

Appel à propositions de recherche

Mobilogs « Co-construction de connaissances pour des mobilités et logistiques soutenables »

Edition 2025-2026

Dates clés pour le dépôt des projets sur la plateforme de dépôt en ligne

<https://agirpourlatransition.ademe.fr>

Ouverture du dépôt en ligne : 17 décembre 2025

Date limite de dépôt des lettres d'intention : 19 mars 2026, 17h00

Date limite d'envoi des résultats de la phase de présélection : 15 avril 2026

Date limite de dépôt des dossiers complets : 18 juin 2026 à 17h00

Dépôt des évaluations et rapports par les évaluateurs : 10 septembre 2026

Réunion du comité d'orientation scientifique et technique : mi- septembre

Annonce des résultats : octobre 2026

POINTS A RETENIR

Le processus de candidature se déroule en deux phases :

- Les lettres d'intention pourront être déposées au fil de l'eau sur la plateforme et au plus tard à la date indiquée sur le calendrier.
- L'ADEME répondra dans un délai de 3 à 4 semaines après le dépôt de chaque lettre d'intention avec un avis d'opportunités et d'éventuelles recommandations si l'idée de projet est retenue.
- Les dossiers complets pourront ensuite être préparés en tenant compte des recommandations de l'ADEME jusqu'à la date de clôture.
- Les dossiers seront évalués par des évaluateurs internes et externes et un comité d'orientation scientifique et technique.
- Les lauréats seront recontactés pour initier une phase de négociation et de contractualisation.

Les projets attendus :

- Devront être d'une durée comprise entre 12 et 36 mois ;
- Devront répondre à un ou plusieurs des problèmes à traiter détaillés dans le texte ci-dessous qui relèvent de la sobriété sous toutes ses formes ou de l'inclusivité pour les mobilités et la logistique ;
- Pourront relever de démarches multidisciplinaires conjuguant sciences humaines et sociales, sciences de l'information et de la communication, sciences de l'éducation, design, sciences de l'ingénieur, etc.) ;
- Pourront relever de démarches de recherche participative ;
- Devront s'attacher à construire et mettre en œuvre un plan de valorisation des résultats en lien avec des besoins opérationnels au-delà de la communication au sein de la communauté scientifique.

S'informer sur l'appel

Un webinaire de présentation sera proposé en janvier 2026 (voir modalités sur la page de l'appel).

Contacts

En cas de questions, cliquer sur le bouton « Contactez- nous » en bas de la page de présentation de l'appel à projets de recherche sur le site Agir et préciser les éléments suivants concernant votre projet avant dépôt du dossier :

- Acronyme et intitulé du projet si déjà connus.
- Thématiques abordées et problèmes à traiter associés.
- Objectif(s) du projet et partenariat envisagé.
- Les coordonnées auxquelles vous pouvez être contacté en retour (téléphone et courriel).

Montant indicatif des aides financières

A titre indicatif, le montant moyen de l'aide attribuable par projet est de 180 à 250 k€ en général, pour une durée généralement comprise entre 24 et 36 mois. Une demande d'aide supérieure à ces standards devra être dûment justifiée dans les projets déposés.

Mots clés : sobriété, inclusivité, réduction de la demande, démotorisation, mutualisation, réorganisation, pratiques, modèles d'affaires, transport de personnes, stationnement, service de mobilité, transport et stockage de marchandises, pratiques d'achat, tourisme, économie circulaire, chaîne logistique, multimodalité, report modal, conflits d'usage, véhicules légers intermédiaires, filière rétrofit, précarité mobilité, imaginaires, récit, influenceur, commun, immobilier logistique vertical

SOMMAIRE

I.	PRESENTATION GENERALE DU PROGRAMME	4
1.	CONTEXTE	4
2.	POSITIONNEMENT DU PROGRAMME MOBILOGS	5
2.1	<i>Les priorités thématiques et objectifs du programme</i>	<i>7</i>
2.2	<i>Les objectifs transversaux du programme, disciplines scientifiques à mobiliser, bénéficiaires des travaux.....</i>	<i>8</i>
II.	PROBLEMES A TRAITER	10
1.	PLANIFIER	10
1.1	<i>Analyse systémique des conditions d'une sobriété fonctionnelle</i>	<i>11</i>
1.2	<i>Sobriété coopérative : multimodalités dans l'espace, mutualisation, conflits et modes d'arbitrage</i>	<i>13</i>
1.3	<i>Sobriété structurelle et organisationnelle : restructuration des chaînes logistiques</i>	<i>14</i>
1.4	<i>Sobriété dimensionnelle : Structuration de nouvelles filières industrielles pour des véhicules plus sobres</i>	<i>15</i>
1.5	<i>Dynamiques socio-culturelles et économiques et trajectoires réalistes aux prismes de l'inclusivité et de la sobriété</i>	<i>16</i>
2.	EXPERIMENTER	19
2.1	<i>Tester et évaluer des mesures de sobriété fonctionnelle</i>	<i>19</i>
2.2	<i>Tester et évaluer des mesures de sobriété organisationnelle</i>	<i>20</i>
2.3	<i>Sobriété coopérative : Accompagner le déploiement de chaînes logistiques plus sobres et mutualisées</i>	<i>21</i>
3.	DEPLOYER.....	21
3.1	<i>Controverses, nouveaux récits de mobilité et stratégies d'influence au prisme de la sobriété</i>	<i>21</i>
3.2	<i>Concertation, modes de coopération, de mobilisation des acteurs socio-économiques et des individus</i>	<i>22</i>
3.3	<i>Communs et nouvelles ressources pour agir.....</i>	<i>24</i>
III.	MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME	25
1.	CIBLES ELIGIBLES DU PROGRAMME MOBILOGS	25
2.	TYPE D' ACTIONS SOUTENUES ET CONSORTIA ATTENDUS	26
3.	PROCESSUS DE PRE-DEPOT ET DE PRE-SELECTION.....	28
a.	Processus de pré-dépôt et avis d'opportunités	28
b.	Avis d'opportunités pour présélectionner les projets.....	28
4.	PROCESSUS DE DEPOT, D'EVALUATION ET DE SELECTION	28
4.1	<i>Critères de recevabilité</i>	<i>28</i>
4.2	<i>Critères d'inéligibilité et d'éligibilité</i>	<i>28</i>
4.3	<i>Critères et modalités d'évaluation</i>	<i>29</i>
4.4	<i>Processus de sélection des projets et décision de financement</i>	<i>29</i>
4.5	<i>Négociation</i>	<i>30</i>
4.6	<i>Incitativité et date de prise en compte des dépenses</i>	<i>30</i>
4.7	<i>Confidentialité et communication</i>	<i>31</i>
4.8	<i>Accord de consortium</i>	<i>31</i>
4.9	<i>Politique de sciences ouvertes</i>	<i>31</i>
5.	AIDE FINANCIERE	32
5.1	<i>Forme et montant d'aide par projet.....</i>	<i>32</i>
5.2	<i>Cadre contractuel et règles d'attribution.....</i>	<i>32</i>
5.3	<i>Dépenses éligibles.....</i>	<i>32</i>
5.4	<i>Taux d'aide</i>	<i>33</i>
6.	ARTICULATION AVEC D' AUTRES DISPOSITIFS DE L' ADEME	35
IV.	ANNEXE	37
1.	EXEMPLES DE PROJETS DE RECHERCHE SUR LES SYSTEMES DE MOBILITE	37
2.	EXEMPLES DE PROJETS DE RECHERCHE SUR LES SYSTEMES DE LOGISTIQUE.....	39

I. Présentation générale du programme

1. Contexte

Depuis plusieurs décennies, les pratiques de mobilité ou activités logistiques induites par les modes de vie, de consommation ou de production exercent une pression qui va en augmentant sur les milieux et les ressources naturelles avec des effets néfastes sur la santé.

En France, le secteur des transports est ainsi, par exemple, responsable à lui seul d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les voitures particulières, qui continuent d'occuper une place centrale dans la mobilité des français (63% des déplacements et jusqu'à 80% dans les territoires ruraux), en représentent plus de la moitié. Le trafic routier est à l'origine de près de la moitié des émissions nationales d'oxyde d'azote et de 10% de celles de particules fines (PM_{2,5})¹. Le tourisme pèse pour 11 % des émissions nationales de GES dont près de 70 % liées au transport des touristes (notamment en avion ou en voiture)^{2,3}. Si on inclut le transport de marchandises, les déplacements des consommateurs pour leurs achats, le stockage des marchandises et leurs emballages alors on estime que la logistique représente 16% des émissions de GES de la France⁴.

La stratégie nationale bas carbone fixe des objectifs de réductions de GES par secteurs d'activités dont le transport. Sa déclinaison opérationnelle, la stratégie de développement des mobilités propres⁵ (SDMP) constitue le document stratégique de référence. La SDMP définit des mesures opérationnelles pour l'atténuation du changement climatique dans le secteur des transports et vise à coordonner les politiques publiques sectorielles de mobilité et logistique⁶ avec celles du climat, de l'aménagement du territoire, de l'énergie⁷, de la qualité de l'air et de la préservation des ressources. Mobilogs vise à produire des connaissances pour alimenter l'élaboration et la mise en œuvre de ces différentes politiques sectorielles ainsi que celles génératrices de déplacement (tourisme, éducation, industrie, culture, sport, etc.).

Les pratiques de mobilités et activités logistiques non soutenables ont comme principaux déterminants :

- un rapport distordu au temps et à l'espace engendré par l'accroissement des vitesses des modes de transport et renforcé par l'essor d'internet.
- une économie mondialisée avec des chaînes d'approvisionnement internationales et longue-distance

En conséquence, il est indispensable de repenser la soutenabilité de toutes les composantes des systèmes de mobilité et de logistique c'est-à-dire :

- des pratiques de déplacement des personnes (fréquence, distance, vitesse,...) et modes de transport, véhicules utilisés et taux d'occupation, des services associés, de leurs motifs (travail, éducation, soins, sports, loisirs, tourisme, culture) et les déterminants psycho-socio-économiques et culturels associés (imaginaires, valeurs, santé, revenus,...),

¹ [Emissions dans l'air - Source Citepa rapport Secten, édition juin 2025 / résultats année 2025 - inventaire national d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques - citepa.org](#)

² [Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France en 2022](#)

³ [Baromètre Sobriétés et Modes de vie, ADEME, Obsoco \(2024\)](#)

⁴ [La transition écologique de la logistique – Etat des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de transition écologique en 2030 et 2050, ADEME \(avril 2025\)](#)

⁵ [Stratégie de développement des mobilités propres, version de mars 2025.](#)

⁶ [Loi d'orientation des mobilités \(2019\)](#)

⁷ Voir les mesures phares de la [Loi de transition énergétique pour la croissance verte \(2015\)](#)

- du transport et stockage de marchandises (distance, vitesse, modes, chaînes) en lien avec les pratiques de consommation des individus et modèles d'affaires des entreprises commanditaires et leurs déterminants (économiques, organisationnels, réglementaires, culture d'entreprise,...),
- des réseaux d'infrastructures (y compris numériques) dédiés,
- des filières énergétiques structurées autour de ces modes (production, maintenance, gestion de réseau, avitaillement), leurs modèles économiques et formes d'organisations,
- des réglementations, lois, normes et mesures de soutien qui régulent l'ensemble du système pour garantir à la fois un « droit à la mobilité » et un accès aux besoins essentiels, une efficacité environnementale et une efficacité économique globale.

Ces différentes composantes doivent être pensées comme un système articulé et non pas comme des éléments indépendants les uns des autres.

Or, si l'on observe l'évolution de ces systèmes, des tendances émergent ces 10 dernières années :

- **Certaines tendances sont alignées avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques induits par les transports** : révolution du vélo à assistance électrique (VAE) et déploiement des infrastructures cyclables, nouveaux systèmes de production relocalisés, émergence des véhicules intermédiaires, motorisations plus performantes, électrification progressive du parc de véhicules routiers et généralisation des systèmes DeNOx et filtres à particules sur les véhicules thermiques récents sous l'effet des normes Euro 6/VI, amélioration des chaînes logistiques, essor de la cyclologistique, accroissement du télétravail.
- **D'autres tendances nécessitent d'être questionnées de manière systémique quant à leurs impacts environnementaux**: extension des distances domicile-travail, essor de la fast-fashion et augmentation des consommations, augmentation des importations, délocalisation, accroissement du *fast-travel*, essor du e-commerce et des livraisons express, augmentation progressive de la masse des véhicules routiers, croissance du trafic aérien et du fret aérien, poursuite du développement des infrastructures aéroportuaires et routières.

2. *Positionnement du programme Mobilogs*

Dans ce contexte, la stratégie Transport et Mobilités de l'ADEME vise à réduire l'empreinte environnementale des flux de personnes et de marchandises et des activités logistiques.

Elle propose une priorisation dans la manière de transformer les systèmes en questionnant systématiquement :

1. La réduction des flux de déplacement :

- **des personnes** dans toutes leurs activités professionnelles, scolaires, touristiques, etc.
- **des marchandises** en lien avec les pratiques de consommation et l'organisation des chaînes logistiques.

2. Le report modal

a. Pour la mobilité des personnes : de la voiture particulière ou de l'avion vers (selon le type de trajets) :

- les modes actifs (marche, vélo, véhicule léger intermédiaire),
- les modes de transport collectifs (bus, autocar, train, ...),
- les modes partagés (covoiturage, autopartage).

b. Pour le transport de marchandises : Du mode routier ou aérien (selon le type de fret inter ou intra continental) vers :

- la cyclo-logistique pour la livraison du dernier kilomètre,
- les modes massifiés (ferroviaire, fluvial et maritime) pour la longue distance.

3. L'amélioration du système de transport existant avec en particulier :

- L'adoption de nouvelles technologies de motorisations,
- Le recours à des filières énergétiques à faible empreinte environnementale (électricité principalement), impliquant de repenser la production, la distribution et l'usage,
- L'adaptation des pratiques aux contraintes associées à ces nouvelles filières énergétiques (autonomie, approvisionnement, structure de coûts),
- Lorsque les alternatives ne sont pas accessibles, l'optimisation de l'usage des systèmes existants (optimisation des plans de transport, taux de remplissage, écoconduite...).

En outre, la stratégie R&D de l'ADEME 2021-2027 a fixé des priorités thématiques autour de :

- La préservation et la restauration des milieux et ressources dans un contexte de changement climatique
- Le développement de l'économie circulaire dans une optique de résilience
- La transition écologique des systèmes énergétiques et industriels pour la neutralité carbone
- La transition écologique de la société

Cette stratégie s'attache par ailleurs à promouvoir des travaux de recherche permettant d'aborder les défis de manière systémique en favorisant notamment la transdisciplinarité c'est-à-dire le dialogue et la coopération entre les communautés scientifiques et les acteurs socio-économiques.

