Convention de mise en œuvre du Programme ADVENIR

Entre

L'Etat, représenté par la Ministre de la Transition écologique,

L'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), représentée par son Président, Arnaud Leroy,

Et

AVERE France (porteur du Programme), association nationale pour le développement de la mobilité électrique, association loi 1901 dont le siège est situé au 22 avenue Jean Aicard 75011 Paris, numéro SIRET 381 166 792 00055, représentée par Joseph BERETTA, son président,

Eco CO2 (partenaire du programme), SAS au capital de 399 560 euros dont le siège social est à Nanterre (92000) 3 bis rue du Docteur Foucault, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n°511 644 601, représentée par son Président Jacques ALLARD,

Bolloré Energy (financeur du programme), Société Anonyme au capital social de 19 523 145,00 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Quimper sous le numéro 601 251 614, dont le siège social est situé à Odet 29500 Ergué-Gabéric, et représentée par Monsieur Hakim BRITEL, en sa qualité directeur général,

Dyneff (financeur du programme), Société par Actions Simplifiée au capital de 20 000 000 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Montpellier sous le numéro 305 800 997, dont le siège social est sis 1300 avenue Albert Einstein - 34000 Montpellier, représentée par Karine GREZE, en sa qualité de Directrice Commerciale,

EDF (financeur du programme), Société Anonyme au capital de 1 551 810 543 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 081 317, dont le siège social est situé à Paris 8ème, 22-30 avenue de Wagram, et représentée par Marc BENAYOUN, en sa qualité de Directeur Exécutif Groupe EDF en charge du Pôle Clients, Services et Territoires,

Engie (financeur du programme), Société Anonyme au capital de 2 435 285 011 €, dont le siège social est situé au 1, place Samuel-de-Champlain – Faubourg de l'Arche – 92930 Paris La Défense Cedex, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro SIREN 542 107 651 et représentée par Caroline FLAISSIER, Directrice Générale de Engie Entreprises et Collectivités,

Gaz de Bordeaux (financeur du programme), Société par Actions Simplifiée au capital de 500 000 euros enregistrée au RCS de Bordeaux sous le numéro 502 941 479, dont le siège social est situé 6 Place Ravezies

33075 Bordeaux cedex, représentée par Cyril VINCENT, Directeur Général,

Green Yellow (financeur du programme), GreenYellow, société par action simplifiée au capital de 16 854 033,30 euros enregistrée au RCS de Saint-Etienne sous le numéro 501 657 399, dont le siège social est situé au 1 Cours Antoine Guichard 42000 Saint-Etienne, représenté par Romain BUTTE, Directeur GreenYellow France,

Sca Pétrole et Dérivés (financeur du programme), Société par Actions Simplifiée au capital de 1.600.000 euros, dont le siège social est situé 24, rue Auguste Chabrières à Paris (75015), immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 353 597 677, représentée par M Alex TRUCHETTO, Directeur, dûment habilité aux fins des présentes,

Société d'Importation Leclerc (financeur du programme), Société Coopérative à Forme Anonyme, directoire et conseil de surveillance au capital de 1 628 700 € dont le siège social est situé à Ivry-sur-Seine (94200), 26 Quai Marcel BOYER, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Créteil, sous le numéro B 315.281.113, représentée par Vincent MULLER, en qualité de Directeur Energies, dûment habilité aux fins des présentes,

Total Marketing France (financeur du programme), société par actions simplifiée à associé unique, dont le siège social est situé au 562, avenue du parc de l'Ile, 92000 Nanterre, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro SIREN 531 680 445 et représentée par son Président, Guillaume LARROQUE.

Ci-après dénommées individuellement et/ou collectivement les « Parties ».

Préambule

L'Avere-France, association nationale regroupant les acteurs de la mobilité électrique, et Eco CO2, entreprise spécialisée dans la maîtrise de l'énergie et la sensibilisation des consommateurs, proposent de prolonger le programme ADVENIR afin de promouvoir l'installation de bornes de recharges intelligentes. Le but du programme est de concourir à l'essor rapide du véhicule électrique et hybride rechargeable sur l'ensemble du territoire français.

Le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables est un enjeu environnemental, énergétique, économique et sociétal important pour notre pays. Il apporte des solutions à de nombreuses problématiques liées à l'évolution des modes de transport, au développement durable et à la transition énergétique. Cependant, bien qu'identifié comme une priorité depuis 2009 et malgré l'appui des décideurs publics, de nombreux blocages demeurent. Le premier d'entre eux est le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le second frein porte sur la difficulté à passer les bons messages sur la mobilité électrique.

Le programme ADVENIR vise, grâce au mécanisme des certificats d'économie d'énergie (CEE), à compléter les initiatives publiques de soutien à l'électromobilité en cours. Il permet ainsi le développement des infrastructures de recharge en parking de personnes morales (entreprises, personnes publiques), pour leurs flottes ou pour les véhicules des salariés ou agents d'une part, et en parking résidentiel partagé d'autre part, via les particuliers, les bailleurs sociaux et les syndics. Depuis 2018, le programme est étendu aux collectivités territoriales pour la voirie. En 2019, des dispositions spécifiques pour les copropriétés et les bornes à la demande ont été instauré.

Au 29 mai 2020, 13 349 points de charge (pdc) ont fait une demande de financement sur le programme ADVENIR avec 8 068 pdc déjà installés et 5281 pdc en cours d'installation. Ces éléments sont détaillés comme suit :

Résidentiel collectif : solution individuelle	Pdc	Montant de primes
Bornes de recharge installées	1 463	1 198 025 €
Bornes de recharge engagées	1 815	1 435 524 €

Résidentiel collectif : solution partagé	Pdc	Montant de primes
Bornes de recharge installées	54	76 427 €
Bornes de recharge engagées	77	113 994 €

Entreprise et personne publique : réservé à la flotte et aux salariés	Pdc	Montant de primes
Bornes de recharge installées	5 477	6 144 477 €
Bornes de recharge engagées	8 820	9 987 038 €

Entreprise et personne publique : parking accessible au public	Pdc	Montant de primes
Bornes de recharge installées	906	1 466 624 €
Bornes de recharge engagées	2 187	3 621 146 €

Voirie – parking public	Pdc	Montant de primes
Bornes de recharge installées	146	239 179 €
Bornes de recharge engagées	418	688 607 €
Borne à la demande		
Bornes de recharge installées	22	40 230 €
Bornes de recharge engagées	32	61 630 €

Total	
Pdc installés	8 068
Pdc engagées	13 349
Primes versées	9 164 962 €
Primes engagées	15 907 939 €

Le programme ADVENIR est reconduit jusqu'à fin 2023 en assurant la continuité de certaines cibles et en ajoutant d'autres au regard des nouveaux usages de la mobilité électrique.

En janvier 2020, il a été acté d'ajouter à ADVENIR un volet formation, décrit dans le projet de Programme eFACT (Formation des Acteurs Clefs des Territoires à l'électromobilité) qui avait été proposé par l'AVERE France et Eco CO2 et retenu par le Ministère de la Transition Ecologique dans le cadre de l'Appel à programmes CEE 2019. Cet axe du Programme peut être dénommé ci-après « eFact » ou « ADVENIR Formation ».

Cadre légal

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie (ci-après « CEE ») dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie.

Ainsi, l'article L.221-7 du Code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie, ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles, peut donner lieu à la délivrance de CEE.

L'arrêté du 4 mai 2020 portant création et reconduction de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (publié au JORF n°0128 du 27 mai 2020 texte n° 6) portant validation d'ADVENIR 2 qui est éligible au dispositif des certificats d'économies d'énergie dans les conditions définies par le présent arrêté pour les contributions versées à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté et jusqu'au 31 décembre 2023.

Cela étant exposé, les Parties ont convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la Convention

La Convention a pour objet de définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du **Programme ADVENIR** (Aide au Développement des Véhicules Electriques grâce à des Nouvelles Infrastructures de Recharge) sur l'installation d'infrastructures de recharge, la sensibilisation et la formation sur la mobilité électrique, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

2.1 Contenu du programme

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Le volet « ADVENIR Infrastructures » vise à promouvoir l'installation de bornes de recharges intelligentes sur le territoire français via une aide financière (matériel et installation), permettant le développement des infrastructures de recharge en voirie, en parking des flottes et des véhicules des salariés d'entreprise, en parking ouvert au public (pouvant appartenir à une entreprise privée ou une personne publique), et en parking résidentiel individuel et partagé via les particuliers, les bailleurs sociaux et les syndics.
- Le volet « ADVENIR Foramations » ou « eFACT » vise à combler le déficit d'information sur la mobilité électrique dans les territoires et à accélérer la transition vers l'électromobilité en s'ancrant dans un cadre d'action territoriale de formation et de sensibilisation centré sur 3 cibles : syndics de copropriété, élus et acteurs locaux, et le grand public.

Le programme a pour objectifs :

- La mise en place de plus de 45 000 nouveaux points de charge pour véhicules électriques d'ici fin 2023.
- La tenue de près de 2000 sessions de formation, plus de 1000 actions de sensibilisation pour près de 60 000 personnes directement touchées, y compris en ZNI.

Les points de recharge financés dans le cadre d'ADVENIR respectent a minima les obligations législatives, réglementaires et normatives. Les cahiers des charges devront évoluer avec ces obligations applicables sur la durée du programme sans effet rétroactif sur les points de recharge déjà financés.

Le contenu détaillé du Programme est décrit en annexe 1.
Le processus opérationnel du Programme est décrit en annexe 2.

2.2 Objectifs qualitatifs de chaque volet

<u>Le Volet « ADVENIR – Infrastructures »</u>

Il s'agit, d'ici fin 2023, de permettre, au travers d'aides, l'implantation et le suivi de l'utilisation de plus de 45 000 nouveaux points de charge pour véhicules électriques. Ces financements couvrent les types d'installation suivants :

- Dans le résidentiel collectif, permettre le financement de la mise en place d'infrastructure collective d'équipement de parkings, de bornes individuelles ou de bornes partagées ;
- Bornes sur les parkings des entreprises et personnes morales (ouvertes aux flottes et salariés) désignés ci-après Entreprises : parking privé ;
- Bornes partagées ouvertes au public sur des espaces privés, tels les parkings de magasins et services publics ou les parkings ouverts au public au-dessus ou sous 36kva (2 cibles distinctes), désignés ci-après Entreprises : parking public ;
- Bornes en voirie dont bornes à la demande ;
- Bornes de recharge pour les deux roues ;
- Hubs en zone urbaine ;
- Stations de recharge sur le réseau routier national.

Ce programme permettra ainsi de participer d'une part au renforcement du maillage national des infrastructures de recharge et de l'autre de favoriser un accès et une recharge pilotée. Conformément à la loi[1] n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, la configuration des infrastructures de recharge, dont celles financées par ADVENIR devront permettre un pilotage de la recharge. Ainsi, ces points de recharge pourront être caractérisés par une capacité de communication fondée sur un standard ouvert de communication, qui permettra de déployer différents services par une diversité d'opérateurs, tant au profit des pouvoirs publics que du consommateur :

- Centralisation des données de recensement des points de recharge (lieu et date d'installation, type de borne et de parking). Ces données pourront être transmises aux pouvoirs publics pour réaliser un suivi des IRVE (Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electrique) sur le territoire.
- Remontée des informations de fonctionnement, d'utilisation, de données de consommation et de disponibilité des points de recharge. Ces informations seront également transmises aux pouvoirs publics.
- Interopérabilité d'accès au service délivré par les bornes ouvertes au public, à savoir la faculté pour l'utilisateur, titulaire ou non d'un contrat ou d'un abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructures de recharge sans inscription préalable auprès de l'opérateur exploitant le réseau.

---

1 Le pilotage de la recharge est défini par l'Arrêté du 19 juillet 2018 relatif aux dispositifs permettant de piloter la recharge des véhicules électriques, l'article 67 de la Loi d'orientation des mobilités et le décret d'application à venir.

- Programmation ou modulation de recharge, dans le but de contribuer à une meilleure gestion économe et efficace de l'énergie (déport de la charge en Heures Creuses, effacement lors des pics, minimisation des émissions de CO2…).

La configuration des infrastructures de recharge est inscrite dans un cahier des charges soumis à la validation du comité de pilotage et qui peut être amendé sous les mêmes formes.

Le programme ADVENIR propose une aide financière, matériel et installation, pour chaque point de charge qui dépend essentiellement du type d'installation. Les installations, ou parties d'installations, relevant d'obligations règlementaires en vigueur sont exclues de l'aide financière.

Sans préjudice au cahier des charges d'éligibilité au Programme, pour chaque installation d'un point de charge du programme, la somme correspondant à l'aide promise peut-être versée soit au bénéficiaire en remboursement partiel de son achat, soit directement à l'installateur dans le cas où le montant de l'aide aurait déjà été déduit du prix d'achat.

L'aide par cible est définie par un taux, exprimé en pourcentages, et un plafond.

Ces éléments (cible, montant et taux) sont éventuellement amenés à évoluer au fil du programme sur décision du comité de pilotage sans nécessiter d'avenant à la présente convention. Par ailleurs, une clause de revoyure est fixée à mi-programme pour être effective à la fin du 1er trimestre 2022 le cas échéant.

