



## **Webinaire de présentation des programmes TIMS et Mon Vélo de A à Z**

**5 septembre 2023**

**FAQ – Compte rendu**

### **Questions relatives à TIMS :**

**Les pilotes régionaux du programme TIMS sont-ils issus de structures d'ores et déjà identifiées ?**

**Est-ce optionnel ou obligatoire de travailler en partenariat avec eux pour déposer et soumettre un projet auprès de TIMS ? Où est-ce à partir du moment où le programme est retenu dans l'AMI que les pilotes régionaux démarrent leur accompagnement ?**

- La mission des pilotes régionaux démarrera après la sélection des projets locaux lauréats. Ils ont un rôle d'accompagnement tout au long de la durée du programme. Pour autant, certains pilotes ont été pré-identifiés. Le programme TIMS a les capacités de désigner et de soutenir 10 à 12 pilotes régionaux. Il n'y en aura pas dans chaque région. Ils ne pourront pas couvrir l'ensemble des régions d'autant plus que TIMS sera déployé sur toute la France, y compris hors Métropole. Pour les régions qui ne seront pas couvertes par un pilote régional, les membres du consortium national prendront en charge l'accompagnement de proximité des porteurs de projets locaux.
- On va attendre de sélectionner les projets locaux pour désigner les pilotes régionaux, il y aura un pilotage régional pour les régions dans lesquelles au moins 5 projets locaux auront été retenus. Il n'y aura pas de notification officielle d'un pilotage régional avant la sélection définitive des projets locaux.
- Cela ne vous empêche pas de prendre contact avec les acteurs supra territoriaux régionaux, départements, etc... Cela peut valoir la peine de se rapprocher d'eux pour savoir s'il existe d'autres projets complémentaires ou concurrents. Pour identifier les dynamiques particulières de votre région, vous pouvez utilement contacter des acteurs Mob'In, des Agences Energie Climat, des Conseils Régionaux... En effet, dans certains territoires, on a pu constater, lors de l'élaboration du programme il y a 2 ans, que des dynamiques étaient portées par la région.
- Les potentiels pilotes régionaux ont déjà pu solliciter les acteurs de leur territoire lors d'un premier recensement notamment dans le but de savoir si il y aurait potentiellement au moins 5 projets éligibles.

**Concernant les justificatifs de soutien d'une collectivité, quelle doit être leur forme ? Convention de financement ou autre.**

- On va demander un soutien au programme et au projet que vous déposez dans le cadre de l'AMI.
- Une convention de financement, si elle a déjà été signée n'est pas forcément reliée à un projet en cours de dépôt. Au regard des contraintes de temps, des échanges mails avec des services et dans lesquels on peut voir un soutien suffiront dans un premier temps.
- Par la suite, il faudra joindre à la candidature un courrier signé du représentant de la collectivité ou de son ayant droit

**Echelle locale, régionale, départementale ?**

- Vu les budgets, il va falloir arbitrer entre les différentes actions imaginées. Il faut aussi mobiliser des acteurs locaux donc l'échelle régionale commence à être ambitieuse au regard des budgets minimum et maximum prévus (entre 50 000 et 400 000 € jusqu'à fin 2026). Cependant des compétences mobilités ont pu être transférées des EPCI aux régions sur certains projets donc cela reste ouvert. Pour autant, tous les critères d'éligibilité doivent être respectés.

**Quelle articulation avec les lauréats TENMOD Appel à projet de l'ADEME ?**

- Dans la doctrine de programmes CEE, il est indiqué qu'il est interdit de cofinancer avec deux programmes CEE distincts les mêmes actions. Pour les financements de l'ADEME, il faut regarder au cas par cas, il n'y a pas d'incompatibilité a priori mais il faut faire des vérifications programme par programme.
- Concernant TENMOD, la DGEC (Direction Générale Energie Climat) n'a pas encore apporté de réponse.
- Un autre programme relatif au vélo (AVELO), porté par l'ADEME et auquel souscrivent d'ores et déjà plusieurs acteurs entre dans la même problématique.
- Les vérifications sont donc actuellement en cours au sujet de ces problématiques de cofinancement.

**Comment imaginer des formations IMV des formateurs CEMI notamment avec une potentielle prise en charge des frais pédagogiques par la FUB ?**

- Petit rappel législatif : le brevet Initiateur Mobilité Vélo (IMV) est une formation non diplômante. A ce titre, elle ne permet pas à elle seule aux personnes l'ayant suivie d'assurer des séances d'apprentissage de la mobilité à vélo « contre rémunération » (sont donc notamment concernés les salariés et les auto-entrepreneurs).

