

CR du Séminaire Expérimentation 2/2

Le jeudi 15 mai de 9h à 12h

Voir aussi PPT joint

SESSION N°1

Nom de l'atelier	Objectifs et thèmes du séminaire + présentation de la vision des expérimentations dans l'XD
Heure & durée	9h00 15 min
Animation	Gabriel Plassat, Johana Casallas

L'objectif de ce séminaire est de présenter le dispositif de l'extrême défi lancé par l'ADEME, le travail qui est réalisé avec les autres territoires d'expérimentation et d'établir ensemble les manières de s'organiser pour expérimenter au mieux les véhicules intermédiaires (VI) à l'avenir.

- Définir les conditions d'expérimentation
- Définir ce qu'est un VI et ses usages
- Avoir en tête qu'un sujet émerge tant côté offre que demande car des usages émergent de la part des constructeurs (hypothèses) autant que des usagers avec des pistes d'usages qui sont parfois inattendues.
- Cela nécessite l'ouverture d'une zone de dialogue entre constructeurs et usagers pour adapter tant les usages que les véhicules.
 - C'est ce terrain qu'on tente de définir à travers ces expérimentations

Sont présents aujourd'hui :

- Des collectivités intéressées ou déjà en cours d'expérimentation.
- Des laboratoires de recherche
- Quelques constructeurs de véhicules
- Des membres de l'ADEME et d'institutions en lien avec les véhicules intermédiaires (constructeurs, assureurs, start-ups)

Liste de participants :

- Nathalie Ortar, ENTPE
- Benoit Tholence Co-fondateur de Sanka Cycle (constructeur)
- Marie France SICARD CC Grand Pic Saint Loup
- Virginie Pissot, cheffe de projet Petites Villes de demain pour la commune de Lamarche (Vosges), en charge du projet de revitalisation du village
- Julien Dossier, pilote de la www.diagonaleduplein.fr, je mène une étude sur 24 cas d'usages professionnels
- Juliette Grolée et Cathy Ogier CC du Clunisois
- Claire PROST Grand Avignon

- Olivier Girault - Consultant expert cyclo logistique
- Pauline Marbot - Office de tourisme du Grand Avignon
- Benoît KLEIN - Brest métropole
- Jean-Marie Madoré dirigeant Mobility Partner
- Laurence DARTIGUELONGUE - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PAYS BASQUE - Bayonne
- Lisa BOUSQUET, chargée de mission mobilité pour l'association Wimoov
- Arnaud Sivert - Enseignant IUT Aisne Université de Picardie - Projet PREVER VICOMOD
- Laurent Fouillé, Sociologue Urbaniste indépendant
- Pamela Santa Cruz - Wimoov - responsable développement
- Pierre Crispatzu ingénieur low tech ADEME DR Grand Est
- Benoit Bithorel, Concarneau Cornouaille Agglomération
- Geoffrey PASTUREAU CDA de La Rochelle
- Louise ARNOUX, chargée Politique de la Ville et Mobilité pour la ville du Teil (Ardèche)
- Nicole Roux Professeure de sociologie, projet ViMob, Université de Brest
- Daria Hains-Ferland, animatrice coordinatrice de l'association Ti-MOBZH, projet ViMOB
- Marie-Pierre ABDOULLI, maire de Brissy-Hamégicourt (dans l'Aisne)
- Sylvain Gouillet, chef de projet Plan vélo Région Bretagne
- Antoine DUPUY ADEME Occitanie
- Delphine DUCARD Wimoov Cheffe de projet Terr'Moov pour l'Île de France
- Sophie Maitrallain - SAMOA Responsable Expérimentation et Open innovation
- Justyna Swat Equipe Conseil XD : TINYLABS
- Rémy Caveng, Sociologue, Curapp-ESS, UMR CNRS-UPJV, projet Vicomod
- Olivier CORNET - constructeur et fondateur d'Acticycle
- Peyrachon Camille - Designer - Tiny Labs
- Muriel Charpentier directrice des services techniques Ville des Mureaux
- Marie Noéline - Equipe conseil XP
- Boris Bellamy - Mobility Partner
- Frantz BREITENBACH CCV2M
- Rabia HAMDANI, cheffe de projet TERR'MOOV (asso Wimoov) Hauts-de-France
- Sophie Plassart, ADEME Bretagne
- Manon Caron, Wimoov, Gestionnaire de services pour l'expérimentation Terr'Moov dans les Hauts-de-France
- Amandine Carretero UX Designer Acticycle
- Hélène Jacquemin - Association IN'VD Innovation Véhicules Doux. expérimentateur sur le PNR GRANDS CAUSSES
- Vanessa Fine, chargée de mission Mobilité et développement durables à la CC du Briançonnais
- Isabelle Hanifi, anthropologue indépendante, projet "Mobilités rurales" (ADEME) avec l'École de Design de Nantes
- Christophe Besson-Léaud, président d'Alliance Sens & Economie, incubateur des "communs économiques" des filières.
- Erik Grab - Equipe Conseil
- Gabriel Plassat - ADEME
- Virgile Bourlet - ADEME
- Johana Casallas - ADEME

SESSION N°2

Nom de l'atelier	Tout savoir sur l'XD et les Velis
Heure & durée	9h15 (25min)
Animation	Gabriel Plassat, Virgile Bourlet

- **Présentation du dispositif l'eXtrême Défi**

Voir diaporama



Le cahier des charges est ambitieux en termes de performances. La notion de durabilité étant à comprendre par une durée de vie très longue, des véhicules réparables, démontables, avec un reconditionnement possible et rapide. Le niveau de performance énergétique est également important aussi bien sur l'utilisation de matériaux durables que sur la consommation à l'usage. Un GT est dédié à l'élaboration d'un score environnemental.