Notamment, les profils type des hubs et des stations situées à proximité du Réseau Routier National (RRN) sont provisoires et soumis à évolution en fonction des résultats de l'étude prospective de déploiement stratégique à mener préalablement. En effet, celle-ci formalisera un document technico-économique national et territorial visant à l'utilisation vertueuse et équilibrée des fonds et de nature à assurer un déploiement efficient des infrastructures. Ces préconisations alimenteront la définition des critères d'éligibilité et d'attribution des fonds au sein de l'appel à projet ADVENIR 2 visant spécifiquement les hubs de recharge et les grands axes routiers.

Cibles existantes	*Objectifs (pdc)*		*Plafond (€)*	*Taux d'aide*
Résidentiel individuelles	10 000		960 €	50%
Résidentiel collectives	1 000		1 660 €	50%
Infra	5 565		4 800 €*	50%
Voirie classique	4 174		1 860 €	40%
Voirie - borne à la demande	3 000		2 160 €	40%
Entreprise parking publics	6 000		1 860 €	36%**
Entreprise parking privé	6 000		960 €	29%**
Entreprise cible intermédiaire	5 000		1 260 €	40%
Total pdc	40 739			
Nouvelles cibles	*Objectifs (pdc)*	*Unitaire*	*Plafond (€)*	*Taux d'aide*
Hub en ZFE (140) et 9 points de recharge	1 260	140	50 000 €	< 30%
Réseau routier national (82) et 5 points de recharge	410	82	50 000 €	< 30%
2 roues en dessous de 3,7 kva avec au moins une prise ou connecteur de type 3A ou prise domestique	3 000		100 €	40%
Total pdc	4 670			

Total pdc toutes cibles	45 409	

Note : * estimation moyenne de la prime versée (fourchette entre 4 000 et 18 000 €)

** les taux d'aide sont diminués annuellement à compter 2022 selon les modalités précisées en annexe *:*

Les offres éligibles aux financements ADVENIR doivent être installées par des professionnels habilités et titulaires d'une qualification pour l'installation desdites infrastructures de recharge délivrée par un organisme de qualification accrédité.

En remplacement du mécanisme de plafonnement appliqué dans ADVENIR 1 (limité à 400k€ par projet et à 50 points de recharge), une méthode de plafonnement plus équilibrée et mieux adaptée aux usages sera présentée pour validation en Copil. Tant que cette règle n'est pas adoptée, le plafonnement appliqué dans ADVENIR 1 s'applique.

Le volet « ADVENIR- eFact : Sensibilisations et formations des acteurs clefs de territoires »

Si tous les scénarios de décarbonation du secteur des transports et d'amélioration de la qualité de l'air misent sur plusieurs piliers, l'électrification des véhicules est un enjeu fondamental pour l'atteinte de ces objectifs. Les territoires doivent se saisir pleinement aujourd'hui de cet enjeu tant en matière de véhicules électriques que d'investissements efficaces pour les infrastructures de recharge. Alors que 3 secteurs clefs sont absolument essentiels pour assurer cette transition, ces mêmes secteurs se heurtent à un déficit d'informations de base fiables mais également à un manque de références pour les accompagner sur les actions qu'ils doivent mettre en place. Ces actions sont d'autant plus nécessaires que la transition vers la mobilité électrique est un enjeu pour ces mêmes acteurs : Syndicats de copropriété, Élus et acteurs locaux, Grand public.

L'Avere France est garante de la réalisation et de la cohérence d'un corpus de documentation national permettant de concevoir des supports, capitaliser sur l'existant, mobiliser des experts, mettre à disposition des outils et animer le réseau régional. Elle s'appuie sur son réseau régional pour agir au plus près des cibles visées.

Le volet « ADVENIR – eFact » s'inscrit également dans une démarche plus large initiée par Avere France, association nationale pour la promotion de la mobilité électrique, et ses partenaires :

- Le lancement du site « je-roule-en-électrique.fr », soutenu par de nombreux acteurs de l'écosystème de la filière et le MTE, qui se veut une clef d'entrée vers la mobilité électrique pour le grand public, les copropriétés, les collectivités et dans une moindre mesure les professionnels ;
- Le constat de la nécessité d'accompagner ces acteurs qui, eux-mêmes, sollicitent l'équipe du programme ADVENIR en quête d'informations pour les aider à initier leurs démarches électromobiles ;
- Une structuration du réseau des 13 associations régionales de l'Avere France initiée il y a plus de 3 ans pour amplifier la force de frappes de leurs actions en cohérence avec l'action nationale.

En vue de répondre à ces enjeux, le programme prévoit un mécanisme de formation et de communication s'articulant autour :

- De supports de communication et de formation communs : unités de formation de base sur les grands enjeux de la mobilité électrique ;
- Des supports spécifiques aux enjeux de chaque cible ;
- Des sessions de formation dans les grands réseaux professionnels ;
- Des sessions de formations par Massive Open Online Courses (MOOC) ;
- Des rendez-vous bilatéraux ;
- Des évènements grand public de sensibilisation : journée, conférence, déplacement dans les centres de formation ;
- Des campagnes de communication presse généraliste et professionnelle.

Pour ce faire, le volet ADVENIR eFact s'appuie également sur l'expertise reconnue d'Eco CO2 en matière de sensibilisation et communication.

Enfin, le programme pourra compter sur des partenaires engagés en matière de formation : ENEDIS en tant que gestionnaire de réseau public de distribution, et la FNAIM, en tant que premier syndicat français et européen des professionnels de l'immobilier.

Objectifs quantitatifs

ADVENIR – volet infrastructures de recharge

ADVENIR a pour objectif d'ici fin 2023 de financer partiellement l'installation de plus de 45 409 points de recharge. Parmi ces points, 11 000 bornes et plus de 5 000 infrastructures collectives dans le parc privé qui viendront accompagner l'habitat résidentiel collectif, plus de 10 000 points de recharge en voirie, 11 000 pour les parkings privés ouverts au public, 6 000 entreprises parkings privés. A ceux-là s'ajoutent l'objectif de financement de 140 hubs de recharge et de 82 stations de recharge sur le réseau routier national. La description des cibles est présentée en annexe 1. L'enveloppe du projet est gérée globalement avec un suivi cible par cible.

Tableau – objectifs par cible

Cibles existantes	*Objectifs (pdc)*	
Résidentiel individuelles	10 000	
Résidentiel collectives	1 000	
Infra	5 565	
Voirie classique	4 174	
Voirie - borne à la demande	3 000	
Entreprise parking publics	6 000	
Entreprise parking privé	6 000	
Entreprise cible intermédiaire	5 000	
Total pdc	40 739	
Nouvelles cibles	*Objectifs (pdc)*	*Stations*
Hub en ZFE (140) et 9 points de recharge	1 260	140
Réseau routier national (82) et 5 points de recharge	410	82
2 roues	3 000	
Total pdc	4 670	
Total pdc toutes cibles	**45 409**	

ADVENIR – volet eFact – sensibilisation et formation des acteurs clefs de territoires

Le volet ADVENIR eFACT (Formation des Acteurs Clefs des Territoires à l'électro-mobilité) vise à déployer près de 3000 sessions de formation ou de sensibilisation d'ici fin 2023 et ainsi répondre au déficit actuel de communication et à la prolifération de fausses informations sur la mobilité électrique en améliorant la fiabilité et la lisibilité des informations relayées par certains acteurs clefs.

	Session de formation	Actions sensibilisation	Personnes touchées
Syndics de copropriété et bailleurs sociaux	800		16 000
Élus et acteurs locaux	800		8 000
Grand public		1000	12 000
Journée VE		40	20 000
TOTAL	1600	1040	56 000

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du programme

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un Comité de pilotage.

Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC et de l'ADEME, du porteur, du partenaire Eco CO2 et des financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Les modalités de fonctionnement et de prise de décision du comité de pilotage sont définies dans un règlement intérieur qui sera adopté au 1er comité de pilotage.

Le comité de pilotage se réunit à minima semestriellement. Le porteur du Programme en assure le secrétariat avec son partenaire. Il peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du COPIL.

Le comité de pilotage pilote le dispositif, décide des orientations et des actions concrètes, valide les appels de fonds du porteur auprès des financeurs et suit les principaux indicateurs de pilotage du Programme.

Chaque volet du Programme (Infrastructures d'une part et eFact d'autre part) fait l'objet de comités opérationnels spécifiques propres à chacun qui se réunissent tous les deux mois.

Le porteur du Programme et son partenaire établissent un bilan annuel des actions menées ainsi que l'analyse des courbes de charge et autres informations pertinentes agrégées par cible dans le cadre du Programme qu'il présente au comité de pilotage. Il fait également le bilan du Programme en fin de Convention. Ces bilans comportent notamment des éléments sur les économies d'énergies directement réalisées grâce au Programme, et sur l'efficience du Programme, ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du projet.

Des éléments de synthèse portant notamment sur l'évaluation du Programme sont rendus publics tout au long du Programme sur le site dédié au Programme : https://advenir.mobi/.

La liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition de la DGEC :

- Pour le volet ADVENIR Infrastructures : bénéficiaires, nombre de points de recharge et adresse de l'installation
- Pour le volet ADVENIR eFact : le détail des formations et actions par région avec les bénéficiaires et feuilles de présence le cas échéant.

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements de l'AVERE France (porteur pilote)

L'AVERE France s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Mettre à disposition les ressources nécessaires au bon fonctionnement du programme selon processus opérationnel du Programme est décrit en annexe 2 ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage et des comités opérationnels respectifs à chaque volet du programme (ADVENIR Infrastructures et ADVENIR eFact) avec l'appui d'Eco CO2 ;
- Assurer le bon déroulement de l'attribution des fonds, à travers la mise en place d'appels à projet pour les cibles hubs et réseau routier national conjointement avec son partenaire Eco CO2 ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme, les partenaires du comité rédactionnel de « je roule en électrique » par le volet ADVENIR eFact et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Assurer le bon déroulement de la production des supports de formation pour le volet ADVENIR eFact conjointement avec Eco CO2 ;
- Faire certifier annuellement les comptes du Programme par un Commissaire aux comptes ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- S'assurer du bon fonctionnement des sites de communication.

Engagements d'Eco CO2 (partenaire)

Eco CO2 s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Mettre à disposition les ressources nécessaires au bon fonctionnement du programme selon processus opérationnel du Programme décrit en annexe 2 ;
- Assurer un appui à la gestion du secrétariat du comité de pilotage et des comités opérationnels ;
- Assurer le bon déroulement de des appels à projet pour les cibles hubs et réseau routier national conjointement avec l'AVERE France ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte au porteur principal afin que celui-ci fasse un reporting complet des actions et des dépenses effectuées dans le cadre du programme à chaque COPIL ;
- Assurer le bon fonctionnement de la plateforme de dépôt de prime ;
- Assurer le bon déroulement de la production des supports notamment pour le volet ADVENIR eFact conjointement avec l'Avere France ;
- Assurer le reporting des données statistiques notamment sur la recharge dont l'usage en dehors du programme devra faire l'objet d'une convention spécifique.

Engagements de Bolloré Energy (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Bolloré Energy s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;

- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Dyneff (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Dyneff s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de EDF (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, EDF s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 30 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Engie (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Engie s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 20 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Gaz de Bordeaux (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Gaz de Bordeaux s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Green Yellow (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Green Yellow s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Sca Pétrole et Dérivés (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Sca Pétrole et Dérivés s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Société d'Importation Leclerc (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Société d'Importation Leclerc s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 5 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de Total Marketing France (financeur)

Dans les conditions précisées à l'article 5, Total Marketing France s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 20 000 000 € HT
- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de l'ADEME

L'ADEME s'engage au titre de la convention à :

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Veiller à anticiper les coordinations et compatibilités avec les actions de financement proposées par l'ADEME sur les cibles faisant l'objet de financement ADVENIR ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de l'Etat

L'Etat s'engage au titre de la convention à contribuer à la mise en œuvre du Programme.

Article 5 – Financement du Programme et modalités de délivrance des CEE

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 4 mai 2020 portant création et reconduction de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (publié au JORF n°0128 du 27 mai 2020 texte n° 6) portant validation d'ADVENIR 2 jusqu'au 31 décembre 2023, les contributions au fonds du Programme seront versées par les financeurs sur présentation des appels de fonds émis par le porteur du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2023.

Ces sommes sont comptabilisées hors taxes sans préjudice des dispositions de droit commun applicables en matière de TVA prévues au Code général des impôts.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du programme, dans la limite de 100 M € HT.

Les Parties conviennent expressément que ce plafond pourra être apprécié et réévalué à la hausse, le cas échéant, en cours de Programme sur proposition du porteur, afin d'augmenter le budget en contrepartie de nouveaux objectifs dans le cas où l'ensemble du budget serait consommé ou en passe de l'être en raison de la réalisation des objectifs initiaux, et ce afin de couvrir les frais d'élaboration et de gestion du Programme.

Cette modification fera l'objet d'un avenant à la présente convention signée par toutes les Parties.

