

## Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) France Mobilités

### Territoires de Nouvelles Mobilités Durables TENMOD

#### Territoires périurbains et peu denses

Date d'ouverture : 07/12/2020

Date limite de pré-dépôt : 16/04/2021

Date limite des échanges pré-dépôt : 30/04/2021

Date de clôture : 31/05/2021 – 12h

Lien sur la plateforme numérique des appels à projets de l'ADEME :

<https://entreprises.ademe.fr/dispositif-aide/20201207/france-mobilites2021-15>

## Table des matières

I.	Imaginer la mobilité de demain .....	3
II.	Axes de l'AMI.....	4
III.	Nature du soutien proposé .....	6
A.	Soutien financier .....	6
B.	Appui technique .....	7
IV.	Critères d'éligibilité de l'AMI .....	8
A.	Éligibilité du territoire .....	8
B.	Éligibilité du porteur.....	8
1.	Axe 1 : Stratégie et planification de la mobilité .....	9
2.	Axe 2 : Expérimentation et évaluation de solutions / services de mobilité / démobilité .....	9
V.	Déroulement de l'AMI.....	10
A.	Modalités de soumission et dépôt du dossier à l'AMI .....	10
B.	Composition du dossier complet.....	10
C.	Critères de recevabilité et d'éligibilité .....	11
VI.	Évaluation des candidatures .....	11
A.	Critères de sélection.....	11
B.	Sélection des projets .....	12
VII.	Valorisation des projets lauréats.....	12

## Liste des annexes

### Documents nécessaires pour l'échange pré-dépôt :

Annexe 1 : grille de pré-dépôt

Annexe 2 : déclaration d'intention

### Dossier complet à déposer sur la plateforme :

Annexe 3 : dossier technique

Annexe 4 : dossier financier

Annexe 5 : dossier administratif

Annexe 6 : engagement sur l'honneur du bénéficiaire

Annexe 7 : engagement du territoire éligible dans le cas d'un portage par un acteur privé

## I. Imaginer la mobilité de demain

La mobilité du quotidien est une priorité du Gouvernement, inscrite dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019.

La crise de la COVID-19 que nous vivons depuis le début d'année 2020 met en lumière la fragilité de notre modèle économique et social, et également l'impact de l'activité humaine sur notre environnement.

Selon l'étude de Corinne Le Quéré et al.<sup>1</sup>, qui a analysé l'évolution quotidienne des émissions de CO<sub>2</sub> dans 69 pays entre le mois de janvier et le mois d'avril 2020, il ressort qu'à l'échelle mondiale la plus forte diminution des émissions quotidiennes s'est produite le 7 avril avec -17%, soit environ 17 Mt de CO<sub>2</sub>. Les émissions provenant des transports terrestres ont diminué de 36% à cette même date. Ce secteur représente à lui seul près de la moitié de la diminution des émissions globales.

A l'échelle de la France, dans une étude de l'INERIS qui a développé un outil permettant de visualiser quotidiennement les effets du confinement sur les concentrations de dioxyde d'azote et des particules, polluants réglementés et connus pour leurs effets délétères sur la santé, il apparaît que les concentrations des principaux polluants atmosphériques ont ainsi baissé dans les grandes villes, dans des proportions moyennes de 49% pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), 12% pour les PM<sub>2.5</sub> et 10% pour les PM<sub>10</sub><sup>2</sup>.

Au regard de la corrélation directe entre baisse de l'activité économique et amélioration de la qualité de l'air, il est nécessaire de garder à l'esprit que les effets bénéfiques pour l'environnement du confinement sont temporaires. Des changements structurels des systèmes économiques, de transport ou d'énergie sont inévitables pour limiter le réchauffement climatique, comme le souligne António Guterres, secrétaire général des Nations Unies, dans une interview relative à la publication du rapport de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) confirmant les risques du réchauffement climatique pour la planète. Nous avons pu observer une évolution des pratiques tant à l'échelle citoyenne qu'à l'échelle des acteurs publics et privés. Citons notamment le recours aux circuits courts pour s'approvisionner, le télétravail généralisé pour poursuivre l'activité ou encore la mise en place d'aménagements urbains temporaires pour faciliter la distanciation physique.