Pour alimenter en offre ce dispositif, des appels à projets sont lancées :

- 2022 : 1er AAP idéeation pour développer des concepts de véhicules
- 2023 : 2nd AAP idéeation et 1er AAP prototypage pour fabriquer des véhicules
- 2024 : 3ème AAP idéeation, 2nd AAP prototypage, et 1er AAP industrialisation
- 2025 : Organiser des expérimentations dont le but est de valider le concept et la technique des véhicules ainsi qu'avoir des éléments de dialogue entre utilisateurs, constructeurs et législateurs pour réquisitionner des textes liés à la réglementation et au code de la route qui nécessitent d'évoluer.

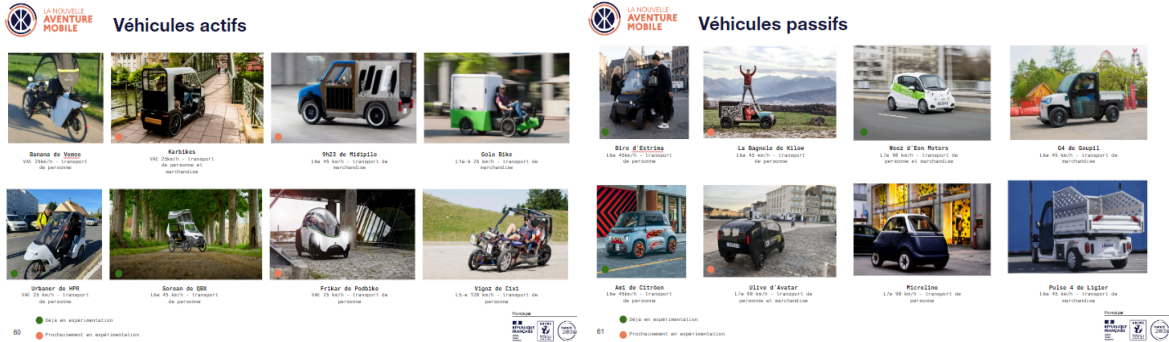
L'ensemble des AAP conduisant à développer une offre, différents types véhicules sont proposés et ils sont à différents niveaux de développement. Le dispositif XD travaille sur les synergies entre ces différents projets. Les équipes sont invitées à fabriquer des lieux de prototypage ou de fabrication commune et à mutualiser des composants, cela dans le but de réduire les coûts et créer des standards.

Une association, l'AVELI, fédère les constructeurs de véhicules. Une zone de coopération industrielle va être créée pour partager machines et composants. (<https://wikixd.fabmob.io/wiki/AVELI>)

Il est aussi possible d’imaginer une zone de coopération de territoires, un “club”, qui partagerait des retours d’expérimentations de VELLI, comme aujourd’hui le font par exemple le Club des villes cyclables qui s’organisent pour créer les conditions favorables à la circulation de vélos.

- **Présentation sur les véhicules intermédiaires (catégories et enjeux d’homologation)**
- **C’est quoi un VELLI?**

Voir présentation



Le cadre réglementaire est précis au niveau européen. Les VI se trouvent entre la catégorie des véhicules L depuis le VAE jusqu’à la voiture sans permis. Plusieurs catégories existent (selon la puissance du moteur, le nombre de roues, le nombre de passagers, la masse, ...). *Nous étudions particulièrement les quadricycle léger et lourds ainsi que les VAE.*

La notion d’activité pour propulser le véhicule nous intéresse pour des raisons de santé physique mais aussi psychique. Il y a différentes catégories dedans, variant vitesses et nombre de personnes, certains véhicules sont déjà en expérimentation, d’autres arrivent bientôt. A l’inverse, d’autres véhicules dit passifs ont juste une pédale d’accélérateur, là encore on retrouve certains véhicules déjà en expérimentations et d’autres à venir.

Aujourd’hui, il y a une réelle difficulté à mettre les véhicules sur la route car il faut une assurance et une immatriculation, et donc une homologation. C’est une étape complexe qui explique le faible nombre de véhicules issus de l’AAP prototype sur la route pour l’instant. La plaque W permet cependant à des constructeurs de faire des tests eux même ou d’équiper des journalistes. C’était le cas du journaliste Jérôme Zindy lors de son tour de France.

Pour des véhicules plus petits, comme les VAE, on a pas besoin d’homologation, c’est le constructeur qui auto-certifie son véhicule.

Sur pistes cyclables les vélos 2 et 3 roues sont admis jusqu’à 25km/h. On tente de faire accepter des 4 routes jusqu’à 25km/h sur pistes cyclables.

Q/R:

Combien de temps prend une homologation ?

- Durée d’homologation : très variable en fonction de la catégorie et du véhicule, au moins 6 mois pour un L6e ou L7e. L’ADEME a un partenariat avec l’UTAC et on tente d’accélérer les partenariats et discussions avec eux pour avoir plus rapidement des homologations efficaces

- KLEIN Benoît dit: Perspective d'évolution de la réglementation pour VAE autorisé avec plus de 250 W pour vélo cargo !