Le programme de recherche Mobilogs entend participer à la mise en œuvre des stratégies Transport et Mobilités et R&D de l'ADEME en soutenant la production et le partage de **nouvelles connaissances utiles** aux professionnels et aux particuliers/citoyens/usagers/consommateurs pour qu'ils puissent anticiper les changements, développer les compétences et mettre en place les coopérations nécessaires pour contribuer à **la transformation soutenable des systèmes de mobilité et de logistique**.

Dans cette optique, Mobilogs vise à susciter des coopérations entre communautés académiques existantes et réseaux d'entreprises ou de collectivités, d'institutionnels, de formateurs et d'enseignants, d'associations, de médias concernés dans les domaines des mobilités et de la logistique ou des domaines connexes.

L'accent sera donc mis sur les travaux de recherche multidisciplinaire et transdisciplinaire et notamment sur les projets collaboratifs, la recherche participative ou la recherche-action.

La valorisation des travaux de recherche conduits dans le cadre de Mobilogs devra faciliter **la mise en œuvre** d'activités logistiques ou de pratiques de mobilité soutenables, en cohérence avec la stratégie Transport et Mobilités de l'ADEME et avec les missions de l'ADEME dans le domaine de la qualité de l'air (prévention et la lutte contre la pollution de l'air).

Mobilogs s'inscrit ainsi dans la lignée du programme CO3 – Co-Construction des Connaissances pour la transition écologique et solidaire qui avait expérimenté de nouvelles modalités d'accompagnement de la recherche-participative. Mobilogs s'inspire en effet du retour d'expérience de ce programme⁸

⁸ [Retour d'expérience de 6 années d'expérimentations du dispositif CO3](#)

pour formaliser davantage les types d'actions de recherche orientées sur les besoins opérationnels (recherche en émergence, recherche-participative) en particulier en termes de compétences au sein des consortium (cf. section III.2).

Mobilogs s'inspire également du programme TEES qui vise à soutenir des recherches en sciences humaines et sociales traitant des dimensions organisationnelles, institutionnelles, sociales ou économiques des transitions écologiques. L'objectif est de comprendre comment les projets de transition écologique peuvent prendre forme, les problématiques auxquelles ils essaient de répondre, mais aussi les difficultés auxquelles ils font face. Des dimensions collectives de la transition sont interrogées et en particulier les formes d'organisations diverses : citoyennes, politiques, économiques, publiques ou privées pour aller vers de nouveaux modèles économiques et de gouvernance. La transition des systèmes de mobilités est traitée dans certains projets (cf. les exemples en section IV.1).

L'objectif de Mobilogs est de renforcer les démarches multidisciplinaires entre sciences humaines et sociales et sciences de l'ingénieur. Le programme ambitionne de renforcer les approches systémiques tant pour la mobilité que pour la logistique.

Si les développements technologiques et l'évaluation technico-économique de solutions logistiques prévalaient dans les projets portés par les programmes Ludsi, Robnum, Translog (cf. IV.2), Mobilogs propose de généraliser les approches systémiques du programme PREVER qui visait à accompagner l'émergence des véhicules intermédiaires portés par l'Extrême Défi Mobilité en identifiant les freins et leviers à l'adoption de véhicules innovants et les contextes les plus propices. En effet, d'une manière générale, les projets soutenus dans le cadre de Prever (cf. IV.1) visent à analyser et comprendre les changements de comportement en matière de mobilité quotidienne dans les zones rurales, péri-urbaines et peu denses et les conséquences sur la conception des véhicules intermédiaires d'une part mais également sur les aménagements, infrastructures et la réglementation.

2.1 Les priorités thématiques et objectifs du programme

Mobilogs vise à accompagner les travaux relatifs à la **transformation soutenable des systèmes de mobilité et de logistique** tels que définis par les stratégies Transport et Mobilités et R&D en s'attachant à viser une complémentarité avec l'ensemble des autres programmes de recherche, développement et d'innovation portés par l'ADEME (en tant que pilote ou partenaire d'autres acteurs nationaux, cf. section III.6)

Mobilogs entend soutenir en priorité des travaux de recherche traitant **de la sobriété sous toutes ses formes sans oublier les enjeux de mobilité inclusive et d'efficacité économique**.

Par **sobriété sous toutes ses formes**, on entend⁹ une :

- **« Sobriété fonctionnelle »** : ou comment réduire l'activité ou l'utilisation d'une ressource, d'un bien ou d'un service
On considèrera ainsi les approches de : réduction des distances de déplacement, démotorisation, raccourcissement des chaînes logistiques, réduction des volumes consommés et produits

⁹ Les différentes formes de sobriété sont envisagées en cohérence [l'avis de l'ADEME « vers une économie de la sobriété »](#) (Novembre 2025) et aussi avec [l'approche proposée par Negawatt sur la sobriété énergétique](#)

- **« Sobriété coopérative »** : ou comment mutualiser la consommation ou l'utilisation des ressources, biens et services nécessaires aux déplacements des personnes ou des marchandises
On considèrera ainsi les approches de partage d'espace de stockage, covoiturage, autopartage, mutualisation de flux de marchandises, partage de l'espace public pour accueillir tous les modes
- **« Sobriété structurelle ou organisationnelle »** : ou comment restructurer ou réorganiser les activités des individus ou des entreprises dans l'espace et le temps, pour créer les conditions d'une modération de la mobilité ou de la logistique
On considèrera ainsi les approches de relocalisation d'activités, chaînes logistiques restructurées (cyclogistique, transport combiné) ou ralenties (transport maritime à voile)
- **Sobriété dimensionnelle** ou comment mieux dimensionner les biens et services à ses besoins
On considèrera ainsi les approches d'éco-conception et d'acquisition de véhicules dont les caractéristiques techniques et les performances sont adaptées aux besoins réels de déplacement (véhicules légers intermédiaires, retrofit)

En lien avec toutes ces dimensions de la sobriété, la transformation de l'économie vers davantage de circularité est également une priorité pour ce programme car elle remet en question l'organisation des activités économiques et des chaînes logistiques tout en représentant de nouvelles opportunités de création de filières utiles à la mobilité. Les bénéfices et limites du développement de l'économie circulaire sur la sobriété des systèmes de mobilité et de logistique seront ainsi explorés.

Par ailleurs, des actions relatives à la sobriété ont d'ores et déjà lancées dans le cadre de différents plans d'action (ex : Plan Sobriété ¹⁰). Des dispositifs comme le programme [TenMod](#) ¹¹ ou les programmes de certificats d'économie d'énergie¹²(ex : AVELO, Alveole+, Eve, Remove, Interlud), en particulier, ont déjà donné des moyens aux acteurs des différents secteurs d'initier une transformation de leurs pratiques de mobilité ou de logistique. Mobilogs propose notamment de capitaliser les connaissances produites dans le cadre de ces différentes initiatives et de croiser des regards académiques avec celui des parties prenantes socio-économiques pour poursuivre la transformation des pratiques vers davantage de sobriété.

Hors périmètre de Mobilogs :

En revanche, compte tenu des nombreux dispositifs de recherche et d'innovation relatifs à l'amélioration et la conversion des véhicules existants vers de nouvelles énergies alternatives (notamment le programme de recherche Energie durable (Apred), ces thématiques ne feront pas l'objet de soutien via Mobilogs.

2.2 Les objectifs transversaux du programme, disciplines scientifiques à mobiliser, bénéficiaires des travaux

L'ambition de l'appel à projets est de faciliter les coopérations entre les acteurs pour qu'ils étudient ensemble les conditions qui permettront à toutes les parties prenantes de transformer les systèmes de mobilité et de logistique vers davantage de soutenabilité.

¹⁰ [Voir les travaux des groupes de travail du Plan Sobriété, Acte 2 animé par le MTE \(2023\)](#)

¹¹ [Voir les lauréats sur le site de France Mobilités](#)

¹² [Catalogue des programmes CEE édité par le gouvernement, Mars 2025](#)

Mobilogs se structure autour de trois principales étapes nécessaires au processus de transformation des systèmes dans une logique d'amélioration continue :

1. **« Planifier »** : Il s'agira de conduire des travaux de recherche relevant à la fois des sciences humaines et sociales (anthropologie, philosophie, histoire, géographie, psychologie, économie, droit, sociologie et science politique...) et des sciences de l'ingénieur pour aider les acteurs à **mieux comprendre les conditions de faisabilité d'une transformation des pratiques vers davantage de soutenabilité**. Les travaux pourront permettre de développer des visions de long terme au travers, notamment, d'analyses historiques permettant de dégager les tendances lourdes qu'il faudrait changer. La finalité globale est de concevoir et d'évaluer *ex ante* **de nouveaux scénarios de transition, de nouvelles mesures de politiques publiques nationales ou locales, de nouvelles stratégies de filières** prenant en compte **la réalité** des systèmes. Les résultats des travaux devront être coconstruits ou partagés avec les décideurs issus des sphères publiques ou privées.
2. **« Expérimenter »** : les travaux de recherche attendus auront pour finalité **la co-conception, l'expérimentation et l'évaluation** de mesures, de modèles organisationnels, et plus largement de dispositif avec un effet sur la soutenabilité des systèmes de mobilité ou de logistique. Les sciences humaines et sociales, de l'ingénieur, de l'aménagement, du design pourront être combinées pour mener à bien les expérimentations en lien avec des acteurs socio-économiques en capacité d'agir sur une ou plusieurs dimensions du système. Les résultats des travaux concluants devront être formalisés de manière à favoriser un essaimage auprès des publics concernés (collectivités, entreprises,...).
3. **« Déployer »** : les travaux de recherche attendus concerneront **les conditions et modalités de partage de connaissances utiles** à la transformation des systèmes de mobilité et de logistique qu'il s'agisse de développer ou d'améliorer des argumentaires scientifiquement fondés, des récits inspirants ou stratégies d'influence éclairées pour convaincre, des mécanismes de concertation ou de coopération des parties prenantes, des ressources pour monter en compétences et agir en faveur de la soutenabilité. Les sciences de l'information, de la communication et de l'éducation, les sciences humaines et sociales (sociologie, psychologie, politique,...) seront les principales disciplines mobilisées en combinaison avec les sciences de l'ingénieur pour évaluer et garantir l'impact de la diffusion des connaissances produites. Les résultats des travaux devront être utilisables par les acteurs impliqués dans la diffusion des connaissances (éducation, médias, associations,...).

Compte tenu des enjeux systémiques portés par le programme, les travaux soutenus dans le programme Mobilogs pourront mobiliser les différentes méthodologies existantes pour **évaluer l'impact multicritère des mesures de sobriété étudiées** (ex : impact sur les GES, sur les polluant atmosphériques, impacts socio-économiques...). Il est important de noter que le **développement** de méthodes utiles à l'évaluation (environnementale, énergétique, sanitaires, socio-économique, etc.) ne sont pas soutenues dans Mobilogs à l'exception des méthodologies relatives aux mesures de précarité Mobilité. Les autres travaux de développement méthodologiques relèvent des programme Impacts ainsi que des programmes Aqacia (pour les impacts sur la qualité de l'Air) ou Apred (pour les systèmes énergétiques).

II. Problèmes à traiter

1. Planifier

En l'espace d'un demi-siècle, les distances parcourues sont passées de 8 km/j à 50 km/j sous l'effet du développement des villes et de la diffusion de la voiture, et plus récemment de l'avion, modes alimentés au pétrole devenu le carburant de l'hypermobilité¹³.

Au premier janvier 2024, le parc automobile se compose de 39,3 millions de voitures particulières (VP) avec environ 1,5 voitures par ménage. La masse moyenne des voitures, facteur essentiel dans leur efficacité énergétique et environnementale, a augmenté ces 20 dernières années de 10% sous l'effet notamment de l'explosion du marché des SUV. Toutefois, à l'heure actuelle, 26% des ventes de VP concernent des véhicules de plus de 16 ans ; indicateur d'un marché du neuf en décalage avec les attentes et les moyens des automobilistes.

Dans ce contexte d'une mobilité dominée par la voiture particulière avec des gammes de véhicules neufs incompatibles avec les objectifs de décarbonation, questionner la sobriété dans les pratiques de déplacement peut s'entendre d'une part, comme la réduction des distances de déplacement et d'autre part, comme la démotorisation (i.e. réduction du nombre de véhicules d'un ménage ou d'une organisation publique ou privée). Lorsque la sobriété ne peut se concevoir ni en termes de distances ni en termes de réduction du nombre d'équipements individuels, une autre manière d'appréhender la sobriété est d'encourager le report modal vers des modes actifs, collectifs ou encore à des formes de véhicules plus sobres comme les véhicules légers intermédiaires dans la mesure où ils seront éco-conçus et adaptés aux besoins de déplacement ; ce qui nécessite de leur faire davantage de place dans l'espace public.

Sur la période 1990-2024, les émissions de CO₂ du transport aérien français (national et international) a ainsi atteint une augmentation de 65%. A titre de comparaison, l'objectif national intermédiaire moyen correspondant aux objectifs nationaux de neutralité carbone en 2050 (soit -85% en 2050, par rapport à 1990) aurait dû être une diminution de 66%, en 2024¹⁴. On constate en effet que la tendance à l'amélioration des émissions unitaires par passager.km ne permet pas de compenser une augmentation du trafic ; ce qui justifie de s'intéresser au levier de la réduction de la modération du trafic.

[La logistique, de son côté, est un secteur de poids](#) tant par son importance dans l'activité économique (10 % du PIB, 1,8 million d'emplois en France et 200 milliards d'euros de chiffre d'affaires) que par son impact environnemental (16 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, soit 63 millions de tonnes de CO₂ par an) lié principalement à l'utilisation de véhicules utilitaires roulant aux carburants fossiles. Élément clé du commerce international, le transport maritime représente quelque 80% du commerce mondial en valeur et 90 % en volume. Les échanges maritimes mondiaux ont connu une croissance constante depuis les années 60, le développement des conteneurs simplifiant grandement

¹³ [Les transports face au défi de la transition énergétique – Thèse et recherches \(A. Bigo\)](#)

¹⁴ [Emissions dans l'air - Source Citepa rapport Secten, édition juin 2025 / résultats année 2025 - inventaire national d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques - citepa.org](#)

le transport de biens manufacturés destinés à la grande distribution. Les émissions de gaz à effet de serre de ce mode de transport ont augmenté de 5 % en 2024.¹⁵

Si de nombreuses actions sont d'ores et déjà initiées sur la décarbonation des flottes, la sobriété dans la logistique mérite d'être investiguée dans ses trois dimensions principales à savoir le raccourcissement des chaînes logistiques, la réduction du nombre de mouvements pour une matière donnée et la réduction des volumes transportés. Ce sont donc les formes d'organisation des chaînes de production mais aussi la nature même des productions et les pratiques de consommation qu'il convient d'interroger aux prismes de la relocalisation, de la numérisation et de la circularisation de l'économie. Lorsque les chaînes logistiques sont trop contraintes, leur restructuration pourra aussi être repensée dans une optique de sobriété.