Ainsi réenchanter le monde et les territoires de demain est plus que jamais nécessaire. Imaginer demain demande désormais de penser l'organisation de la vie avec des épisodes extrêmes (crises sanitaires, catastrophes climatiques, ...), conjuguée à une relance économique et à la lutte contre la crise sociale.

Comment les territoires devront s'adapter et planifier pour répondre aux besoins de mobilité ou de démobilité des citoyens ? Quelles solutions de mobilité ou de démobilité proposer aux citoyens des territoires périurbains et ruraux pour répondre à leurs besoins du quotidien ?

L'AMI TENMOD vise à répondre à ces questions en s'articulant autour de deux axes décrits ci-dessous.

---

<sup>1</sup> Le Quéré, C., Jackson, R.B., Jones, M.W. et al. Temporary reduction in daily global CO<sub>2</sub> emissions during the COVID-19 forced confinement. Nat. Clim. Chang. 10, 647–653 (2020), <https://doi.org/10.1038/s41558-020-0797-x>

<sup>2</sup> <https://www.ineris.fr/fr/ineris/actualites/impact-confinement-amelioration-qualite-air-bilan>

## II. Axes de l'AMI

### Avant-propos : la notion d'innovation dans le cadre de cet AMI

Selon l'INSEE \*, l'innovation désigne l'introduction sur le marché d'un produit ou d'un procédé nouveau ou significativement amélioré par rapport à ceux précédemment élaborés par l'unité légale. Deux types d'innovation sont distingués : les **innovations de produits** (biens ou services) **et de procédés** (incluant les innovations d'organisation et de marketing).

A ces deux types d'innovation s'ajoute l'**innovation sociale** définie par le Conseil supérieur de l'économie sociale et solidaire (CSESS) dans son rapport de synthèse du groupe de travail innovation sociale de décembre 2011 comme « l'innovation sociale consiste à élaborer des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits dans les conditions actuelles du marché et des politiques sociales, en impliquant la participation et la coopération des acteurs concernés, notamment des utilisateurs et usagers. [...]. Elles passent par un processus en plusieurs démarches : émergence, expérimentation, diffusion, évaluation. »

Pour Marc Vachon (sociologie des organisations, Lyon 2010), « l'**innovation participative et citoyenne** s'appuie sur la recherche et la mise en œuvre de nouvelles idées (Innovation) avec la participation de chacun qui exprime librement son point de vue aux dirigeants, de la naissance des idées à l'aboutissement des projets (Participative) dans un but de développement durable, c'est à dire pour améliorer trois profits : le développement économique, la protection de l'environnement, la solidarité sociale (Citoyenne). »

Nous pouvons également mentionner l'**innovation frugale** qui est l'art de faire mieux avec moins. Elle part du principe que tout problème peut se résoudre avec les moyens disponibles au niveau local.

Le spectre de l'innovation dans le cadre de cet AMI est donc large.

\* <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1182>

Les axes thématiques sont orientés sur la planification territoriale de la mobilité et les expérimentations de solutions / services de mobilité / démobilité.

Spécifiquement, sont attendus des projets portant sur l'un des deux axes ci-dessous :

- **Axe 1 : Stratégies et planification de la mobilité**

Les projets relevant de cet axe sont les projets innovants d'élaboration de stratégies de mobilité s'inscrivant dans une logique systémique durable (gestion économe de l'espace et des ressources, réduction des nuisances en matière de bruit, préservation de la santé et des écosystèmes, ...) et inclusive / solidaire (intégrant et répondant aux besoins de tous les publics), se traduisant par la mise en place d'une démarche de planification de la mobilité des biens et des personnes, de type Plan de Mobilité Simplifié – PDMS (réalisation d'un diagnostic, identification des enjeux et des objectifs, élaboration d'un plan d'actions) ou des démarches de planification volontaires moins formelles.

