Convention de mise en œuvre du Programme « Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable »

Entre

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

L'ADEME, représentée par son Président, Arnaud Leroy,

Et

Unis-Cité (porteur du programme), association régie par la loi du 1er juillet 1901, dont le siège social est situé au 21, boulevard Ney, 75 018 Paris, le numéro de SIRET est le 39819156900209, représentée par sa Présidente, Marie Trellu-Kane, pour le compte de l'ensemble du réseau Unis-Cité,

Electricité De France (financeur du programme), Société Anonyme au capital de 1 551 810 543 euros, dont le siège est au 22-30 Avenue de Wagram, 75 008 PARIS, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le n° 552 081 317, représentée par le Directeur Marché Clients Particuliers, Commerce, Fabrice Gourdellier,

Association des Maires Ruraux de France (partenaire du programme), association régie par la loi du 1er juillet 1901, dont le siège est 52 avenue Foch, 69006, Lyon, représentée par son Directeur Général, Cédric Szabo.

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

Préambule

Les transports font partie intégrante de notre vie. Qu'ils soient subis ou souhaités, les déplacements sont au centre de nos quotidiens, avec une moyenne de 10h et 400 km par semaine et par personne passées à se déplacer (Source : enquête nationale « mobilité et modes de vie 2020 » menée par le Forum Vies mobiles). Le transport le plus usité est la voiture, qui représente 80% des moyens utilisés.

Malgré cette part significative, une réduction de l'utilisation de la voiture dans les grandes agglomérations au profit des mobilités douces est observée depuis le passage à l'an 2000 (baromètre de la mobilité durable). Cette modification des pratiques n'est cependant pas valable pour les milieux ruraux, dans lesquels l'usage de la voiture a, au contraire, continué à augmenter avec la réduction des services de proximité.

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités, construit suite aux Assises nationales de la mobilité, a été adopté en 2ème lecture par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019. Il vise quatre objectifs, qui ont également nourri l'élaboration du programme présenté par Unis-Cité :

- **Sortir de la dépendance automobile**

Notamment en supprimant les "Zones blanches" dont font partie les territoires ruraux.
Les leviers potentiels: organiser des services tels que l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande.

- **Accélérer la croissance des nouvelles mobilités**

Il faut pour cela informer, former et permettre une meilleure connaissance pour une meilleure prise en main des réseaux de transport.

- **Réussir la transition énergétique**

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports, il faut réduire, voire supprimer les véhicules alimentés en énergie fossile et les remplacer par des modes de transport économes et durables: l'électrique, le vélo, les transports partagés…
Il faut ainsi permettre aux citoyens d'effectuer un diagnostic de leurs besoins et de trouver la réponse la plus adéquate à leurs usages sur le long terme.

- **Programmer les investissements dans les infrastructures de transport**

Cela concerne notamment les personnes à mobilité réduite et les territoires ruraux en favorisant le désenclavement: tarifs préférentiels ou financement du covoiturage, voies réservées pour les transports partagés…
Il y a là un accompagnement des pratiques à fournir mais aussi une dynamique inter-partenariale locale à créer, en associant tous les acteurs d'un territoire autour de constats partagés.

Selon un sondage ADEME, seuls 22% des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir leur mode de transport contre 64% des habitants des agglomérations de +100 000 personnes.
Ainsi, ce sont 70% des habitants des zones rurales qui considèrent la voiture comme indispensable contre 54% en ville.
Néanmoins, lorsqu'ils sont sensibilisés, 60% d'entre eux sont prêts à moins utiliser leur véhicule, 65% à utiliser les transports en commun et 40% à faire du covoiturage et de l'autopartage.

Malheureusement, une étude de juin 2019, menée par l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) et qui visait à indiquer "*la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne* », montre que la France est bien loin derrière ses voisins européens: amplitude horaire trop faible et trajets trop longs en transports en commun. Cette étude souligne que le covoiturage et les autres modes partagés constituent pourtant des solutions réelles pour ces territoires peu denses.