Les travaux attendus permettront d'interroger les conditions à ces différentes formes de sobriété tant pour la mobilité que pour la logistique, en poursuivant le développement de connaissances autour des déterminants **géographiques, démographiques, psychologiques, socioculturels, politiques et économiques** de pratiques de déplacement, de consommation ou des modèles d'affaires sobres.

Mais une transformation des systèmes vers davantage de sobriété nécessite avant tout de prendre en compte **la réalité** des modes de vies, des besoins socioculturels et matériels des individus mais aussi des activités économiques et marges de manœuvre des entreprises. Des travaux devront aussi s'attacher à mieux comprendre les dynamiques socioculturelles et économiques à l'œuvre pour développer, à l'échelle de tous les territoires - métropole et outre-mer - ou des secteurs économiques, des plans de transition réalistes.

1.1 Analyse systémique des conditions d'une sobriété fonctionnelle

Au travers de travaux d'analyse de données issues d'enquêtes existantes¹⁶, de la réalisation de nouvelles enquêtes qualitatives et quantitatives, on pourra approfondir les conditions favorisant des pratiques de mobilité sobres ou au contraire les facteurs limitants. On s'intéressera, en particulier à :

- **la réduction des distances parcourues en voiture**

Les travaux conduits pourront analyser finement l'évolution des distances parcourues au cours des dernières années et décennie et les motifs de déplacement (travail, éducation, soins, loisirs, tourisme, consommation...). L'évolution des pratiques pourra être comparée selon les classes d'âge (en interrogeant en particulier les effets du vieillissement de la population), conditions et lieux de vie (selon différentes typologies de territoires) et les effets des conditions de circulation (liens entre vitesse, infrastructures de transport, ...) sur les distances parcourues pourront également être adressés. Un parangonnage des territoires dit « de proximité » - c'est-à-dire au sein desquels les déplacements des habitants restent limités en distance au regard des indicateurs nationaux – pourrait également permettre de mieux appréhender les conditions favorables à la maîtrise des distances parcourues en termes d'aménagement, de politiques publiques locales, d'infrastructures disponibles, de sociologie. Les travaux conduits pourront s'intéresser aux modes de vies dans ces territoires « de proximité » (mobilité, sociabilités, comportements de consommation, de loisirs...).

- **la démotorisation, ses bénéfices et externalités négatives**

¹⁵ [Review of Maritime Transport 2025: Staying the course in turbulent waters \(UNCTAD/RMT/2025\)](#)

¹⁶ Enquête Mobilité des personnes 2019 et éditions précédentes, Enquêtes Mobilité certifiées Cerema et recensement Insee etc.

La démotorisation complète ou dé-multimotorisation, correspond à la démarche de se séparer de la 2e ou 3e voiture dans le cas d'un ménage ou de réduire la taille d'une flotte d'entreprise.

Les travaux conduits s'attacheront à décrire et analyser l'évolution de la motorisation des ménages, ainsi que celles des organisations (flottes d'entreprises, administrations, collectivités). Ils pourront inclure une comparaison des différents territoires au regard du taux de motorisation des ménages qui y vivent (territoires similaires et/ou selon une typologie de territoires). Dans les territoires affichant une baisse du taux de motorisation par ménage ou par entreprise, une analyse des ressorts et leviers de la démotorisation) permettra de documenter les conditions les plus favorables à cette sobriété (aménagement, services de mobilité, politiques de réduction de la place de la voiture dont le stationnement...). Ces travaux pourront également conduire à l'élaboration de scénarios de réduction du parc à répartir entre ménages et entreprises, et/ou par typologie de territoire. Enfin, des travaux sont également attendus sur les effets de la démotorisation sur les pratiques de déplacement des ménages ou individus qu'il s'agisse de mobilité quotidienne ou touristiques, on pourra s'intéresser à la modification des choix de destination et aux distances parcourues, aux différents choix modaux, au recours ponctuel à une voiture, etc.

- **La réduction de la demande de transport dans le secteur aérien**

Les travaux attendus viseront à coconstruire avec les acteurs du transport aérien des mesures de modération du trafic aérien. Il s'agira d'abord de procéder à une revue critique de l'ensemble des solutions permettant de maîtriser ou diminuer le trafic (taxation, quotas, sensibilisation, réglementation, etc.)¹⁷ puis d'en documenter la faisabilité (échelle géographique, temporalité) et d'en évaluer les impacts socio-économiques et environnementaux. Les résultats des travaux apporteront un éclairage à l'ensemble des acteurs et notamment aux décideurs publics aux différents échelles géographiques et alimenteront différents scénarios de transition du secteur.

- **La réduction de la demande globale de transport de marchandises et logistique, le raccourcissement des chaînes logistiques et le lien avec les pratiques de consommation et les modèles d'affaire**

Les travaux attendus contribueront au développement de connaissances sur l'impact environnemental des pratiques d'achat (en ligne ou non) B2B et B2C et des chaînes logistiques associées. Une analyse par type de chaînes d'approvisionnement (filière et mode de distribution) est attendue. Elle pourra prendre en compte la localisation des entrepôts depuis lesquels sont expédiées les commandes clients (Chine ? Europe ? distances moyennes ? ...), les modes de transport utilisés (aérien ? routier ? maritime ?) et les performances environnementales de ces derniers. Un des enjeux est de mieux cerner les gisements de sobriété relatifs aux différentes pratiques d'achat.

Les travaux pourront aussi contribuer à mieux caractériser les implications du développement de l'économie circulaire sur l'évolution des chaînes logistiques.

D'un point de vue macroscopique, l'économie circulaire va a priori entraîner une réduction des distances parcourues, en réduisant notamment les besoins d'imports internationaux de matière première ou de produits finis. En parallèle, l'économie circulaire va entraîner une augmentation du réemploi, de la réparation, de la location, de la seconde main, du recyclage ou encore de la valorisation des objets et des déchets. Ces changements d'usage vont probablement impliquer une fragmentation très significative des flux logistiques, ainsi qu'une augmentation des flux retours, alors que les chaînes logistiques sont aujourd'hui construites sur un modèle massifié et majoritairement unidirectionnel.

¹⁷ Voir les pistes proposées dans le rapport « [Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien](#) », ADEME (2022)

Ces évolutions sont aussi à appréhender dans un contexte de déploiement des filières REP, qui couvrent en partie ces enjeux et identifier les leviers (privés ou publics) permettant de réduire l'impact de la logistique de l'économie circulaire, voire de faire de la logistique un levier de développement de l'économie circulaire afin de promouvoir une sobriété matière.

D'autres travaux pourront documenter les leviers et freins, organisationnels et systémiques, pour réduire la demande en logistique générée par l'activité des entreprises. Il s'agira ainsi de caractériser les impacts en termes de demande logistique de différents modèles d'affaires ou d'organisations internes des entreprises. Les variables étudiées pourront être : les produits et services de l'entreprise, la localisation des unités de production, la localisation des unités de stockage, la localisation des marchés visés, le choix des matières premières et intermédiaires, la durée de vie et réparabilité des produits, les relations contractuelles avec les fournisseurs et les clients (fréquence et délais d'approvisionnement, quantité minimum), la massification des envois et des réceptions... Un enjeu prioritaire sera l'étude de l'impact en termes de demande logistique du basculement vers des modèles d'affaires s'inscrivant dans l'économie de la fonctionnalité et de la coopération.

Enfin, des travaux pourront analyser les leviers juridiques et/ou économiques possibles au niveau individuel, sectoriel ou institutionnel visant à réduire la demande globale de transport de marchandises sur longue distance et aller vers une sobriété des échanges internationaux. Les modes maritime et aérien sont au cœur de cette problématique.

1.2 Sobriété coopérative : multimodalités dans l'espace, mutualisation, conflits et modes d'arbitrage

Le développement de modes sobres alternatifs à la voiture qui vont en se diversifiant au sein d'un espace public où évolue également une offre de transports en commun en mutation interrogent de plus en plus **la place laissée à chaque mode au regard de celles que peuvent prendre la « voiture » ou les camions** dans l'espace public. Cette évolution peut notamment susciter des craintes de la part des commerçants concernant leurs activités. Les travaux attendus permettront de mesurer le lien entre, d'une part les aménagements urbains (piétonnalisations, pistes cyclables, tram...), les politiques de mobilité (apaisement du trafic, réduction des vitesses) et d'autre part l'attractivité et l'activité des commerces. Ils permettront d'objectiver leurs effets positifs ou négatifs auprès des élus des collectivités territoriales et des associations de commerçants.

Les choix d'aménagement de l'espace public sont également structurants pour favoriser le recours à des véhicules plus sobres que la voiture ou les véhicules utilitaires (vélos, vélos-cargos, vélis). Cela peut concerner tous les types de déplacements professionnels et notamment ceux des artisans, des métiers de service ou de livraison du dernier kilomètre. De tels choix ne doivent pas pour autant compromettre leurs activités économiques. Dans la perspective de guider les aménageurs publics et privés dans leurs arbitrages et décisions d'investissements, des travaux de modélisation sont attendus **sur les impacts du développement de la cyclomobilité professionnelle sur la consommation d'espace public** en tenant compte des effets de compétition avec les autres usagers. Une évaluation des impacts environnementaux combinée à une analyse comparative des investissements à consentir par les collectivités au regard des effets sur le chiffre d'affaires ou l'emploi des entreprises concernées sont également attendus.

Au-delà des enjeux autour des activités économiques, l'aménagement de l'espace public doit bénéficier à la qualité de vie des individus en facilitant et en sécurisant leur circulation et ce quel que soit le mode de déplacement choisi. Des travaux pourront être menés sur la praticabilité de l'espace public au regard de la diversification des solutions alternatives à la voiture (marche, vélo, vélis ou

engins de déplacement personnel). On pourra notamment étudier les possibles conflits d'usage entre ces solutions dans un espace contraint et proposer des modalités d'arbitrage et de régulation de l'occupation de l'espace aux aménageurs.

1.3 Sobriété structurelle et organisationnelle : restructuration des chaînes logistiques

Lorsque les chaînes logistiques sont trop contraintes, la sobriété peut aussi s'entendre en termes de report modal vers des modes de transport plus vertueux mais qui vont induire une réorganisation : fret ferroviaire, fluvial, transport combiné, cyclologistique, transport de marchandises à la voile.

La question que pose désormais la faisabilité socio-économique d'un tel changement de pratiques et sa pertinence environnementale doit toutefois être questionnée selon les types de report modal envisagé tant du point de vue des donneurs d'ordre (quel que soit le secteur économique) que de l'offre de services des opérateurs de transports.

Ainsi, **pour la livraison du dernier kilomètre**, les travaux attendus devront faciliter l'aide à la décision des décideurs publics et privés sur les formes et filières à privilégier. Ils pourront concerner l'analyse des trajectoires de transformation des chaînes logistiques liés au passage à la cyclologistique : pour des filières spécifiques (ex : presse), il s'agira de documenter les nouvelles organisations et de produire une évaluation ex ante de l'impact environnemental des nouvelles chaînes. Il s'agira également d'identifier les formes de chaînes logistiques les plus favorables à une massification des flux jusqu'au plus près du point de distribution final.

Pour **le transport de marchandises à longue distance**, les travaux viseront à analyser les leviers et les freins organisationnels et systémiques à l'adoption de choix modaux différents du transport routier qui tendent à ralentir (fret ferroviaire ou fluvial, transport combiné) au sein des entreprises du secteur du transport de marchandises (chargeurs, commissionnaires, logisticiens, transporteurs).

Il s'agira de développer des connaissances sur les conditions de mise en œuvre d'alternatives au "tout routier" (prix, souplesse, complexité à mettre en œuvre, habitude, etc.). L'objectif est d'identifier les déterminants prioritaires sur lesquels agir pour lever les freins au report modal vers le transport combiné rail-route ou fleuve-route.

Ces questions s'adressent également aux flux intercontinentaux et à la possibilité de recours au transport maritime à voile. En effet, ce mode de transport est présenté comme un levier de décarbonation incontournable du transport maritime avec des gains variables entre 10% et 90% selon qu'il s'agisse d'une aide auxiliaire ou un mode principal de propulsion. Pour autant, il est peu diffusé (une centaine de navires sur une flotte d'environ 100 000 navires), et comporte trois spécificités de nature à remettre en cause les chaînes logistiques actuelles mais qui se compensent partiellement : 1) **une vitesse de transit plus faible** (de 10 à 12 nœuds) que celle des porte-conteneurs (de 15 à 23 nœuds), ce qui peut induire un allongement du délai global d'acheminement 2) **une taille moyenne plus faible** (longueur entre 100 et 200 m) permettant d'escaler dans de nombreux terminaux portuaires alors que les grands porte-conteneurs (400 m de long pour les plus grands) sont limités à quelques hubs dans le monde, ce qui permet de réduire le maillon du pré et post acheminement, 3) **une capacité d'empot plus faible**, ce qui nécessite de mobiliser plus de navires pour assurer un flux logistique.

Les travaux attendus permettront d'analyser les freins et les limites et d'identifier les leviers juridiques et/ou économiques possibles au niveau organisationnel, sectoriel ou institutionnel visant à une meilleure intégration de ce mode de transport dans les modèles d'affaire des principaux acteurs des chaînes logistiques de l'armateur au client final.

1.4 Sobriété dimensionnelle : Structuration de nouvelles filières industrielles pour des véhicules plus sobres

Dans le contexte du développement de l'économie circulaire, le système productif doit être pensé dans une logique d'écoconception pour permettre de limiter la consommation de matières primaires, de faciliter le réemploi ou la réutilisation des différents composants ou encore de prolonger la durée de vie des composants. Un autre objectif est aussi d'adapter les performances et donc le dimensionnement du véhicule (chaîne de traction, habitacle) à l'usage réel qui va en être fait.