SESSION NR°3

Nom de l'atelier	Expérimentation dans le cadre de l'XD : pourquoi, état de l'art, ...
Heure & durée	9h40 (40min)
Animation	Johana Casallas, Marie-France Sicard, Nicole Roux

- **Bilan / REX de la FabMob sur le déploiement des véhicules (organisation, contractualisation des conventions, logistique, assurance, gestion de véhicules)**

Voir présentation



LA NOUVELLE AVENTURE MOBILE

8 x L1a (Vmax 40 km/h) Weez
16 x L1e (Vmax 45km/h) Biro
6 Tricycles (cat. VAE) Urbaner
10 Tricycles (cat. VAE) Vhelo
1 vélo bus (cat. VAE) Woodybus

Territoires concernés par un projet PREVER

Territoires concernés par LE PROJET 30 VEHIS

1. Mise à disposition des véhicules aux collectivités (+ asso locale) pour une durée déterminée
2. Utilisateurs : Agents municipaux, Associations, Habitants et élus
3. Elements partagées :
 - Retours des utilisateurs
 - Aménagements à favoriser
 - Améliorations du véhicule
 - Production d'un protocole d'expérimentation
 - Elements de communication, supports pédagogiques, signalétiques autour des nouveaux véhicules

68

L'expérimentation permet de mieux comprendre l'accueil, les usages et les conditions d'appropriation par les publics de ces véhicules intermédiaires. Nous tenterons de créer les meilleures conditions pour maximiser l'adoption de ces véhicules. Pour cela, l'XD met en place une démarche de test de grande ampleur, appelée la nouvelle aventure mobile. Des véhicules sont infiltrés sur les territoires, pour différentes périodes de test et une mise en dialogue de différents acteurs est réalisée.

30 véhicules ont été déployés par la Fabrique des Mobilités, un appel à participation avait été lancé l'année dernière. Plusieurs territoires ont été sélectionnés (6) avec des caractéristiques variées:

- De rural a peri urbain
- Des démarches déjà initiés autour de la mobilité rurale et des démarches spécifiques

La FabMob a loué des véhicules pendant 12 mois à des constructeurs (véhicules déjà commercialisés et homologués au départ, puis mise à disposition gratuitement aux territoires. 2 à 3 véhicules par territoire.) L'association a assuré les véhicules et cela intégrait l'entretien des véhicules.

La collectivité fait l'intermédiaire avec les particuliers pour établir des contrats de prêts. 4 types de véhicules ont été loués :

- Urbaner
- Biro
- Weez


- Woodybus

Un projet PREVER intégrant des Vhélios se fait en parallèle.


REX d'une collectivité projet d'expérimentation


Marie-France Sicard

Voir présentation




Contexte territorial
Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup





L'expérimentation
Objectifs principaux visés



Changement de comportement :

- Adopter un type de mobilité adaptée aux besoins
- Sensibiliser au partage de la voirie, en partenariat avec
- Permettre au plus grand nombre de pouvoir disposer d'une nouvelle offre de mobilité

Aménagement :

- Développer des itinéraires sécurisés, avec l'appui du CEREMA
- Rationalisation de l'emprise des parkings / limitation de l'imperméabilisation

Accompagner / Encadrer le développement des véhicules intermédiaires

Fiche d'identité

- 36 communes
 - 24 de - de 1 000 hab.
 - 8 entre 1 000 et 3 000 hab.
 - 4 de + de 3 000 hab.
- 57 000 ha
 - 9 % du département de l'Hérault
- 50 892 habitants (pop. totale 2022) soit 89 hab. / km2
- 90 % d'espaces naturels et agricoles dont 10 % de vignobles

La CC de Grand Pic Saint Loup est caractérisée par une forte ruralité au nord avec des territoires étalés. L'expérimentation a lieu à St Bauzille de Mont Mez. La commune a permis à tout le territoire d'être terrain d'expérimentation. L'intérêt du territoire dans l'expérimentation a été montré par une fresque de la mobilité, qui a permis au grand public de comprendre les enjeux de la mobilité et de mobiliser le bon panel de personnes prêtes à tester. Cela a ouvert des possibilités, tester une autre chose que la voiture.

En termes d'aménagements, des itinéraires sécurisés seront étudiés avec le CEREMA dans le cadre du partenariat.

Plusieurs supports de communication ont été travaillés par la commune pour le recrutement de testeurs :



Post LinkedIn

Campagne de communication en cours



Afin de recruter plus d'expérimentateurs de la BIRO, la CC a tenté des communications plus humoristiques et cela a plutôt bien marché.

Initialement, 25 personnes s'étaient manifestées, et lorsque que l'appel a été ré-ouvert, plus de 70 personnes se sont manifestées. Cela dénote un réel intérêt, particulièrement par la WEEZE (80 KM/H) et actuellement, à cause de la forte demande, la voiture n'est partagée que tous les 15 jours.

Q/R:

Est ce que la gratuité des parkings est un facteur?

- Pas de réponse, car pas de parking payant à date sur le territoire

Comment est faite la sélection des testeurs :

- La CC privilégie l'ordre d'inscription
- Les personnes les plus réactives sont privilégiées

Urbaner : Est ce que les 25 KM/H sont un facteur limitant?