Les frais d'élaboration et de gestion du Programme sont décomposés de la façon suivante :

Frais fixes			
Action	Livrables		Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Direction de Projet	Préparation et compte-rendus copil, gestion du fonds		993 831 €
Refonte de la plateforme ADVENIR (sur 6 mois)	Compte-rendus mensuel (liste des "releases")		280 450 €
Maintenance plateforme ADVENIR (2020-2023)	Compte-rendus mensuel (liste des "releases")		403 250 €
Support ADVENIR (2020-2023)	Compte-rendu mensuel ; Liste des contrôles - plateforme ADVENIR ; compte-rendu ; compte-rendu des formations / questionnaires		363 953 €
Préparation de l'offre eFACT	Charte graphique et logo ; Site web de communication mis à jour ; Liste de partenariats		389 459 €
Définition du volet et contenu eFACT	Contenu sensibilisation - flyers, infographes, boite à outils, brochures, livret blanc, contenu valeur ajouté (vidéo, animation, quiz etc.) ; Contenu formation - MOOC, modules de formation, vidéo ; Mises à jour sur les réseaux sociaux		780 455 €
Déploiement et suivi	Refonte du site ADVENIR Etude prospective de déploiement des bornes, brochures et community management ; compte-rendu des réunions ; cahier des charges / comptes-rendus des réunions ; compte-rendu mensuel ; Compte-rendu trimestriels des chargés de missions ; Relations presse		2 905 497 €
Statistiques eFACT et ADVENIR	Publication régulière des statistiques et reporting ; Rapport de bilan		51 598 €
	TOTAL FRAIS FIXES		6 168 493 €

Frais variables

Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
ADVENIR bornes - cibles existantes			
Résidentiel individuelles	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	1 920 €	9 600 000 €
Résidentiel collectives	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	3 320 €	1 660 000 €
Infra	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	9 600 €	26 712 000 €
Voirie classique	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	4 650 €	7 763 640€
Voirie - borne à la demande	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	5 400 €	6 480 000 €
Entreprise parking publics	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	4 960 €	11 160 000 €
Entreprise parking privé	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	3 310 €	5 760 000 €
Entreprise cible intermédiaire	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	3150 €	6 300 000 €
Couts variables Eco CO2	Liste des contrôles - plateforme ADVENIR	14 €	570 346 €
Couts variables Hotline Avere	Compte-rendus mensuels	3 €	122 217 €
	Sous total	**76 128 203 €**	
ADVENIR bornes - Nouvelles cibles			
Hub en ZFE (140)	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	50 000 €	7 000 000 €
Réseau routier national (82)	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	50 000 €	4 100 000 €
2 roues	Tableau de bord / admin - plateforme ADVENIR	100 €	300 000 €
Couts variables Eco CO2	Liste des contrôles - plateforme ADVENIR	14 €	65 380 €
Couts variables Hub & Réseau routier Eco CO2	Liste des contrôles - plateforme ADVENIR	300 €	66 600 €
Couts variables Hub & Réseau routier Avere	Liste des contrôles - plateforme ADVENIR	300 €	66 600 €
	Sous total	**11 598 580 €**	
Développements supplémentaires			
Développements supplémentaires sur la plateforme ADVENIR	Compte-rendus (liste des « releases »)	300 €	37 899 €

	Sous total	37 899 €	
Ad venir eFACT			
Evènementiels eFACT (sensibilisation)	Evénements	125 693 €	3 446 895 €
Syndics de copropriété eFACT	Compte-rendus des formations / questionnaires	1 103 €	1 003 748 €
Elus et acteurs locaux eFACT	Compte-rendus des formations / questionnaires	11 532 €	917 902 €
Grand public eFACT	Compte-rendus des formations / questionnaires	29 449 €	698 278 €
	Sous total	6 066 824 €	
TOTAL FRAIS VARIABLES		93 831 506 €	
	TOTAL frais fixes + frais variables	100 000 000€	

Au total, les 100 M€ du programme ADVENIR agissent comme un effet de levier et permettront le financement de solutions de recharge et d'actions en faveur de la mobilité électrique pour un montant total d'environ 200 M € HT pour la période.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

Les frais d'élaboration et de gestion du Programme seront contrôlés par le comité de pilotage, et libérés par tranches, au fur et à mesure de l'avancement du Programme. Toutes les dépenses doivent être justifiées sur facture et être certifiées annuellement par un Commissaire aux comptes ou un comptable public.

Un premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs par le porteur, pour les actions mises en œuvre par ce dernier, correspondant à :

- 1 918 902 €, soit 33% des coûts fixes selon le tableau suivant ;

Action	% appelé	APPEL 1 (€ HT)
Direction de Projet	30%	298 149 €
Refonte de la plateforme ADVENIR (sur 6 mois)	100%	280 450 €
Maintenance plateforme ADVENIR (2020-2023)	30%	120 975 €
Support ADVENIR (2020-2023)	30%	109 186 €
Préparation de l'offre eFACT	30%	116 838 €

Définition du volet et contenu eFACT	30%	234 137 €
Déploiement et suivi Refonte site ADVENIR, créations supports brochures et community management Réunions formations ADVENIR Prestation cabinet de conseil (maillage hubs/réseaux) Hotline (Avere) Coordination régionale eFACT Relations presse eFACT (5 actions par ans)	30%	871 649 €
Statistiques eFACT et ADVENIR	30%	15 479 €
TOTAL FRAIS FIXES		**2 046 863 €**

- 11 419 230 € (11%) des coûts variables selon le tableau suivant :

Action	% appelé	APPEL 1 (€ HT)
ADVENIR bornes - cibles existantes		
Résidentiel individuelles	15%	1 440 000 €
Résidentiel collectives	15%	249 000 €
Infra	15%	4 006 800 €
Voirie classique	15%	1 164 546 €
Voirie - borne à la demande	15%	972 000 €
Entreprise parking publics	15%	1 674 000 €
Entreprise parking privé	15%	864 000 €
Entreprise cible intermédiaire	15%	945 000 €
Couts variables Eco CO2	15%	85 552 €
Couts variables Hotline Avere	15%	18 333 €
Sous total	15%	11 419 230 €
ADVENIR bornes - Nouvelles cibles		
Hub en ZFE (140)	0%	- €

Réseau routier national (82)	0%	- €
2 roues	0%	- €
Couts variables Eco CO2	0%	- €
Couts variables Hub & Réseau routier Eco CO2	0%	- €
Couts variables Hub & Réseau routier Avere	0%	- €
Sous total	0%	- €
eFACT		
Evènementiels eFACT (sensibilisation)	0%	- €
Syndics de copropriété eFACT	0%	- €
Elus et acteurs locaux eFACT	0%	- €
Grand public eFACT	0%	- €
Sous total	0%	- €
TOTAL FRAIS VARIABLES	11%	11 419 230 €
TOTAL 1er APPEL DE FONDS	13%	13 466 093 €

Par conséquent, le premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs du Programme par le porteur couvrant la première période du Programme définie du 30 juillet 2020 au 31 décembre 2020. Le montant du premier appel de fond s'élève à 13 466 093 € HT représentant 13 % du budget total, selon la répartition suivante par financeur :

- 673 304,65 € HT financés par Bolloré Energy ;
- 673 304,65 € HT financés par Dyneff ;
- 4 039 827,90 € HT financés par EDF ;
- 2 693 218,60 € HT financés par Engie ;
- 673 304,65 € HT financés par Gaz de Bordeaux ;
- 673 304,65 € HT financés par Green Yellow ;
- 673 304,65 € HT financés par Sca Pétrole et Dérivés ;
- 673 304,65 € HT financés par Société d'Importation Leclerc ;
- 2 693 218,60 € HT financés par Total Marketing France.

Article 6 - Audit

La Direction Générale de l'Energie et du Climat, DGEC, peut demander au porteur de réaliser, ou de faire réaliser, avant la fin du Programme, un audit sur la situation du Programme. L'objet de cet audit est de s'assurer que la mise en œuvre du Programme répond bien aux conditions énoncées dans la présente Convention. Le rapport d'audit devra être déposé dans un délai de deux (2) mois et communiqué aux membres du comité de pilotage. Ce

dernier sera convoqué de manière exceptionnelle si le rapport d'audit révèle des éléments défavorables quant à la mise en œuvre du Programme. Toutes les informations du rapport d'audit sont strictement confidentielles. Les frais, coûts et honoraires de l'audit sont à la charge du Programme.

Article 7 - Évaluation du programme

Une évaluation du dispositif des CEE est menée afin de déterminer si cet instrument permet d'obtenir les effets attendus.

Le Porteur du Programme et ses Partenaires s'engagent à participer à toute sollicitation dans le cadre de l'évaluation du dispositif des CEE, intervenant en cours, ou postérieurement à celui-ci. Ils s'engagent, dans ce cadre, à répondre à des enquêtes par questionnaire (en ligne) et à participer à des entretiens qualitatifs (en face-à-face ou par téléphone) abordant la conduite du programme et ses résultats. Ils s'engagent en particulier à fournir tous les éléments quantitatifs nécessaires à l'évaluation des effets en termes d'efficacité énergétique, d'économies d'énergie, de bénéfices techniques, économiques, sociaux et environnementaux du Programme.

Des indicateurs d'avancement des actions et de réalisation des objectifs sont mis en place à cette fin dès le début du programme.

Article 8 - Communication

Les signataires de la présente convention reconnaissent que l'État français est pleinement propriétaire du logo CEE.

L'usage du logo est réservé à l'État, à l'ADEME, au(x) porteur(s), au(x) financeur(s) et au(x) partenaire(s). Ils s'engagent à utiliser le logo dans leurs actions liées au programme, sur tous les supports. L'usage du logo est limité au cadre légal du programme, notamment temporel.

L'utilisateur s'engage à ne pas exploiter le logo CEE à des fins politiques, polémiques, contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs ou susceptibles de porter atteinte à des droits reconnus par la loi et, de manière générale, à ne pas associer le logo à des actions ou activités susceptibles de porter atteinte à l'État français ou lui être préjudiciable.

Article 9 - Droits de propriété intellectuelle

Chaque Partie reconnaît n'avoir aucun droit sur les droits de propriété intellectuelle des autres Parties autres que ceux expressément accordés dans le cadre de l'exécution de la présente Convention.

Elles privilégient l'utilisation des logiciels libres et des formats ouverts lors du développement, de l'achat ou de l'utilisation, de tout ou partie, des systèmes d'information.

Elles pourront pour cela s'appuyer sur les licences avec obligation de réciprocité et obligation de partage à l'identique définies sur https://www.data.gouv.fr/fr/licences.

Article 10 - Attribution des CEE aux financeurs

Les CEE sont attribuées à Bolloré Energy, Dyneff, EDF, Engie, Gaz de Bordeaux, Green Yellow, Société d'Importation

Leclerc, Sca Pétrole et Dérivés, Total Marketing France dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 4 mai 2020 (publié au JORF n°0128 du 27 mai 2020 texte n°6) portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

Le porteur du Programme s'engage à utiliser les fonds versés par les financeurs uniquement dans le cadre et aux bonnes fins d'exécution du Programme.

A ce titre, le porteur du Programme sera responsable des conséquences de toute utilisation des fonds versés non conforme aux stipulations de la Convention et à d'autres fins que celles du Programme.

Article 12 –Dates et conditions d'effet et durée de la Convention

La Convention entre en vigueur le 30 juillet 2020 et se termine le 31 décembre 2023, dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Les conditions de mise en œuvre du programme s'appliquent également aux fonds engagés dans le programme PRO-INNO-06 ADVENIR, à partir du 1er septembre 2020.

Article 13 - Résiliation

La Convention pourra être résiliée par une Partie en cas de manquement par l'autre Partie à l'une de ses obligations contractuelles, après une mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à la Partie défaillante et restée sans effet pendant un délai d'un (1) mois à compter de la réception de ladite lettre.

Les Parties conviennent également de manière expresse qu'en cas de modification des textes législatifs ou réglementaires relatifs aux économies d'énergie ou aux CEE rendant inapplicables les dispositions de la Convention, elles se rencontreront à l'initiative de la Partie la plus diligente pour en étudier les adaptations nécessaires. A défaut d'accord ou en cas d'impossibilité d'adapter la Convention dans un délai d'un (1) mois à compter de la première réunion des Parties, cette dernière sera résiliée de plein droit.

Article 14 - Force majeure

La responsabilité d'une Partie ne peut pas être engagée si cette Partie est en mesure de prouver qu'elle ne peut pas exécuter ses obligations ou que leur exécution est retardée ou empêchée en raison de la survenance d'un évènement constitutif d'un cas de force majeure tel que défini par la loi française et la jurisprudence des tribunaux français (ci-après la « Force Majeure »).

La Partie invoquant la Force Majeure devra immédiatement informer l'autre Partie de la Force Majeure et le lui confirmer par lettre recommandée avec accusé de réception dans les trois (3) jours, en indiquant sa durée

prévisible et les moyens qu'elle entend utiliser pour la faire cesser et/ou rétablir la bonne exécution de ses obligations.

Sans contestation écrite de la notification par l'autre Partie dans un délai de cinq (5) jours ouvrés dès la réception de la notification, la Force Majeure sera considérée acceptée par les Parties.