- **Structuration d'un système productif adapté aux véhicules légers intermédiaires**

Cette logique d'éco-conception est au cœur du cahier des charges des **véhicules légers intermédiaires** portés par le programme XD Mobilité:

- 10 fois moins coûteux par rapport à une automobile (0,6 à 1,9€ pour 100km pour un véli) en intégrant l'ensemble des dépenses grâce à un embarquement de batterie minimaliste, l'utilisation de composant standardisé, mutualisé entre différents véhicules et une conception permettant de garantir une longue durée de vie, donc une faible perte de valeur dans le temps,
- 10 fois plus durable en visant une capacité à être réparé, reconditionné pour avoir plusieurs vies, plusieurs usages et une très haute recyclabilité. La durée de vie moyenne d'une voiture est de 13 ans et l'âge moyen du parc automobile est de 11 ans.
- 10 fois plus léger pour réduire fortement le besoin de batterie, la consommation d'énergie donc les coûts. La masse moyenne des voitures neuves vendues en 2019 est 1240kg. Ce critère est essentiel pour atteindre la neutralité carbone.
- 10 fois plus simple en travaillant l'écoconception pour réduire le nombre de composant, avoir des assemblages démontables, utiliser au maximum des standards et travailler collectivement sur l'interopérabilité.
- 10 fois plus efficient grâce à un véhicule léger mais également avec des vitesses maxi adaptées aux besoins et aux territoires entre 25 et 90 km/h selon la catégorie envisagée.

Elle pose toutefois la question du système productif, des chaînes de valeurs industrielles à développer ou à restructurer pour permettre l'industrialisation et la mise sur le marché de ces véhicules éco-conçus. En s'attachant à prendre en compte les usages prospectifs des véhicules légers intermédiaires (vélis) aussi bien dans le domaine du B2C que du B2B, les travaux attendus investigueront les modèles d'affaires mais aussi les besoins de coopérations entre les acteurs des filières existantes (constructeurs, équipementiers, garagistes, concessionnaires...) ainsi que leur faisabilité du point de vue social, technique, économique, organisationnel, réglementaire, etc.

- **Analyse systémique des conditions de déploiement d'une filière Rétrofit des véhicules utilitaires lourds**

Les systèmes de mobilité et de logistique restent majoritairement dépendants des véhicules utilitaires routiers lourds (camions, bus, autocars). C'est la raison pour laquelle, afin de sortir de la dépendance de ces véhicules aux énergies fossiles, plusieurs outils de politiques publiques ont été lancés cette dernière décennie en particulier pour permettre de déployer des véhicules moins impactant énergétiquement ou environnementalement. Parmi les technologies déployées, les opérations de retrofit visent à prolonger la durée de vie des châssis d'une part et à s'adapter aux usages d'autre part (distance à parcourir, vitesse moyenne, besoin en charge utile). Elles s'inscrivent en cela dans une logique d'économie circulaire et de sobriété dimensionnelle des véhicules - et plus particulièrement de leur nouvelle chaîne de traction à énergies alternatives (électrique notamment).

Si des premiers modèles de véhicules utilitaires « rétrofités » sont en circulation grâce aux premiers dispositifs réglementaires et financiers (arrêté Retrofit, Plan nation Retrofit...), les conditions

techniques, socio-économiques et réglementaires qui favoriseraient le déploiement de la filière nécessitent d'être approfondies pour mieux évaluer l'impact à court et moyen terme de cette filière sur la décarbonation du secteur du transport routier, sachant que les entreprises de transport privilégient les véhicules neufs lors du renouvellement de leur flotte (tous les 3 à 5 ans pour des camions en moyenne).

Les travaux attendus concerneront l'ensemble de la chaîne de valeur de l'offre et de la demande. Ils incluront une analyse du potentiel de marché du Rétrofit en identifiant les freins et leviers possibles pour modifier les pratiques actuelles des transporteurs. Du point de vue de l'offre, la faisabilité de développement de filières locales dans une logique d'écosystème (standardisation de kits, adaptation des ateliers, disponibilité des composants, des compétences...) sera interrogée de même que les mesures incitatives ou réglementaires favorisant les coopérations entre tous les acteurs concernés (constructeurs de véhicules neufs, rétrofiteurs, carrossiers spécialisés, équipementiers, acteurs de l'homologation, concessionnaires, réparateurs, assureurs, acteurs du financement, ...). Différentes modalités de financement pour faciliter l'amorçage de la demande pourront être évaluées. Les bénéfices socio-économiques (emploi notamment) et environnementaux pourront compléter les travaux conduits pour aider à l'élaboration d'une feuille de route partagée entre toutes les parties prenantes privées et publiques.

1.5 Dynamiques socio-culturelles et économiques et trajectoires réalistes aux prismes de l'inclusivité et de la sobriété

Comme le souligne les travaux relatifs aux modes de vie dans la prospective environnementale¹⁸, la construction et la concrétisation de « scénarios de transition soutenables » ne peuvent pas faire abstraction de la réalité des modes de vie qui influencent directement les pratiques : *« le mode de vie [s'entend comme] un reflet de la société et de son organisation (sociale, technique, économique), qui va se traduire à différentes échelles (territoires, catégories sociales, classes d'âge, etc.). Au sein de ces modes de vie, il existe une certaine latitude de choix pour les individus, qui choisissent ainsi leur style de vie à un niveau plus personnel. Ces concepts signifient qu'un individu dispose d'un ensemble cohérent de pratiques, d'habitudes et de représentations, une façon d'utiliser son temps, des formes de sociabilité. Modes de vie et styles de vie constituent une interprétation et un système de valeurs, qui donnent un sens à des événements et des pratiques. »*.

Les travaux attendus sur les conditions de transition vers des systèmes de mobilité soutenables viseront à enrichir les connaissances sur **la réalité des pratiques de mobilité** en lien d'une part, avec les **conditions de vie matérielles** (lieux, équipements, moyens financiers, infrastructures disponibles, organisation collective...) et d'autre part avec les **mutations socio-culturelles** décryptées au travers de l'évolution des imaginaires et des systèmes de valeurs.

L'enjeu global des travaux est d'alimenter la réflexion pour nourrir des scénarios réalistes de transition **à court et moyen terme** et concevoir des outils de politiques publiques ou des plans de transition sectoriels qui pourraient, **dans la durée**, accompagner une évolution des pratiques de mobilité vers davantage de soutenabilité.

- **Mieux connaître les conditions de vie et leurs effets sur la mobilité**

¹⁸ Etude collective sur les [travaux de représentations des modes de vie dans les prospectives environnementales](#), IDDRI, 2022

Le droit à la mobilité est inscrit dans la LOM et pour autant, à l'heure actuelle, 15 millions de personnes peuvent être qualifiées en précarité mobilité (baromètre des mobilités du quotidien¹⁹ Wimoov de 2025) contre 13,3 millions pour le précédent baromètre Wimoov/FNH de 2023. La moitié des personnes en insertion professionnelle a déjà refusé un emploi faute de solution de mobilité, et parmi ceux qui en ont trouvé un, 28% l'ont abandonné par difficultés liées à la mobilité. Rappelons également que les Français dépensent 107€ en moyenne par mois pour les trajets domicile-travail²⁰, ce budget atteignant même 139€ en zone rurale et 130€ en milieu périurbain. Les ouvriers sont la profession qui dépense le plus pour ces trajets (115€ en moyenne). La facture énergétique en produits fossiles pour les transports en France s'élève à environ 70-80 millions d'euros par jour.

Afin de permettre aux services de l'Etat et aux agences locales en charge de la mobilité, de la solidarité d'anticiper les effets de mesure comme le leasing social ou d'identifier de nouvelles mesures d'accompagnement, il s'agira d'analyser les coûts de la mobilité et les budgets mobilité par profils de ménages (revenus, types de territoires...) en se concentrant sur les ménages des 5 premiers déciles de revenus.

Ces travaux permettront de documenter les conditions d'accessibilité aux transports en commun, d'accès aux biens et services du quotidien pour alimenter les politiques de mobilité inclusive et en particulier les diagnostics territoriaux. Il s'agira en particulier de faire avancer la modélisation des indicateurs de précarité mobilité (comme celui de l'outil GEODIP – porté par l'ONPE et le RARE - sur le taux d'effort énergétique des ménages pour le carburant voiture) en l'élargissant avec une composante territoriale d'accessibilité aux transports aux communs et aux services du quotidien. La finalité est de répondre à plusieurs types de besoins d'observation du niveau national (suivi de la précarité mobilité nationale, Fonds social climat...) aux niveaux territoriaux (mise en œuvre des plans d'action de la mobilité solidaire).

La réflexion pourra être élargie à toutes les catégories socio-économiques, en mobilisant notamment des approches centrées autour de la notion de « coût généralisé » et ce pour étudier l'impact de la conjoncture économique et des différents contextes territoriaux (prix énergie, prix des véhicules, ...) sur l'accessibilité de différents choix modaux (transport en commun, covoiturage, autopartage, acquisition d'un véhicule intermédiaire...).

Les travaux attendus pourront documenter l'évolution²¹ du rapport à la voiture au sein des organisations publics et privées et des ménages notamment dans un contexte territorial et démographique de vieillissement de la population et une conjoncture économique difficile afin de mieux appréhender l'évolution des profils des acquéreurs de véhicules, d'analyser leurs besoins et leur sensibilité aux enjeux de mobilité soutenable et ce, afin d'alimenter des scénarios prospectifs d'évolution des parts modales, d'une part, et de restructuration du parc automobile en intégrant la catégorie des véhicules intermédiaires, d'autre part.

La mobilité des enfants fait partie des impensés des politiques de mobilité car elle renvoie surtout aux contraintes socio-économiques des familles et à la dépendance à la mobilité des parents. Les travaux attendus permettront de mieux appréhender ce chainage entre contraintes de mobilité des parents et accès aux activités extra-scolaires sportives ou culturelles des enfants.

¹⁹ https://barometremobilités-quotidien.org/wp-content/uploads/2024/09/2024-09-18_Wimoov_BMQ-Plaquette.pdf

²⁰ [IPSOS](#) Les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires, mars 2019

²¹ L'ADEME est en mesure de mettre à disposition des séries longues issues de l'étude « parc auto » sur l'équipement et l'utilisation de la voiture au sein des ménages français.

- **Mieux appréhender les liens entre pratiques de mobilité et évolution des imaginaires au travers de la culture**

Dans son sens le plus large, la culture peut aujourd'hui être considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuels et affectifs, qui caractérisent une société ou un groupe social. Elle englobe, les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain et bien entendu les arts et les lettres, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances qui concourent tous aux développements des imaginaires

Les imaginaires, comme les représentations sociales, possèdent une forte capacité à orienter les actions humaines. Une revue des travaux²² sur les imaginaires de la mobilité la révèle connotée principalement positivement, dépeinte comme « symbole d'ouverture vers l'autre et le monde, d'inclusion sociale tandis que l'immobilité est associée à exclusion, fixité, ancrage, immobilisme. Le décryptage des imaginaires relatifs au tourisme montre comment les pratiques touristiques sont imprégnées des symboles des deux grandes traditions de voyage en Europe que sont le Grand tour et le pèlerinage »²³. Au-delà de ces représentations polarisées entre mobilité et immobilité, il apparaît que tous les modes de transport drainent avec eux des représentations sociales fortes, qui vont, selon les personnes, motiver ou démotiver leur usage. Ces représentations peuvent évoluer dans le temps comme ce fut le cas pour le vélo dont l'image s'est améliorée grâce aux succès du développement des premiers systèmes de vélos en libre-service²⁴. D'autres travaux révèlent, au travers de la fiction et de la publicité, un imaginaire de la mobilité plus ambivalent dans son évolution contemporaine vers l'hypermobilité. Ainsi, l'analyse d'œuvres littéraires permet de décrire deux « constellations symboliques de la mobilité » : l'une comme aventure, exploration d'ailleurs et de soi dans la modernité, l'autre où la mobilité tend à devenir davantage un chemin qu'une destination, un flottement, une perte de repères dans l'imaginaire contemporain²⁵. L'analyse des campagnes publicitaires visibles dans les aéroports montre le caractère normatif et performatif de la figure de l'hypermobilité construite comme une combinatoire entre motifs professionnels de voyage et activités de loisirs qui dissone avec les pratiques des voyageurs fréquents.

Si les enjeux de soutenabilité sont des impensés de nombre de ces travaux consacrés aux imaginaires, certains montrent comment l'imaginaire de la mobilité ménage des espaces de conciliation compatibles avec ces enjeux de durabilité²⁶ en valorisant notamment les socialisations favorisées par des déplacements en transport en commun pour les trajets domicile-travail par exemple.

D'après des travaux récents relatifs à la prise en compte de l'écologie dans la fiction audiovisuelle française²⁷, la représentation des comportements les plus émissifs (prendre l'avion, utiliser une voiture) évolue peu et celle de pratiques sobres restent limitées. Si parmi les pratiques de mobilités du quotidien, le vélo commence à émerger dans les fictions récurrentes analysées, la voiture particulière reste dominante. L'imaginaire du voyage, notamment vers des destinations lointaines nécessitant bien souvent le recours à l'avion, reste très présent, tout comme dans la réalité²⁸, avec beaucoup de discussions autour de voyages passés ou futurs et quasiment aucun questionnement des impacts

²² Vincent-Geslin S. et Emmanuel Ravalet E., « La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques », SociologieS, Dossiers, 2015 ; <https://doi.org/10.4000/sociologies.5134>

²³ Amirou R., « Les nouvelles mythologies du tourisme : l'imaginaire contemporain », Les grands dossiers de Sciences humaines, n° 90, pp. 22-25, janvier 1999.

²⁴ Ravalet, E., Bussière, Y. Les systèmes de vélos en libre-service expliquent-ils le retour du vélo en ville ? . Rech. Transp. Secur. 28, 15–24 (2012). <https://doi.org/10.1007/s13547-011-0020-6>

²⁵ Barrère, A. et Martuccelli, D. (2005). La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine. Cahiers internationaux de sociologie, 118(1), 55-79. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0055>.

²⁶ Benoît Feil del et al. Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? . RTS. Recherche, transports, sécurité, 2014, Les sens des circulations, 2014.

²⁷ [L' cologie, entre réalité et fiction, Observatoire de la fiction \(2025\)](#)

²⁸ <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobriet s-et-modes-de-vie.html>

environnementaux associés. Les vies professionnelles des personnages représentées dans les fictions sont peu influencées par les questions écologiques... De manière générale, les formes de mobilité plus sobres restent des angles morts de la fiction : vélo-cargo, cyclo mobilité professionnelle, autopartage, nouveaux véhicules... Même les transports en commun y apparaissent très peu

Alors que de nouveaux rapports à la culture sont apparus depuis plus de 20 ans grâce aux profondes mutations technologiques liés aux technologies numériques²⁹, **les travaux attendus s'attacheront à décrypter les imaginaires de la mobilité instillés dans les différentes œuvres et contenus** (littérature, films, séries, jeux vidéo, bande-dessinées, publicités...) proposées notamment par les **plateformes numériques** ou les réseaux sociaux. L'adéquation de ces imaginaires avec la sobriété sera questionnée. Les travaux attendus confronteront ces imaginaires avec les pratiques de mobilité réelles du quotidien, de loisirs et de tourisme en s'attachant aussi à comprendre et évaluer leurs modes d'influence sur l'évolution de ces pratiques.

