



Convention de mise en œuvre du Programme COLISACTIV'

Entre

L'Etat, représenté par la Ministre de la Transition énergétique, Agnès Pannier-Runacher

Et

L'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), représentée par son Président du conseil d'administration par intérim, Fabrice Boissier,

Et

SOFUB (porteur du programme) : SAS au capital de 10 000 € enregistrée au RCS de Strasbourg sous le numéro 891659062, dont le siège social est situé au 12 rue Finkmatt, 67000 Strasbourg, numéro SIRET 89165906200014 et représentée par son Président, Olivier Schneider,

Et

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette, Association de droit local dont le siège est situé à 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg, numéro SIRET 407 676 253 00039 et représentée par son Président, Olivier Schneider,

Et

SONERGIA (financeur du programme, ci-après dénommée « SONERGIA ») : SAS au capital de 510 200 euros, immatriculée au RCS de Marseille sous le numéro 518 685 516, dont le siège social est situé à La Cité de la Cosmétique, 2 rue Odette Jasse 13015 Marseille, représentée par son Président, Franck Annamayer,

Et

SCA Pétrole et Dérivés (financeur du programme, ci-après dénommée « SCA Pétrole et Dérivés ») : SAS au capital de 1 600 000€, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 353 597 677, dont le siège social est situé à 24 RUE AUGUSTE CHABRIERES 75015 PARIS, représentée par son Directeur, Alex Truchetto,

Et

DYNEFF (financeur du programme, ci-après dénommée « DYNEFF ») : SAS au capital de 20 000 000€, immatriculée au RCS de Montpellier sous le numéro 305800997, dont le siège est situé à 1300 AV ALBERT EINSTEIN 34000 MONTPELLIER, représentée par sa directrice commerciale, Karine Greze,

Tous les trois ci-après dénommés ensemble « les financeurs »

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

Préambule

En France, le transport de colis est une activité importante qui progresse, poussée par le boom du commerce électronique mais également par les ventes entre particuliers. En 2015, ce sont quelques 328 millions d'envois de colis qui ont été transportés, soit près d'1 million de colis traditionnels par jour, hors envois en express.

Pour répondre à cette forte demande, des milliers de transporteurs se déplacent majoritairement en camionnette à motorisation thermique et sillonnent les routes, chaque jour afin d'acheminer les colis depuis des hangars/entrepôts généralement situés en banlieue des villes, jusqu'aux domiciles des particuliers, à des tarifs toujours plus attractifs.

Aussi, depuis plusieurs années, il est observé une explosion des livraisons en ville, qui induit des nuisances quotidiennes. Au-delà de la pollution de l'air et des émissions de CO₂, le nombre important de camionnettes de livraison ajouté aux automobilistes ont pour conséquence un engorgement des centres villes dans lesquels la circulation est de plus en plus congestionnée. Les arrêts fréquents des livreurs, notamment sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables, sont de véritables nuisances.

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 08 mars 2020, texte 8) portant validation du Programme «Colis Activ' » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2022.

La Convention du 26 juin 2020 (ci-après la « Convention ») a défini les modalités de mise en place et de fonctionnement du Programme COLISACTIV' ainsi que les engagements des Parties.

Conformément à l'article 15 de la Convention du 26 juin 2020 et à l'article L. 233-3 du Code de commerce, et comme communiqué lors du comité de pilotage du Programme du 26 novembre 2020, la FUB et Sonergia ont cédé la Convention, et tous les droits et obligations en résultant, à leur filiale : SOFUB. SOFUB devient donc porteur du Programme en lieu et place de la FUB et Sonergia, anciens porteurs respectivement pilote et associé. La date de cession effective est le 9 décembre 2020.

L'arrêté du 13 septembre 2021 (publié au JORF du 22 septembre 2021, texte 3) qui a modifié l'arrêté du 27 février 2020 a fait évoluer le Programme Colis Activ' en amplifiant et prolongeant sa mise en œuvre.

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 Colis Activ'**, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise à inciter l'abandon du véhicule thermique pour la livraison des derniers kilomètres de colis en absorbant le surcoût engendré par l'usage d'un mode de livraison actif notamment le vélo.

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Etudier et définir les Territoires ainsi que les Opérateurs de livraison active qui bénéficieront du programme ;
- Contrôler l'effectivité des livraisons et le mode de transport utilisé afin de verser les primes aux Opérateurs.