Du fait de la grande diversité des pratiques habitantes dans ces territoires et de leur forte dépendance automobile (source: Géoconfluences), les territoires ruraux et péri-urbains sont des territoires prioritaires. Les mobilités partagées et économes en énergie fossiles y sont moins développées faute de sensibilisation et de services ad hoc, mais les habitants sont prêts à agir si on les aide à passer à l'acte.

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 27 février 2020 (publié au JORF du 8 mars 2020) portant validation de 12 programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2022.

Ceci 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 « Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable »,** ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise à sensibiliser et former les habitants des territoires ruraux et périurbains, en particulier les ménages aux revenus modestes rencontrant des difficultés de mobilité, aux enjeux et pratiques de la mobilité économe en énergies fossiles, et faire émerger, sur la base de diagnostics partagés des pratiques et besoins, des solutions collectives de mobilité avec et pour les habitants et communes rurales.

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Sensibiliser les citoyens des territoires ruraux et péri-urbains aux enjeux des mobilités douces et durables ;
- Favoriser la connaissance et l'accessibilité des réseaux de transports en commun sur ces territoires ;
- Permettre la création de solutions de transports partagés co-construites avec les habitants et les élus des communes rurales concernés ;
- Accompagner les personnes les plus en difficulté, aux revenus modestes dans leurs démarches de mobilité ;
- Prévenir les conduites à risque dans les pratiques de mobilité pour lever les freins aux modes partagés ;
- Réduire de manière notable l'usage de la voiture personnelle en zone rurale et péri-urbaine.

Le Programme a pour objectif :

- D'être déployé sur 15 territoires ruraux et péri-urbains ;
- De toucher au moins 50 000 personnes au sein des ménages vivant sur les territoires ciblés.

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

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, de l'ADEME, du porteur, de son

partenaire ARMF et des financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Le comité de pilotage se réunit a minima semestriellement. Le porteur du Programme en assure le secrétariat. 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.

Le porteur du Programme établit un bilan annuel des actions menées 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 une page Internet dédiée.

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

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements d'Unis-Cité (porteur)

Unis-Cité s'engage, pour le compte de l'ensemble du réseau Unis-Cité, au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- Mettre à disposition les locaux et le personnel nécessaire au déploiement du programme ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque 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 ;
- Faire certifier annuellement les comptes du programme par un Commissaire aux comptes ;
- Assurer une coordination avec les autres programmes CEE relatif à la thématique de mobilité (hors vélo).

Engagements d'EDF (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, EDF s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 3 385 000 € HT ;
- Participer au comité de pilotage du programme ;
- Le cas échéant, contribuer à la mise en œuvre du programme dans les territoires choisis.

Engagements de L'association des Maires Ruraux de France (partenaire)

L'association des Maires Ruraux de France s'engage au titre de la présente Convention à :

- Contribuer au choix des communes rurales prioritaires pour le déploiement du programme ;
- Mobiliser les élus et par leur intermédiaire les habitants des communautés de communes concernées ;
- Valoriser le programme et animer la diffusion des éléments capitalisés à l'ensemble de son

réseau.

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 ;
- 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 27 février 2020 portant validation du Programme, 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 2022.
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 3 385 000€ HT[1].

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)
Ingénierie du projet	Mallettes pédagogiques des équipes projets produites et livrées Contenu de formation formalisé et « transférable »	502 219
Frais de gestion	comptes certifiés, factures	168 847
	TOTAL	**671 066**

Frais variables			
Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Ingénierie du projet	Emargement des formations par territoire	4 607	69 102
Création des caravanes de l'Eco-Mobilité	Véhicules électriques par territoire (minimum 2)	44 000	132 000
Information/sensibilisation à la mobilité durable	Nombre d'habitants sensibilisés	15	752 528
Diagnostics territoriaux de mobilité	Un diagnostic participatif documenté par territoire	49 140	737 105

[1] Si les frais de gestion sont supérieurs à 5% du montant total du Programme ou 250 000 € HT, ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

Co-construction des solutions locales en faveur de l'éco-mobilité (défi)	Un projet réalisable et budgété par territoire co-construit avec les collectivités et les habitants	38 213	573 199
Mise en place des solutions issues des diagnostics de territoire	Budgets précis des projets des territoires Budget global de suivi de l'enveloppe Fiches pratiques de partage pour essaimage de la solution	Variable selon les solutions	450 000
		TOTAL	**2 713 934**