Ces travaux permettront de formuler des recommandations auprès des acteurs institutionnels, associatifs, éducatifs et économiques des secteurs de la culture, du numérique ou du commerce quant aux enjeux et aux modalités de promotion de pratiques de sobriété dans les contenus culturels, publicitaires en étudiant ses externalités liées.

- **Mieux appréhender la capacité des entreprises à s'engager dans des modèles d'affaires compatibles avec la sobriété**

La France compte environ 36 000 entreprises de transports de marchandises en France. Environ 10% d'entre elles se sont déjà engagées dans une démarche volontaire pour l'environnement du type Objectif CO₂³⁰. De manière plus générale, la capacité des 36 000 entreprises de transport de marchandises françaises à s'investir dans les sujets de la transition écologique et énergétique, avec ou sans cadre réglementaire contraint, pourra être documentée et les connaissances produites devraient permettre d'élaborer un plan de transition réaliste en cohérence avec les objectifs de décarbonation du secteur du transport et de mieux dimensionner les futures réglementations (mesures incitatives ou contraignantes) et dispositifs d'accompagnement.

2. Expérimenter

2.1 Tester et évaluer des mesures de sobriété fonctionnelle

- **Expérimenter des leviers de réduction des distances dans un territoire et avec ses habitants**

Le premier levier de décarbonation des mobilités est la maîtrise de la demande, via notamment un recours à des déplacements plus ancrés dans la proximité. Or c'est un levier peu abordé dans la recherche ainsi que dans les politiques publiques.

Des expérimentations pourront être proposées pour rendre concrète l'activation de ce levier, en lien avec les habitants et leurs modes de vie, l'organisation du territoire et le maillage des services.

Il pourra s'agir d'expérimenter des processus de concertation autour d'un projet d'apaisement d'un quartier (ZTL, plans de circulation, piétonnisation...) et évaluer les conditions de réussite,

²⁹ Hayer, D. (2012). La culture : des questions essentielles. Humanisme, 296(2), 85-88. <https://doi.org/10.3917/huma.296.0085>.

³⁰ Voir sur le site du programme Engagement volontaire pour l'environnement <https://www.eve-transport-logistique.fr/>

leur efficacité et leurs externalités (notamment ce qui touche à la liberté individuelle de circulation).

2.2 Tester et évaluer des mesures de sobriété organisationnelle

- **Décarboner les mobilités des employeurs**

Les déplacements domicile – travail représentent 13% des émissions de gaz à effet de serre, les ¾ sont réalisés en voiture ³¹.

Malgré le cadre réglementaire existant dans les négociations annuelles obligatoires entre employeurs et syndicats, les mesures en faveur de la mobilité durable (le FMD, la création d'un crédit mobilité en échange d'une voiture de fonction, la mise en place d'un quota de vols par salarié, l'interdiction de prendre l'avion pour un trajet ayant une équivalence de moins de 4h...) peinent à se diffuser au sein d'organismes publics ou privés employant du personnel. Le dernier baromètre 2025 du forfait mobilités durables révèle que ce dispositif est encore peu connu des employeurs. ³².

Les travaux investigueront les déterminants psycho-sociaux, économiques et organisationnels du maintien de la voiture pour les déplacements domicile-travail et déplacements professionnels. Une meilleure compréhension de ces déterminants devra permettre la co-construction, le test et l'évaluation avec toutes les parties prenantes concernées au sein des employeurs, de nouvelles mesures visant à faciliter l'adoption de pratiques de mobilité durable. Des expérimentations pourront aussi concerner la diminution des besoins de déplacements domicile-travail et déplacements professionnels, par exemple en travaillant sur d'autres formes d'organisation du travail. La place donnée au stationnement, à l'intérieur et à l'extérieur des entreprises, pourra aussi être interrogée sur sa contribution à la place de la voiture dans les déplacements liés au travail.

Les expérimentations réalisées donneront lieu à une valorisation spécifique à l'attention du management, des services RH et des organisations syndicales des entreprises sur les mesures testées et leurs conditions de mise en œuvre.

- **Faciliter le déploiement de la cyclologistique avec de nouvelles solutions de stockage**

La cyclologistique est d'autant plus efficace et rentable qu'elle arrive à opérer au plus près de la destination finale des marchandises. Or la disponibilité du foncier en milieu urbain dense est rare et chère. Les hubs sont vus comme une solution alternative : utiliser les espaces de stationnement disponibles pour les opérations de cyclologistique mobilisant des solutions telles que des micro-hub ou des hub mobiles. Plusieurs expérimentations ont eu lieu, certaines arrivent à se pérenniser mais d'une manière générale peu d'éléments robustes renseignent les réussites ou échecs de ces hubs, souvent par manque de temps ou de moyens des structures impliquées pour évaluer finement leurs expérimentations. L'objectif est donc d'accompagner de nouvelles expérimentations de hubs en prévoyant en amont l'évaluation multicritères afin de définir les critères de succès ou d'échecs des expérimentations. Les hubs peuvent être des solutions d'ores et déjà connues et testées (place de stationnement par exemple) mais aussi toute nouvelle forme peu ou mal éprouvées.

31 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/7313/download?inline>
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/6943/download?inline>

32 <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/8620-barometre-forfait-mobilites-durables-edition-2025.html>

2.3 Sobriété coopérative : Accompagner le déploiement de chaînes logistiques plus sobres et mutualisées

- **Conception, développement et test de solutions visant à faciliter la mutualisation logistique.**

La logistique est indispensable à notre économie, mais ses impacts sont significatifs, en particulier sur le premier et le dernier kilomètre. Au-delà du levier technologique de la transition énergétique des flottes, il devient nécessaire d'identifier des solutions organisationnelles de mutualisation s'appuyant sur une collaboration entre les collectivités, les professionnels et les citoyens afin de diminuer ces flux dans une logique de sobriété (partage d'espace de stockage, de capacité de transport, de véhicules, d'outils ou plateformes numériques). C'est dans ce contexte que l'ADEME a lancé « l'extrême défi Logistique » (XD Logistique) dont l'objectif est d'imaginer et déployer massivement des solutions innovantes de mutualisation de la logistique du premier et dernier kilomètre. La phase d'idéation menée en 2025 s'est notamment concentrée sur 3 solutions prioritaires identifiées (centres de distribution urbain mutualisé, micro-hubs, circuits courts alimentaires de proximité mutualisés). [Une étude de recensement des expérimentations passées](#) a confirmé leur potentiel de réduction significatif des impacts environnementaux, mais a aussi permis de souligner l'ampleur des verrous qui subsistent et en particulier le manque d'outils d'accompagnement de cette mutualisation. Des solutions venant soutenir les expérimentations conduites dans le cadre de l'XD Logistique (voir les [14 lauréats](#) de la phase d'idéation) sont particulièrement attendues. Les travaux devront explicitement inclure une analyse des besoins des acteurs de la chaîne logistique.

3. Déployer

3.1 Controverses, nouveaux récits de mobilité et stratégies d'influence au prisme de la sobriété

La voiture semble demeurer un objet de statut social, largement diffusé par les médias (télévisuel et cinématographique) et les réseaux sociaux. Le recours aux modes actifs pour les trajets du quotidien est en revanche beaucoup moins valorisé dans les médias³³. Même si de nouveaux récits sur les modes alternatifs^{34 ; 35} se diffusent, ils font aussi l'objet d'idées reçues³⁶ quant à leurs bénéfices réels ; ce qui vient mettre à l'épreuve les nombreuses actions de politiques publiques autour de la promotion de ces modes.

- Les travaux attendus viseront à recenser et déconstruire les idées reçues sur les modes actifs en s'attachant à valoriser les co-bénéfices (sanitaires, économique, sociaux) de leur développement. Une analyse des ressorts et des modes d'influence de ces idées reçues sur les publics réceptifs et leur impact sur le débat public pourra être proposée. Des méthodes participatives combinant par exemple protocoles expérimentaux notamment sur la dimension sanitaire, cadre d'évaluation multicritères et médiation scientifique sont attendus avec l'objectif de toucher les utilisateurs des médias sociaux en particulier.

Les différentes formes de récit ont « une force de reconfiguration des imaginaires indéniable » et cette force sera décuplée s'ils parviennent à toucher leur public. Que l'on s'intéresse aux médias traditionnels ou aux médias sociaux, l'impact des « personnalités publiques » sur les référentiels

³³ Voir par exemple le traitement dans la fiction française, [L'écologie, entre réalité et fiction](#), Observatoire de la fiction, 2025

³⁴ <https://communication-responsable.ademe.fr/publication-technikart-pour-une-culture-des-transitions>

³⁵ [L'aventure mobile, le film Jérôme Zindy](#)

³⁶ Par exemple : Les mesures de réduction de la place de la voiture pénalisent les ménages modestes ; La limitation à 30km/h en ville augmente la pollution

culturels des différents publics semble important. Ainsi, par exemple, les jeunes adultes, les sportifs, les artistes ou les influenceurs des réseaux sociaux sont souvent évoqués. Mais les personnalités d'influence seront différentes selon les classes d'âge³⁷.

- Les travaux attendus s'intéresseront à ces figures d'influence et aux pratiques de mobilité du quotidien et touristique qu'ils contribuent à promouvoir au travers de leurs œuvres ou formes d'expression. Il s'agira de mieux comprendre les effets de leurs interventions sur les pratiques de mobilité de leurs publics (choix modaux, types de destination, déterminants du choix, perceptions et préférences) et les leviers d'action pour moduler ces perceptions. Un travail avec les influenceurs pourra aussi être engagé pour faire évoluer leur discours. Il s'agira aussi de proposer de nouvelles approches pour faire évoluer les imaginaires sur la voiture grâce, par exemple, à de nouvelles formes de récits via les différents médias. Dans les cas des médias sociaux, on investiguera la volonté et la capacité des influenceurs à ouvrir le champ des possibles en matière de mobilité soutenable à leurs abonnés en interrogeant les freins à la promotion de modes alternatifs.

3.2 Concertation, modes de coopération, de mobilisation des acteurs socio-économiques et des individus

- **Accompagner le déploiement des véhicules intermédiaires et services de mobilité émergents dans les territoires**

En s'appuyant si possible sur des retours d'expérience^{38*}, les travaux attendus viseront à étudier les conditions de réussite d'une transition d'un territoire vers une mobilité sobre (transport à la demande, modes actifs, véhicules intermédiaires, autopartage, covoiturage, logistique et tourisme durable). La compatibilité de ces formes de mobilité durable avec les conditions et modes de vies, les pratiques et besoins de déplacement pourra être analysée. Les spécificités des modèles économiques développés, les logiques de mutualisation de services de mobilités entre territoires, les stratégies de partenariat entre les acteurs du tissu associatif et socio-économique, les stratégies d'information sur ces nouveaux services et pratiques (signalisation, plateforme...), les modalités d'inter-opérationnalité entre service et leurs impacts pourront aussi être investiguées et valorisées auprès de territoires ou de secteurs susceptibles de faire évoluer leur politique de mobilité.

En particulier, sur le sujet du déploiement des véhicules légers intermédiaires, afin de créer les conditions favorables à leur émergence et à leur adoption, on pourra investiguer les leviers de mobilisation des acteurs de différents secteurs (santé, sports, culture, éducation, tourisme...) en s'intéressant à leurs organisations, à leurs modes d'actions ainsi qu'à leur capacité à promouvoir l'utilisation des vélos.

- **Faciliter la mise en place des aménagements vélos au sein du parc résidentiel**

Le stationnement est considéré comme un frein majeur à l'acquisition d'un vélo, en particulier au sein des copropriétés privées qui représentent plus du tiers du parc immobilier. Plusieurs centaines d'entre elles via leur syndicat de gestion, ont pu faire l'objet d'un accompagnement, dans le cadre du programme CEE « Alvéole Plus », sous la forme d'un appui par un bureau d'études spécialisé pour étudier, dans un premier temps l'opportunité et la faisabilité de créer de nouveaux emplacements ou améliorer les locaux à vélos existants puis pour aider, dans un

³⁷ Voir par exemple, Llorca R., « *Le roman national des marques, le nouvel imaginaire français* », Editions de L'aube, fondation Jean Jaurès, 2023 et référence à l'enquête IFOP pour la Fondation Jean Jaurès « Comment les marques racontent la France », décembre 2022

³⁸ *plusieurs projets d'expérimentation ont été accompagnés pour explorer les usages de vélos : projets PREVER ([VIMOB](#), [Mobilités rurales](#)), [30véli](#).

second temps les syndicats de copropriétaires dans l'investissement. Au travers notamment d'une évaluation des résultats de ce programme, de certains projets accompagnés ou abandonnés, les conditions de répliquabilité de tels projets d'aménagement pourront être analysées : les effets des jeux d'acteurs sur la concrétisation du projet et les synergies avec des acteurs externes aux projets (collectivité, acteur du logement et de l'habitat, opérateurs publics ou privés), les ressources disponibles (technique, financière,...). Ces travaux s'inscriront dans la perspective d'améliorer et diffuser des dispositifs d'accompagnement des copropriétés privées dans la concrétisation de leurs projets de stationnement vélo et participer ainsi au report modal.

- **Analyser la faisabilité sociale de l'immobilier logistique vertical**

Dans le contexte de la réglementation « Zéro artificialisation Nette », l'immobilier logistique vertical est une solution intéressante puisqu'elle conjugue sobriété foncière et maintien voire accroissement de la capacité de stockage dans des zones denses.

Sur le territoire national, environ une trentaine de projets sont déjà engagés dont quelques-uns déjà en cours ou en passe de s'achever. Mais ce type de projet immobilier peut soulever des résistances de la part de la population riveraine du fait de l'intensification de l'usage d'un foncier ou de l'éventuelle densification verticale, qui peuvent avoir des conséquences environnementales ou de cadre de vie, et des effets sur la valeur foncière environnante. En s'intéressant aux retours d'expérience des projets d'entrepôt logistique vertical en cours de développement, les travaux permettront d'analyser les sources de conflits, les conditions de réussite (processus de concertation) et les risques avérés (recours juridique) de telles opérations tout en évaluant leurs impacts environnementaux réels. Un des objectifs sera de formuler des préconisations opérationnelles à des promoteurs immobiliers pour établir la pertinence de ce type d'opérations ainsi que les bonnes pratiques à suivre pour garantir leur insertion urbanistique et l'acceptabilité des projets auprès des riverains.

- **Améliorer les dispositifs d'incitation au report modal vers les modes actifs sur les trajets domicile - établissements scolaires**

Des travaux récents³⁹ ont montré que la voiture reste le principal mode de transport des élèves sur des trajets au-delà de 2 km tout au long de leur scolarité pour de nombreuses raisons entraînant une perte d'autonomie des enfants et une diminution de l'activité physique quotidienne.