- Oui sur les premiers testeurs, déjà cyclistes, qui voulaient s'en servir sur de longs trajets. Avec une distance moyenne de plusieurs kilomètres pour relier les 2 bourgs, ils ont jugé l'Urbaner limitée car peu de différences avec le vélo sur des départementales assez fréquentées.
- Mais un testeur à date lui fait des trajets plus petits, une personne sans permis, qui avant utilisait les transports en commun, et pour lui, il découvre une capacité à circuler à vélo et c'est donc plus de rapidité que les transports en communs d'après lui.
- Cela montre que les expérimentateurs réagissent différemment s'ils ont avant un usage du vélo ou pas

Comment est fait le suivi ?

Le suivi des expérimentations est fait à travers d'un carnet de bord, les testeurs peuvent exprimer leurs retours concernant les inconvénients et avantages du trajet, le type de trajets et l'usage donné au véhicule testé.

Qui gère l'assurance et qui est propriétaire ?

La fabrique des mobilités qui est le propriétaire et qui gère l'assurance.

Une caution est demandée?

Une caution de 50 euros par véhicule est à verser à la fabrique de mobilités (cela correspond à la franchise).

Comment assurez-vous la livraison des véhicules ?

L'association VTT vélo de GPSL réalise une permanence pour effectuer la remise des véhicules et formation de prise en main aux testeurs.

Le prêt de véhicules par la Fabrique des mobilités est réalisé sur quelle durée ?

Entre 12 et 24 mois.

A noter que :

- Un outil est en cours de développement, mobility widgets, pour identifier les parcours, et faire correspondre les cas d'usages, les véhicules compatibles, ... Cet outil permettra de calculer l'énergie (via IFPEN)
- Cela complète le travail fait avec Somewere dans le cadre du partenariat avec l'ADEME, qui

permet de recenser les données qui ont un impact sur la circulation des VI (vitesse, voirie, trafic réel, accidentologie, ...). Cela dans l'objectif de donner une idée des zones plutôt favorables ou non aux VI et donc cibler à l'avance et recommander certains parcours pour l'utilisation de ces véhicules.

Autres questions/ réflexions partagés :

- Est-ce qu'il ne faudrait pas "former" les futurs utilisateurs à la sélection des itinéraires adaptés (au véhicule)?

Les projets PREVER

Une AAP a été lancée en 2023 pour financer des projets portés par des laboratoires de recherche en sciences humaines afin de mieux comprendre les conditions des changements de comportements des VI dans le cadre de déplacements du quotidien. 4 projets sont retenus dont le projet VIMOB, piloté par l'Université de Bretagne Occidentale (UBO).

Ce projet associe deux laboratoires de recherche :

- LABERS (spécialiste en urbanisme et aménagements)
- LEGO (spécialiste sur les questions du comportement du consommateur)

qui accompagnent deux expérimentations, l'une sur la Métropole de Brest (Test de 10 Vhélios) et l'autre dans la CC du Grand Pic Saint Loup (Test de 10 Biros).

Questions posées à Madame Roux :

1. *Sachant que vous cherchez 10 expérimentateurs prêts à tester le véhicules pendant 1 an en remplaçant des trajets faits en voiture sont cherchés par territoire. Combien de candidatures avez-vous reçu ? Quels ont été les critères de recrutement des testeurs ?*

- Pour Brest : différents communiqués ont été diffusés sur les réseaux sociaux par les laboratoires et communes concernés en proposant un questionnaire de candidature. 108 candidatures ont été reçues.
- Pour GPSL : Étant donné que le territoire avait déjà démarré une dynamique d'expérimentation, nous sommes partis du fichier que la Collectivité avait déjà réalisé avec plus de 70 personnes qui avaient manifesté l'intérêt pour tester la Biro. Un questionnaire de candidature leur a été proposé.

Sur la sélection :

- Ordre de réponse au questionnaire avec vérification des profils (logements, profils, urbain ou périurbain, lieu du travail et modes de déplacements, ..) Toutes les variables ont été manipulées via des entretiens téléphoniques (type de logement, lieu d'habitation, lieu de travail, habitudes...).
- L'échantillon se veut représentatif de la diversité (vigilance sur le nombre d'hommes et femmes à retenir, plusieurs classes d'âge représentées...).
- Parmi les choix d'expérimentations, pour le Vhélio, un véhicule a été réservé à une personne en situation de handicap et donc le véhicule a été adapté.
- Il a été anticipé la procédure à suivre en cas d'abandon de l'expérimentation en

cours de route de la part du testeur. Identification de profils de remplacement.

- Un travail de plan de gestion des données reste à faire, ce qui explique la non diffusion à date afin de préserver la confidentialité des profils

2. *Comment s'est passée la semaine d'assemblage des Vhélios ?*

- Pour l'expérimentation à Brest les candidats ont assemblé pendant une semaine leur propres véhicules "Vhélio". Cela avec l'intention d'intégrer les testeurs dès le montage.
- Moment convivial et de coopération.
- Dynamique sociale, avec la présence d'enfants et de familles.
- Appui appréciée des associations VTT, TiMobz, FabLab dans la technicité de pièces et montage
- Point faible: marché du cycle tendu, problème d'approvisionnement de pièces. Logique de marché public et des fournisseurs compliquée et chronophage étant l'Université publique, l'organisme qui faisait les commandes.
- C'est l'UBO qui est propriétaire des 10 Vhélios pour l'expérimentation à Brest.
- l'UBO à loué les 10 Biros au constructeur pour l'expérimentation à GPSL.
- Les enfants se sont bien intégrés dans la dynamique d'assemblage.