Le Programme a pour objectifs :

- D'accompagner le développement de la cyclologistique dans les territoires prêts à financer le programme pour le transport de tout type de marchandise.
- De mettre en œuvre un dispositif d'aide financière visant à inciter les transporteurs, chargeurs et logisticiens à recourir à la cyclologistique directement ou indirectement pour les premiers et derniers kilomètres des livraisons de colis. Le nombre d'opérateurs de livraison décarbonnée ou de transporteurs, bénéficiaires du Programme fait l'objet d'un suivi.
- De prendre en charge une partie de cette aide financière aux conditions décrites en Annexe 1 pour 17 000 000 de colis non-alimentaires livrés dans au moins 10 territoires concernés par la mise en place d'une ZFEm et prêts à co-financer le programme.
- De développer et mettre en place des outils nécessaires au suivi du mode de preuve dans le cadre des livraisons.
- De créer des outils pratiques pour informer et accompagner le développer la cyclo logistique dans les territoires ;
- Produire des données pour caractériser les déplacements associés à la livraison à vélo et les économies d'énergie générées et identifier des indicateurs clefs et spécifiques au secteur pour évaluer les économies d'énergie ;

Le contenu détaillé du Programme est décrit en annexe 1.

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

Article 3.1. 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, des porteurs pilote et associé et des financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Le comité de pilotage se réunit à minima semestriellement. Le porteur pilote 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.

Article 3.2. Un comité technique est constitué dans le but d'identifier les nouveaux besoins pour les intégrer le cas échéant dans les actions du programme, de valoriser les résultats du Programme, de diffuser le programme via les canaux des partenaires présents au comité.

Article 3.3. Les actions du programme et leurs mises en œuvre s'inscrivent dans les principes cadre posés dans la Doctrine des Programmes qui est mise à la disposition sur le site du Ministère de la transition écologique.

Le porteur du Programme établit une méthodologie de suivi et d'évaluation d'impact des actions menées dans le cadre du Programme qu'il présente au comité de pilotage. Cette méthodologie est validée par le comité de pilotage et comporte notamment des éléments sur les économies d'énergies directement, et/ou indirectement, réalisées grâce au Programme, et sur l'efficacité du Programme, ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du projet.

Le porteur fait également un bilan annuel et le bilan du Programme en fin de Convention basés sur cette méthodologie de suivi et d'évaluation.

Des éléments de synthèse portant notamment sur l'évaluation du Programme sont rendus publics tout au long du Programme sur une page Internet dédiée.

Sans préjudice des règles relatives à la protection des données à caractère personnel, la liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition de la DGEC.

Article 4 – Engagements des Parties

Les porteurs s'engagent à informer le comité de pilotage des éventuelles situations d'interférence entre les intérêts des porteurs ou partenaires et les intérêts du Programme de nature à influencer ou paraître influencer leur exercice pour mener les actions du Programme dans un cadre indépendant, impartial et objectif. Notamment, il est fait mention des éventuels liens existant entre les sociétés prestataires, ou les salariés recrutés dans le cadre du Programme, et les porteurs.

Engagements de SOFUB (porteur pilote)

SOFUB s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme conformément aux principes de la Doctrine des programmes et au principe de bonne gestion financière ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Animer le Comité d'experts ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, en notifiant le montant HT et le montant TTC, 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 ou le cas échéant par un comptable public ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Piloter la bonne réalisation de l'audit et de l'évaluation du Programme prévus par la présente convention ;
- Etablir un bilan annuel des actions menées dans le cadre du Programme et le bilan du Programme en fin de convention qu'il présente au Comité de pilotage ;

Engagements de SONERGIA (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, SONERGIA s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant de quatre millions neuf cent vingt mille euros hors taxe (4 920 000 € HT) ;
Un million quatre cent cinquante mille huit cent quarante-quatre euros (1 450 844 €) HT ont déjà été versés au titre du Programme
- Participer au Comité de pilotage ;
- Contribuer à la mise en avant du Programme.

Engagements de DYNEFF (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, DYNEFF s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant deux millions cinq cent mille euros hors taxe (2 500 000 € HT) ;
- Participer au Comité de pilotage ;
- Contribuer à la mise en avant du Programme.

Engagements de SCA PETROLE ET DEVRIVES (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, SCA PETROLE et DERIVES s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant deux millions cinq cent mille euros hors taxe (2 500 000 € HT) ;
- Participer au Comité de pilotage ;
- Contribuer à la mise en avant du Programme.