L'expérience scolaire est déterminante pour impulser des changements de comportements car les élèves accordent une réelle confiance à leurs enseignants et sont très favorables à la mise en application des savoirs dans la vie réelle⁴⁰.

Plusieurs initiatives ont été lancées depuis plus d'une vingtaine d'année pour favoriser les alternatives à la voiture pour se rendre à l'école comme les plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES)⁴¹, des challenges de la mobilité scolaire⁴², des programmes de sensibilisation de la part d'associations ou encore des initiatives intéressantes développées

³⁹ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8535-les-pratiques-de-mobilite-des-enfants-de-la-maternelle-au-lycee-en-france.html#product-presentation>

⁴⁰ Voir l'article de synthèse et l'étude : <https://www.ademe.fr/presse/communiqu%C3%A9-national/les-jeunes-de-15-a-25-ans-et-la-crise-environnementale-une-preoccupation-qui-se-traduit-encore-timidement-dans-les-comportements>

⁴¹ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/5400-realiser-un-plan-de-deplacements-etablissements-scolaires.html>

⁴² Voir par ex. <https://ecoles.challengedelamobilite.com/> ; <https://challenge-ecomobilite-scolaire.fr/>

par certains établissements scolaires dans le cadre des actions des écodélégués⁴³. Une cartographie des actions est accessible en ligne sur le portail national de l'écomobilité scolaire⁴⁴.

Si les dispositifs ludiques et collectifs mis en place montrent de bons signaux quant à l'engouement à court terme, le maintien dans la durée du report modal reste une source de questionnement.

Par ailleurs, Santé Publique France⁴⁵ a publié des chiffres alarmants sur la sédentarisation des enfants et des adolescents avec des effets sur la perte d'endurance cardiaque et musculaire. Si le ministère de l'éducation nationale s'est saisi de la problématique et a diffusé des programmes de lutte contre la sédentarité avec de l'activité physique pendant les temps scolaires, le recours aux modes actifs pour les trajets quotidiens du domicile à l'établissement n'a pas été intégré dans le programme.

Les travaux attendus pourront investiguer l'impact dans la durée des dispositifs ludiques ou collectifs d'engagement au report modal des publics scolaires (élèves, enseignants, chefs d'établissement...) et les conditions de réussite à moyen et long terme. L'extension des programmes de lutte contre la sédentarité des élèves à leurs modes de déplacement domicile-Ecole/collège/Lycée pourra aussi être étudiée. On s'intéressera notamment aux rôles des différentes parties prenantes et aux actions qu'ils sont susceptibles de mettre en place pour faciliter le changement de comportement des élèves. L'objectif étant de formuler des recommandations auprès des parties prenantes (ministère de l'éducation, établissement scolaire...) pour améliorer les programmes existants ou de proposer de nouvelles pistes d'actions.

3.3 Communs et nouvelles ressources pour agir

- **Amélioration continue des communs dédiés à la mobilité touristique durable (pour se rendre à destination et durant le séjour)**

Dans le cadre de l'appel à projets « Formes Émergentes de Tourisme » et du programme « Offices de Tourisme et de la Mobilité », des communs⁴⁶ ont été créés afin d'accompagner des Offices du tourisme, d'une part, ainsi que des acteurs économiques du tourisme (notamment hébergeurs touristiques) d'autre part, pour développer la mobilité touristique depuis/vers leur établissement ou au sein de leur territoire.

Il s'agira de tester ces communs mis à disposition par l'ADEME qui sont sous licence libre notamment auprès d'un échantillon représentatif des offices de tourisme, des socio-professionnels du tourisme et territoires associés.

Pour ce faire, les tests devront porter sur différents territoires et les communs devront faire l'objet de modifications le cas échéant dans une logique d'amélioration continue.

A noter, lors de la phase de construction des communs en lien avec les différentes cibles, les freins suivants au développement d'une mobilité touristique durable ont été identifiés :

⁴³ : <https://college-cesar-franck-amiens.80.ac-amiens.fr/cesar-franck-laureat-national-du-prix-de-l'action-eco-delequee-2024-mention-speciale-sobriete-energetique/>

⁴⁴ <https://mobiscol.org/>

⁴⁵ <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/nutrition-et-activite-physique/documents/enquetes-etudes/activite-physique-et-sedentarite-dans-la-population-en-france-synthese-des-donnees-disponibles-en-2024>

⁴⁶ Voir sur la librairie ADEME : « Les communs sur la mobilité touristique », à destination des offices de tourisme et autres acteurs touristiques (hébergeurs, restaurateurs.), Novembre 2025

- Pour les territoires : acteurs du tourisme et de la mobilité qui ne travaillent pas ensemble ; invisibilité de l'offre existante de transports, difficulté des déplacements sans voiture ; connectivité des territoires peu existante ; offre reste souvent difficile à identifier et à utiliser pour le touriste car l'information est éparse, parfois datée, mais surtout rarement traduite dans une logique « grand public ». Ce manque de lisibilité freine le recours aux mobilités durables.
- Pour les acteurs économiques : manque de temps et de financement (principalement des TPE de moins de 10 salariés), une méconnaissance des besoins des voyageurs quant à la mobilité touristique, une incompétence pour intégrer des modules de réservation dans les processus en ligne ; un manque d'information sur les outils existants...).

Des solutions ont également été imaginées : mutualisation de services de mobilités entre territoires, partenariats entre les acteurs institutionnels et socio-économiques, les stratégies d'information sur ces nouveaux services et pratiques (signalisation, plateforme...).

Il sera attendu d'enrichir cette liste de freins et solutions si au cours des travaux d'amélioration des communs de nouvelles idées apparaissent pertinentes.

III. Mise en œuvre du programme

Le programme Mobilogs est mis en œuvre par l'ADEME au travers du présent appel à propositions dont le calendrier est précisé en première page de ce document. Un deuxième appel à propositions est susceptible d'être lancé dans deux ans.

Les projets lauréats à l'issue de cet appel seront contractualisés dans le courant du dernier trimestre 2026 et/ou au cours du premier semestre 2027.

Les modalités de réponse en termes de cibles, types d'actions, processus de pré-dépôt, dépôt et de sélection sont décrites ci-après.

1. Cibles éligibles du programme Mobilogs

Ce programme privilégie les projets déposés dans le cadre d'une coopération entre des acteurs issus de la recherche d'une part, et des acteurs issus des sphères publique, parapublique et économique, d'autre part.

Il s'adresse à la fois aux :

- Laboratoires de recherche,
- Ecoles et Enseignement supérieur,
- Fondations ou associations actives dans le domaine de la recherche, de la médiation scientifique et/ou dans le champ des mobilités ou de la logistique,

- Collectivités territoriales dans l'ensemble de leurs missions : aménagement du territoire, développement économique, éducation, culture, transports, action sociale, tourisme, sport),
- Autre institution publique ou parapublique porteuse ou opératrice d'une politique sectorielle (tourisme, santé, éducation, culture, sport...),
- Entreprises ou fédération d'entreprises,
- Chambres des métiers et de l'artisanat, chambre de commerce.

2. Type d'actions soutenues et consortia attendus

Les types d'actions soutenues dans le cadre de Mobilogs sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Type d'action	Compétences attendues au sein du consortium
Projet de recherche action, recherche participative ou multidisciplinaire en émergence	Scientifiques, d'intermédiations, opérationnelles dans le cas de recherche action
Projet collaboratif de R&D	Scientifiques et techniques, Facultatif : opérationnelles
Projet de recherche-participative, recherche-action	Scientifiques, d'intermédiations, opérationnelles dans le cas de la recherche-action
Projet intégré recherche et valorisation développement et valorisation	Scientifiques, communicationnelle

Définitions

- **Recherche participative :**

En filiation de la *Charte des sciences et recherches participatives en France*, sont considérées comme recherche participative « *des formes de productions de connaissances scientifiques auxquelles participent des acteurs de la société civile, [...], de façon active et délibérée* ».

Plus précisément, à l'instar du dispositif expérimental CO3, on définit les recherches participatives comme **coconstruites entre des chercheurs** (universitaires ou appartenant à des organismes de recherche) **et des acteurs ancrés dans les territoires ou parties prenantes de filières** (associations, élus, citoyens ou entrepreneurs engagés...), permettant de répondre à des besoins sociaux tout en produisant des savoirs scientifiques.

Il s'agit d'associer différentes formes de savoirs pour apporter une réponse à une problématique de recherche ancrée dans l'expérience des acteurs. Ces pratiques de co-construction des connaissances permettent ainsi la production de résultats scientifiques pertinents et directement appropriables par les acteurs socioéconomiques et/ou la société civile.

Ces collaborations « science-société » doivent être effectives à tous les stades du projet de recherche, de la co-construction de la question de recherche en amont jusqu'à la diffusion des résultats en aval, en passant par la définition des protocoles de recherche, le recueil des données et leur analyse.

- **Recherche-action**

La recherche-action peut se définir comme une méthode de recherche dans laquelle « il y a une action délibérée de transformation de la réalité ; recherche[s] ayant un double objectif : transformer la réalité et produire des connaissances concernant ces transformations »⁴⁷. **La recherche-action est un projet collaboratif impliquant chercheur(s) et acteurs de terrain.** La recherche sert l'action dans ses processus décisionnels et les résultats sont justifiés ou évalués par le changement, la modification du réel. Le lien au « problème de terrain à traiter » est déterminant des modalités de recherche et de l'énonciation des questions de recherche, elle résulte de compromis, de discussion entre les différents intervenants. L'énonciation des questions et l'élaboration d'un protocole scientifique sont des facteurs déterminants pour distinguer la recherche-action d'une étude. **Ce type de projet est aussi caractérisée par un cycle itératif pour conduire progressivement et évaluer les changements.** Il suppose notamment une grande vigilance à la méthodologie à élaborer et mettre en œuvre pour garantir la scientificité de l'approche, la généralisation des résultats tout en servant l'action. Des outils de pilotage, de cadrage et de guidage pour garantir l'opérationnalité de la démarche doivent être mis en place et conjuguer rigueur et flexibilité⁴⁸ pour servir tant l'action que la connaissance. Les modalités de diffusion des résultats en fonction des objectifs des différentes cibles seront précisées dès le cadrage du projet et pris en charge par une des parties prenantes.

Trois principales finalités justifient de recourir à la recherche-action : le renouvellement des objets de recherche, l'impulsion d'une dynamique vertueuse de l'action par l'évaluation scientifique pour la production de connaissances ou solutions généralisables et utiles et l'échange de connaissance entre les parties prenantes tout au long du cycle de vie du projet (de la formulation de l'idée de la recherche à l'évaluation des résultats).

- **Recherche en émergence :**

Les projets de recherche en émergence qu'ils soient participatifs ou multidisciplinaires, émanent d'un ou plusieurs acteurs confrontés à une problématique renouvelée, une question sociale, un problème auquel la recherche est nécessaire pour apporter une réponse à l'action, au processus de décision... Les projets revisitant par l'interdisciplinarité et l'intercognitivité, les rapports sciences-sociétés feront l'objet d'une attention particulière. Dans ce cas, le soutien méthodologique et financier servira à constituer un collectif de recherche diversifié, à formuler conjointement une problématique de recherche et à mettre en forme un projet de recherche visant à répondre à la question posée. Il pourra s'agir de projet ayant une esquisse de problématique relativement avancée mais une approche scientifique non aboutie, une démarche à parfaire et une équipe à diversifier et consolider en termes d'origine disciplinaire ou de nature d'acteurs. En cela, il se distingue profondément d'un projet de recherche consolidé, ayant une problématique à résoudre sur une courte période avec une méthodologie stabilisée.

Les projets en émergence seront d'une durée maximale de 18 mois, leur résultat sera la formalisation d'un projet de recherche participative ou multidisciplinaire éligible à tout guichet de financement de la recherche, jugé pertinent au regard de la problématique et de la démarche formulées.

⁴⁷ HUGON (M.A.) & SEIBEL (C.), Recherches impliquées, Recherches action : Le cas de l'éducation, Bruxelles, De Boeck Université, 1988

⁴⁸ Catroux Michèle, « Introduction à la recherche-action : modalités d'une démarche théorique centrée sur la pratique », in Recherche et pratique pédagogiques en langues de spécialité, Cahiers de l'Apliut, Vol XXI n°3, 2002, pp 8-20

3. Processus de pré-dépôt et de pré-sélection

a. Processus de pré-dépôt et avis d'opportunités

- Une lettre d'intention présentant le problème à traiter, le partenariat et les premiers éléments de méthodologie, devra être déposée dans le formulaire en ligne au plus tard à la date et heure limite de pré-dépôt indiquée sur la page de l'appel. Un guide d'aide à la préparation de cette lettre est disponible sur la page de l'appel.

b. Avis d'opportunités pour présélectionner les projets

- Un avis d'opportunités formulé par les équipes de l'ADEME sera adressé au porteur du projet le dépôt de la lettre d'intention dans un délai de **3 à 4 semaines** après le pré-dépôt.
- L'avis d'opportunités sera formulé par l'ADEME sur la base de :
 - La pertinence de la proposition au regard des priorités de l'appel et des impacts attendus,
 - L'adéquation de la typologie de projet au regard du problème formulé,
 - L'adéquation du consortium au regard de la typologie d'action visée.
- Si cet avis est positif, le porteur pourra poursuivre le processus de dépôt (cf. ci-dessous) en prenant en compte les éventuelles recommandations relatives au montage du projet consignées dans l'avis d'opportunités.

4. Processus de dépôt, d'évaluation et de sélection

4.1 Critères de recevabilité

L'ADEME s'assure de la recevabilité et de la conformité des dossiers.

Seront considérés comme non recevables :

- Les dossiers soumis hors délai,
- Les dossiers incomplets – la liste des pièces à fournir par type de partenaire étant indiquée sur la page de l'appel à projets sur la plateforme,
- Les dossiers ne respectant pas les formats de soumission (modèles et formats fournis sur la plateforme),
- Les projets d'une durée supérieure à 36 mois,
- Les dossiers non déposés via la plate-forme <https://agirpourlatransition.ademe.fr> (sauf problèmes techniques de mise en œuvre de la plate-forme et imputables à l'ADEME).

4.2 Critères d'inéligibilité et d'éligibilité

Ne seront pas éligibles :

- Les dossiers n'ayant pas reçu l'avis d'opportunité favorable de l'ADEME ;
- Les opérations d'investissement sans programme de recherche associé.

Le présent appel à propositions s'adresse à tout type d'entités (organisme de recherche, entreprises, collectivités locales, associations, etc. Cf. Section III 1 ci-dessus), quels que soient leur taille, leur forme juridique, leur mode de gouvernance ou leur financement, en accord avec la typologie de projets attendus.