Ces stratégies devront permettre à un territoire, d'innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques de planification, notamment d'urbanisme (documents de planification urbaine et aménagement urbain), en lien étroit avec l'environnement, la santé ou la politique sociale et en coopération avec les territoires voisins.

Les projets attendus devront comporter une dimension innovante, portant par exemple sur des sujets tels que :

- La participation citoyenne, notamment par l'association des habitants pour proposer / co-construire avec agilité des solutions (co-design, diagnostic « en marchant »),
- La coopération avec les acteurs locaux (employeurs, acteurs générateurs de flux, acteurs agissant en accompagnement des publics vulnérables...)
- La coopération et l'articulation avec d'autres collectivités notamment limitrophes,
- L'articulation avec d'autres politiques (urbanisme, santé, air, bruit, énergie, climat, habitat, cohésion territoriale et sociale, ...),
- La prise en compte du droit à la mobilité pour tous,
- L'intégration de démarche expérimentale,
- La proposition d'actions en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire,
- Le développement des actions en faveur de la démobilité,
- L'agilité des collectivités pour concevoir des aménagements dédiés aux mobilités actives, notamment en cas de crise, mais pas seulement,
- ...

Cette liste n'est pas exhaustive.

- **Axe 2 : expérimentation et évaluation de solutions / services de mobilité / démobilité**

Les projets relevant de cet axe sont les projets innovants, pour le territoire, de solutions / services de mobilité / démobilité, en adéquation avec les enjeux du territoire, et s'inscrivant préférablement dans le plan d'actions d'une démarche de planification de la mobilité.

Une attention particulière sera portée aux solutions de mobilité inclusive / solidaire et aux projets visant à assurer la résilience des territoires. Pour ce faire, les porteurs de projets sont invités à s'appuyer sur la démarche incitative « Tous mobiles » développée par le Laboratoire de la mobilité inclusive<sup>3</sup> et le Ministère de la Transition Ecologique dont les ressources sont disponibles sur le site [www.tousmobiles-kit.com](http://www.tousmobiles-kit.com).

Les projets attendus devront comporter une dimension innovante à l'échelle du territoire considéré, par exemple quant à la prise en compte de :

- L'aménagement du territoire et notamment les projets relatifs à la démobilité,
- L'accompagnement au changement de pratique en matière de mobilité,
- Des publics vulnérables,
- Les déplacements domicile travail notamment en terme d'animation participative en lien avec la mise en place du comité des partenaires, prévu dans la LOM (par exemple challenge des mobilités...),
- Les plans de mobilité interentreprises
- Les déplacements scolaires et l'articulation avec les établissements scolaires,
- La possibilité offerte aux usagers d'être informés et de disposer de plusieurs moyens de déplacement dans une optique de développer l'intermodalité et la multimodalité sur le territoire,
- La gestion des flux en matière de transport de marchandises, logistique innovante.
- ...

Cette liste n'est pas exhaustive.

---

<sup>3</sup> <https://www.mobiliteinclusive.com/>

### III. Nature du soutien proposé

Une démarche innovante d'accompagnement des lauréats est proposée. L'AMI vise en effet à accompagner les collectivités et les acteurs engagés dans la réalisation de projets destinés à améliorer les mobilités, en les aidant notamment à se saisir des nouvelles opportunités d'action offertes par la LOM. Cet accompagnement prendra la forme d'un soutien financier mais également d'un appui technique à l'élaboration et mise en œuvre du projet.

Pour les projets candidats à l'AMI TENMOD, un accompagnement au montage et à la maturation de dossier sera réalisé par les cellules régionales d'appui France Mobilité en amont du dépôt de ce dernier (cf. paragraphe V.A. concernant les modalités de soumission et de dépôt des dossiers).