Engagements de l'ADEME

L'ADEME s'engage au titre de la présente 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 présente Convention à contribuer à la mise en œuvre du Programme.

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

Article 5.1. 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 modifié 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 pilote du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2024.

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 neuf millions neuf cent vingt mille euros HT (9 920 000 € HT)¹.

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

Action	Sous-action	Sous-sous-action	Coût unitaire (en I HT)	Unité	Nombre d'unités sur la durée du	Livrables/Modes de validation chiffrés	Financement par les CEE	
							Part	Montant (en I HT)
Frais fixes							100%	2 170 250 I
0	Gestion administrative							250 000 I
	0.1	Fonctions supports administratif et financier (RH)				CR Copil, appel de fonds et Attestation de versement des fonds	100%	215 000 I
	0.2	Contrôle et Audit				Facture+Rapport		35 000 I
1	Animation territoriale et nationale du programme dont communication							1 459 050 I
	1.1	Animation du programme et filière cyclologistique, chargée de communication (ETP et sous-traitance)				Rapport d'activité annuel, CR comité technique et guide déploiement (rev, guide...)		1 459 050 I
2	Communication, plateforme numérique, Relation presse, salon et Evénement							394 000 I
	2.1	Communication, Relation presse, salon et événement				Support de communication et contenus	100%	249 000 I
	2.2	Site internet et plateforme (y compris rédaction du contrat)				site internet et plateforme	100%	95 000 I
	2.3	Maintenance applicative et évolutive de la plateforme et du				évolution site/plateforme	100%	50 000 I
3	Actions							67 200 I
	3.1	Etudes préalables et approfondies - 20 territoires				Synthèses d'études	100%	18 200 I
	3.2	Etudes techniques et appuis juridiques				Notes juridiques, études spécialisées	100%	49 000 I
Frais variables							74%	7 749 750 I
0	Actions							7 749 750 I
	1.1	Action 1 - étude territoires		Territoire	14			35 000 I
	1.2	Action 2 - Conventonnement opérateurs		Territoire	14			77 000 I
	1.3	Action 3 - Versement prime par colis*	0,45 I	colis	17000000			7 637 750,00 I
TOTAL							79%	9 920 000 I

*coût prévisionnel moyen de la phase concernée sur l'ensemble des territoires bénéficiant du programme,

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 2 716 250€ de la part des Territoires bénéficiant du programme, et, le cas échéant, des Financeurs.

Le budget prévisionnel détaillé est disponible en annexe 2.

Ces frais seront contrôlés par le comité de pilotage, et libérés par tranches, au fur et à mesure de l'avancement du Programme. Les dépenses du programme respectent le principe de bonne gestion financière, notamment en ce qui concerne l'économie et l'efficacité des dépenses. Toutes les dépenses doivent être imputées à une ligne budgétaire, être justifiées sur facture ou temps de travail effectué en Equivalent Temps Plein. Les porteurs et les porteurs associés doivent pouvoir identifier et justifier les dépenses du programme réalisées en propre. Une comptabilité analytique peut être mise en place à ces fins. Les dépenses du Programme sont certifiées annuellement par un Commissaire aux comptes ou un comptable public.

Article 6 - Audit

La Direction Générale de l'Energie et du Climat, DGEC, peut demander au porteur pilote 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.

Les Porteurs du Programme et leurs 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 aux financeurs dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 27 février 2020 modifié portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

Les porteurs du Programme s'engagent à utiliser les fonds versés par les financeurs uniquement dans le cadre et aux bonnes fins d'exécution du Programme.

A ce titre les porteurs du Programme seront responsables 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

A la date de sa signature, la présente convention se substitue à la précédente en date du 26 juin 2020. Elle en reprend les objectifs et les modalités pratiques et de financement principaux.

La Convention entre en vigueur à sa date de signature et se termine le 31 décembre 2024 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 événement 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 événement 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, ou à une société dont plusieurs Parties détiendraient ensemble une fraction du capital leur conférant la majorité des droits de vote dans ses assemblées générales.

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 »).

Pendant, 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 - Signature électronique

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

Dans ce cas, 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 a la même valeur probante qu'un écrit sur support papier conformément aux dispositions du Code civil.

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 DOCUSIGN. Ce tiers de confiance est qualifié Référentiel Général de Sécurité (RGS), certifié ETSI 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 DOCUSIGN (<https://www.docusign.fr>).