3. *Comment allez-vous observer les changements de comportement et à quoi allez-vous faire particulièrement attention ?*

- Journal de bord en ligne à destination de testeurs avec plusieurs espaces forum pour faciliter les interactions : entre testeurs, avec les associations, avec les chercheurs...
- Des entretiens ont été faits avec les testeurs avant la remise du véhicule. D'autres entretiens seront réalisés à mi parcours à l'automne ainsi qu'au moment de la restitution du véhicule.
- Des boîtiers seront installés sur les véhicules des testeurs qui donneront leur accord et ils pourront les activer ou désactiver librement.

SESSION N°4

Nom de l'atelier	Nouveaux Territoires d'Expérimentation : Comment nous rejoindre ?
Heure & durée	10h40 (60min)
Animation	Hélène / Johana / Justyna / Gabriel / Jerome

- " Quels conseils donnerait l'association INVD aux collectivités qui aimeraient expérimenter les véhicules intermédiaires sur leur territoire ? "

Pour répondre à cette question Hélène JACQUEMIN propose aux territoires intéressées de répondre trois questions :

1. Pour quelles raisons voulez-vous expérimenter? Que représente l'expérimentation pour vous ?
Qu'est-ce qui vous donne envie d'expérimenter ?

2. Comment imaginez-vous cette expérimentation ?

3. Qu'est-ce que l'expérimentation peut apporter à vos territoires ?

Les réponses partagés par les participants :

- *Microville 112 (M112), à la couture entre Reims et ruralité : 1) pourquoi expérimenter : pour tester à taille réelle la circulation entre M112 et la ville de Reims et M112 et la ruralité. 2) idée d'expérimentation : - constituer un pôle d'industrialisation implanté dans une zone d'activité de 7 ha attenante à la M112 - organiser un Challenge des Mobilités à l'échelle du Grand Reims) : codesigner avec les habitants (particuliers et pros) les besoins entre Reims-M112-Ruralité, - définir les expérimentations longue durée possibles - Mettre en oeuvre*
- *Pamela SANTA CRUZ : Wimoov porte un projet d'expérimentation intitulé Terr'Moov en partenariat avec 3 collectivités, où nous sommes actuellement dans une phase de tester de nouveaux modes de mobilité durable en milieu rural. L'extrême défi représente une opportunité pour introduire des véhicules intermédiaires dans ces territoires et une opportunité pour explorer les modes de financement de ces véhicules dans les territoires.*
- *1) Limiter l'usage de la voiture individuelle sur notre territoire très rural et avec une offre très faible de transports en commun et utiliser l'Eurovélo3 ou Scandibérique comme cheminement vers le bourg de Ribemont (présence de tous les services)*
- *Laurence DARTIGUELONGUE : 1) accélérer la décarbonation de notre flotte automobile // 2) introduire des véhicules intermédiaires dans la flotte en remplacement de véhicules classiques // 3) montrer l'exemple, associer d'autres collectivités et les acteurs de la mobilité durable du territoire.*
- *J'expérimente depuis 13 ans des vélos couchés, vélomobiles.... Sur des parcours de 150km, j'ai remplacé la voiture depuis bien longtemps. Ma consommation d'énergie à 40km/h est seulement de 10W.h/km à la place de 150W.h/km d'une voiture.*
- *Lisa Bousquet : 1 - Permettre aux habitants de tester d'autres solutions de mobilité que la voiture individuelle / 2 - Permettre aux habitants de la comcom de tester des véhicules pour différents trajets sur quelques semaines / 3 - Ces expérimentations pourraient faire changer les mentalités et réduire l'autosolisme.*
- *KLEIN Benoît : 1- Initier des changements de comportement et donner envie d'essayer 2- Communication sur le territoire d'expérimentation - prêt de véhicules sur 1 ou 2 semaines - essais de Vélipartage 3- Tester de nouvelles mobilités - aider au changement de comportement - partage de l'espace public avec de nouveaux véhicules.*
- *Commentaire : (au-delà des usages de mobilité individuelle, est-ce que le volet "pro" peut-être développé dans les réponses? => envisager les VELIS comme une alternative au van blanc du maraîcher par ex).*

- 1. / Raisons : notre commune a inscrit dans son projet de revitalisation la question de la mobilité (trouver des alternatives aux voitures individuelles, par exemple), l'expérimentation permettrait d'identifier des solutions de mobilités pour nos habitants conformes à leurs besoins, à leurs habitudes. Envie : que ça marche ailleurs ! / 2. J'imagine une expérimentation multi modale, avec l'école, le collège, avec notre sociologue présente encore pour 18 mois, avec l'outil en main en projet aussi, le garage auto local, le tiers lieu en construction / 3. Une meilleure connaissance des besoins, et des possibilités également économiques.
- 2. Travailler à l'échelle de 8 communes retenues dans le cadre de Villages d'avenir et situées le long du Véloroute et 3. Faire évoluer les comportements.
- Delphine Ducard : 1. Le Pays de Meaux expérimente depuis 1 an Terr'Moov qui cherche à offrir des alternatives à la voiture en zone rurale. Le vélo n'est pas toujours adapté aux routes départementales et pouvoir montrer aux habitants qu'il existe des alternatives serait un vrai plus. / 2. Terr'Moov s'appuiera sur les ambassadeurs (= Habitants déjà sensibles aux pratiques alternatives) pour lancer Extrême Défi. Nous utiliserons l'équipe en place pour accompagner cette expérimentation. / 3. Une solution innovante qui peut permettre de tester autre chose que leur voiture.
- Sophie maitrallain : La Samoa porte un projet d'expérimentation avec le MIN de Nantes et Pulse-on pour tester du réassort de marchandises vers le centre ville en journée. L'expérimentation est dans l'ADN SAMOA depuis 6-7 ans pour tester des usages.
- PROST Claire : 1. Offrir de nouvelles alternatives de découverte touristique du territoire en mode slow (par les petites routes) et bas carbone / venir compléter l'offre transport en commun et vélo existantes avec des contraintes (horaires fixes, absence de transport certains jours pour relier des villages, distances longues...). Engager des actions concrètes dans le cadre de l'AMI Office de Tourisme et Mobilité. 2. Idéalement au départ d'un parking relais, gares du territoire...en relation avec des loueurs de vélo et la maison du vélo installée en gare routière. 3. de nouvelles alternatives pour limiter l'impact carbone lié à la fréquentation touristique - accompagner les publics vers d'autres types de mobilité (le temps des vacances est une période propice à l'expérience nouvelle) - le transport fait partie de l'expérience du voyage (le souvenir de vacances réside dans l'insolite.
- Dans les motivations, personne en amont n'a évoqué "intérêt général", ou intérêt en commun à agir dans le cadre du changement climatique (forte conséquent lié aux mobilités) ? c'est une évidence ?