Chaque Partie doit tenir informée dans un délai raisonnable l'autre Partie de la cessation de la Force Majeure ou de tout changement de situation et/ou de circonstances ayant un impact sur l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure.

La Partie affectée par un évènement constitutif d'un cas de Force Majeure doit s'efforcer d'en limiter les effets et de reprendre dès que possible l'exécution de la Convention.

Dans l'hypothèse où l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure se prolongerait plus de six (6) mois à compter de sa survenance, les Parties devront se rapprocher pour décider des suites à réserver à la Convention. En cas de désaccord, chaque Partie pourra résilier la Convention intégralement de plein droit par l'envoi à l'autre Partie d'une lettre recommandée avec accusé de réception, sans qu'aucune indemnité ne soit due à l'autre Partie.

Article 15 - Cession de la Convention

Chaque Partie s'interdit, sauf accord préalable et écrit de l'autre Partie, de céder ou transférer, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, le bénéfice de la Convention.

Toutefois, chacune des Parties pourra - de plein droit et sans formalité préalable - céder, transférer, apporter ou transmettre, en ce compris par voie de transmission universelle de patrimoine, tout ou partie de la présente Convention, ou tout ou partie des droits et / ou obligations résultant de la présente Convention, à l'une de ses sociétés apparentées au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce.

La Partie concernée ou la société apparentée qui lui serait substituée dans ses droits et obligations par l'effet de la présente clause en informera l'autre Partie par tout moyen, dans un délai raisonnable.

Toute modification du nom ou de la forme juridique d'une des parties (porteur, porteur associé, partenaire ou financeur) fait l'objet d'une information, sous un délai raisonnable, au comité de pilotage.

Article 16 - Lutte contre la corruption

Dans le cadre de l'exécution de la Convention, chaque Partie s'engage à respecter et à faire respecter par ses sous-contractants et sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives à la lutte contre la corruption.

Article 17 - Lutte contre le travail dissimulé

Dans le cadre de l'exécution de la Convention, chaque Partie s'engage à respecter et à faire respecter par ses sous-contractants et sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives au droit du travail et à la protection sociale ainsi qu'à la lutte contre le travail dissimulé.

Article 18 - Confidentialité

La présente Convention sera publiée, hors annexes confidentielles, sur le site internet du ministère en charge de l'énergie.

Nonobstant ce qui précède, les Parties sont tenues à une obligation de confidentialité au titre de la présente Convention et garderont strictement confidentiels tous les documents et informations qu'elles seront amenées à échanger dans le cadre de l'exécution de la Convention (ci-après les « Informations Confidentielles »).

Cependant, les Parties sont autorisées à communiquer les Informations Confidentielles :

- À leurs directeurs, employés, comptables, assureurs, auditeurs, conseillers juridiques et financiers, banquiers, établissements financiers, cessionnaires ou cessionnaires potentiels, agents ou représentants dès lors que ceux-ci sont tenus d'une obligation de confidentialité ;
- Aux entités du Groupe auquel elles appartiennent ;
- Aux autorités judiciaires ou gouvernementales sur mandat judiciaire ou sur requête administrative dès lors que la Partie qui doit s'obliger à ce titre, le notifie à l'autre Partie immédiatement par écrit et limite la divulgation à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire à ses obligations ;
- Aux autorités réglementaires nationales ou européennes dès lors que la Partie qui doit s'obliger à ce titre, le notifie à l'autre Partie immédiatement par écrit et limite la divulgation à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire à ses obligations.

Article 19 – Données personnelles

Dans le cadre de l'exécution de la Convention, les Parties s'engagent à respecter et à faire respecter par leurs sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives à la protection des données à caractère personnel et en particulier à la loi « Informatique et libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et au Règlement européen, dit RGPD, n°2016/679, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des Données à Caractère Personnel et à la libre circulation de ces données.

Article 20 - Signature électronique

Les Parties conviennent expressément que la présente Convention peut être signée par voie électronique constitue l'original du document et fait foi entre les Parties.

Les Parties s'engagent à ne pas contester la recevabilité, l'opposabilité ou la force probante de la Convention sur le fondement de sa nature électronique.

Les Parties reconnaissent expressément que la Convention signée électroniquement constitue une preuve écrite et à la même valeur probante qu'un écrit sur support papier conformément aux dispositions du Code civil et notamment à ses articles 1366 et 1367.

En conséquence, les Parties reconnaissent expressément que la Convention pourra valablement leur être opposée.

Ces stipulations sont valables pour tout autre avenant à la Convention que les Parties seraient amenées à signer.

La solution de signature électronique utilisée est la solution du prestataire de service de confiance CRYPTOLOG UNIVERSIGN. Ce tiers de confiance est qualifié Référentiel Général de Sécurité (RGS), certifié ETSI TS 102 023 au niveau européen (European Telecommunications Standards Institute) et déclare garantir la sécurité technique et la valeur probante du système de signature électronique mis en place. L'archivage de la preuve électronique est réalisé par CRYPTOLOG UNIVERSIGN (http://www.cryptolog.com/fr/).

Article 21 - Loi applicable et attribution de juridiction

L'interprétation, la validité et l'exécution de la Convention sont régies par le droit français.

Tout différent relatif à l'interprétation, à la validité et/ou à l'exécution de la Convention devra, en premier lieu, et dans toute la mesure du possible, être réglé au moyen de négociations amiables entre les Parties.

À défaut, un (1) mois après l'envoi d'une lettre en recommandé avec accusé de réception par une Partie à l'autre Partie mentionnant le différend, le différend sera soumis aux tribunaux français compétents, à qui les Parties déclarent faire attribution de compétence, y compris en cas d'appel en garantie et de pluralité de défendeurs.

Fait à Paris, le

Barbara POMPILI

Ministre de la Transition écologique

Arnaud LEROY

Président de l'ADEME

Joseph BERETTA

Président de AVERE France

Jacques ALLARD

Président d'Eco CO2

Hakim BRITEL

Directeur Général de Bolloré Energy

Karine GREZE

Directrice Commerciale de Dyneff

Marc BENAYOUN

Directeur exécutif Pôle Clients, Services et Territoires de EDF

Caroline FLAISSIER

Directrice Générale de Engie Entreprises et Collectivités

Cyril VINCENT

Directeur Général de Gaz de Bordeaux

Romain BUTTE

Directeur de Green Yellow France

Vincent MULLER

Directeur Energies de Société d'Importation Leclerc

Alex TRUCHETTO

Directeur de Sca Pétrole et Dérivés

Guillaume LARROQUE

Président de Total Marketing France

Liste des annexes :

Annexe 1 - Contenu détaillé ADVENIR – Infrastructures de recharge

Annexe 2 - Contenu détaillé ADVENIR - eFact

Annexe 3 - Processus opérationnel

Annexe 4 - CONFIDENTIELLE

Annexe 1 - Contenu détaillé ADVENIR – Infrastructures de recharge

ADVENIR 2020-2023 : une montée en puissance en adéquation avec les objectifs de la PPE, du Contrat stratégique de filière Automobile et des besoins identifiés par l'étude CODA

Les cibles financées par ADVENIR ont été bien identifiées et répondent à un réel besoin. Pour la reconduction, l'équipe projet s'est appuyée sur :

- Besoins identifiés dans le cadre de l'étude « Infrastructures de recharge pour véhicule électrique » commandée par la DGE, le MTES et l'ADEME ;
- Objectifs définis dans le cadre du Contrat stratégique de filière Automobile qui permet d'assurer le respect d'un point de recharge pour dix véhicules électrifiés moyennant l'atteinte du million de véhicules électrifiés en 2022.

Figure 1 – Points de recharge à horizon 2022 et 2025

	Puissance	Echéance	
		2022	2025
A Domicile	Normale	626 000	1 706 000
Point de recharge maison individuelle	Normale	422 000	1 120 000
Point de recharge logement collectif total		204 000	586 000
Point de recharge logement collectif - logement social	Normale	16 000	65 000
Point de recharge logement collectif hors logement social	Normale	188 000	521 000
Infra collective		Na	Na
En voirie à la demande scénario moyen	Normale	97 000	273 000
Hubs urbains	Rapide	450	1 550
Réseau routier national	Rapide	1 800	3 600
Point de recharge entreprise	Normale	75 000	227 000
Etablissement recevant du public (enseignes commerciales, lieux culturels etc.)	Rapide	740	2 140
TOTAL	Normale	798 000	2 206 000

Source : Analyses « Infrastructures de recharge pour véhicule électrique », juillet 2019[2]

Proposition d'objectifs : 45 409 points de recharge dont plus de 5000 infrastructures collectives

Les objectifs de points de recharge financés sont cohérents avec le déploiement de la mobilité électrique dans les années à venir. Dans le cadre de la reconduction jusqu'à fin 2023, **un système permettant le pilotage de la recharge est désormais obligatoire pour toutes les cibles**. Cela s'inscrit dans la démarche vertueuse de la mobilité électrique et permettra de sensibiliser les différentes cibles aux enjeux de l'efficacité énergétique. Cela contribue également à une meilleure lisibilité des montants de prime.

2 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2019-07-Rapport-IRVE.pdf

Le profil type des hubs et stations RRN est provisoire et soumis à évolution en fonction des résultats de l'étude de déploiement stratégique à mener préalablement.

	Nombre de points de recharge	Plafond prime unitaire	Taux d'aide	Coût total
		€		2 023
Résidentiel collectif points de charge hors infra	11 000			30 460 000 €
Résidentiel collectif : solution partagé (Pilotage obligatoire)	*1 000*	*1 660 €*	*50%*	*1 660 000 €*
Résidentiel collectif : solution individuelle (Pilotage obligatoire)	*10 000*	*960 €*	*50%*	*9 600 000 €*
Infra	5 565	4 800 €	50%	26 712 000 €
Voirie	10 147			14 543 640 €
Bornes voirie classique	*4 147*	*1 860 €*	*40%*	*7 763 640 €*
Bornes voirie à la demande	*3 000*	*2 160 €*	*40%*	*6 480 000 €*
Bonus extension 2 roues deux roues ouverte au public en dessous de 3,7 kVa avec au moins une prise ou connecteur de type 3A ou prise domestique	*3 000*	*100 €*	*40%*	*300 000 €*
Entreprises et personnes publiques : parkings publics	6 000	1 860 €	36%*	11 160 000 €
Entreprises et personnes publiques, cible intermédiaire : Parkings privés, ouvert au public, jusqu'à 36kVA et 5 pdc	5 000	1 260 €	40%	6 300 000 €
Entreprises et personnes publiques : parking privés flotte et salariés	6 000	960 €	29%*	5 760 000 €

Routes, hubs et autres parkings privés (provisoire)	*2 010*			*11 100 000 €*
140 Hubs avec un panel large de puissance de recharge et s'adressant à de multiples cibles (VP, VUL, : lente rapide et 1 jusqu'à 100 ou 150 kW avec un minimum de 9 points de recharge.	*1 260*	50 000 €	<30%	*7 000 000 €*
Réseau routier national - **82 stations** en 2023 5 points de recharge (soit 4 bornes à 50kw, 1 borne à 150kW) par station	*410*	50000 €	<30%	*4 100 000 €*

Note : * taux soumis à décroissance annuelle à compter de 2021 ou 2022

Objectifs fixés par le Programme ADVENIR sur la phase 2 (période 2020-2023) :

- Augmenter l'objectif à 7 147 points de recharge additionnels en voirie : les marchés ont fait l'objet de renouvellement courant 2019 et de nombreux dossiers devraient arriver. Par ailleurs,

les efforts de l'équipe ADVENIR pour intégrer le cahier des charges aux marchés devraient également fluidifier les demandes ;

- Prévoir un mécanisme visant à inciter l'installation de points de recharge pour les 2 roues en voirie de 3000 points de recharge ; aujourd'hui l'installation de bornes dédiées aux deux roues ne bénéficie pas de cadre réglementaire. L'acte délégué[3] de la Commission européenne prévoyant ce cadre devrait être intégré dans le nouveau décret IRVE. ADVENIR se basera sur la recharge deux roues ouverte au public pour les bornes dédiées aux deux-roues de catégorie L qui devront être dotées de prises et connecteurs différents selon la puissance délivrée :
  a) Puissance inférieure à égale à 3,7 kW : au moins une prise type E adaptée à la recharge.
  b) Puissance supérieure à 3,7 kW : un socle de prise ou d'un connecteur de type 2 a minima.
- Maintenir le soutien à la solution résidentiel collectif solution collective avec 1 000 points de recharge additionnels : compte tenu des demandes de renseignement des derniers mois, la solution de bornes partagées répond également à des usages et doit être soutenue même en proportion moindre que les solutions individuelles.

- Augmenter significativement l'objectif de la cible résidentiel solution individuelle à 10 000 points de recharge additionnels qui devrait croître significativement dans les années à venir comme en témoigne déjà les statistiques.

- Passer à un objectif de 5 565 copropriétés au total (3 000 actés en 2019 + 2 565) en envisageant la possibilité de lever une enveloppe supplémentaire pour cette cible si elle fonctionne bien, sous le contrôle du comité de pilotage.