Pour les projets lauréats de l'AMI TENMOD, un soutien financier de l'ADEME sera apporté pour l'élaboration et la mise en œuvre des projets. Un appui technique conjoint de l'ADEME et du CEREMA pourra compléter le soutien à certains projets, selon les besoins identifiés.

#### A. Soutien financier

Pour l'axe 1, les projets lauréats pourront faire l'objet d'une aide financière d'un montant maximal de 30 000€, dans la limite d'un soutien de l'ADEME à hauteur maximale de 50 % des coûts éligibles. Cette aide vise à financer l'achat des prestations nécessaires à la réalisation de la stratégie de mobilité (collecte de données, études de faisabilité, élaboration de la stratégie, moyens nécessaires à la concertation, co-construction communication...).

Pour l'axe 2, les projets lauréats pourront faire l'objet d'une aide financière d'un montant maximal de 100 000€, dans la limite d'un soutien de l'ADEME à hauteur maximale de 50 % des coûts éligibles.

Toutes les dépenses sont éligibles à l'exception :

- Des coûts supérieurs à un montant total de 10 000€ HT, portant sur l'investissement matériel ou l'aménagement d'infrastructures (dépenses d'acquisition de véhicules, vélos à assistance électrique, d'aménagement aires de covoiturage...)
- Des coûts de personnels titulaires de la fonction publique territoriale ;
- Des coûts de structure des collectivités.

Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME sont applicables aux projets soutenus financièrement dans le cadre cet AMI. Elles sont disponibles sur <https://www.ademe.fr/aides-financieres-lademe>.

Les aides financières apportées par l'ADEME dans le cadre de cet AMI seront versées sous forme de subventions.

En fonction des dépenses éligibles, les aides financières apportées seront conformes à un ou plusieurs des systèmes d'aide suivants :

- Système d'aide à la réalisation, aide à la décision (études d'accompagnement de projet – aide au financement d'études de planification par exemple).
- Système d'aide à la connaissance (études générales).

- Système d'aide au changement de comportement (aides aux programmes d'actions des relais via le recrutement de chargés de missions et aides aux actions ponctuelles de communication, de formation et d'animation).

#### Modalités de versement :

- Conformément à l'article 11-1 des règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME, la demande d'aide doit être déposée avant tout commencement de réalisation de l'opération aidée. Toutes les dépenses constatées par une facture antérieure à la date de cette demande ne seront pas prises en compte par l'ADEME. La date de dépôt de la candidature sur la plateforme sera considérée comme date de demande d'aide.
- Si l'engagement juridique a lieu en 2021 et pour les lauréats de structures privées ou associations, l'ADEME versera une avance à hauteur de 20% du montant de la subvention.
- Un paiement intermédiaire pourra être fait sur demande expresse du candidat au moment du dépôt du dossier, sous réserve de validation de l'instructeur ADEME.

## B. Appui technique

**Pour les projets lauréats déposés à l'axe 1**, en amont de la réalisation effective du projet, l'appui technique conjoint ADEME – CEREMA pourra permettre de conseiller le bénéficiaire pour que son projet aboutisse dans les meilleures conditions.

Ce soutien porte sur l'aide à la définition des besoins d'études, au recrutement et au suivi du prestataire subventionné par les aides de l'ADEME dans le cadre de l'AMI. Cet appui pourra intégrer un conseil à toutes les phases d'élaboration de la stratégie : diagnostic, prospective, concertation, enjeux et référentiel d'évaluation.

