'AMI.....	8
MODALITES DE REPONSES .....	8
DEPOT DU DOSSIER.....	8
DEPOT DU DOSSIER.....	8
CRITERES DE RECEVABILITE ET D'ELIGIBILITE .....	8
EVALUATION DES CANDIDATURES .....	9
CRITERES DE SELECTION.....	9
ANNEXE 1 - DEFINITION D'UN VEHICULE INTERMEDIAIRE.....	10

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

Le secteur des transports représente 33% de la consommation d'énergie finale en France, contre 29% en 1990 ou encore 18% en 1970. Il est l'un des responsables de l'accroissement de la consommation finale d'énergie en France (dont 81,4% pour la route). La dépendance du secteur des transports aux énergies possibles s'élève à plus de 91%. Il est également le principal émetteur de CO<sub>2</sub> avec plus de 30% des émissions totales de gaz à effets de serre – GES.

En parallèle, au niveau **Occitanie**, ce secteur représente 42% des émissions de GES avec l'objectif **d'une division par 10 à 2050**. Pourtant, la progression du nombre de véhicules électriques, de l'utilisation du vélo et des transports en commun est pour le moment trop faible. Il y a un enjeu de taille notamment au niveau du report modal et du changement de comportement.

Si les transports participent à l'attractivité et la vitalité d'un territoire, en particulier pour l'accès aux services, les livraisons ou encore les connexions entre lieu de vie et de travail, ils ont malheureusement aussi des impacts négatifs. Ils entraînent des conséquences très directes sur la qualité de vie (étalement urbain, artificialisation des sols, nuisances etc..) mais également sur le volet social. La croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain fait partie des facteurs conduisant à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Celle-ci entraîne des coûts très élevés (environ 6000 euros/an pour 13 000km/an) et peut représenter 40% du budget mensuel de certains ménages. Cette dépendance est encore plus forte dans les territoires peu denses. Ces derniers peinent à représenter suffisamment de masse critique pour être bien desservis par les transports publics. En France, sept millions de personnes en âge de travailler sont affectées par un problème de mobilité, qui constitue souvent un obstacle majeur dans le maintien ou l'accès à l'emploi.

Dans ce contexte, l'ADEME a plus que jamais un rôle central d'accompagnement de la transition écologique juste et de transformation du secteur avec l'ambition d'une neutralité carbone à horizon 2050. Pour cela, l'ADEME propose d'accompagner les territoires de la Région Occitanie à envisager le déploiement de ces nouveaux véhicules qui représentent une nouvelle solution de mobilité complétant le panel d'offre déjà existante et mieux comprendre les usages, les besoins, les comportements des utilisateurs à travers le lancement de cet appel à manifestation d'intérêt : **AMI VELI/O2025**.

### La stratégie transports et mobilité de l'ADEME

Le document "Stratégie Transports & Mobilité 2020-2023" de l'ADEME s'articule autour de trois axes principaux pour guider la transition vers une mobilité plus durable en France.

- 1. **Maîtriser** : Comprendre et agir sur la demande et les comportements

Cet axe vise à maîtriser la demande de transport en influençant les comportements des utilisateurs. L'ADEME reconnaît que la demande de mobilité est influencée par divers facteurs socio-économiques comme le PIB, le prix du pétrole, et le taux de motorisation. L'objectif est d'identifier les déplacements les plus polluants et de proposer des leviers pour maîtriser les besoins de mobilité, en se concentrant notamment sur la **gestion de la mobilité et la sobriété**. Cela implique de comprendre et de gérer les besoins de transport afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

- 2. **Reporter** : Favoriser les modes les plus économes et favorables à l'environnement

Ce second axe encourage l'utilisation de modes de transport alternatifs qui sont plus économes en énergie et moins polluants, comme le vélo, les transports en commun, et le covoiturage. L'ADEME met en avant que la majorité des déplacements, souvent très courts, pourraient être réalisés par des moyens alternatifs. L'objectif est de réduire la dépendance aux voitures individuelles, notamment pour les trajets courts, et de promouvoir le transport combiné (par exemple, rail-route, fluvial-route) pour les marchandises, afin de diminuer l'empreinte carbone des transports.