- Maintenir le soutien aux entreprises équipant leur parking privé en solution de recharge avec 6 000 points de recharge additionnels en égalisant le niveau de prime avec celui applicable en résidentiel solution individuelle, soit 960€, et prévoyant une décroissance du taux de prise en charge pour un atterrissage à 20% en 2022 (cf. explications ci-dessous)

- Soutenir également dans les mêmes proportions les parkings privés ouverts au public avec 6 000 points de recharge additionnel en prévoyant une décroissance du taux de prise en charge pour un atterrissage à 20% en 2022.

Détail du calcul des primes des cibles parking privés réservé à la flotte et ouverts au public :

- *Parking réservé à la flotte et aux salariés, le niveau de prime cohérent avec celui applicable en résidentiel solution individuelle, soit 960€, et prévoyant une décroissance du taux de prise en charge pour un atterrissage à 20% en 2022*

Entreprise parking privé	2020	2021	2022	2023	
Pdc	1 800	1 800	1 500	900	
Taux d'aide	40%	30%	20%	20%	29,00 %

3 RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) DE LA COMMISSION du 13.8.2019 complétant et modifiant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les points de recharge pour les véhicules à moteur de catégorie L, l'alimentation électrique à quai des bateaux de la navigation intérieure, l'alimentation en hydrogène pour le transport routier et l'alimentation en gaz naturel pour le transport routier et par voie d'eau, et abrogeant le règlement délégué (UE) 2018/674

- *Parkings accessibles au public avec 6 000 points de recharge additionnel en prévoyant une décroissance du taux de prise en charge pour un atterrissage à 20% en 2022.*

Entreprise parking publics	2020	2021	2022	2023	Taux moyen
Pdc	3 000	1 800	900	300	
Taux d'aide	40%	40%	20%	20%	36,00%

Nouvelles cibles –+ de 5000 points de recharge

- Les parkings privés ouverts au public jusqu'à 36 kVA et 5 points de recharge maximum (cible intermédiaire)

Suite au retour d'expérience acquis dans ADVENIR, une cible spécifique de 5000 points de recharge est créée pour les petits déploiements en parkings privés ouverts au public sous 36kva avec 5 points de recharge maximum. Le montant de la prime est fixé à 960€ à laquelle s'ajoute une surprime pour inciter à la supervision[4] de 300 €.

Cette cible couvre les besoins spécifiques de commerces, hôtels et restaurants hors-réseau souhaitant apporter un simple service de recharge à leurs clients. Probablement introduite dans la révision du décret du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, elle contribue à répondre au déploiement des solutions de recharge au plus près des utilisateurs sans imposer de surcoûts à une cible limitée géographiquement.

Création d'une cible parcs de recharge

ADVENIR tendra à contribuer au financement de Hubs en France avec un panel large de puissance de recharge (lente, rapide et 1 jusqu'à 100 ou 150 kW) et s'adressant à de multiples cibles (particuliers, professionnels, personnes publiques pour des véhicules particuliers, utilitaires voire bus et camions en fonction des configurations) avec 9 points de recharge.

Les **parcs de recharge** sont encore inexistants en France et la dynamique doit être lancée. Ce type d'infrastructures a en effet vocation à occuper un rôle important pour répondre aux besoins ponctuels des particuliers, des professionnels du transport de personnes (taxis, VTC) et de livraison en zone urbaine (logistique du dernier kilomètre). Ces parcs sont également nécessaires pour s'intégrer dans les plans de développement d'une mobilité à faible émission dans les agglomérations (initiatives Villes Respirables, Plan Climat de la Ville de Paris, Jeux Olympiques etc…). Leur localisation géographique viendra en complément des offres sur voirie et grands axes routiers en s'installant généralement en périphérie des zones urbaines.

Ces parcs de recharge existent déjà dans des pays où le marché du véhicule électrique est extrêmement dynamique. L'objectif global fixé dans ce cadre serait de contribuer au financement des 140 premiers parcs de recharge en France avec un panel large de puissance de recharge et s'adressant à de multiples

4 La notion de supervision est définie à l'article 11 du Décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette notion pourra être amenée à évoluer avec la révision du décret et, le cas échéant, de l'AFID.

cibles (VP, VUL, bus, camions) : lente, rapide et 1 jusqu'à 100 ou 150 kW avec un minimum de 8 ou 9 points de recharge. . Une différenciation sur la taille des hubs pourra être étudiée.

L'idée serait de mettre sur un seul et même site tous les acteurs de la mobilité électrique pour éviter une multitude de points de raccordement alors qu'il est possible de :

- Tout mutualiser ;
- Faire un pilotage de la recharge cohérent sur un parc de recharge uniforme en évitant la multiplication de stations de recharge et de demandes de raccordement indépendantes les unes des autres : une les particuliers, une pour les taxis, une pour les logisticiens, le cas échéant, une pour les bus ;
- Rendre visible l'accès à la recharge.

Les financements des projets seront accordés en veillant à une dépense équilibrée de l'enveloppe tenant en compte des critères suivants :

- Absence de réseaux financés par le PIA ;
- Et qualité de l'offre de recharge existante ;
- Dans des zones à faible émission de mobilité (ZFE-m) sont mises en œuvre à court terme ;
- Possiblement dans des villes touristiques ;
- Avec un dimensionnement d'au moins une place pour un VUL.

Configuration technique à confirmer en fonction des résultats de l'étude :

- 8 ou 9 points de charge au minimum, avec des niveaux de puissance indépendants les uns des autres
- Au moins 1 borne – 3,7 / 7,4 /22 kW
- Au moins quelques bornes à puissance à 50 kW sur tous les points de charge (43 kW en AC)
- Au moins 1 borne pouvant être upgradée jusqu'à 100 ou 150 kW

La sélection des emplacements de ces hubs se fera par appel à projets, dont le cahier des charges sera soumis à la validation du comité de pilotage.

Le réseau routier national

D'après l'étude CODA, à horizon 2025, le déploiement uniforme sur l'ensemble des aires de services d'un minimum de 4 points de charge rapide permettrait de couvrir les besoins sur l'ensemble des aires situées sur le réseau national routier géré par les DIR. La faible croissance du nombre de points de charge sur cette cible est liée à l'effort de mise en place d'infrastructures sur le réseau concédé dans un contexte réglementaire n'imposant pas la mise en place de stations de recharge en dehors du réseau concédé.

Pour assurer un premier maillage d'environ 150 km d'inter-distance sur les grands axes nationaux du territoire, 80 stations minimums sont nécessaires. Le programme se fixe un objectif global de contribuer au financement de 82 stations (12 000 km d'autoroutes non concédés et de nationales) permettant de soutenir une partie des efforts de déploiement.

Pour éviter les problématiques de qualité de service liées à la présence d'une seule borne par station tout en n'imposant pas de surdimensionnement, le cahier des charges prévoirait que chaque station soit équipée de 3 à 5 points de recharge (soit 2 bornes à 2 points de recharge ou 4 bornes à 50 kW ou 2 bornes à 1 point de recharge et 1 à 150 kW).

Point spécifique prise en charge du coût de raccordement des bornes ouvertes au public

Afin de réduire les coûts de raccordement des stations ouvertes au public, le taux de prise en charge par le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE) qui était de 40% est désormais porté à 75% jusqu'au 31 décembre 2021, dans certaines conditions, conformément à l'arrêté du 12 mai 2020.

A noter que cette échéance sera prolongée jusqu'au 31 décembre 2025 pour les infrastructures de recharges ouvertes au public qui s'inscrivent dans un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public. Cette possibilité est en effet offerte par l'article 68 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) aux collectivités territoriales volontaires. Cette disposition fera l'objet d'un texte d'application spécifique.

Pour les ateliers de charge de véhicules affectés à des services de transport public routier de personnes, la prise en charge du raccordement est également portée à75 % jusqu'à fin 2022, conformément à l'arrêté du 12 mai 2020.

ADVENIR prend en charge le raccordement du point de recharge en aval du point de livraison et non le raccordement en amont au réseau public de distribution. De ce fait, il n'y a pas de double subvention sur le raccordement.

En remplacement du mécanisme de plafonnement appliqué dans ADVENIR 1 (limité à 400k€ par projet et à 50 points de recharge), une méthode de plafonnement plus équilibrée et mieux adaptée aux usages sera proposée pour validation en copil. Dans l'attente de cette validation le plafonnement d'ADVENIR 1 restera applicable.

Annexe 2 - Contenu détaillé « ADVENIR – eFACT »

Le volet eFact du programme ADVENIR vise à répondre au déficit actuel de communication et à la prolifération de fausses vérités en améliorant la fiabilité et la lisibilité des informations relayées par certains acteurs clefs. Les actions opérationnelles seront menées par les équipes dédiées Avere France et les associations régionales partenaires.

Acteurs ciblés	En relais vers…
Syndics de copropriété & bailleurs sociaux	**Les propriétaires ou occupants de bonne foi d'un parking** en bâtiment collectif résidentiel pouvant souhaiter équiper leur emplacement d'un point de charge. **Les copropriétés** pouvant souhaiter installer une infrastructure collective de recharge pour faciliter l'équipement futur de points de charge dans les parkings.
Elus et acteurs locaux	**Les acteurs et décideurs** contribuant à organiser la mobilité dans les territoires (appui à la mise en place de schémas directeurs) **Les utilisateurs de VE** sans possibilité d'accès à un point de recharge à leur domicile et souhaitant pouvoir disposer d'une solution en voirie à proximité de ce dernier. **Action spécifique ZNI pour sensibiliser les installateurs aux qualifications nécessaires et l'importance du pilotage de la recharge.**
Grand Public	Grand public à **sensibiliser sur les enjeux du développement de la mobilité électrique** et les solutions associées.

En vue de répondre à ces enjeux, le programme prévoit des actions de communication s'articulant autour :

- De supports de communication et de formation communs : unités de formation de base sur les grands enjeux de la mobilité électrique ;
- Des supports spécifiques aux enjeux de chaque cible ;
- Des sessions de formation dans les grands réseaux professionnels ;
- Des sessions de formations par Massive Open Online Courses (MOOC) ;
- Des rendez-vous bilatéraux ;
- Des évènements grand public de sensibilisation : journée, conférence, déplacement dans les centres de formation.

Ce programme sensibilisera ainsi un maximum de publics tout en apportant une information contextualisée en fonction des segments ciblés et de la nature des bonnes pratiques à diffuser en matière d'équipements (achat du véhicule et installation d'une solution de charge) et d'utilisation (organisation des mobilités, pilotage de la charge du véhicule, écoconduite, etc.). Son contenu sera fondé en toute neutralité sur des éléments génériques validés par des experts reconnus.

Son déploiement vise à répondre aux attentes propres à chaque territoire, y compris les Zones Non Interconnectées (ZNI). On retrouve les mêmes enjeux dans les ZNI : décollage des ventes de véhicules électriques les années passées (+69% en 2017 et +32% en 2018), ambitions fortes des PPE sur la

décarbonation du secteur des transports pour les années à venir, mais un niveau de formation des acteurs locaux qui reste très faible. A cela vient s'ajouter un enjeu lié aux spécificités du système électrique.

En effet, dans ces territoires le système électrique est généralement plus fragile, avec un mix de production plus carboné ce qui impose des précautions particulières pour que le développement de la mobilité électrique se fasse dans les meilleures conditions possibles. Pour les ZNI, les actions s'accompagneront donc d'une sensibilisation particulière sur les enjeux liés au pilotage de charge et à la maitrise des puissances de charge.

a. Présentation des segments ciblés devant faire l'objet d'une action spécifique

A. Professionnels de l'immobilier : simplifier l'accès à la recharge en copropriétés

A l'échelle nationale, l'habitat collectif représente 15,7 millions de logements[5]. Or, moins de 1% de ceux-ci ont engagé des travaux en vue de l'installation de points de charge.

Une étude sur les copropriétés réalisées par IPSOS en juillet 2019 confirme pourtant l'intérêt des Français pour la mobilité électrique et, dans cette perspective, l'équipement d'une solution de recharge à leur domicile. En effet, près de la moitié des sondés (48%) seraient prêts à passer à la mobilité électrique au cours des prochaines années. Pour 85 % d'entre eux, le domicile constitue un lieu de recharge privilégié.

Ce décalage résulte de trois freins principaux à lever pour faciliter la mobilité électrique sur ce segment :

- Les procédures pour la mise en place d'infrastructures de recharge dans les parkings ;
- Le financement de ces infrastructures ;
- La capacité à avoir une vision exhaustive et fiable de ce qu'est la mobilité électrique et la façon de la traiter dans le résidentiel collectif.

Des moyens facilitateurs pour les deux premiers points sont en cours via la Loi d'Orientation des Mobilités et le programme CEE ADVENIR.

Pour lever le dernier point, l'étude IPSOS, citée précédemment, démontre clairement la **nécessité d'une action forte sur la communication et la formation**. Seuls 11 % des personnes interrogées affirment avoir reçu une information quant à l'existence de solutions de charge par le biais de leur copropriété tandis 80 % d'entre elles déclarent n'avoir reçu aucune information[6]. Même constat du côté des aides financières liées à l'installation de bornes en logements collectifs et ce malgré les aides disponibles. Près de 70% les ignorent totalement.