Idées, questions, réflexions partagés :


- Autour des usages possibles (activités professionnelles) :
 - Réparateur de vélo itinérant, soudeur de remorque
 - Kit d'intervention d'un paysagiste
 - Kit mobile de cordonnier
 - Déplacement de l'affichage public, de la signalétique de voirie
 - Entretien des espaces verts, arrosage de bacs de fleurs
 - Collecte de déchets

- *Stand de vente d'un maraîcher*
 - *Boulangier solaire (vente et cuisson ambulante ; le pétrissage est fait en laboratoire)*
 - *Épicerie zéro déchet mobile*
 - *Transport de bagages et pacificateur de vitesse pour des groupes de cyclotouristes*
 - *Livraison de repas à domicile pour personnes âgées (et service voiturier)*
 - *Déménageur urbain (et livraison d'électroménager)*
 - *Maintenance de parc HLM (petites réparations, outillage)*
 - *Intervention sur site spatial à Kourou*
 - *Collecte et nettoyage de bouteilles consignées*
 - *Traiteur ambulancier (assemblage de salades, de sandwiches, cuisson solaire)*
 - *Coffee shop ambulancier*
 - *Crêperie mobile*
 - *Modules d'animation pour centres de loisirs (kit réparation de vélo, kit compost, kit jardinage...)*
 - *Sensibilisation au tri et à la collecte des déchets*
 - *Collecte de déchets plastiques en vue de leur recyclage*
 - *Présentation d'une offre d'activités touristiques et/ou ludo-pédagogique*
 - *Présentation d'un programme de rénovation urbaine*
 - *Programme de sensibilisation au plan climat*
 - *pour les usages pro: juliendossier@quattrolibri.com*
- Pour favoriser la valorisation des actions: associer les journalistes rapidement dans la démarche et leur inviter à tester les véhicules. Et proposer "a day in the life" pour suivre une journée d'un testeur, avec retour d'expérience.
 - Exemples d'articles: <https://www.diagonaleduplein.fr/presse>
 - Quelles sont les sources de financement/subvention disponibles pour les territoires? Avec la disponibilité d'un chargé de mobilité et d'une association relais, c'est un des freins à mon sens pour le déploiement d'une expérimentation.
 - Toutes les infos sur le fonds Vert sur cette page : https://wikixd.fabmob.io/wiki/R%C3%A9pondre_au_Fonds_Vert_Mobilit%C3%A9s_Rurales
 - Un financement en lien avec la DR Ademe de votre Région pourrait être envisageable pour le financement de mise en place des actions de sensibilisation, communication ou une partie d'une EPT.
 - Est-il obligatoire d'être éligible au fonds vert mobilités rurales pour expérimenter dans le cadre de l'extrême défi ? Ce n'est pas le cas de ma collectivité, pourtant elle comprend des communes très peu denses.
 - Non en absolu, c'est juste une possibilité de financement.
 - Question sur l'obtention des véhicules : dans les cas où la collectivité achète ou loue les véhicules, la commande publique n'est-elle pas un frein ? (obligation de mise en concurrence etc., difficulté de recourir à un véhicule qui fait partie de l'extrême défi).
 - Un programme de recherche-action, un processus de co-développement d'un service de mobilité locale peut-il être considéré comme une expérimentation XD ?

- A ce jour pour l'achat le problème est surtout le fait que nombreux véhicules ne sont pas encore homologués
- Je souligne l'effet boule de neige des VELLIS: un véhicule intermédiaire est plus large / visible qu'un vélo => coupler les déplacements avec les cyclistes permet de sécuriser les parcours, en l'absence de piste cyclable => utile dans les territoires qui veulent promouvoir des parcours de cyclotourisme ou cyclables pendulaires (avec le bénéfice de pouvoir transporter des bagages de cyclotouristes en remorque).
- Pamela SANTA CRUZ : Pour la location de véhicules auprès de constructeurs, avez-vous des documents sur les coûts que cela représente pour une expérimentation sur plusieurs mois ?
 - Hélène : location de véhicules par mois : compter entre 400 et 500 euros suivant les véhicules et les conditions (durée, assurance incluse ou non, etc..)
- Je suggère de cibler des usagers n'ayant jamais besoin de parcourir plus de 50km / jour, pour éviter l'argument "oui mais les vacances..." et pour défendre l'argument d'un gabarit n'ayant pas besoin de l'autonomie proposée par les constructeurs actuels ; pourquoi disposer de 250 voire 400 km d'autonomie électrique quand on a 50km max à parcourir ? => ce filtre amène à cibler des usages professionnels, et il y a des centaines de milliers de vans blancs / estafettes / véhicules de service à remplacer.