- **3. Améliorer l'existant** pour limiter son impact sur l'environnement

Le troisième axe se concentre sur l'amélioration des infrastructures et des technologies existantes pour minimiser leur impact environnemental. Cela inclut le développement de véhicules bas carbone et l'augmentation des infrastructures pour les carburants alternatifs. L'objectif est de réduire les émissions polluantes et de répondre aux normes environnementales en vigueur, comme celles concernant les concentrations de NO<sub>2</sub> et les particules. L'ADEME insiste sur la nécessité de déployer ces technologies de manière homogène sur tout le territoire et d'intégrer ces initiatives dans les politiques publiques locales et nationales.

Ces trois axes forment le cadre stratégique de l'ADEME pour encourager une transition vers des systèmes de transport et de mobilité plus durables et respectueux de l'environnement.

**1**

### Maîtriser

- atteindre une stagnation des émissions des GES du secteur aérien sur les vols domestiques,
- passer de 3% à 10% des actifs réalisant au moins un jour de télétravail par semaine,
- réduire les délais de déplacements domicile - travail aux chiffres de 1990,
- développer les commerces de proximité par une augmentation des parts d'achats dans des commerces de proximité,
- augmenter le nombre de territoires ayant mis en place un plan de mobilité solidaire,
- atteindre 1 000 entreprises du transport routier mettant en place des actions en faveur de la transition écologique,
- atteindre 50 collectivités mettant en place des organisations logistiques durables...

**2**

### Reporter

- tripler la part modale du vélo pour les déplacements quotidiens d'ici 2024,
- multiplier le nombre de km d'itinéraires cyclables par 2 d'ici 2024,
- atteindre 400 territoires peu denses et villes moyennes ayant développé un schéma directeur cyclable,
- encourager plus de 200 entreprises du transport de marchandises à intégrer le vélo pour la livraison du dernier km,
- développer la démarche "COMOBI" sur 4 nouveaux territoires en faveur du covoiturage solidaire,
- dépasser 100 millions de trajets par covoiturage dans le registre de preuve de covoiturage,
- reporter 10% des tonnes de marchandises.km sur le réseau ferroviaire et fluvial en 10 ans...
- apprentissage du vélo "savoir rouler".

**3**

### Améliorer

- atteindre a minima les objectifs européens d'une moyenne des véhicules neufs vendus de 95gCO<sub>2</sub>/km à partir de 2021,
- dépasser plus de 5% des véhicules particuliers neufs vendus électrique, atteindre l'objectif réglementaire de 100% des renouvellements des bus à faibles émissions d'ici 2025,
- atteindre 100 000 IRVE installées en 2021,
- réduire le nombre de SUV parmi les véhicules neufs vendus,
- construire une fiscalité sur les transports et la mobilité tenant compte de leurs impacts environnementaux.

## Bilan des 3 années de l'Extrême défi

L'ADEME a lancé en 2021 un premier Appel à projet (AAP) intitulé « Extrême défi » dans le cadre de sa mission de promouvoir la transition écologique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce défi s'inscrit dans un contexte de prise de conscience croissante des impacts environnementaux des transports traditionnels et de la nécessité d'adopter des solutions de mobilité plus durables en favorisant [l'émergence de véhicules intermédiaires \(annexe 1\)](#). L'objectif principal était de tester et d'encourager son utilisation dans des zones rurales et semi-rurales, où les alternatives de mobilité à la voiture sont souvent limitées.