**Pour les projets lauréats déposés à l'axe 2**, l'appui technique conjoint ADEME – CEREMA reposera sur :

- Un accompagnement à la mise en œuvre technique des projets : précision du besoin, de la cible et des caractéristiques de la solution ; estimation des coûts d'investissements et d'exploitation/maintenance ;
- Un appui méthodologique et organisationnel à l'évaluation : appui à la définition des critères et des indicateurs précis de suivi, appui à la définition du process global d'évaluation, identification des enquêtes et recueils de données au besoin, appui à la rédaction du cahier des charges de réalisation de ces enquêtes et suivi du prestataire, appui à la rédaction du bilan et des enseignements pour la définition et la mise en place d'indicateurs de suivi et d'évaluation des projets d'expérimentation aux regards des enjeux sociaux, économiques et environnementaux du territoire.



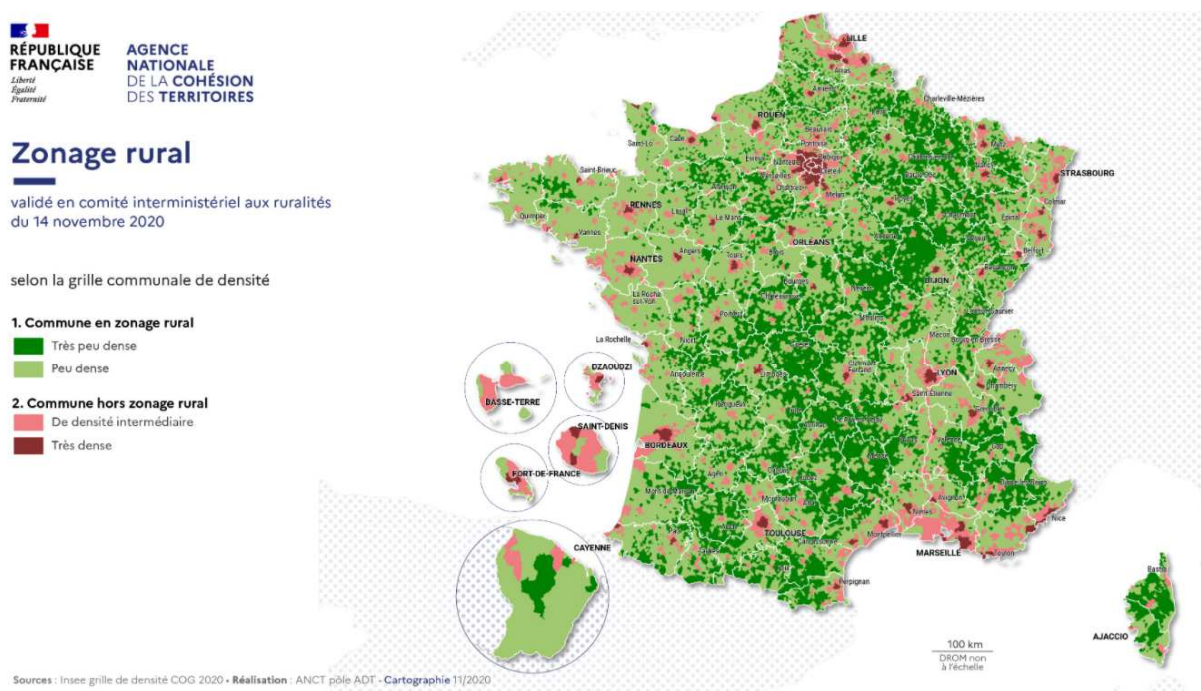
## IV. Critères d'éligibilité de l'AMI

### A. Eligibilité du territoire

La notion de grille communale de densité<sup>4</sup> sera utilisée pour définir l'éligibilité des territoires.

**Seuls les projets localisés sur des territoires de densité intermédiaire à très peu dense sont éligibles.**

Ci-dessous la représentation cartographique du zonage rural validé en comité interministériel du 14 novembre 2020.



Source : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/visiotheque/2020-cartes-et-graphiques-zonage-rural>

La cartographie interactive de l'observatoire des territoires accessible au lien ci-dessous permettra au porteur de projet de s'assurer de leur éligibilité :

<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=indicator&i=grid.gridens&view=map26>

Cet AMI est ouvert sur l'ensemble du territoire national (en métropole et départements, régions et collectivités d'outre-mer).