● **Que peut faire un territoire pour expérimenter les VELIS chez lui? (20 min)**

Voir présentation



Les 4 niveaux d'expérimentation des Vélis


Le territoire pilote la démarche ou l'association locale pilote la démarche avec le soutien du territoire

NIVEAU 1
L'expérimentation dite « simple »
→ mon territoire découvre et s'informe
Une fois arrêtée une territorialité et une période donnée, vous proposez à l'essai une flotte de véhicules intermédiaires sur un territoire délimité (parcours clés, voies publiques temporairement fermées à la circulation...). Cette formule est généralement mise en place lors d'événements publics concertés, au niveau de partie, à la mobilisation existante.

NIVEAU 2
L'expérimentation à la semaine
→ mon territoire commence à expérimenter réellement sur le terrain sur une semaine
Vous proposez aux usagers une flotte de véhicules intermédiaires sur un laps de temps bien défini, par exemple une semaine. Ils peuvent emprunter l'un de ces véhicules et effectuer au guidon ou au volant de celui-ci, les trajets qu'ils couvrent d'habitude en voiture. L'essai est conditionné à un contrat de mise à disposition signé par l'usager. Cette expérimentation requiert une certaine logistique : local sécurisé pour les véhicules non empruntés, permis, assurance, etc.

NIVEAU 3
L'expérimentation - xd -
→ mon territoire développe une expérimentation complète sur plusieurs cas d'usages et plusieurs mois
Sur un territoire existant, vous proposez aux usagers (habitants, professionnels...) d'utiliser un véhicule intermédiaire pendant au moins un mois, en remplacement de leur voiture. Cette expérimentation en condition réelle d'utilisation peut donner lieu à un suivi qualitatif et quantitatif de la part de l'usager, au-delà de la phase « tester » ou « expérimenter ». En complément de l'utilisateur spécifique du véhicule intermédiaire, il peut devenir partenaire d'expérimentation, par exemple pour servir de relais de proximité à parcourir dans le mois, à une semaine, pendant la période. Répondre à des questionnaires ou remplir régulièrement un carnet de suivi. Cette expérimentation requiert une organisation matérielle et un suivi particulier des tests.

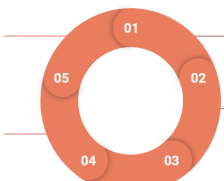
NIVEAU 4
L'expérimentation « Territoire » → mon territoire déploie les véhicules intermédiaires
Vous proposez la mise à disposition des véhicules intermédiaires à tout moment. Cette formule exige la tenue d'un planning et la mise en place d'un système de réservation.



Comment se préparer au mieux ?

Exemplarité
Accompagne les changements de mobilité des agents et des véhicules municipaux
Créer, organiser, gérer et diffuser les données et la connaissance

Aménagements
Réaliser des aménagements et infrastructures pour rééquilibrer les modes
Résoudre la « chaine mail »
Organiser un réseau de voies secondaires



Partenaires locaux
Aide à créer et à appuyer sur une association locale qui fait la promotion au quotidien des modes de transports durables

Chargé(e) de mobilité
Identifie une personne en charge de la thématique Mobilité

Sensibilisation
Organise une Pique-nique de la Mobilité
Organise des présentations de solutions de mobilité aux usagers
Organise des déplacements en groupe de type pédibus et vélobus

- Comment se préparer à une future expérimentation ?

Un guide pour les expérimentations a été réalisé en nous appuyant sur l'expérience d'INVD. Ce guide est disponible sur cette [page](#). Nous sommes intéressés par vos retours et avis sur [ce forum](#).

Il est important d'anticiper les différentes étapes d'expérimentation afin de bien définir les objectifs depuis le début et d'associer les parties prenantes. La définition d'un rétroplanning, l'implication de structures aux différents niveaux administratifs (département, région, etc), la mise en œuvre des bonnes pratiques tout en gardant un mode de travail transversal. Travailler l'approche transversale : mobilité, emploi, dév éco, infrastructure, aménagement, école, tourisme, logistique, etc.

Commentaire : pour les collectivités, je rajouterais mobilisation de la jeunesse (activités extra scolaires,

formation pro, jobs d'été, implication des jeunes des quartiers populaires, parcours d'insertion et de formation professionnelle).

- Un groupe de travail lié à l'extrême défi mobilise les laboratoires, écoles, laboratoires et universités à la fois pour initier des projets de R&D mais également d'utiliser les véhicules intermédiaires comme des supports pédagogiques.
- Pour plus d'information concernant les différents groupes de travail de l'extrême défi : https://wikixd.fabmob.io/wiki/GT_collaboratifs_de_l%27XD
- **Comment s'organise-t-on pour sélectionner les nouveaux territoires complémentaires aux territoires déjà impliqués ?**

L'Ademe souhaite limiter le nombre de territoires d'expérimentation afin d'augmenter par la suite le nombre de véhicules par territoire. Cela dans l'objectif :

- d'atteindre une masse critique de véhicules qui permet de travailler d'une meilleure manière les questions de signalétique, aménagements, limitations de vitesse,
- d'avoir une variété des véhicules par territoire permettant aux testeurs d'établir une comparaison et de ressortir plusieurs cas d'usages différents
- d'habituer les autres usagers de la route aux véhicules
- d'aborder plus facilement les questions de logistique, maintenance, assemblage, système productif réparation plus facile à aborder s'il y a plusieurs véhicules
- de regrouper et faciliter les demandes auprès de différentes structures administratives (Région, département...).