Les expérimentations ont débuté auprès de territoires qui se sont portés volontaires pour faire partie des « territoires d'expérimentation ». En Occitanie, les territoires du Grand Pic Saint Loup et du PNR des Grands Causses autour de Millau expérimentent ces solutions innovantes, avec la présence de l'association INV'D, afin d'en évaluer l'efficacité et l'acceptabilité auprès des habitants du territoire notamment dans le cadre des déplacements du quotidien.

La finalité est de mutualiser à la fois les enseignements, des ressources, mais aussi le travail d'expérimentation menés afin d'aider à la création de commun et la multiplication de ce type démarche au sein d'autres territoires. Il s'agit également de concentrer les expérimentations dans un nombre limité de territoires pour mieux gérer la logistique des véhicules, habituer tous les usagers de la route à ces véhicules.

En conséquence, les constructeurs de véhicules intermédiaires sont invités à expérimenter en priorité dans ce réseau de territoires volontaires. Dans ces territoires, il est possible d'expérimenter des véhicules intermédiaires fonctionnels et homologués et pour certains non homologués.

### Focus en Région Occitanie : 2 expérimentations en cours : le cas du Grand Pic Saint Loup et de l'association INV'D

Le Grand Pic Saint-Loup est une Communauté de communes (CC) située au nord de la métropole de Montpellier, qui n'a pas la compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). La CC a lancé sa phase d'expérimentation, ouverte au grand public, le 8 avril 2024. Le parc de véhicules intermédiaires est composé d'un Urbaner (tricycle de catégorie VAE de HPR Solution), d'un Biro (quadricycle léger d'Estrima) et d'une Weez (quadricycle lourd d'EON Motor). Les personnes souhaitant essayer ces véhicules doivent se référer au service de l'aménagement de la Communauté de communes pour s'inscrire et emprunter l'un de ces véhicules, pour une durée pouvant aller jusqu'à 2 semaines.

Au Parc Naturel Régional des Grands Causses, un syndicat mixte regroupant 4 CC, la gestion des prêts et l'expérimentation des véhicules intermédiaires sont encadrées par l'association INV'D, qui souhaite développer des alternatives à la voiture en zone rurale. La durée de prêt peut aller jusqu'à 1 mois, après avoir suivi une formation à la conduite du véhicule choisi. La flotte de véhicules se compose de Speelec, Biro, Weez, Citroën AMI, et plus récemment de Karbike et Podbike, Urbaner des véhicules à pédales.

Dans les deux cas, avant d'essayer un véhicule, chaque testeur doit remplir un questionnaire préalable pour comprendre les raisons qui l'ont poussé à vouloir essayer ce moyen de déplacement alternatif. Pendant la période de prêt, le testeur s'engage à remplir un carnet de bord (papier, puis numérique depuis juin) pour chaque trajet réalisé. Ce carnet permet de collecter des données sur les lieux d'origine et de destination, la

temporalité du trajet, les conditions de circulation et le ressenti lors de l'utilisation. Enfin, à la fin de la période d'essai, le testeur doit répondre à un dernier questionnaire afin de faire la synthèse de ses déplacements

## NATURE DU SOUTIEN PROPOSE

---

L'ADEME et ses partenaires souhaitent accompagner les territoires volontaires en les aidant à décloisonner les approches.

Pour cela, plusieurs approches seront traitées :

- Une phase diagnostic ([qui interviendra dans la phase 1 de l'accompagnement](#)) afin de répondre à la question suivante : comment s'intègre le développement des véhicules légers intermédiaires dans les documents stratégiques déjà existants ou en cours.
- Une phase de réflexion sur la question de l'insertion/cohérence/développement des véhicules intermédiaires avec une réflexion sur comment développer « intelligemment » les véhicules intermédiaires en lien et en complémentarité avec les autres solutions de mobilité durable. La collectivité sera en charge de la coordination des cas d'usages pertinents, en partenariat avec les acteurs du territoire. Par exemple, pour un cas d'usage tel que la mobilité employeur, fortement attendue dans l'AMI, une réponse conjointe avec un ou des entreprises de son territoire, sous forme de lettre de soutien, est attendue. La description de l'action envisagée est nécessaire.
- Aide à la mise en place des véhicules (sans aide financière pour l'achat ou la location) en prenant en compte les besoins et les caractéristiques du territoire, définition des typologies d'utilisateurs, cas d'usages (mobilité inclusive, écomobilité scolaire, tourisme, entreprise, public accès emploi etc...). L'accompagnement en amont inclura l'organisation de rencontres avec plusieurs partenaires potentiels, tels que des constructeurs, des concessionnaires de véhicules, des acteurs de l'auto-partage, des assurances, etc. Cet accompagnement se concrétisera par l'animation de 3 à 4 webinaires de mise en relation ([axe 2](#)) .