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 556 444 € HT pour la mobilité des équipes, par :

- La Fondation RTE pour un montant de 20 000 € HT ;
- Les collectivités territoriales partenaires des projets territoriaux seront invitées à contribuer financièrement ou en nature à la mobilité des équipes ;
- Unis-Cité et l'AMRF sollicitent d'autres partenaires publics et privés pour contribuer à ces frais ;
- Unis-Cité fera son affaire sur ses fonds propres pour que la mobilité des équipes sur les 15 territoires prévus ne soit pas un obstacle à la bonne réussite du programme.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

Ces frais 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 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 :

- 37% des coûts fixes relatifs à l'ingénierie de projet ;
- 12% des coûts fixes relatifs aux frais de gestion ;
- 20% des coûts variables relatifs à l'ingénierie du projet ;
- 33% des coûts variables relatifs à la création des caravanes de l'Eco-Mobilité ;
- 8% des coûts variables relatifs à l'information/sensibilisation à la mobilité durable ;
- 8% des coûts variables relatifs aux diagnostics territoriaux de mobilité ;
- 7% des coûts variables relatifs à la co-construction des solutions locales en faveur de l'éco-mobilité.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première période du Programme (jusqu'à 31/12/2020), s'élève à 398 564 € HT représentant 11,7 % du budget total, financés par EDF.

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 - Evaluation du Programme

Des indicateurs d'avancement des actions et de réalisation des objectifs sont mis en place dès le début du Programme. Ils sont rapportés à chaque COPIL et permettent l'établissement du bilan annuel prévu

à l'article 3 de la présente Convention.

Par ailleurs, des évaluations du dispositif des CEE sont menées 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 d'évaluations 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.

Article 8 – Communication

Les actions de communication communes, autre que celles de l'Etat, portant sur cette Convention et sur les opérations qu'elle recouvre seront définies, d'un commun accord, par un échange préalable entre les Parties, tant sur le fond que sur la forme. À défaut d'accord sur le contenu de la communication commune, la Partie à l'origine de la communication ne sera pas autorisée à faire mention de l'autre Partie.

Les Parties autres que l'État informeront les autres Parties préalablement, de toutes les opérations de communication relevant de la présente Convention ou qui pourraient les impacter.

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

Les Parties veillent à ce que les biens et services développés dans le cadre du Programme, en particulier les éventuels outils informatiques et les bases de données, soient libres de droit.

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 attribués à EDF dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 27 février 2020 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 à sa date de signature et se termine le 31 décembre 2022 sous la condition suspensive de la validation de l'éligibilité du Programme au dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) défini aux articles L. 221-1 et suivants du Code de l'énergie, à travers un arrêté ministériel prévoyant la délivrance de certificats d'économies d'énergie, dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

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 - Loi applicable et attribution de juridiction

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

Tout différend 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 en 5 exemplaires, le 09.11.20

Barbara POMPILI
Ministre de la Transition écologique

pour Le ministre de la Transition Écologique et Solidaire
Laurent MICHEL

Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

Marie TRELLU-KANE
Présidente d'Unis-Cité

Unis-Cité
21, boulevard Ney
75018 PARIS
Tél : 01 53 41 81 43 - Fax : 01 53 41 81 44
N° SIRET : 398 191 569 00209

Cédric SZABO
Directeur Général de l'AMRF

Fabrice GOURDELLIER
Directeur Marché Clients Particuliers EDF Commerce

Liste des annexes :
Annexe 1 – Contenu détaillé
Annexe 2 – Processus opérationnel
Annexe 3 (confidentielle) – Budget détaillé

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Nom du programme

"Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable"

2. Objectif

Sensibiliser et former les habitants des territoires ruraux et périurbains, en particulier les ménages aux revenus modestes rencontrant des difficultés de mobilité, aux enjeux et pratiques de la mobilité économe en énergies fossiles, et faire émerger, sur la base de diagnostics partagés des pratiques et besoins, des solutions collectives de mobilité avec et pour les habitants et communes rurales.