4.3 Critères et modalités d'évaluation

Les projets complets issus du processus de présélection seront appréciés prioritairement en fonction des critères décrits ci-après.

Le niveau de détail attendu dans les projets complet est précisé dans le modèle fourni sur la page de l'appel à propositions sur la plateforme « Mobilogs_modele_projet_complet.docx ».

Les projets complets seront évalués selon les critères suivants:

- **Qualité scientifique et technique de la proposition :**
 - Clarté du positionnement par rapport à l'état de l'art et originalité,
 - Clarté des enjeux scientifiques et techniques à adresser (lacunes, verrous,...),
 - Pertinence des choix méthodologiques au regard des enjeux.
- **Utilité sociale et impacts attendus :**
 - Pertinence du plan de valorisation scientifique (dont vulgarisation), importance et crédibilité des retombées scientifiques attendues,
 - Intérêt opérationnel pour l'aide à la décision / à l'action, pertinence en matière d'appui aux politiques publiques,
 - Cohérence et crédibilité des dispositifs d'appropriation et de diffusion des résultats par la diversité des partenaires en fonction des intérêts communs, objectifs et leviers d'actions spécifiques à chacun (pour la recherche participative uniquement),
 - Pertinence des perspectives de généralisation des résultats obtenus, de dissémination et de transferts vers d'autres acteurs ou scènes d'acteurs au regard des bénéfices attendus (sociaux, environnementaux, économiques, sanitaires, culturels).
- **Qualité de la construction du projet et de la coordination :**
 - Clarté de la présentation et de la structuration du projet
 - Pertinence et faisabilité des choix méthodologiques
 - Rigueur de la définition des livrables
 - Pertinence de l'analyse des risques et des conditions de succès et modalités de suivi envisagées en cours de projet
 - Identification des jalons et réalisme du calendrier
- **Qualité du consortium :**
 - Adéquation des compétences avec les ambitions du projet,
 - Complémentarité des membres des équipes selon le type de projet,
 - Capacité d'intermédiation.
- **Adéquation des moyens et du budget aux objectifs :**
 - Coûts de coordination
 - Justification des dépenses de personnel, de fonctionnement et d'équipement, de sous-traitance au regard des choix méthodologiques et des objectifs

Les propositions seront évaluées *a minima* par deux experts (internes et externes) à l'ADEME en fonction des domaines de compétences requis. Tous les évaluateurs seront soumis à des exigences de confidentialité.

4.4 Processus de sélection des projets et décision de financement

A l'issue de cette phase d'évaluation, un comité d'orientation scientifique et technique, réunissant des partenaires institutionnels, scientifiques et associatifs de l'ADEME, se tiendra pour émettre un avis sur les dossiers déposés et formuler des recommandations. Le comité pourra notamment se prononcer en faveur d'une requalification d'un projet de recherche vers un projet en émergence. A l'issue de ce comité, une priorisation des projets sera réalisée.

La décision de financement sera prise par l'ADEME et fondée sur ce processus d'évaluation et de sélection, ainsi que sur le budget disponible. La sélection des meilleurs projets sera communiquée, avec une proposition de financement par l'ADEME.

4.5 Négociation

Une phase de **discussion/négociation** pourra être engagée avec les porteurs de projets sélectionnés sur la base d'une synthèse des évaluations en vue de la contractualisation de leur projet. Ces échanges porteront sur la prise en compte des recommandations formulées par le comité d'orientation scientifique et technique, sur la révision, si nécessaire du programme de travail et du budget, et sur le financement du projet (taux d'aide accordé) conformément aux modalités d'aide financière décrites ci-après.

4.6 Incitativité et date de prise en compte des dépenses

Conformément à l'article 8 des règles générales d'attribution des aides de l'ADEME (Délibération n° 14-3-7 du 23 octobre 2014 modifiée), la demande d'aide doit être déposée avant tout commencement de réalisation de l'opération aidée.

Une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'ADEME avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question. La demande d'aide doit notamment inclure les informations suivantes :

- Le nom et la taille du porteur ;
- La description du projet ;
- Sa localisation ;
- La date de début des travaux et de fin de l'opération prévue ;
- L'ensemble des coûts du projet ;
- Le type et le montant du financement public nécessaire pour le projet (avec un plan de financement).

On entend par « début des travaux » : le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'un équipement ou matériel ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible (ex. : signature d'un contrat de prestation, de fourniture), selon l'événement qui se produit en premier.

Par ailleurs, les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier complet, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement le sont au risque des porteurs/partenaires.

Toutes les dépenses constatées par une facture ou commande antérieure à la date de cette demande ne seront pas prises en compte par l'ADEME et pourront rendre l'intégralité du projet éligible.

4.7 Confidentialité et communication

Conformément à l'article 3-1 des Règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME (Délibération n° 14-3-7 du 23 octobre 2014 modifiée), les documents et toute autre information appartenant au bénéficiaire et communiqués à l'ADEME sur quelque support que ce soit ainsi que les résultats décrits dans le rapport final et obtenus en application de l'exécution de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

Dans l'hypothèse où l'un des bénéficiaires identifierait des risques d'atteinte à ses secrets notamment au secret des affaires, et sous réserve qu'il adresse une demande à l'ADEME au moment de la demande d'Aide, le contrat de financement pourra alors prévoir un régime de confidentialité permettant la limitation de la diffusion et de l'utilisation des documents, informations et des Résultats faisant l'objet d'une confidentialité au seul personnel de l'ADEME et aux tiers autorisés par l'ADEME et soumis à confidentialité. L'ADEME sera habilitée à publier une synthèse des Résultats agrégés et non confidentiels.

Un résumé du projet public sera rédigé au moment du dépôt du dossier de candidature au moment de la phase 2, il sera autoportant et devra présenter les objectifs et les résultats attendus ainsi que les points forts du projet. La qualité de rédaction du résumé est un critère d'évaluation du dossier car c'est ce résumé qui sera utilisé à des fins de communication sur le projet dans le cadre de l'animation autour du programme.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre du programme Mobilogs vaut pour acceptation à participer aux réunions d'animation et de valorisation du programme que pourraient organiser l'ADEME.

4.8 Accord de consortium

Un projet d'accord de consortium devra être remis lors de la phase de négociation / discussion conduisant à la formalisation de la convention d'aide. Une version consolidée définitive devra être remis au plus tard 6 mois après la date de signature de la convention d'aide.

4.9 Politique de sciences ouvertes

En lien avec le plan national pour la science ouverte, le coordinateur ou la coordinatrice et les partenaires s'engagent en cas de financement à :

- Favoriser un accès ouvert immédiat aux publications scientifiques issues du projet, en privilégiant les revues ou ouvrages nativement en accès ouvert⁴⁹ ou celles faisant partie d'un accord transformant⁵⁰ ou encore en mettant en œuvre une stratégie de non-cession des droits⁵¹ ;
- Déposer les publications scientifiques (texte intégral) issues du projet de recherche dans une archive ouverte, soit directement dans HAL (<https://ademe.hal.science/>) soit par l'intermédiaire d'une archive institutionnelle locale, dans les conditions de l'article 30 de la Loi « Pour une République numérique » (article L533-4 du Code de la recherche) ;
- Fournir obligatoirement lors de la remise du 1er rapport d'avancement, un plan de gestion des données (PGD) établi selon le modèle de l'ANR issu du modèle structuré proposé par Science Europe disponible sur le portail Opidor ou le modèle du Bénéficiaire s'il en

⁴⁹ Le site DOAJ (<https://doaj.org/>) répertorie les revues scientifiques dont les articles sont évalués par les pairs et en libre accès. Le site DOAB (<https://www.doabooks.org/>) fait de même pour les monographies.

⁵⁰ Définition d'accord transformant ou journal transformatif : <https://www.coalition-s.org/transformation-journals-faq/>

⁵¹ <https://www.ouvrirlascience.fr/strategie-de-non-cession-des-droits-mode-demploi/>

- dispose, ainsi qu'une version du plan mise à jour à la fin du projet scientifique à remettre avec le rapport final ;
- Permettre si cela est possible la mise à disposition sous licence libre des logiciels et codes-sources développés durant le projet et leur archivage dans [HAL](#).

5. Aide financière

5.1 Forme et montant d'aide par projet

Les aides financières apportées par l'ADEME dans le cadre de cet appel à propositions seront versées sous la forme de **subventions**.

A titre indicatif, le montant moyen de l'aide attribuable par projet (hors projet de recherche en émergence) est généralement compris entre 180 et 250 k€, pour une durée généralement comprise entre 24 et 36 mois. Une demande d'aide supérieure à ces standards devra être dûment justifiée dans les projets déposés. Les aides octroyées par l'ADEME seront en principe plafonnées à **300 000 €** par projet. Elles pourront – à titre exceptionnel - dépasser ce montant, en fonction de l'intérêt du projet, sa nature, son ambition et son caractère intégratif des thématiques du programme et de la justification argumentée de son programme de travail (notamment vis-à-vis des échelles d'expérimentations retenues)..

Les aides pour **les projets de recherche en émergence** qui n'incluent pas d'activités de recherche mais des activités de coordination (groupes de travail essentiellement) seront plafonnées à **30 000€ par projet** pour une durée maximale de **18 mois**.

Dans tous les cas, nous invitons les porteurs de projet à rechercher des co-financements (ex : Régions, Feder...).

5.2 Cadre contractuel et règles d'attribution

La décision finale d'octroi d'une aide est formalisée par une convention d'aide établie entre l'ADEME et le bénéficiaire (décision ou convention de financement).

Les projets retenus pour être contractualisés dans le cadre de cet appel à propositions seront également régis par les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME (Délibération n° 14-3-7 du 23 octobre 2014 modifiée, téléchargeable sur www.ademe.fr, rubriques : [Nos missions / Financer / Les modalités d'attribution de nos systèmes d'aides / Règles générales d'attribution](#))

Le système d'aides à la connaissance de l'ADEME, modalités des aides à la Recherche, au Développement et à l'Innovation (RDI) (cf. pdf « [Délibération du CA n°14-3-3 du 23 octobre 2014 modifiée](#) ») constitue la base juridique d'attribution des aides du présent appel à propositions et contient les définitions des différents types de recherche, et les modalités particulières d'attribution des aides ainsi que la définition des dépenses éligibles (annexe 2).

Nos aides peuvent être cumulables avec d'autres types de soutiens financiers, notamment le Crédit Impôt Recherche (CIR), dans le respect de la réglementation sur le cumul des aides publiques et de toute disposition législative ou réglementaire.

5.3 Dépenses éligibles

D'une manière générale, les dépenses éligibles pour les projets de recherche et de développement, les études générales et l'innovation de procédé et d'organisation sont définies comme la base de

calcul (assiette) de l'aide correspondant à tout ou partie du coût total du projet et pouvant faire l'objet d'écêtements en application de forfaits, de coûts plafonds ou de coûts de référence fixes par les systèmes d'aides de l'ADEME et selon toute disposition législative ou réglementaire.

Plus particulièrement et en complément, ces dépenses éligibles doivent être conformes aux critères du présent appel à propositions et doivent correspondre aux types d'actions soutenues.

Pour les projets de recherche et de développement, les études générales et l'innovation de procédé et d'organisation, les dépenses éligibles sont les suivantes :

- les frais de personnel (chercheurs, techniciens et autres personnels d'appui s'ils sont employés pour le projet),
- les coûts des instruments, du matériel, des bâtiments et des terrains dans la mesure où et aussi longtemps qu'ils sont utilisés pour le projet,
- les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances techniques et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet,
- les frais généraux additionnels (dépenses connexes) et les autres frais d'exploitation, notamment les coûts des matériaux, fournitures et produits similaires, supportés directement du fait du projet.

5.4 Taux d'aide

Sur la base des coûts totaux de l'opération présentées, les dépenses éligibles retenues par l'ADEME constituent la base de calcul de l'aide, sur lesquelles est appliqué un taux d'intensité selon le type de bénéficiaire et le type de projet.

Le taux d'intensité d'aide **maximum** varie suivant le type de bénéficiaire et le type de projet recherche, comme indiqué dans le tableau ci-après :

	Intensité maximum de l'aide ADEME			
	Bénéficiaires dans le cadre d'une activité économique			Bénéficiaires dans le cadre d'une activité non économique
	Petite entreprise	Moyenne entreprise	Grande entreprise	
Recherche fondamentale et recherche en connaissances nouvelles	70%	60%	50%	100%
Recherche industrielle	70%	60%	50%	50%
Développement expérimental	45%	35%	25%	50%
Recherche participative ou recherche action	70%	60%	50%	100%
Projet de recherche en émergence	70%	60%	50%	100%
Etudes de faisabilité préalables aux activités de recherche	70%	60%	50%	70%
Aide en faveur des pôles d'innovation : aide au fonctionnement (sur la durée du projet)	50%			-
Innovation de procédé et d'organisation	50%	50%	15%	-
Innovation en faveur des PME	50%	50%	-	-

6. Articulation avec d'autres dispositifs de l'ADEME

Mobilogs s'inscrit dans un ensemble de dispositifs de R&D que l'agence pilote ou auxquels elle est associée en tant que financeur.