Une fois cela fait, il sera possible de passer à une troisième phase où la communauté sera capable d'augmenter les territoires et véhicules, avec une offre industrielle et l'ensemble des apprentissages collectés durant ces premières expérimentations. Le guide d'INVD est une base qui sera enrichie avec les différents retours de testeurs, collectivités, associations. Le niveau supérieur sera donc de diffuser plus massivement les véhicules intermédiaires.

Territoires différents en termes de contexte, topographique, afin de couvrir un maximum de cas d'usages et pouvoir offrir aux constructeurs des retours d'expériences de différentes configurations du territoire pour valider les hypothèses réalisées autour de la logistique, libre service, particulier...

-----> Mise à jour des informations concernant les nouveaux territoires d'expérimentation de l'extrême défi :

Nous allons augmenter d'environ 5-6 nouveaux territoires pour atteindre environ 20 territoires au total. Nous réaliserons ensuite un bilan pour passer à l'étape suivante.

Même si vous avez déjà rempli ce questionnaire, nous vous invitons à réitérer votre inscription car nous avons complété le questionnaire pour bien comprendre votre contexte, les cas d'usages visés. Cette [page](#) décrit les expérimentations en lien avec un [guide complet](#). Nous cherchons des territoires motivés qui vont engager des actions pour créer les conditions les plus favorables possibles aux véhicules intermédiaires.

Le succès des véhicules intermédiaires ne dépend pas uniquement des véhicules mais d'un ensemble de mesures, d'améliorations, d'aménagements, de communication et de changements. Il s'agit notamment de modifier les infrastructures, les limitation de vitesse ou encore de créer progressivement un réseau de voies secondaires.

Pour répondre au questionnaire, Nous invitons les territoires intéressés à travailler ce projet de façon transversale en rassemblant plusieurs services: mobilité bien sûr, mais aussi voirie, développement économique pour impliquer des industries locales ou encore un garage automobile ou solidaire, action sociale et les services techniques. Idéalement des échanges avec les niveaux communauté de communes, département et région pourraient aussi être pertinents.

Le questionnaire : <https://airtable.com/appriFOnbLySO8spa/shrnjEqEVH9sAivLi>

Sur la base de vos réponses, nous essayons de revenir vers vous en juillet ou début septembre.

Q/R

Les financements du massif central, de l'ANCT, et tout autre financement sont compatibles à la participation dans la communauté de l'extrême défi ?

- Oui, bien-sûr. L'Ademe finance quelques expérimentations et propose un cadre de partage pour avancer ensemble en intégrant les retours et apprentissage des uns et des autres. Tout territoire ou acteur qui expérimente avec d'autres modèles et sources de financement est le bienvenu à participer des réunions et peut s'en servir des ressources, productions, connaissances et apprentissages du groupe de travail.

Informations :

- Pour les évènements prévus sur les véhicules intermédiaires, vous avez cet agenda : https://wikixd.fabmob.io/wiki/D%C3%A9couvrir_et_s%27impliquer_dans_les_%C3%A9v%C3%A8nements_et_conf%C3%A9rences_de_l%27XD

- **Comment identifier des pistes de financement ?**

Plusieurs pistes de financement et exemples sont partagés par Jérôme Ravet -> voir présentation en pièce jointe.



Finance Mobilité active toutes les aides accessibles pour financer la transition écologique de la mobilité et l'inclusion



Nom de l'atelier	La suite - GT Territoires et expérimentation
Heure & durée	11h40 (20min)
Animation	Johana Casallas

Le GT Territoires et Expérimentations prévoit un suivi collectif et individuel dans les démarches d'expérimentation sur les territoires => [LIEN](#)



Inscrivez-vous sur le GT ! Scannez le code

Les actions prévues :

- Organisation d'une réunion tous les derniers jeudis du mois à 9h pour échanger entre territoires et différents acteurs autour des expérimentations (voir [Agenda](#))
- Intervention d'experts thématiques
- Discussion sur le [forum](#) et partage de bonnes pratiques sur le [wiki](#)

Contacts

Johana Casallas
ADEME
johana.casallas@ademe.fr



Un groupe de travail "territoire et expérimentations" sera lancé à partir du mois de juillet afin de réunir les différents acteurs autour des expérimentations : territoires, testeurs, élus, constructeurs, agents des services voirie, Cerema, bureaux d'études, laboratoires de recherche et tout personne intéressé par les expérimentations, son avancement et retours d'expérience. L'objectif est de partager au maximum les apprentissages et questionnements afin d'y répondre ensemble.

Les thématiques pourront se concentrer autour du retour d'expérience d'un des territoires et aussi autour des enjeux communs tels que : la communication, l'aménagement, la circulation, la sécurité routière, le suivi et évaluation, les véhicules, l'accompagnement au changement de comportement, etc. Les réunions de ce GT auront lieu les derniers jeudi du mois à 9h. Tout participant est invité à contribuer et proposer un sujet d'échange.