3. Description du programme

Le programme « Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable» a pour objectif de déployer des actions de sensibilisation, d'information et de formation des habitants des milieux ruraux et péri-urbains, aux revenus souvent modestes, aux mobilités économes en énergies fossiles ; et de les aider à modifier leurs pratiques dans la durée vers des modes partagés de mobilité, grâce à des solutions co-construites avec les communes rurales concernées.

3.1. Les axes du programme et objectifs spécifiques

Le programme couvrira 3 axes d'intervention. Pour chacun des 3 axes, il sera créé des outils pédagogiques et déployé des actions et évènements permettant d'encourager l'engagement individuel vers des formes de mobilité partagée sur les territoires.

Axe 1 : Sensibilisation: Comprendre les enjeux de la mobilité durable
Objectif spécifique :

- Sensibiliser 50 000 citoyens des territoires ruraux et péri-urbains aux enjeux des mobilités douces et durables

Axe 2 : Formation: Quelles solutions existent pour une écomobilité, et comment les adopter?
Quel est le panorama des solutions existantes ? Comment l'implication individuelle peut-elle résonner dans le collectif ? Quelles sont toutes les options possibles de mobilité économe en énergie fossile, adaptées aux territoires ruraux et péri-urbains ?
Objectifs spécifiques :

- Favoriser la connaissance des réseaux de transports en commun et des solutions existantes de mobilité partagées sur ces territoires le cas échéant auprès de 50 000 citoyens

Axe 3 : Passage à l'acte: Amener à un changement de pratiques dans les déplacements quotidiens
Grâce à des diagnostics territoriaux des pratiques, et grâce à l'organisation de "défis Ecomobilité" par territoire, le passage à l'acte individuel et collectif sera stimulé. Une fois le diagnostic des pratiques et des besoins des habitants du territoire élaboré, aux habitants de mettre en pratique les solutions collectives qui leur conviennent. Au programme "Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable" de les y aider, notamment par le soutien au financement de solutions de transport partagé ou autres solutions portées par les communes rurales concernées.

Objectifs spécifiques :

- Sur chacun des 15 territoires, permettre la création de solutions de transports partagés ou autres solutions visant à la réduction l'usage de la voiture personnelle, co-construites avec les habitants et les élus des communes rurales concernés.
- Accompagner les personnes les plus en difficulté, aux revenus modestes, identifiées lors des diagnostics dans leurs démarches de mobilité et dans l'appropriation des solutions développées

Les cibles du programme sont les habitants des territoires ruraux et péri-urbains, avec une priorité aux ménages aux revenus modestes rencontrant des problématiques de mobilité avérées. Les partenaires clés, outre les partenaires financiers du programme, seront les communes rurales. « Les territoires

ruraux s'engagent pour la mobilité durable » est en partenariat avec l'Association des Maires Ruraux de France.

3.2. Résumé du programme proposé

Le programme "Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable" s'articule autour de plusieurs typologies d'actions :

- La création d'outils d'information, de sensibilisation et de formation:
  - Des contenus pédagogiques et ludiques, pour sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable, et former aux différents modes partagés de mobilité
  - Une exposition ambulante à déployer dans les bourgs, places et lieux de proximité
  - Des vidéos de sensibilisation
  - Des tests diagnostics territoriaux de mobilité
  - Des serious game et autres jeux adaptés à différents publics (enfants, jeunes, familles, élus locaux...)
  - Des outils spécifiques pour les acteurs clés à engager pour un changement effectif des pratiques de mobilité (commerces/entreprises, élus locaux).

- L'animation d'ateliers et interventions au cœur des territoires ruraux et des quartiers péri-urbains:
  - Une Caravane de l'Ecomobilité dans chaque territoire - pour aller à la rencontre des habitants
  - Des ateliers et événements dans les communes et quartiers péri-urbains, pour déployer les sensibilisation et formations
  - Des campagnes "diagnostics mobilité" pour cerner les enjeux par territoire et des ateliers d'émergence pour faire émerger des solutions collectives de territoire
  - Un accompagnement individuel écomobilité selon les besoins et possibilités.