Les territoires, bénéficieront d'un accompagnement technique de l'ADEME sans enjeu financier, et de ses partenaires avec l'appui d'une assistance technique pour une période de 18 mois dans le cadre d'une animation personnalisée et collective en fonction de la maturité des projets sélectionnés. Il s'agira d'identifier les freins et leviers sur chaque territoire afin de réussir à mettre en œuvre des projets et solutions favorisant cette nouvelle solution mobilité plus durable.

### #1 - Accompagnement personnalisé à la mise en œuvre des projets

- Aide à la réflexion et à l'actualisation du diagnostic des mobilités du territoire afin qu'il puisse prendre en compte l'intérêt du développement des véhicules intermédiaires via une méthode commune et la définition d'indicateurs de suivi de la démarche engagée
- Aide à la rédaction de préconisations des VELI propres au territoire en question
- Accompagnement pour la mise à disposition de ressources et la construction des actions avec les acteurs du territoire et les concessionnaires pré-identifiés.

### #2 - Accompagnement collectif et mise en réseau

- Mise à disposition de documents et retours d'expériences via un centre de ressources,
- Intégration dans les événements du réseau de l'ADEME et de ses partenaires :
  - Webinaires,
  - Ateliers, Groupes de travail
  - Visite de terrain sur les territoires tests (mise en relation avec les expérimentations déjà en cours),
  - Visite technique : rencontres avec des utilisateurs localement avec différents types de véhicules (exemples : logistique urbaine, usages mutualisés type vélo-bus, retours d'expérience déplacements domicile-travail etc...)
- Mise en valeur des actions et/ou projets lors d'événements régionaux et nationaux (exemples : événement AMI VELI/O, réseaux TETE, salon européen des véhicules intermédiaires, événement de la Cellule France Mobilités, Pro-Days, événements AVELO ADEME, Vélo et territoires...)

### #3 - Appui à la construction et production de communs

- Participation à l'élaboration (idée, prototype, déploiement) de différentes solutions :
  - Guides pratiques
  - Kits de sensibilisation et d'écoconduite (formation prise en main, « permis de conduite »)
  - Eléments de signalétiques
- Mise en place de questionnaires et de carnets de bord « retours d'expérience » afin de contribuer à la création de données qualitatives pour évaluer les différents types de véhicules et les pratiques possibles. Une méthodologie d'évaluation déjà définie sera communiquée aux territoires retenus.
- Réalisation de documentation des projets dans le cadre des expérimentations – Ex : création de guides de références pour les autres territoires intéressés comme : contrat de location, contrat de mise à disposition, contrat d'assurance etc...) en tant que besoin éventuel. L'objectif étant de laisser dès que possible les acteurs opérationnels contractualiser avec leurs outils et données commerciales.

### Durée du soutien

L'accompagnement réalisé par l'ADEME se déroulera durant les **18 mois** suivant la réunion générale de lancement du projet. Lors des 18 mois d'accompagnement, des retours spécifiques seront faits aux territoires engagés dans cette démarche. (je ne comprends pas la phrase : un accompagnement individuel tu veux dire ? aux territoires et à leurs partenaires)

### CRITERES D'ELIGIBILITE DE L'AMI

---

#### Éligibilité du territoire

Cet AMI est ouvert à tous EPCI, Syndicat Mixte, PNR, Pays... Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ou non dont la ville centre à plus de 4500 habitants.