### B. Eligibilité du porteur

Sur les deux axes : sont autorisés à candidater les porteurs de projets dont les projets entrent dans le cadre législatif ou réglementaire existant à la date de clôture du présent appel à manifestation d'intérêt. Les projets étant confrontés à des difficultés d'ordre législatif seront redirigés vers le Facilitateur French Mobility France Mobilités.

<sup>4</sup> <https://observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/grille-communale-de-densit>

## 1. Axe 1 : Stratégie et planification de la mobilité

Pour les projets en réponse à l'axe 1 de cet AMI, seront éligibles les candidatures portées par :

- Les AOM existantes au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports (à savoir : établissements publics de coopération intercommunale – EPCI – à fiscalité propre, Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux – PETR, syndicats mixtes, régions le cas échéant),
- Les collectivités ayant vocation à devenir AOM et s'étant engagées dans le processus de prise de compétence.

Pourront également être éligibles les projets conduits dans une logique de mutualisation et de coopération dès lors que les autorités organisatrices de la mobilité compétentes y sont parties prenantes

## 2. Axe 2 : Expérimentation et évaluation de solutions / services de mobilité / démobilité

Sont éligibles en tant que porteur :

- Les personnes morales de droit public disposant de compétences en matière de mobilité des personnes et/ou des biens, qui peuvent être notamment, en cas de compétences de droit ou déléguées : établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), pôles d'équilibres territoriaux ou syndicats mixtes, régions, ou encore départements, communes...
- Les acteurs économiques (privés, parapublics, mixte public-privé) et les associations, sous réserve de la mise en place d'un partenariat avec au minimum deux territoires éligibles, tels que définis ci-dessus au paragraphe IV.A. Dans le cas présent, la notion de territoire fait référence à des communautés de communes répondant au critère de densité mentionné ci-dessus.

## V. Déroulement de l'AMI

### A. Modalités de soumission et dépôt du dossier à l'AMI

La soumission d'un dossier à cet AMI doit respecter les étapes listées et détaillées ci-dessous.

1. **Au plus tard le 16/04/2021 : envoi du dossier de pré-dépôt par mail** au secrétariat de l'appel, opéré par l'ADEME qui en assure la coordination, par mail à l'adresse : [ami.tenmod@ademe.fr](mailto:ami.tenmod@ademe.fr)
2. **Avant le 30/04/2021 : mise en relation et échange avec la cellule régionale d'appui** pour bénéficier d'un accompagnement au montage et à la maturation de projet à réception du dossier de pré-dépôt. L'échange avec la cellule régionale d'appui est obligatoire avant tout dépôt de dossier. L'échange est à programmer dès la mise en relation avec la cellule régionale d'appui et à effectuer avant le 30/04/2021.
3. **Avant le 31/05/2021 – 12h : dépôt du dossier de candidature sur la plateforme numérique des appels à projets de l'ADEME** au lien : <https://entreprises.ademe.fr/dispositif-aide/20201207/france-mobilites2021-15>

### B. Composition du dossier complet

Le projet sera porté par un coordinateur, appelé « porteur du projet », désigné par ses partenaires pour présenter, coordonner et animer le projet dans toutes ses phases. Il devra disposer de moyens humains dédiés au montage et au pilotage du projet.

Les documents demandés sont téléchargeables sur la plateforme numérique des appels à projets de l'ADEME, au lien suivant :

<https://entreprises.ademe.fr/dispositif-aide/20201207/france-mobilites2021-15>

Le dossier de pré-dépôt est constitué des pièces suivantes dûment complétées et signées :

- **De la grille de pré-dépôt** selon la trame de l'**annexe 1**
- **De la déclaration d'intention** selon la trame de l'**annexe 2**

Le dossier de candidature à soumettre est constitué des pièces suivantes dûment complétées et signées :