Les gestionnaires de parc immobilier - syndics de copropriété et bailleurs sociaux - sont des partenaires et relais incontournables pour mener ces actions. Ce sont eux qui sont amenés à recueillir les besoins des occupants des immeubles, à les orienter vers les solutions adaptées (i.e. vertueuses pour leur pouvoir d'achat, leur empreinte CO_2 et le système électrique), puis à assurer la gestion des infrastructures dans la durée.

---

5 Source INSEE : Le parc de logements en France au 1er janvier 2018, tous régimes de propriété confondus

6 http://www.Avere-france.org/Site/Article/?article_id=7657&from_espace_adherent=0

Des actions spécifiques auprès de ces professionnels doivent être engagées prioritairement pour mettre à leur disposition des supports de communication nécessaire pour renforcer leurs compétences et leur capacité à relayer simplement les bonnes pratiques au plus proche du terrain.

Dans cette perspective, **une collaboration étroite pourra être recherchée avec les principales fédérations nationales** représentatives de ces professions (UNIS, FNAIM, ARC, etc.) afin d'ajuster le format et le contenu des formations proposées aux contraintes et attentes de leurs membres. La FNAIM a déjà exprimé son soutien à l'action entreprise dans le cadre de ce programme.

Ce contenu répondra notamment aux interrogations récurrentes confirmées par les retours terrains des différents acteurs clefs de la mobilité électrique :

- Schémas de raccordement autorisés par la réglementation ;
- Description des procédures d'installation ;
- Des dispositifs d'aides ;
- Benchmark illustratif de coûts sur des cas type, préconisations de mise en œuvre, etc.

Une collaboration avec Enedis apparaît également pertinente pour valider les solutions techniques référencées de raccordement et la cohérence des supports de présentation associés.

B. Elus et acteurs locaux

Le projet de loi d'orientation des mobilités renforce la responsabilité des territoires dans l'organisation des mobilités. Ainsi, les plans de mobilité, qui remplaceront les plans de déplacement urbain, devront prendre en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, y compris électrique, ainsi que les enjeux de logistique.

De manière complémentaire, le programme CEE ADVENIR doit être étendu afin de soutenir les initiatives des collectivités proposant l'installation en voirie de bornes à la demande pour les utilisateurs ne pouvant de se recharger à leur domicile.

Face à ces nouveaux enjeux, les acteurs et décideurs des territoires ont besoin d'être informés et de disposer d'outils génériques pour les aider à structurer leurs réflexions sur les mobilités à financer et déployer. Ces décisions souffrent d'une connaissance souvent partielle des solutions proposées, de leurs impacts, de l'adéquation de ces dispositifs aux données réelles de leurs territoires, et, en particulier, de leur adaptation aux attentes actuelles et futures de leurs usagers.

Permettre un éclairage des autorités locales, via des actions ciblées de formation de communication sur les enjeux liés à la mobilité électrique et comment se lancer dans cette aventure, apparaît essentiel pour accélérer la transition. Le programme prévoit donc de sensibiliser, informer et former les collectivités et territoires sur :

- Les obligations réglementaires en matière de renouvellement de flottes,
- Les bonnes pratiques en matière d'installation de bornes
- Les aides disponibles
- Les outils auxquels elles doivent penser pour les aider à mailler au mieux leur territoire.

Ces actions sont portées par les réseaux associatifs « Avere » régionales et partenaires éventuels, relais indispensables pour sensibiliser localement le grand public à ces mêmes enjeux, y compris dans les ZNI dont les spécificités peuvent justifier un traitement particulier.

Ces relais associatifs sont également un vecteur essentiel pour accompagner le déploiement des formations présentées par ce même programme sur les segments professionnels (immobilier ;

distribution et location court-durée de véhicules), au plus proche du terrain et des spécificités des réseaux économiques et industriels présents dans chacun des territoires.

C. Grand public

De la même manière, les administrés de ces territoires n'ont pas toujours accès aux bonnes informations pour les guider dans leur choix.

Si des dispositifs de communication sont en cours de mise en place au niveau national, notamment via le site « je-roule-en-électrique.fr », il est indispensable de renforcer les actions de sensibilisation et d'information sur la mobilité électrique et ses avantages en étant au plus près des utilisateurs potentiels. Le grand public doit être mieux informé sur le marché de la mobilité électrique actuel et à venir, les avantages à l'usage, les aides disponibles et les gains environnementaux. En effet, l'étude IPSOS réalisée tous les deux ans par l'AVERE France en collaboration avec Mobivia démontre dans son édition 2018 le déficit fondamental d'information du grand public : près de 70% sont mal informés sur les modèles disponibles, 73% connaissent mal les aides à l'achat et 61% ne savent pas comment recharger le véhicule. Dans le même temps, l'image d'un véhicule environnementalement meilleur s'est détériorée de 10 points.

Figure 2 - Résumé des principaux résultats de l'étude IPSOS MOBIVIA « Les français et la mobilité électrique » édition 2018

Source : Avere France

Actions mises en œuvre dans le cadre du programme

a. Contenu des actions

Différentes actions peuvent être envisagées pour sensibiliser un maximum de publics tout en apportant une information contextualisée fonction des segments ciblés et de la nature des bonnes pratiques à diffuser en matière d'équipements (achat du véhicule et installation d'une solution de charge) et d'utilisation (charge du véhicule, écoconduite, etc.).

	Contenu des actions pour chaque cible		
	Syndics de copropriété & bailleurs sociaux	Élus & acteurs locaux	Grand public
Informations de base sur le marché de la mobilité électrique et prospective	✓	✓	✓
Sensibilisation aux aspects liés à la sécurité (notamment raccordement depuis les appartements) **et réponse aux fausses idées habituellement rencontrées** (risque incendie du véhicule, risque pour la sécurité d'approvisionnement en électricité, etc.)	✓	✓	✓
Aides financières disponibles dont ADVENIR	✓	✓	✓
Obligations réglementaires dans le résidentiel collectifs relatifs notamment aux schémas de raccordement, à l'application du droit à la prise et aux modalités de vote en assemblée générale	✓		
Bonnes pratiques pour l'accompagnement concret des projets, notamment le rôle du gestionnaire dans la préparation des projets afin de les faciliter : accès aux locaux, plans, enquêtes préalables sur le besoin, informations sur les installations électriques, etc.	✓	✓	
Boite à outils : modèles de résolutions, d'enquêtes auprès des occupants, de conventions, modèles de documents permettant de simplifier la gestion des projets par les syndics etc	✓	✓	
Les avantages à l'usage			✓
Gains environnementaux			✓
Accompagnement sur quelques régions des réflexions sur le maillage du territoire en **s'appuyant sur l'outil CATIMINI**		✓	
Obligations réglementaires pour le renouvellement des flottes et les IRVEs en voirie		✓	

b. Format des actions

Les outils de communication suivants seront pris en charge par Eco CO2 et l'Avere France pour les actions de sensibilisation et formation. Une fois le **plan de communication** validé par le comité, il s'agit de créer les contenus puis de les diffuser sur les médias sélectionnés :

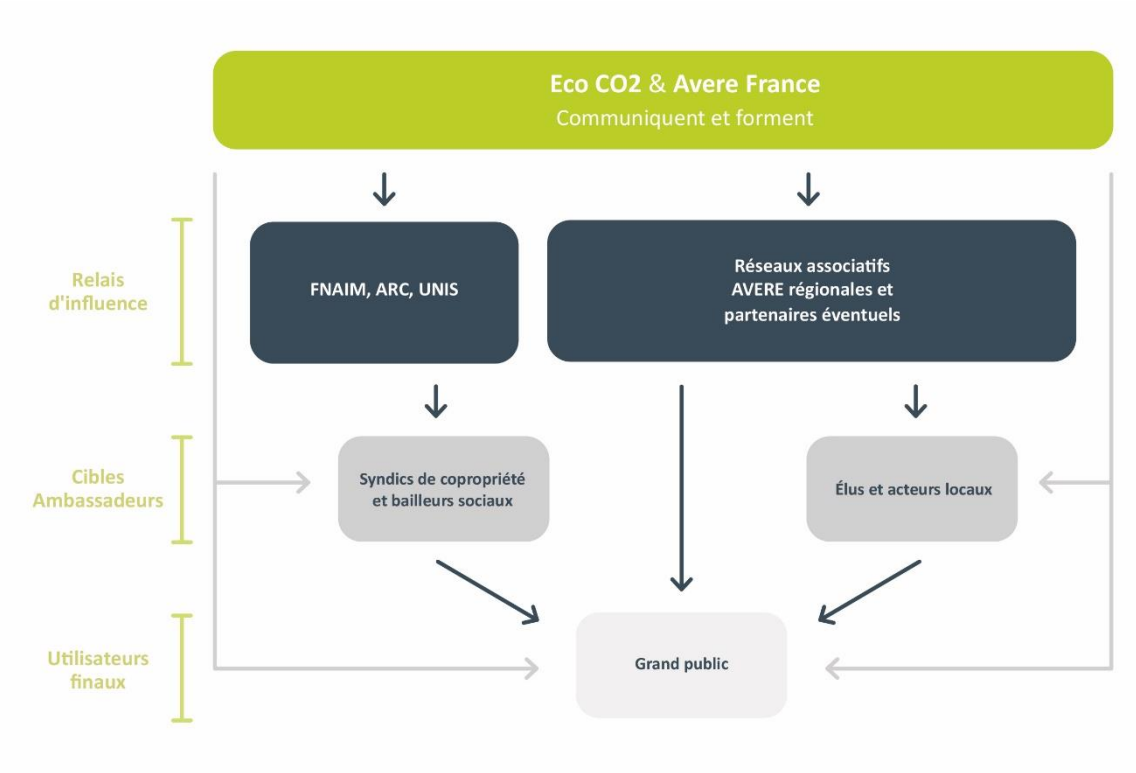
Sensibilisation et communication		
Format d'action		**Responsable**
RDV présentiel	**Réunions préliminaires**	• **RDV présentiel** AVERE France pour l'ile de France et Avere régionales dans les territoires (y compris ZNI) • **Contenu** Équipe Avere • **Support** EcoCO2 en liaison avec AVERE et prestataire « Je-roule-en-électrique »
Relations presse	**Gestion des relations presse suivant l'actualité du programme** (agence VLC) : avec presse spécialisées sur la cible « mobilité », la presse environnementale et la presse d'opinion (presse généraliste)	
Flyer Affiche	• Création d'une **charte graphique** / marque du programme • Création de **flyer standard** sur la mobilité électrique dans la déclinaison de la charte graphique générale du programme • Création de **brochures dédiées à chaque cible** ◦ **Professionnels de l'immobilier :** « comment être prêt pour le véhicule électrique en copropriétés » ◦ **Élus et acteurs locaux :** « comment passer sa flotte à l'électrique », « comment penser le maillage de son territoire » « comment inviter mes administrer à passer à l'électrique » ◦ **Grand public :** « Comment faire installer sa prise », « À quoi dois-je réfléchir avant de passer à l'électrique »	
Événementiel	• **Conférences :** prise de parole sur les salons principaux • **Présence sur salons dédiés à la mobilité :** support de communication (roll-up) pour les partenaires relai ou l'équipe Eco CO2 • **Lancement d'un événement** dédié au programme dans les territoires : journées du Véhicule électrique • **Campagne de sensibilisation** auprès des étudiants en prévoyant une conférence standardisée et des essais de véhicules pour ceux bénéficiant d'un permis de conduire valable	
Réseaux sociaux	• **Établir la stratégie RS** du programme • **Animation quotidienne** des RS	
Media digitaux	***Site web « je-roule-en-électrique.fr »*** • **Création d'un portail** pour le programme avec des onglets spécifiques par cible prioritaire pour diffuser des contenus crées : ◦ **Partenaires relai - création** / rédaction de documents word ressources à utiliser par les partenaires pour communiquer auprès de leurs adhérents, entreprises cibles ◦ **Entreprises / organisations ciblées** - création de documents ressources pour communiquer auprès de leurs publics et parties prenantes ◦ **Création d'une bibliothèque ressource** de slides powerpoint mis à la charte graphique ◦ **Boite à outils :** modelés de documents etc • **Mise en lien avec des sites dédiés sur les VE / la mobilité en générale** (i.e. Advenir)	
	Emailing / Newsletters : • **Création du modèle** de Newsletter en fonction de la charte graphique • Envoi de **Newsletters mensuelles** sur le fichier des entreprises engagées dans le programme • Volonté de mettre en évidence **des informations plus régionales** • Envoi d'emailing pour annoncer **des événements nationaux ou régionaux**	
	Campagne media digitaux semestriel (régionaux) – solliciter lesinfluenceurs	
	Webinars	