**Support des collectivités locales : la potentielle soumission de projet se ferait dans le cadre d'un changement d'échelle. Une collectivité locale est déjà soutien. Est-ce éligible ?**

- Une transmission d'un courrier indiquant que la collectivité soutient cette structure devrait en l'état être relativement facile à obtenir. Par ailleurs, il faudra que la candidature contienne autre chose que le contenu de la convention issue du projet initial. Il faudra qu'elle vous soutienne spécifiquement dans le cadre de l'AMI et du changement d'échelle.

**Nous sommes plusieurs acteurs souhaitant intégrer le programme avec différentes compétences (accompagnement, sensibilisation, services). Est-ce acceptable de scinder ces compétences entre plusieurs acteurs ?**

- C'est effectivement possible de procéder de la sorte. C'est le type de groupement auquel on peut s'attendre. Dans le dossier de candidature, il faudra s'attacher à bien montrer le lien qui existe entre le premier partenaire (accompagnement), le deuxième (sensibilisation) et le troisième (service). Certaines précandidatures ont pu ressembler à cela. La gouvernance doit exister entre les acteurs, le lien entre les actions doit dessiner un parcours pour les publics. L'écosystème territorial doit pouvoir véritablement être incarné.

**La lettre ou le mail de soutien doivent-ils être généraux ou plutôt se référer précisément au contenu du projet de territoire ?**

- Plus la lettre est précise dans son contenu, mieux ce sera. Nous avons conscience des délais contraints et rapprochés (cf le 2 octobre pour le dépôt des candidatures), mais les pièces relatives au soutien d'une collectivité devront être plus précises au moment du potentiel conventionnement. (fin d'année civile 2023). En effet, les actions devront être complémentaires et s'articuler avec la politique locale en matière d'écomobilité inclusive.

**Le soutien du conseil régional dans le cadre du dépôt d'une candidature serait-il suffisant ?**

- Le conseil régional ayant une compétence mobilité, la réponse est oui. Plus généralement, dès qu'une collectivité territoriale est compétente sur le sujet des mobilités, son soutien est suffisant. Plus vous êtes en capacité de rassembler plusieurs collectivités différentes mieux cela sera. Néanmoins, le projet peut aussi consister à en faire des partenaires à plus ou moins long terme.

**Si j'ai bien compris le principe de financement, un groupement peut prétendre à 400 000 sur trois ans. Qu'en est-il lorsqu'il y a deux groupements qui réalisent des actions relativement similaires sur deux territoires distincts (Drôme et Ardèche en l'occurrence).**

- Aujourd'hui, le financement est plafonné à 400 000 € et ne pourra être supérieur. Il faudrait donc déposer deux projets distincts, un par territoire, pour prétendre à un financement supérieur à 400 000 € en faisant la somme des 2. Par ailleurs, chaque territoire présente potentiellement des spécificités (collectivités différentes notamment)

**Nous avons 3 activités fléchées « mobilité » au sein de Respire. Vélo-école, conseil en mobilité inclusive et une auto-école solidaire. Ce projet pourrait nous aider à changer d'échelle au niveau de la vélo-école. La régie de quartier étant en redressement judiciaire, cela vient-il poser problème ?**

- La solidité financière est un critère qui va être noté. Si par ailleurs la candidature est pertinente, le financement reste envisageable, le critère de la solidité financière n'étant pas éliminatoire.

**Actions en faveur de la transition écologique aide au relais et aux actions ponctuels.**

- Même réponse que pour les programmes TENMOD ou AVELO 2. Il faut vérifier la comptabilité du programme avec les financements CEE en envoyant un mail à [mobilites@cler.org](mailto:mobilites@cler.org). La vérification se fait au cas par cas.

**Sur mon territoire, il existe une plateforme mobilité emploi porté par la collectivité en lien avec une association FUB. Une plateforme de ce type peut-elle répondre à l'AMI ?**

- Oui, rien ne l'en empêche. Le projet doit simplement répondre aux critères de l'AMI énoncé. Tous les acteurs publics et de l'ESS sont concernés tant que cela rentre dans le périmètre du programme.

**Si plusieurs collectivités locales sont à cheval sur plusieurs territoires ayant candidaté et qu'une volonté d'un projet bi départemental (> 400 000 €), existe, que peut-on faire ?**

- Le règlement de consultation fait état d'un montant max par projet de 400 000 €. Ceci ne peut pas être changé, ne serait-ce que par équité pour les autres acteurs qui poseront une candidature. Il faudrait plutôt déposer deux projets et faire le lien au mieux entre les deux.