- **D'un dossier technique** au format word, selon la trame proposée en **annexe 3**. Les éléments fournis doivent permettre d'évaluer le projet selon les critères mentionnés dans le paragraphe suivant, de justifier de l'intérêt du projet et le caractère incitatif de l'aide de l'ADEME
- **D'un dossier financier** au format excel selon la trame proposée en **annexe 4**
- **D'un dossier administratif** au format pdf proposée en **annexe 5**
- **De l'engagement du bénéficiaire** selon la trame proposée en **annexe 6**

- **De l'engagement de deux territoires éligibles minimum pour les porteurs acteurs économiques** selon la trame proposée en **annexe 7**
- **De la délibération de prise de compétence pour les porteurs publics**
- **Du relevé d'identité bancaire** du candidat

### C. Critères de recevabilité et d'éligibilité

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

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai,
- Les dossiers ne respectant pas les modalités de soumission,
- Les dossiers incomplets (une attention toute particulière doit être portée aux champs devant être remplis dans les document administratif et financier),
- Les dossiers ne respectant pas les formats de soumission (utilisation des modèles fournis aux formats fournis),
- Les dossiers présentant des incohérences entre le document technique et le document financier (exemple : un partenaire déclaré dans le document technique et non mentionné dans le document financier),
- Les dossiers non déposés via la plateforme informatique de dépôt des dossiers dédiée mentionnée précédemment (sauf problèmes techniques de mise en œuvre de la plateforme et imputables à l'ADEME).

Ne sont pas éligibles :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel,
- Les territoires et les porteurs ne répondant pas aux critères mentionnés,
- Les projets de plus de 36 mois.

## VI. Evaluation des candidatures

### A. Critères de sélection

Les dossiers de soumission devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées selon les critères suivants :

- Innovation dans la manière de construire la stratégie territoriale et son niveau d'aboutissement, ou dans les expérimentations envisagées ;

- Ambition et pertinence de l'objectif à atteindre aux regards des enjeux de transition écologique et solidaire ;
- Les modalités d'évaluation du projet : définition et mise en place d'indicateurs de suivi ;
- L'enjeu local (cohérence avec les spécificités et ambitions locales répondant aux enjeux et besoins du territoire, pertinence de l'échelle territoriale) ;
- Les bénéfices attendus en termes de transition écologique et énergétique ;
- La qualité de l'organisation, la gestion ainsi que les qualifications de l'équipe projet ;
- La justification du programme de travail (définition des jalons, des résultats intermédiaires / finaux et des livrables) ;
- L'adaptation des moyens mis en œuvre à la conduite du projet, l'adaptation et la justification du montant de l'aide demandée ;
- L'adéquation entre le programme de travail et la durée du projet ;
- L'intérêt et la mobilisation du territoire : implication des élus, ressources humaines et moyens mobilisés pour le projet et les phases suivantes ... ;
- L'effet incitatif de l'aide (comment le projet serait mené sans l'aide de l'ADEME).

## B. Sélection des projets

A partir des dossiers de candidatures reçus à la clôture de l'AMI, l'ADEME conduit une première analyse en termes d'éligibilité et de recevabilité des dossiers reçus.

L'instruction des dossiers éligibles et recevables est réalisée de façon conjointe par les services techniques de l'ADEME et les cellules régionales d'appui.

A l'issue de cette phase d'instruction, le Comité de pilotage de l'AMI, constitué des représentants de l'ADEME, de la Banque des Territoires, du CEREMA et du ministère de la Transition Ecologique, rend un avis sur chacun des projets présentés et sélectionne les lauréats.

## VII. Valorisation des projets lauréats

Une synthèse des projets lauréats sera rendue publique, s'appuyant sur les synthèses fournies dans les dossiers de candidature.

L'AMI aboutira notamment à un séminaire d'échange et à un document de valorisation présentant les projets, les territoires, les enjeux et les types d'actions réalisées, les freins et difficultés rencontrés, les bénéfices et la perception locale des habitants.