Formation		
Format d'action		**Responsable**
RDV présentiel	**Lors des sessions de formation dans les fédérations et associations dédiées**	• **RDV présentiel** AVERE France pour l'ile de France et Avere régionales dans les territoires (y compris ZNI) • **Contenu** Équipe Avere • **Support** EcoCO2 en liaison avec AVERE et prestataire « Je-roule-en-électrique »
Brochures MOOC Guide	**Création de de support de formation** à remettre lors des formations en présentiel adapté à chaque cible	
	Création de flyers quand nécessaire pour des campagnes ou évènements spécifiques	
	Aide à la maîtrise de l'outil CATIMINI – projet sur « la capacité des territoires à adhérer à la mobilité électrique »	
	MOOC : • Formation des formateurs • Formation des professionnels • Formation auprès les installateurs ZNI • Action auprès des DUT technique	

c. Organisation : responsabilités des acteurs

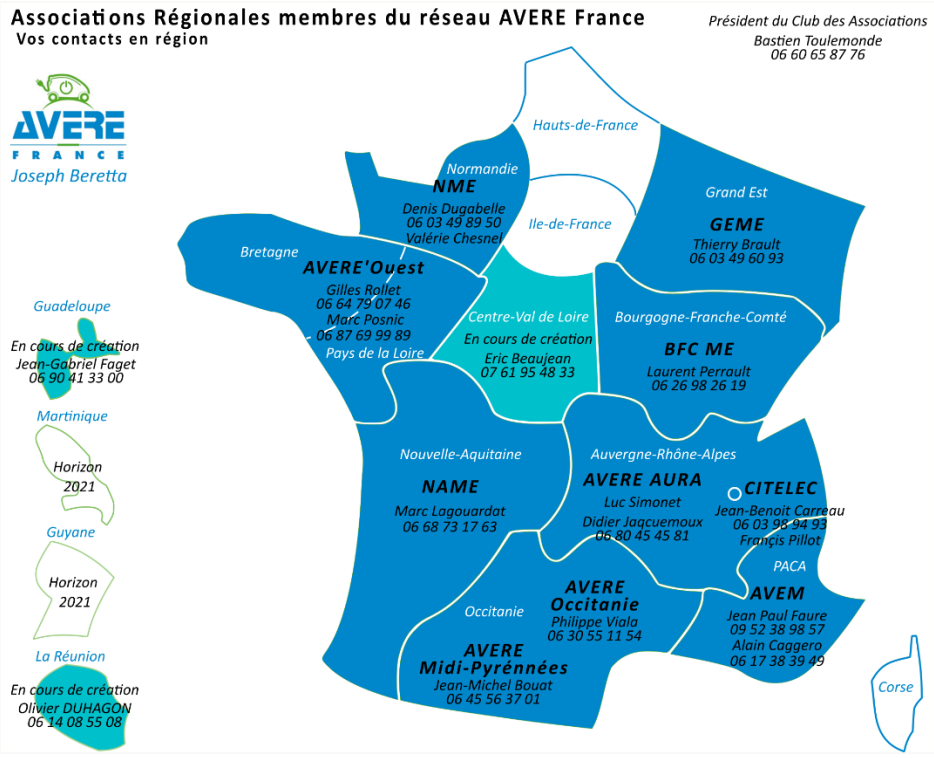
La définition du plan de communication pour la sensibilisation et la formation pour chaque cible sera faite en concertation entre l'Avere, Eco CO2 et, le cas échéant, les fédérations professionnelles représentatives des différentes cibles. Un plan sera établi pour chacune des cibles et présenté en comité de pilotage.

Les outils de communication seront pris en charge par Eco CO2, en collaboration avec l'Avere. Chaque segment devra disposer de ses outils de communication spécifiquement étudiés. Ils outilleront au plus juste les entreprises ou organismes ciblés (ex. syndic de copropriété) pour leur permettre de jouer pleinement leur fonction d'ambassadeurs vers les utilisateurs finaux (ex. utilisateurs d'un parking en copropriété). Leur déploiement pourra s'appuyer sur des partenaires relai, en premier lieu les fédérations professionnelles concernées (ex. FNAIM, ARC, UNIS).



Le programme s'appuie à la fois par la mise en place d'outils de formation / sensibilisation centralisés et un accompagnement dans les territoires grâce à l'Avere France et ses associations régionales qui pourraient mettre à disposition une part de leurs équipes mobilisées sur le terrain pour pouvoir effectuer des rendez-vous physiques avec les différentes cibles et monter en puissance sur la mise en place d'évènements de sensibilisation grand public, y compris dans les ZNI. Les relations en Ile-de-France seront gérées par l'Avere France. A noter que de nouvelles associations régionales sont actuellement en cours de création sur :

- La région Centre Val de Loire qui sera effective à compter de novembre 2019
- La Guadeloupe, en cours de création
- L'Île de la Réunion en cours de création
- Martinique et Guyane d'ici 2021



Cette couverture géographique permet d'être un véritable levier pour diffuser les bonnes informations nécessairement mieux contextualisées grâce à une implantation régionale. Dans tous les cas, la mise en place des actions s'appuiera sur le **plan de communication** de manière à assurer la meilleure adéquation entre les actions proposées et la cible retenue. Par ailleurs, la grande connaissance de la mobilité électrique de l'Avere France contribuera fortement à cibler et crédibiliser les actions mises en place.

d. Évaluation des résultats

Le programme effectuera un reporting trimestriel des actions engagées par cible et par zone géographique. Il s'agit de mesurer les différentes actions réalisées et de fournir un rapport d'activités comprenant :

- Mesure des actions suivant des indicateurs clef identifiés en amont
- Analyse des éléments qui ont bien fonctionnés et ceux à améliorer
- Ajuster les éléments du plan d'actions pour optimiser son efficacité (contenu, support choisis, fréquence des campagnes etc.)

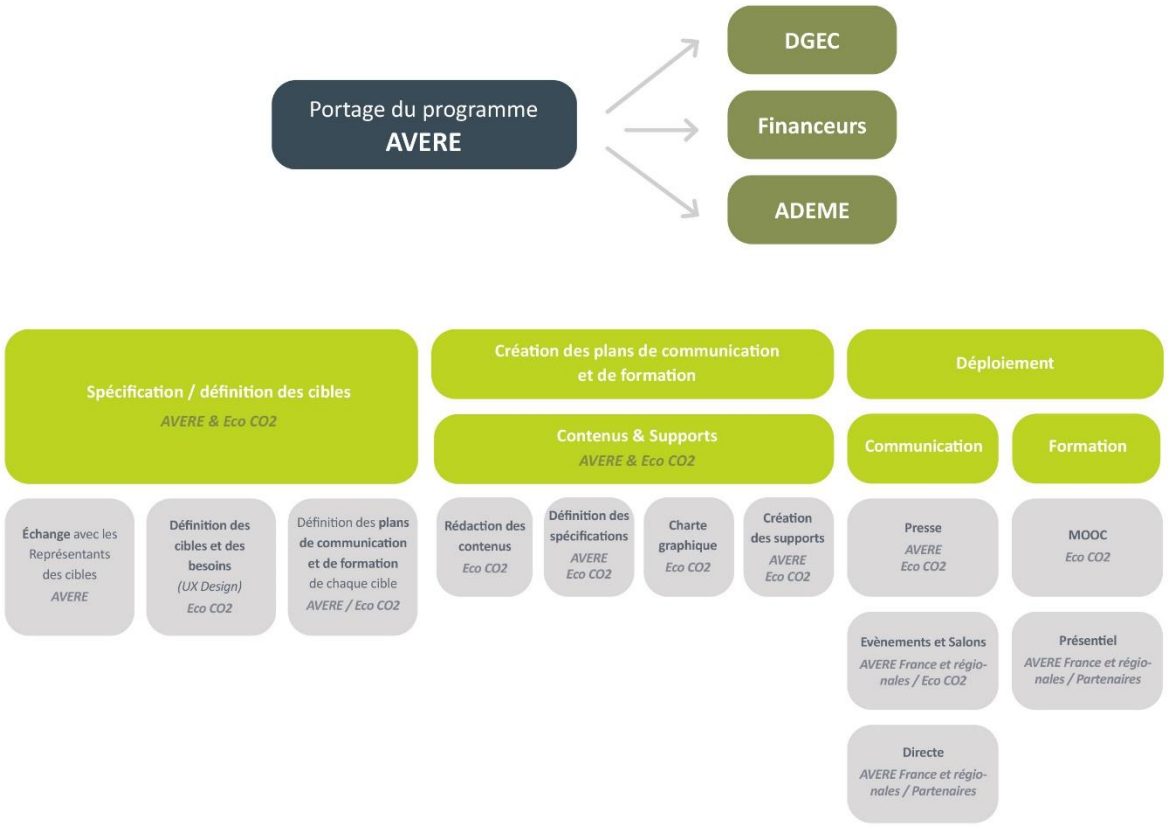
A mi-parcours, un questionnaire satisfaction des personnes formées sera effectué pour évaluer l'utilité des formations et le suivi des actions par les formés.

Description de l'organisation du programme, partenariats pressentis

a. Organisation du programme

Avere France assurera le portage du programme et prendra la responsabilité de la définition de l'ensemble des contenus et spécifications qu'elle transmettra à Eco CO2 qui sera en charge de la réalisation de l'ensemble des supports et outils de communication, de sensibilisation et de formation.

Figure 3 – Schéma d'organisation



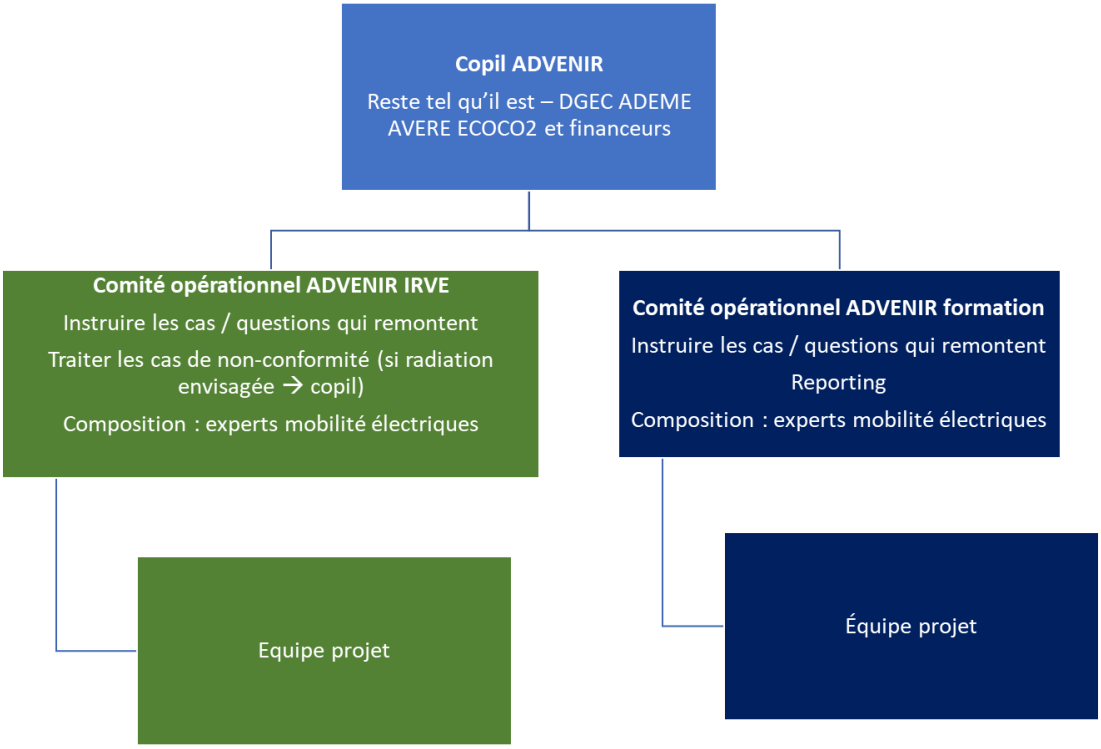
Avere et Eco CO2 pourront s'appuyer sur d'éventuels partenaires relais notamment dans les territoires pour la mise en œuvre des plans de communication et de formation. Les associations régionales engagées dans la démarche devront effectuées un reporting trimestriel des actions engagées par cible, du coût et des retombées médias territoriales le cas échéant.

Annexe 3 - Processus opérationnel

Gouvernance

Pour permettre une meilleure efficacité dans le traitement des aspects spécifiques à chaque dimension du programme ADVENIR, il est proposé la gouvernance explicitée dans le schéma ci-après. Les obligés financeurs pourront mettre à disposition un expert mobilité électrique pour instruire les différents cas.

Figure – structure de gouvernance proposée



Compte tenu des objectifs envisagés et de l'intégration du programme de formation, il est souhaitable de mettre en place **une gouvernance globale et un renforcement de l'accompagnement** au quotidien des installateurs / opérateurs, des collectivités ou syndicats d'énergie, des copropriétés, des bailleurs, des promoteurs via entre autres :

- Une capacité accrue de suivi téléphonique et de traitements des dossiers ;
- L'intensification des réunions d'information auprès de ces différentes cibles ;
- Une refonte de la plateforme mon.advenir.mobi pour mieux répondre à l'augmentation des demandes de primes et le nombre de données remontées, et la diversification des cibles
- Le développement et diffusion de supports standardisés par cible type « tutoriel », rappelant les obligations légales et le montage de dossier ADVENIR.