- Des défis de territoire, valorisés au niveau national par une plateforme Web et un évènementiel:
  - L'organisation d'un concours "défis de l'écomobilité en territoires"
  - Une plateforme web qui répertorie chaque défi par territoire
  - Un événement national de valorisation de l'engagement des territoires et partenaires

- Une étude d'impact pour évaluer les impacts, y compris une évaluation des économies en énergies fossiles imputables au programme.

Ce programme est construit en partenariat avec l'Association des Maires Ruraux de France et avec l'obligé financeur (EDF) - et s'appuie sur des structures expertes en mobilité telles que Wimoov par exemple, dans le respect du cadre des CEE de non cumul des financements CEE pour une même action.

3.3. Détails du programme proposé

Chacun des contenus ci-après détaillés fera l'objet d'une validation par le comité de pilotage, et mobilisera toutes les compétences nécessaires à la création de supports performants. En outre, l'AMRF, le partenaire financeur EDF, seront piliers dans l'élaboration des outils et contenus de formation.

3.3.1. Les outils d'information, de sensibilisation et de formation

Ces outils nous permettront de conduire des actions et évènementiels de sensibilisation et formation vivants et fédérateurs, et de détecter les problématiques pour chaque territoire en consultant les habitants et les acteurs afin de stimuler l'émergence de solutions de mobilités partagées souhaitées par les habitants.

Les contenus:

Des fiches pédagogiques sur les enjeux de la mobilité durable, et sur les différents moyens de transport partagé adaptés aux spécificités du rural. Des outils simples pour être accessibles à tous.

Des vidéos de sensibilisation explicatives et illustrées qui pourront être diffusées dans les différents points de passage des habitants et lors des ateliers et sur la plateforme web dédiée au programme

Des tests diagnostics mobilité, élaborés en partenariat avec Wimoov ou d'autres partenaires, qui permettront d'élaborer des diagnostics territoriaux des pratiques et besoins de mobilité. Ils permettront de proposer des solutions de mobilité partagée adaptées aux besoins des habitants du territoire.

Un serious game et des jeux adaptés à chaque mode partagé de mobilité (auto partage, pédibus, taxi collectifs…) et permettant de la sensibilisation pédagogique

Des affiches et kakemono pour diffuser l'information et rendre visible les différentes options d'écomobilité selon les sujets de la vie quotidienne

Une exposition ambulante qui mettra en avant des exemples réussis, à déployer dans les bourgs, places et lieux de proximité, faite, outre des affiches évoquées plus haut, de photos et supports pédagogiques grands formats afin de rendre visible la présence des "ambassadeurs mobilité durable" dans les communes.

3.3.2. Les ateliers et interventions au cœur des territoires

Des ateliers et évènementiels au cœur des communes rurales permettront de déployer, de manière vivante, des actions de sensibilisation/formation aux enjeux et pratiques de la mobilité durable, et d'élaborer les diagnostics nécessaires à la proposition de solutions collectives portées conjointement par les communes et leurs habitants.

Les actions:

Ateliers évènementiels, au cœur des villages, pour sensibiliser et informer les habitants sur les enjeux de la mobilité durable et les pratiques possibles de mobilité partagée.

Campagnes "diagnostic mobilité" : mobilisation d'ambassadeurs mobilité, pour rassembler, auprès des élus et des habitants du territoire, l'ensemble des données relatives aux pratiques et besoins de mobilité des habitants, afin de pouvoir dresser un diagnostic des solutions possibles. L'analyse des données sera réalisée par des experts mobilité.

"Ateliers Emergence de Solutions Collectives" : dans les locaux des communes rurales dans l'idéal, seront organisés des ateliers impliquant élus et habitants, pour partager le diagnostic mobilité réalisé grâce aux "tests mobilité", présenter les solutions proposées, et accompagner l'émergence de solutions collectives par les habitants.

L'outil

Une "Caravane de l'Ecomobilité ", composée de petits véhicules électriques (dont vélos-cargo selon les territoires) pour aller à la rencontre des habitants au cœur des communes rurales à l'occasion des ateliers et évènementiels.