## Questions relatives à Mon Vélo de A à Z

**Va-t-il y avoir un cahier des charges précis sur la mise à disposition des vélos ? Le bénéficiaire va-t-il avoir un reste à charge ?**

- C'est un montant (pour l'instant de 150 € HT). On part sur une idée de "remise en état" avec des pièces potentiellement d'occasion.
- Concernant le reste à charge, il n'y en a pas de prévu pour l'instant. Nous avons néanmoins conscience de la difficulté d'impliquer les publics bénéficiaires lorsque le reste à charge est nul (lorsqu'il y a gratuité).
- Nous réfléchissons à des solutions intermédiaires dans le cadre des groupes de travail (adhésion aux associations par exemple) pour potentiellement plus impliquer les bénéficiaires.
- Les pneus doivent faire partie des pièces permettant des effets d'échelle, avec des commandes en grandes quantités.

**Les territoires pilote initiaux sont-ils déjà définis ? Si notre structure ne fait pas partie de ceux-là, est-ce néanmoins possible de se référencer sur le programme pour proposer des services ?**

- Les 25 premiers territoires pilotes seront sélectionnés lors de l'AMI, ils ne sont pas encore définis. Si vous n'êtes pas dans les 25 premiers territoires, vous pourrez entrer dans le programme au cours de la phase d'essaimage qui interviendra un peu plus tard.

**10 000 vélos, ça fait beaucoup. LHC remet en état chaque année 40 000 vélos. Est-ce que des éco-organismes qui facilitent l'accès aux gisements ne pourraient pas être utiles ? Le territoire et sa dynamique sera notée. Cela veut-il dire qu'on se focalisera sur les grandes villes (type Lyon, Nantes, Strasbourg, Paris, etc ... ?)**

- Les 10 000 vélos de l'objectifs sont à remettre en état en 3 ans. (Jusqu'à fin 2026). Tous les autres acteurs, en dehors des ateliers d'auto-réparation, participeront à la réflexion. La logique sera territoriale pour favoriser le circuit court.
- Dans le cadre de l'AMI, la compétence des territoires sera plus centrale que la typologie des territoires. Dans ce sens, des territoires ruraux seront également potentiellement sélectionnés. On sait que c'est plus difficile mais on travaille à rendre le programme souple et adaptable à toute le stypologies de territoires.

### **Quels sont les prérequis exigés par le programme pour proposer des sessions de vélo-école ?**

- Si la personne est salariée, elle devra à minima être en possession du CQP AMV. Pour les structures bénévoles, des pré-requis seront fixés par le programme. Ils devraient imposer à priori d'avoir passé la formation IMV et d'avoir une expérience significative en vélo-école (1 an d'expérience).

### **Quel est le rôle du coordinateur ?**

- Il accueille le bénéficiaire, il pose un diagnostic mobilité vélo avec le bénéficiaire et fait le lien avec tous les acteurs du dispositif. L'AMI sera lancé bientôt. (D'ici la fin de l'année civile).

### **Est-ce qu'une association peut avoir plusieurs casquettes. Est-ce que les bénéficiaires pourront être des seniors ? La mise à disposition de VAE peut entrer dans Mon Vélo de A à Z ?**

- Un acteur pourra avoir plusieurs casquette, la concurrence sera régulée via un algorithme.
- Les bénéficiaires seront en situation de précarité, plusieurs champs de précarité peuvent être concernés.
- Pour la flotte de vélo, une réponse est trop prématurée.

### **Quel temps de travail un coordinateur va-t-il avoir à gérer ?**

- Le territoire sera celui d'un département au maximum. Il y aura une prise en charge par le programme d'un ETP pour chaque coordination.

### **Le coordinateur est-il une personne morale ou physique ?**

- Ce sera une personne physique.

### **Le coordinateur, s'il est connu de la FUB mais pas des prestataires, comment cela se passe-t-il ? Un ETP par coordination est-il divisible ? Faut-il être membre de la FUB pour participer ? Comment les ateliers d'auto-réparation sont-ils impliqués**

- Les AMI sont ouverts à tous. Les ETP resteront individuels. Il n'y a pas d'adhésion obligatoire. Vous pouvez postuler à toutes les « casquettes » du dispositif dès lors que vous avez les prérogatives suffisantes.

### **Les coordinateurs ont-ils un profil lié au social ou à la mobilité ?**

- Un peu des deux. Des formations seront suivies pour les coordinateurs en fonction de leur profil.

**Une action portant sur la mise à disposition d'une flotte de vélo à assistance électrique est-elle envisageable via Mon Vélo de A à Z ?**

- A court terme, nous ne pouvons pas répondre car les vélos mis à disposition devront être mis à disposition d'ici septembre 2024.

**Être partenaire sur un projet TIMS et être prestataire sur Mon Vélo de A à Z est-il compatible ?**

- Cela dépend du bénéficiaire, ce dernier ne doit pas être le même. TIMS donne lieu à un programme général, MVAZ fonctionne via de la prestation.
- Dans le cadre de TIMS, il faut une certification d'un CAC. Il faudrait rendre étanche les temps de travail au sein de la structure. Pour des petites structures, c'est délicat. Il faut d'abord mettre en place une comptabilité analytique en interne.