AVERE France

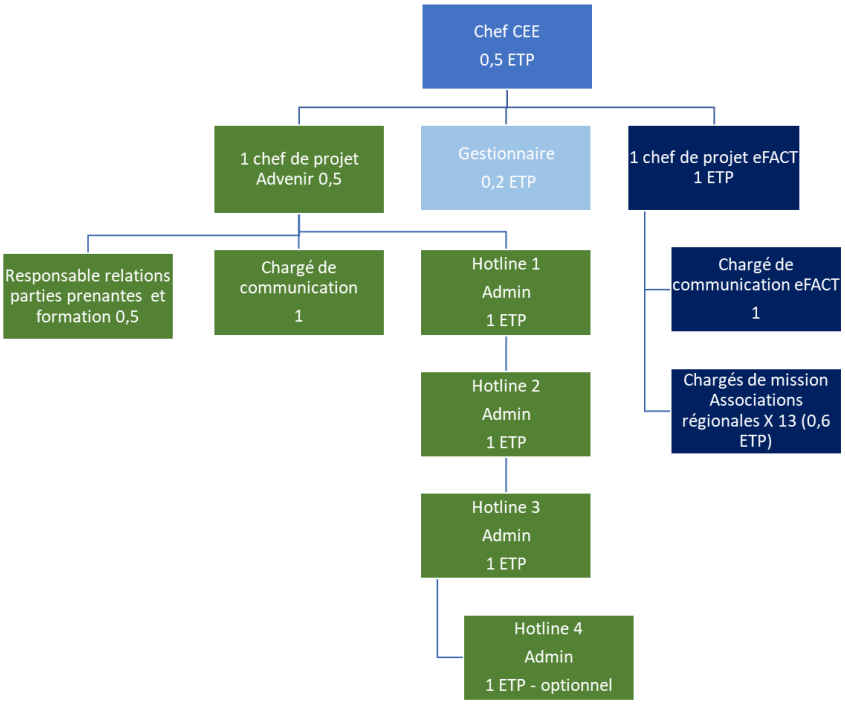
Il est proposé de structurer et renforcer l'équipe côté Avere-France autour 8 personnes dont 6,5 dédiées ADVENIR Bornes (contre 3 dans le précédent programme) et 1,5 pour eFACT (hors associations régionales). Le fil directeur est d'optimiser les synergies entre les deux volets du programme et de renforcer la capacité à répondre aux questions, accompagner les installateurs et traiter les dossiers

rapidement en passant à trois employés à temps plein en charge de la hotline et de la gestion administrative ADVENIR.

Un chef de projet se répartit à 50 % sur la gestion de projet ADVENIR (gestion cahier des charges, monitoring, management, préparation des copils) et à 50 % sur la consolidation globale des deux programmes. Il encadre la totalité de l'équipe.

Un responsable relations parties prenantes et formation est en charge de communiquer tous les éléments aux différents acteurs sollicitant le programme par des réunions en présentiel ou par Internet. Il a également la charge d'alimenter le contenu en matière de formation et d'identifier des sujets spécifiques sur lesquels former les parties prenantes à ADVENIR. Il contribue à renforcer la présence auprès des acteurs de la filière via des réunions et déplacements.

Figure – organigramme équipe projet Avere France



Eco CO2

Un chef de projet se répartit à 0,6 ETP sur la gestion d'ADVENIR (gestion de la plateforme, l'équipe support, contrôles des installations) et a 0,4 ETP sur le volet eFACT (gestion de la préparation du programme et du contenu sensibilisation et formation…). Un technicien ingénieur à 0,6 ETP est en charge de coordonner les contrôles et servir de support et référent technique à l'équipe de contrôleurs en région, et d'apporter un soutien à la gestion de la plateforme. Un technicien support a 0,2 ETP répondra aux questions qui remontent sur la plateforme liée aux problèmes techniques.

Refonte de la plateforme mon.advenir.mobi

Le programme ADVENIR, dont nous développons la plateforme technique depuis quatre ans, est une réussite. Nous avons vu une forte croissance du nombre d'utilisateurs, et nous avons diversifié les cibles et les types d'équipements visées par les aides.

Nous avons beaucoup appris sur cette période sur nos utilisateurs, leurs habitudes, et sur la manière d'améliorer notre plateforme pour mieux répondre à leurs besoins. La forte croissance du nombre d'utilisateurs a mécaniquement entraîné une forte croissance du nombre de données remontées.

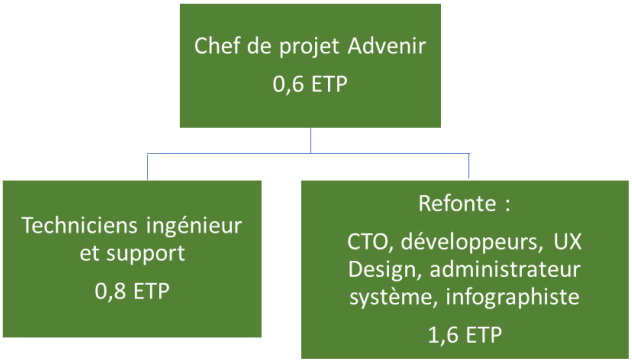
Pour répondre à l'augmentation de cette charge et aux besoins des utilisateurs, et pour améliorer le traitement des dossiers par l'Avere et le traitement des demandes faites au support d'Eco CO2, nous la plateforme doit faire l'objet d'une refonte en profondeur.

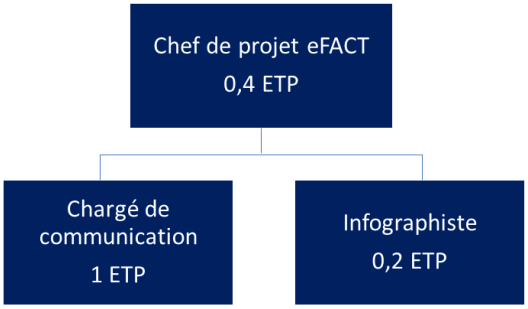
Pour les utilisateurs d'abord, nous allons moderniser l'organisation du site et dans sa charte graphique, afin que les utilisateurs soient mieux accompagnés dans la constitution de leur dossier et dans le suivi de leurs demandes. Nous allons également améliorer le tableau de bord de l'Avere pour le traitement des dossiers, pour leur permettre de gérer les demandes plus efficacement. Finalement, nous allons améliorer le tableau de bord d'Eco CO2 pour la gestion des contrôles à effectuer. Outre l'interface graphique, ces améliorations concernent aussi les performances et la préparation de l'arrivée de nouvelles cibles à intégrer à la plateforme.

Figure – cahier des charges refonte de la plateforme

Lot I Direction
CTO (Chief technology officer)
Lot II Développement de la plateforme
Métriques et journaux d'évènements
Optimisation de la base de données
Optimisation de l'affichage de l'interface d'administration
Modifications interface support (inclue demandes d'Avere, 11/03/20)
Refonte de la collecte des données webservice/GIREVE
Refonte de la structure du code informatique
Mise à jour du déploiement de serveurs de « bac à sable »
Métriques et journaux d'évènements
Refonte graphique
Lot III Maintenance (après la refonte jusqu'à 2023)
Corrections de bugs, maintenance des serveurs et de la plateforme
Gestion et coordination de la plateforme
Ajout des nouvelles cibles (2 roues, hub/réseaux, hôtelier/restaurateurs, dashboard etc.)
Développements supplémentaires (frais variables)

Figure – organigramme équipe projet Eco CO2





ADVENIR Infrastructures de recharge

Pour la partie ADVENIR infrastructure de recharge, l'équipe projet met en œuvre les orientations et décisions des comités de pilotage et opérationnels. L'équipe est chargée,

Dans la phase de préparation :

- D'élaborer le cahier des charges de l'éligibilité au programme ADVENIR en offrant des solutions techniques performantes. Les caractéristiques requises pour les offres retenues dans le projet seront déterminées et diffusées largement ;
- D'élaborer les outils nécessaires aux fonctionnalités prévues, dont un site internet dédié ;
- De rédiger les procédures de fonctionnement financier du programme : partenariats avec les obligés ou éligibles, contribution forfaitaire au porteur de l'offre, primes aux bénéficiaires…
- De définir les modalités de suivi des bornes ADVENIR, de contrôle de leur déploiement, et de suivi de leur utilisation ;

Dans la phase de déploiement opérationnel :

- D'instruire les demandes d'habilitation des offres ADVENIR, quel que soit le volume commercial qu'elles représentent, et en toute impartialité vis-à-vis des financeurs et parties prenantes du programme ;
- De coordonner et suivre le déploiement des offres ADVENIR ;
- D'apporter tout support vers les porteurs de ces offres pour en faciliter le déploiement selon la répartition suivante :
    - Obligation, montage du dossier, cahier des charges, etc. : équipe AVERE France,
    - Questions liées à la plateforme : Eco CO2 ;
- De contrôler la bonne utilisation des aides et la mise en place effective des bornes (il est prévu de contrôler in situ au moins 5% des chantiers) ;
- D'élaborer et préparer pour le bureau les statistiques de déploiement des bornes de recharge sur le territoire et leur utilisation.

Dans la phase de bilan :

- De réaliser, avant la fin du déploiement total du projet ADVENIR, un retour d'expérience afin de mesurer la réponse du programme vis-à-vis des objectifs du programme. L'impact des nouveaux points de charge sera mesuré de manière qualitative via des questionnaires soumis aux bénéficiaires, et de manière quantitative via une analyse des statistiques d'utilisation sur l'ensemble du programme.

Durant tout le programme :

- De mettre à jour le site internet du programme ;

- D'assurer une plateforme technique d'enregistrement et suivi des demandes de primes performantes ;
- D'assurer que le site d'information soit à jour, lisible et ergonomique ;
- D'assurer un suivi statistique performant d'indices à définir par le comité de pilotage ;
- D'assurer un suivi téléphonique et par mail des demandes.

Composition

L'équipe projet est composée des organismes suivants : Eco CO2 et Avere France

Elle pourra associer d'autres Parties, en tant que de besoin.

ADVENIR eFACT

Pour la partie formation, ADVENIR eFACT, la répartition indicative suivante des missions entre AVERE France et ECO CO2 est prévue

Pour la maîtrise d'ouvrage :

Avere France :

- Assure l'animation et le secrétariat du Comité de Pilotage du programme conjointement avec son partenaire Eco CO2, sous la présidence de l'Etat ;
- Recherche et présélectionne des opérations éligibles au programme ;
- Paie les factures des fournisseurs une fois validées ;
- Suit et remonte les statistiques précises des opérations menées dans le cadre du programme. En particulier, Eco CO2 tient à la disposition de la DGEC les éléments justificatifs de la mise en place des opérations et lui adresse chaque semestre calendaire un état récapitulatif des opérations engagées ;
- Pilote la partie communication du programme notamment sur la production de fond en collaboration avec les partenaires du programme et sous contrôle du comité de pilotage.

Pour la maîtrise d'œuvre :

Dans la phase de préparation :

Avere France et ses associations régionales :

- Met en place les partenariats nécessaires au bon déroulement du programme (les ZNIs, les associations régionales en relais vers les syndics de copropriété, collectivités locales, entreprises, associations d'éducation etc.) ;
- S'assure de la formation des associations régionales chargées de l'accompagnement.

Eco CO2 :

- Elabore, en coordination avec l'Avere France et ses partenaires, la méthodologie générale et particulière des processus, procédures et documentation du programme : méthodologie, outils pédagogiques, système d'information et support/back-office ;
- Elabore avec l'AVERE France les outils nécessaires au déploiement du programme : outils de communication (charte graphique, brochures, MOOC, site web), modèles juridiques et contractuels (conventions de partenariat, cahiers des charges etc.) ;
- Définit les modalités de suivi des opérations, de leur déploiement et leur bon déroulement ;

Dans la phase de déploiement opérationnel :

Avere France et ses associations régionales :

- Le contrôle des tâches pour le déploiement du programme envers les différentes cibles ;
- Déploie les actions de sensibilisation et formation sur le terrain ;
- Met en place des réunions de suivi de projet pour chaque cible

Eco CO2 :

- Assure la coordination opérationnelle de l'ensemble des actions ;
- Maintient en conditions opérationnelles les outils de sensibilisation et formation

Dans la phase de bilan :

Avere France effectue, avant la fin du déploiement total du programme, un retour d'expérience afin de mesurer la réponse du programme vis-à-vis des objectifs. L'impact du programme sera évalué de manière qualitative et quantitative en agrégeant l'ensemble des évaluations de chaque opération. Ce qui permettra de fournir pour l'ensemble du programme :

- Nombre d'actions de formation et de sensibilisation réalisées
- Nombre résultant de personnes touchées

Durant tout le programme :

Avere France :

- Création de contenu et spécifications puis assurer les différentes sollicitations
- Met à jour les réseaux sociaux (FB, Twitter, LinkedIn, YouTube, Instagram)

Eco CO2 :

- Apporte son expertise en matière de création et présentation de contenu, notamment graphique et communication ;
- Met à jour les pages dédiées sur le site internet du programme ;
- Faire évoluer les contenus pédagogiques et méthodologiques en fonction du retour d'expérience progressif

<u>Partenaires : les associations régionales :</u>

Les associations régionales, premiers relais dans les territoires mettent à disposition un chargé de mission à hauteur de 0,6 ETP (3/5ème) pour assurer le relai des actions décrites dans le programme et accompagner les différents acteurs.