Dans chaque territoire, une EcoVoit circulera pour permettre à des ambassadeurs formés (jeunes en service civique et professionnels) d'accéder aux communes et quartiers isolés mais aussi de transporter tous les outils et supports nécessaires à leurs interventions et animations.

Cette flotte d'EcoVoit sera brandée pour plus de visibilité sur les territoires.

3.3.3. Les défis de territoire et la valorisation nationale

L'objectif de ce 3ème volet du programme est de promouvoir le passage à l'acte des habitants et des élus des territoires, par un concours de défi et une valorisation importante des territoires les plus engagés et innovants.

Les contenus:

Organisation d'un concours de "défis collectifs Ecomobilité", dont l'objectif est d'amener les habitants à proposer eux-mêmes des solutions de mobilité partagée. Un système, par exemple, de vote en ligne, permettra de créer une dynamique positive et collective autour des enjeux de la mobilité durable dans les territoires ruraux et péri-urbains.

Une plateforme web qui consolidera les outils créés et permettra de valoriser les défis gagnants, avec:

- Une carte qui répertorie les différentes communes et le nombre de personnes engagées dans les défis
- Un espace de visibilité sur chaque défi organisé, en cours, relevé ou non par territoire
- Un espace de visibilité pour les partenaires
- Des photos, des vidéos des actions de sensibilisation et des défis réalisés
- Un espace d'échanges entre communes, habitants, acteurs engagés
- Un espace informatif des actions à retrouver par territoire
- Un espace documentaire avec les supports pédagogiques
- Un test en ligne pour définir son profil mobilité et accéder aux solutions durables adaptées
- Des liens vers les informations des réseaux de transports collectifs existants
- Un espace dédié pour organiser des services de déplacements partagés avec des contacts et des contenus pédagogiques

Des actions de valorisation de l'engagement des territoires qui permettra de communiquer sur le projet, de sensibiliser le grand public aux actions potentiellement réalisables, de susciter l'implication de nouveaux territoires, d'illustrer le champ des possibles en matière de mobilité durable en milieu rural et péri-urbain, et de valoriser l'innovation en matière de mobilité durable dans ces territoires.

3.3.4. L'étude d'Impact et l'audit

Réalisée par un cabinet externe spécialisé, ils permettront :

- D'évaluer l'impact du programme
- De réajuster au fil de l'eau ses actions en fonction des enseignements tirés
- De prioriser les actions les plus efficaces

4. Résultats attendus

Impacts attendus du programme

- Une meilleure connaissance des réseaux de transports en commun
- Une augmentation des déplacements à vélo
- Une diminution des déplacements en autosolisme
- Une diminution des trajets courts en voiture
- Des solutions concrètes d'autopartage et autres modes partagés mises en œuvre
- De nouveaux réseaux de partage et d'entraide autour de la mobilité en milieu rural et péri-urbain
- Une prise en main du sujet de la mobilité par les acteurs du territoire

Résultats spécifiques attendus

- 50 000 habitants de zones rurales et péri-urbaines sensibilisées d'une manière ou d'une autre aux enjeux et pratiques de la mobilité économe en énergies fossiles
- 15 communes rurales au moins ont été soutenues humainement, techniquement et financièrement pour la mise en place d'au moins une solution de mobilité partagée ou autre solution visant à la réduction des déplacements polluants ;
- une plateforme web avec un ensemble de solutions de mobilité partagée adaptées au milieu rural et essaimables.

Annexe 2 - Processus opérationnel

Le programme débutera par une phase d'ingénierie, de création des outils et contenus de formation/information, et de mobilisation des territoires, puis s'organisera sous la forme de deux vagues de déploiement des animations et actions prévues sur 5, puis 10 territoires.

Les territoires sélectionnés pour bénéficier du programme seront issus d'un croisement entre les territoires identifiés candidats par l'AMRF (communes, EPCI, EPTR, départements) et les territoires candidats du réseau Unis-Cité. Ces territoires sont identifiés par appel à manifestation d'intérêt interne organisés par les deux réseaux. Leur liste est proposée au Comité de Pilotage pour validation.