L'EPCI qui souhaite présenter sa candidature doit répondre aux critères suivants :

- Que l'EPCI possède ou est en cours d'élaboration d'une stratégie mobilité récente et/ou actualisée à travers un document de référence ;

- Que ce territoire ait déjà listé, programmé et détaillé des éléments de stratégie sur les mobilités ainsi que sa vision de la manière dont l'insertion des véhicules intermédiaires peut être menée à l'échelle de son territoire (par exemple : cas d'usages, acteurs du territoire/partenaires...).

### Eligibilité de la structure

Le projet devra être porté par un.e coordinateur.rice, appelé « **porteur.se du projet** », désigné par sa collectivité pour présenter, coordonner et animer le(s) projet(s) dans toutes ses phases. Il devra disposer de moyens humain<sup>1</sup> et technique permettant de :

- initier le projet au sein de sa structure (axe #1) - Environ 5 jours de travail
- Se rendre disponible ponctuellement pour participer à l'ensemble des ateliers/événements organisés par l'ADEME et ses partenaires dans le cadre de cet AMI (axe #2)- Environ 5 jours de travail
- participer à la construction de communs (axe #3) - Environ 5 jours de travail

Soit un total de 15 jours / sur la durée du projet par lauréat sur l'ensemble des axes.

## DEROULEMENT DE L'AMI

---

### Modalités de réponses

Les candidats doivent remettre leur dossier de candidature complet au plus tard le **lundi 16 décembre 2024 à 12h00**.

### Dépôt du dossier

**Le dossier de candidature est à remplir en ligne sur le site dédié : [innoverpourlatransition](https://innoverpourlatransition.ademe.fr)**

Le porteur de projet devra compléter les différentes sections et questions directement en ligne.

### Dépôt du dossier

En cas de problème technique, vous pouvez directement poser vos questions via la plateforme ou nous écrire à :

- **Pour l'ADEME Occitanie**

Clara François, chargée de mission mobilité :

[clara.francois@ademe.fr](mailto:clara.francois@ademe.fr)

Samuel Puyrenier, chargé de mission hydrogène et technologies de mobilité bas-carbone :

[samuel.puygrenier@ademe.fr](mailto:samuel.puygrenier@ademe.fr)

### Critères de recevabilité et d'éligibilité

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai,

---

<sup>1</sup> Répartition du temps de travail estimatif



- Les dossiers incomplets,
- Les dossiers ne respectant pas les critères d'éligibilité,
- Les dossiers ne respectant pas les formats de soumission.

## EVALUATION DES CANDIDATURES

---

### Critères de sélection

Les dossiers de soumission devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation avec une note sur 10 pondérée sur chaque critère. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées selon les critères suivants :

- **Qualité et maturité de la stratégie mobilité 35%**
  - Existence d'une stratégie mobilité sur le territoire (ex. Schéma directeur des mobilités, schémas directeurs des mobilités actives, plan de mobilité...) ;
  - Indicateurs de suivi, état des lieux des enjeux des parts modales sur le territoire
  - Plans d'actions en cours pour lutter contre l'autosolisme
- **Les moyens mobilisables pour l'AMI 40%**
  - L'intérêt et la mobilisation du(des) territoires : implication des élus, ressources humaines et moyens mobilisés pour le projet et les phases suivantes ;
  - Une description de chaque action envisagée avec un soutien (lettre d'intention) du partenaire, ou à défaut (non prioritaire) l'identification des acteurs du territoire ;
  - La capacité d'évaluer le projet et de participer à la production des communs, et des retours d'expériences de partenariats passés réussis
- **L'intérêt et la motivation quant à l'AMI 25%**
  - Le partage et la mutualisation : comment la capitalisation permettra au projet d'être répliqué ailleurs et participera à la documentation de ce dernier.