Programme / Appel à projet	Spécificités / articulations avec Mobilogs
IMPACTS (ADEME)	<i>IMPACTS vise à améliorer la connaissance de l'impact des mélanges de polluants sur le vivant, Homme et écosystèmes et à soutenir des travaux de recherche pour produire des données de référence et améliorer les méthodologies d'évaluation environnementale et plus largement multicritères ainsi que les outils d'aide à la décision notamment dans le secteur des transports. Mobilogs mobilise des méthodes d'évaluation existantes à l'exception de l'évaluation des enjeux de précarité Mobilité pour lesquels, le programme peut soutenir des travaux de développement méthodologique.</i>
AQACIA (ADEME) Amélioration de la Qualité de l'Air : Comprendre, Innover, Agir	<i>Le programme AQACIA rassemble l'ensemble des besoins de R&D de l'ADEME sur les problématiques de qualité de l'air intérieur et extérieur.</i> <i>Il a pour objectif de faire émerger des projets orientés vers la compréhension et l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur, en cohérence avec les actions de l'ADEME dans les secteurs de l'agriculture, du bâtiment, des transports, de l'énergie, des déchets et des sols pollués, en vue de contribuer à la transition écologique, à l'adaptation au changement climatique, ainsi qu'à son atténuation.</i> <i>Il vise ainsi à fournir les bases scientifiques et les outils nécessaires aux décideurs, aux acteurs et aux gestionnaires de territoires et d'espaces de vie pour définir, mettre en œuvre et évaluer des actions d'amélioration de la qualité de l'air intérieur (QAI) et extérieur (QAE), afin de réduire les risques pour la santé et l'environnement.</i>
ITTECOP (MTE, ADEME, OFB): Infrastructures, territoires, transports, énergies, écosystèmes et paysages	<i>L'objectif principal d'ITTECOP est de confronter les enjeux techniques des ILTe (Infrastructures de transport et leurs emprises), routières, ferrées, fluviales ou énergétiques, et leurs interfaces avec les territoires (gares, ports, aéroports, etc.) en incluant les dimensions paysagères et écosystémiques.</i> <i>Mobilogs s'inscrit dans une logique systémique analogue à ITTECOP mais sans cibler spécifiquement les enjeux paysagers et écosystémiques et des échanges d'information pourront être prévus entre les communautés actives sur les deux programmes.</i>
TEES (ADEME) Transitions Ecologiques, économiques et sociales	<i>L'APR TEES est dédié aux sciences humaines et sociales (SHS) et se veut transversal aux différents champs d'action de l'ADEME. L'enjeu est de rendre compte des interdépendances entre les acteurs, des formes de structurations sociales, organisationnelles, collaboratives et instrumentales qui permettent d'orienter les pratiques individuelles et collectives vers une transition énergétique et écologique. Mobilogs s'inscrit en synergie avec ce programme</i>

<p>APRED (ADEME) Energie Durable : production, gestion et utilisation efficace</p>	<p><i>L'appel à projets énergie durable (APRED) vise à accompagner les politiques publiques en faveur de la transition écologique et de la lutte contre le changement climatique et notamment ceux de la SNBC et la PPE pour l'atteinte des objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2025 dans les secteurs de l'énergie et de l'industrie. Dans le domaine, Ce programme peut accompagner les projets de recherche sur le système de production, stockage, distribution et utilisation efficace de l'énergie dans les véhicules (avec une focale sur les enjeux d'électrification).</i></p>
<p>Appel à communs (ADEME, mobiliser les communs pour la transition écologique</p>	<p><i>En partenariat avec la fondation MACIF, France Tiers Lieux et l'IGN, l'appel à communs vise à rassembler tous les acteurs volontaires pour produire des ressources ouvertes contribuant fortement aux enjeux d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques par la création et le partage de ces communs. Les communs développés dans le défi « Mobilités & logistique » des éditions précédentes peuvent faire l'objet d'évaluation dans le cadre de Mobilogs dans une logique d'amélioration continue.</i></p>

IV. Annexe

1. *Exemples de projets de recherche sur les systèmes de mobilité*

Projet PREVER Mobilités Rurales

Le projet « Mobilités rurales » vise à cartographier les mobilités en milieu rural en se concentrant sur deux territoires spécifiques : un village en Ardèche Nord, un autre village dans les Vosges. L'ambition est celle de tendre vers une exhaustivité en appréhendant la diversité des situations de mobilité à l'échelle de ces deux villages ruraux. Le projet est porté par deux chercheuses en SHS, Isabelle Hanifi et Yaël Benayoun, ainsi que par l'Ecole de Design de Nantes.

Le but recherché est de créer les conditions propices à l'émergence d'un projet de transformation des modes de vie et d'identifier les conditions d'ancrage d'une expérimentation au sein de ces territoires.

Projet PREVER VIMOB

Le projet VIMob est un projet de recherche-action qui implique les laboratoires de sciences humaines LEGO et LABERS de l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) et qui se développe sur deux territoires. Un territoire périurbain et rural : le pays de Brest, accompagné par l'association Ti Mobzh et un territoire rural : la Communauté de communes de Grand Pic Saint-Loup, accompagnée par l'association Vélo-VTT Saint Mathieu des Trévières. Dans chaque région, une dizaine de foyers ont été dotés par l'UBO de véhicules électriques légers intermédiaires (VELI) pendant une année (entre le printemps 2024 et le printemps 2025).

La recherche-action suppose des expérimentations menées in situ pour étudier les usages concrets et quotidiens de ce type de véhicule : la Birò dans la Communauté de Communes de Grand Pic Saint-Loup et le Vhéliotech dans le Pays de Brest.

Projet PREVER Vicomod

Le projet VICOMOD (Véhicules Intermédiaires, CONditions, MObilité, Déplacements) vise à explorer les dynamiques d'adoption et d'appropriation des véhicules intermédiaires en France, en mettant particulièrement l'accent sur la région des Hauts-de-France. L'étude s'intéresse aux dimensions techniques et sociales de ces modes de transport, afin d'évaluer leur pertinence et d'en comprendre les freins et leviers d'adoption. Ce projet réunit plusieurs partenaires académiques et territoriaux : le CURAPP-ESS (sciences sociales et politiques), l'IUT Aisne (aspects techniques), ainsi que des collectivités locales telles que le Conseil de Développement du PETR du Soissonnais et la communauté de communes du Val de l'Aisne.

Projet de recherche TEES : RurTransMobils (TRMS)

Le projet RurTransMobils (TRMS) est piloté par un consortium des chercheurs en SHS de l'Université d'Angers. Il cherche à savoir si les vélis seront une solution pérenne complémentaire agissant comme levier de développement et renforcement des dynamiques relationnelles en milieu rural ?

Dans le projet, trois cas d'étude concrets sont supports d'analyse avec des points de comparaison et complémentarité potentielle. Les trois structures porteuses ont des origines et modes de coordination distinctes : l'une est issue d'un collectif d'habitants (Aveyron), une seconde est née de la volonté de coordonner les actions d'animation portés par un centre social (Chemillé-en-Anjou) et la troisième est fondée par la volonté des élus du territoire (Mayenne).

Quatre points illustrent les enjeux scientifiques du projet :

- (Ré)interroger les mobilités soutenables et les co-apprentissages dans la transition à l'aune de contextes ruraux.
- (Ré)interroger les innovations, en particulier leurs dimensions sociales et territoriales : Interroger le rôle des trois institutions pilotes sur les terrains dans la mise en place d'une trajectoire de transition dans des ruralités distinctes.

La co-construction et la participation : étudier le rôle des associations dans les dynamiques territoriales.

Employer une méthode pour faire avec et restituer avec les acteurs locaux. : Le projet nécessite d'une grande souplesse et adaptabilité de la méthodologie. Il est proposé l'emploi d'une méthodologie de Recherche-Action-Participative (RAP).

2. Exemples de projets de recherche sur les systèmes de logistique

LUDSI « Logistique Urbaine Durable et livraison en Site Isolé »

PromusBox : Optimiser la logistique des circuits courts alimentaires grâce à la mise en place de points de regroupements autonomes. L'ambition du projet PROMUSBOX était de développer des solutions de logistique physiques autonomes, pilotées à distance par des outils digitaux, au plus près des agriculteurs, dans le but d'améliorer drastiquement la performance logistique des circuits courts, tant sur le plan économique qu'environnemental.

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/5778-optimisation-de-la-logistique-des-circuits-courts-alimentaires.html>

Trailer Viewer: Amélioration du taux de chargement d'un véhicule grâce à une caméra embarquée

Le projet Trailer Viewer a prouvé la faisabilité technique d'optimiser le chargement d'un camion grâce à une caméra embarquée intelligente, qui, placée dans une remorque d'un camion, va identifier en temps réel les charges entrantes et sortantes et en collecter les dimensions. FM Logistic et Armines ont développé, testé et validé un prototype fonctionnel de capteur et de traitement des images qui permet la mesure cubique des volumes entrant et sortant de la remorque. Ils se sont heurtés à une problématique d'alimentation électrique du capteur et de câblage en deuxième monte que seul un percage de la remorque pouvait solutionner. Percer n'est pas une option approuvée par les exploitants et le pilote opérationnel n'a pu être réalisé.

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/6004-amelioration-du-taux-de-chargeement-d-un-vehicule-grace-a-une-camera-embarquee.html>

ROBNUM « Robotisation et Numérique dans le secteur logistique »

MLMT : le projet MLTM s'inscrit dans une démarche environnementale responsable ayant pour objectif de réduire l'impact carbone du transport de marchandise en ville : le robot-suiveur est équipé de modules de livraison interchangeables. Ces modules sont transportés depuis l'entrepôt vers les zones de distribution dans un véhicule aménagé. Cet aménagement intègre un dispositif de chargement/déchargement permettant le transfert des modules de l'entrepôt vers le véhicule et du véhicule vers le robot. Les modules de livraison envisagés répondent aux exigences de transport de différents types de marchandises. Le logisticien choisit le module de transport adéquat selon la nature, la diversité (sec, frais, congelé, ...) et la quantité de marchandise.

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/5811-module-logistique-multitemperature-robot-suiveur.html>

TRANSLOG « Transitions du secteur logistique »

DEV-POOL : Développement d'une technologie de pooling appliquée à la logistique urbaine éco-responsable

Afin d'optimiser le nombre de véhicules utilisés et de diminuer le nombre de kilomètres parcourus par colis, Stuart a développé des algorithmes de dispatch et de routing basés sur des technologies de machine learning avancées. Ses travaux de recherche portent essentiellement sur l'optimisation du système de dispatch des courses et sur le passage à une architecture permettant le "pooling", c'est-à-dire la capacité, pour plusieurs expéditeurs, de mutualiser leurs livraisons auprès d'un même livreur. Les bénéfices d'un tel passage sont multiples : réduction du coût de la livraison pour chaque expéditeur, optimisation du remplissage du véhicule du livreur, ... Via le projet DEV-POOL, Stuart a souhaité appliquer sa technologie de pooling à sa flotte de vélo-cargos, afin de coupler l'utilisation d'un véhicule novateur en matière de logistique urbaine avec une technologie d'optimisation forte. Le projet DEV POOL avait pour objectif de développer l'auto-stacking, c'est-à-dire la capacité à grouper plusieurs colis en temps réel, et de travailler sur la stabilité et la performance de la

plateforme dans une perspective d'une augmentation considérable des volumes traités. Grâce à l'auto-stacking développé dans le cadre de ce projet, il a été possible d'observer une augmentation du nombre de points de livraison par heure par livreur et une baisse du nombre de livreurs requis. Côté livreur, cette fonctionnalité est opérante directement dans l'application mais Stuart est encore en phase d'itération pour améliorer l'expérience livreur et évaluer finement les gains environnementaux associés.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5953-developpement-d-une-technologie-de-pooling-appliquee-a-la-logistique-urbaine-eco-responsable.html>

E-LOGURBA : Optimisation foncière et écologique de l'espace de livraison urbain

Le projet e-LogUrba a permis de mettre en évidence qu'un algorithme d'optimisation de tournées pourrait permettre de diminuer jusqu'à 16% le nombre de véhicules utilisés pour un transporteur et jusqu'à 13% le nombre de kilomètres parcourus. A l'issue de ce projet, des pistes d'amélioration ont été identifiées comme la consolidation et l'harmonisation des données relatives aux flux de livraison, aux places de stationnement et à la disponibilité des micro-hubs urbains, afin de pouvoir mesurer plus précisément l'impact d'une solution de mutualisation de marchandises à livrer.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/7562-optimisation-fonciere-et-ecologique-de-l-espace-de-livraison-urbain.html>

HMS: Hub Multimodal Serviciel Coeur de Ville

Le projet « HMS Coeur de Ville », pour Hub Multimodal Serviciel Coeur de Ville, porté par FLUDIS, vise à expérimenter la distribution des flux du dernier kilomètre à travers la voie fluviale et la voie terrestre (vélo-cargo), optimiser les transbordements et ruptures de charge de ses clients et engager une organisation mutualisée des flux du dernier kilomètre, le tout à partir d'un même espace logistique multimodal au cœur de Paris.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/7553-hms-coeur-de-ville.html>

InViCy : Les vélos cargos pour optimiser la logistique décarbonée du dernier kilomètre

Les modèles d'optimisation de la logistique du dernier kilomètre généralement proposés se fondent sur l'analyse des performances afin d'identifier a posteriori si une meilleure optimisation des ressources aurait été possible. Pour lever le verrou lié aux limites d'une évaluation a posteriori, le présent projet s'appuie sur une logique itérative basée sur les préceptes de l'apprentissage machine en remplaçant les données, généralement simulées, par des données réelles. Les partenaires (KEDGE Business School et La Poste) ont ainsi réalisé un pilote sur une année complète avec cinq vélos cargos opérationnels pour la livraison de colis dans le centre-ville de Bordeaux. Les données récupérées ont permis d'évaluer de façon précise et fiable la performance environnementale et opérationnelle de la cyclo-logistique en milieu urbain dense pour la livraison de colis. Il ressort de cette évaluation une performance opérationnelle compétitive des vélos cargos par rapport aux véhicules utilitaires légers, une amélioration de 15% du temps moyen par colis livré par vélo-cargo par rapport à une livraison « thermique », une réduction de 23,6% d'émission de CO2 et une réduction de la distance totale parcourue qui dépasse les 42%.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5903-les-velos-cargos-pour-optimiser-la-logistique-decarbonee-du-dernier-kilometre.html>

CycloCo : Plateforme de planification dynamique pour la cyclologistique urbaine

Ce projet a permis de créer une plateforme numérique pour la gestion intelligente du transport de marchandises à vélo constituant à terme une « marketplace » pour les donneurs d'ordre de transport de marchandises. Des technologies de l'intelligence de l'optimisation pour la gestion d'une flotte de vélos cargo ont été utilisées afin de prendre en charge des requêtes de transport qui sont révélées au cours du temps. Ces technologies ont été testées expérimentalement sur des données réelles d'un opérateur de cyclologistique : l'optimisation d'un plan de tournée pour la prise en charge et livraison sur des données statiques (avec des requêtes connues d'avance) a démontré que l'efficacité

opérationnelle pouvait être améliorée de 26 % grâce à une répartition intelligente des tâches. L'expérimentation a également permis de déterminer la meilleure stratégie d'anticipation de nouvelles requêtes et de repositionnement des coursiers ; elle induit 50 % d'amélioration sur le nombre de requêtes qui peuvent être servies.

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8706-plateforme-de-planification-dynamique-pour-la-cyclologistique-urbaine.html>

L'ADEME EN BREF

Au cœur des missions qui lui sont confiées par le ministère de la Transition écologique, le ministère en charge de l'Energie et le ministère en charge de la Recherche, l'ADEME - l'Agence de la transition écologique – partage ses expertises, assure le financement et l'accompagnement de projets de transformation dans des domaines variés : énergie, économie circulaire, décarbonation de l'industrie, mobilité, bâtiment, qualité de l'air, consommation et production responsables, alimentation durable, bioéconomie, gestion des sols, adaptation au changement climatique et transition juste.

L'ADEME mobilise les citoyens, les entreprises et les territoires pour les aider à progresser vers une société plus sobre en carbone et économe en ressources. Résolument engagée dans la lutte contre le changement climatique et la dégradation des ressources, elle conseille, facilite et soutient les initiatives, de la recherche à la diffusion des solutions.

Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), l'ADEME met également ses capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

www.ademe.fr