Pour bénéficier du programme, les collectivités doivent notamment garantir un portage politique local fort par les élus qui devront accompagner les équipes Unis-Cité dans le lien avec les habitants dans chaque phase du programme, faciliter la logistique du programme (prêts de locaux, etc...). Un courrier d'engagement sur l'ensemble de ces aspects sera demandé aux territoires choisis.

3ème trimestre 2020,

- Construction des outils pédagogiques, des formations, et des outils de communication
- Ingénierie globale du programme
- Choix des 5 premiers territoires

4ème trimestre 2020,

- Recrutement des équipes terrain et formation
- Conception et développement de la plateforme web
- Construction des tests et de la méthode pour le diagnostic territorial partagé
- Démarrage des actions sur les 5 premiers territoires
- Choix des 10 territoires suivants

2021 et 2022 : déploiement du programme
Début 2022 : mise en place et accompagnement des projets de territoire issus des diagnostics participatifs avec les élus et les habitants

Méthodologie et critères de sélection des territoires de mise en œuvre du programme
Dans le cadre du projet, 15 territoires seront sélectionnés pour la mise en œuvre du programme. Ces territoires concernent tout le territoire national métropolitain. Leur pré-sélection est préparée par les partenaires et sur consultation d'EDF et de la DGEC. Leur sélection est finalisée par le Comité de Pilotage.

Méthodologie :

- Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt interne au réseau Unis-Cité avec réponse sous forme de note d'intention par territoire
- Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt dans son réseau par l'AMRF
- Croisement des réponses et sélection des territoires communs
- Affinage selon les critères fixés ci-dessous

Critères choisis pour la sélection des territoires :

- Exclusion des territoires bénéficiant déjà :
  - De projets French Mobility
  - De projets Vélo et Territoires
  - De Contrats de Transition Ecologique portant sur la mobilité
  - D'un plan de mobilité rurale approuvé ou déjà fortement avancé

- Volonté des Maires Ruraux à engager une dynamique sur le sujet
  Afin de favoriser une bonne mise en œuvre du programme et d'en assurer sa réussite, il faut que les élus soient partie prenante du programme. L'engagement de la collectivité se traduit par au moins 1 élu référent prêt à fortement s'engager dans le projet, notamment dans l'animation de réunion publique aux temps forts du programme. Cet engagement pourra aussi

se matérialiser par la contribution en nature ou en numéraire au moyen de mobilité de l'équipe projet, par la mise à disposition d'un local pour l'équipe ou d'autres moyens communaux.

- Capacité et intérêt des équipes locales d'Unis-Cité
  Notamment leur capacité à mobiliser des jeunes en service civique sur un territoire rural, où le lien avec les jeunes n'est pas établi. Mais aussi les compétences mobilisables en interne pour accompagner la mise en œuvre par l'équipe projet.

- Zone ZFE
  Les zones à fort contentieux qualité de l'air ont un enjeu pour le Ministère. Les considérer ou s'en approcher est un critère complémentaire favorisant le choix d'un territoire.

- Dimensionnement du territoire :
  La sélection finale doit permettre de mixer les typologies géographiques (montagne, littoral, ...) et administratives de territoires (échelle départementale, d'un ou plusieurs EPCR, d'une seule commune). Elle doit permettre également la présence du programme dans chacune des 12 régions métropolitaines
  Le mix des territoires doit permettre également d'atteindre la jauge de bénéficiaires totale fixée dans le cadre du programme.
  C'est la recherche de cet équilibre global qui permettra l'arbitrage final en cas de candidatures surnuméraires par rapport au nombre de territoires finançables par le programme.

Les 5 premiers territoires pilotes sélectionnés en COPIL du 7 juillet pour lancer le programme sont :

- La Haute Savoie (Vallée de l'Arve plus spécifiquement)
- Le Loiret (périmètre à finaliser)
- La Bretagne (périmètre à finaliser entre Morbihan et Ile de Vilaine)
- Le Puy de Dôme
- La Seine et Marne

Les 10 territoires suivants seront choisis au Comité de Pilotage N° 2 qui se tiendra au plus tard en Novembre 2020.