### Calendrier de l'AMI

La sélection des projets suit un certain nombre d'étapes :

- 29 octobre 2024 : Ouverture de l'AMI et candidature en ligne
- 13 janvier 2025 : clôture de l'AMI
- 06 novembre 2024 : Webinaire d'information sur le contenu de l'AMI auprès de l'ensemble du réseau
- A partir du 14 janvier 2025 : Instruction selon les critères de sélection susmentionnés
- 20 janvier 2025 : Annonce des lauréats

## ANNEXE 1 - Définition d'un véhicule intermédiaire

---

Terme introduit initialement pour la première fois en 2017 par Francisco LUCIANO. Il s'agit de véhicules dont les caractéristiques techniques ne franchissent pas un plafond d'une masse supérieur à 600 kilos ni 20 kW de puissance moteur. Une nomination réalisée à la suite du constat des progrès dans l'électrification et les innovations des constructeurs. A la fois du côté des cycles pour améliorer leurs performances, à la fois du côté des quadricycles pour réduire leurs impacts sur l'environnement et leurs consommations. Cette catégorie est pensée pour répondre à des besoins de déplacements de quelques dizaines de kilomètres selon le modèle de déplacement.

Un véhicule intermédiaire regroupe donc plusieurs véhicules aux caractéristiques différentes. Ils peuvent avoir 2 roues comme 3 ou 4. Ils peuvent rouler à des vitesses maximales de 25 Km/h comme 90 Km/h pour d'autres. D'un point de vue législatif, les véhicules intermédiaires se situent majoritairement dans la catégorie L défini dans le livre III du code de la route. Réparti dans 7 sous catégories dont les distinctions principales relèvent des dimensions, de la puissance motrice et de la masse des véhicules entre eux. Seuls les véhicules électriques sont visés dans cette opération. A cette catégorie L, il faut également prendre la catégorie du Vélo à Assistance électrique (VAE) comprend les cycles dont l'assistance n'est possible qu'en cas de pédalage avec possibilité d'assistance au démarrage sans avoir recours à l'action de pédaler mais qui ne doit pas excéder 6 km/h. La puissance du cycle ne doit pas aller au-delà de 0,25 kW et ne pas pouvoir aller au-delà de 25 Km/h.

Les objets roulants de cette famille hétérogène se caractérisent par une grande efficacité énergétique par rapport aux différents segments de l'automobile (Citadine, Berline, SUV...). Par leur masse moins importante, leur aérodynamisme, le taux d'occupant à bord du véhicule (1 conducteur dans un véhicule 2 places, a un meilleur taux d'occupation que dans un véhicule 5 places), les véhicules intermédiaires possèdent une meilleure efficacité et une meilleure efficacité. Ces véhicules nécessitent également moins de matériaux pour leur fabrication : pour 100 kWh de batteries il est possible de créer 1 pick-up électrique ou 16 quadricycles ou 250 VAE. Cela influe également sur la fin de vie avec une pollution moindre des déchets. L'analyse de cycle de vie (ACV) indique ainsi un impact environnemental nettement moindre que l'automobile (électrique ou non) mais supérieur malgré tout que le vélo.

Un moyen de classification rependu est de catégoriser les véhicules intermédiaires en 2 grandes familles. Le mode actif, nécessitant une impulsion humaine pour faire avancer le véhicule et le mode passif, caractérisé par un moteur électrique permettant de fonctionner le véhicule.

Dans la première catégorie, se rattachent les vélos pliants, cargos, tandems, tricycles, handicycles, vélos couchés, vélomobiles, vélos-voitures, speedelec.

Dans la deuxième catégorie, se rattachent les deux-roues motorisés (2RM), les trois-roues motorisés (3RM), quadricycles légers (voiturettes) et les quadricycles lourds (mini-voitures). Seuls les véhicules électriques sont visés dans cette opération.