Article 20 - 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, 09/07/2022

Agnès Pannier-Runacher
La Ministre de la Transition énergétique
Olivier DAVID,
Chef de service du climat et de l'efficacité
énergétique

DocuSigned by:
Olivier DAVID
B4A3812C77CD453...

Fabrice BOISSIER
Président du conseil d'administration par intérim
de l'ADEME

DocuSigned by:
Fabrice Boissier
CD4B1B7C15BD435...

Olivier SCHNNEIDER
Président de SOFUB

DocuSigned by:
Olivier Schneider - SOFUB
65AC40258D12469...

Olivier SCHNNEIDER
Président de la FUB

DocuSigned by:
Olivier Schneider - FUB
6EEF62B968494F0...

Franck ANAMAYER
Président de Sonergia

DocuSigned by:
Franck Annamayer - Sonergia
3CA25182CAEA44D...

Karine Greze
Directrice commerciale de DYNEFF

DocuSigned by:
Karine Greze - DYNEFF
BE06F212088A431...

Alex Truchetto
Directeur de SCA Pétrole et Dérivés

DocuSigned by:
Alex Truchetto
656AC4FE17C04DB...

Liste des annexes :
Annexe 1 – Contenu détaillé
Annexe 2 – Budget prévisionnel détaillé (confidentielle)

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Glossaire du programme ColisActiv'

Mot	Définition
Transporteur	Entreprise qui confie les Colis à l'Opérateur de livraison des derniers kilomètres par mobilité active. C'est lui qui décide du mode de livraison et que le programme Colisactiv' ambitionne d'inciter à opter pour une livraison décarbonée des derniers kilomètres. A cette fin, l'Opérateur lui adressera des factures dont le montant sera réduit du montant de tout ou partie du montant de la prime Colisactiv'. Synonyme : logisticien, Transporteur, chargeur.
Opérateur	Entreprise en charge de la livraison des derniers kilomètres par mobilité active. C'est elle qui perçoit la prime ColisActiv' et qui doit en déduire toute ou partie du montant de ses factures au Transporteur.
Blockchain	Stockage de données sécurisé et décentralisé dans une chaîne de blocs. Le protocole utilisé pour générer les blocs est basé sur une technologie permissionnée très peu énergivore contrairement à la technologie basée sur du « minage ». C'est dans cette blockchain que sont stockés les preuves d'impact issus des différentes données collectés sur les livraisons. Ce choix technologique découle d'une volonté forte de rendre infalsifiable les preuves, chose que permet la blockchain.
POI	Proof of impact – preuve d'impact (pi). Elle est stockée dans la blockchain et est générée par analyse des données collectées sur la livraison. Elle est la preuve du mode de livraison.

2. Présentation des acteurs du programme

Coentreprise créée à l'occasion du programme Colisactiv' entre la FUB et Sonergia ; SOFUB porte également le programme Génération Vélo.

Elle est contrôlée par la FUB qui en assure la présidence et détient la majorité du capital et des droits de vote.

Créée en 1980, la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, est une association à but non lucratif. Basée à Strasbourg, la FUB, association loi 1908 (équivalent de la loi 1901 dans le droit local alsacien mosellan) agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

Elle fédère **plus de 300 associations et antennes locales** de cyclistes urbains réparties sur l'ensemble du Territoire soit environ **50 000 membres individuels**. Elle représente dans les instances nationales les 3 millions de cyclistes quotidiens et les 17 millions d'usagers réguliers.

Elle mène de nombreuses actions aux niveaux national et local (journées d'études, communiqués de presse, actions thématiques, guide de bonnes pratiques...) pour sensibiliser la population, les élus, les entreprises et les acteurs publics de l'aménagement du Territoire aux enjeux énergétiques. La vision de la FUB **est de rendre accessible la mobilité à vélo au plus grand nombre, dans tous les Territoires, et plus largement, contribuer à la mise en place d'un éco-système vélo.**

Porteuse de plusieurs programme CEE en faveur du développement d'un système vélo comme Alvéole plus, ADMA..., la FUB a une bonne connaissance du dispositif des Certificats d'Economies d'Energie.

SONERGIA est une société délégataire du dispositif des certificats d'économies d'énergie de 130 personnes basée à Marseille et intervenant dans le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) depuis 2009. Le capital social de SONERGIA est de 510 200€. La cotation Banque de France est actuellement D3.

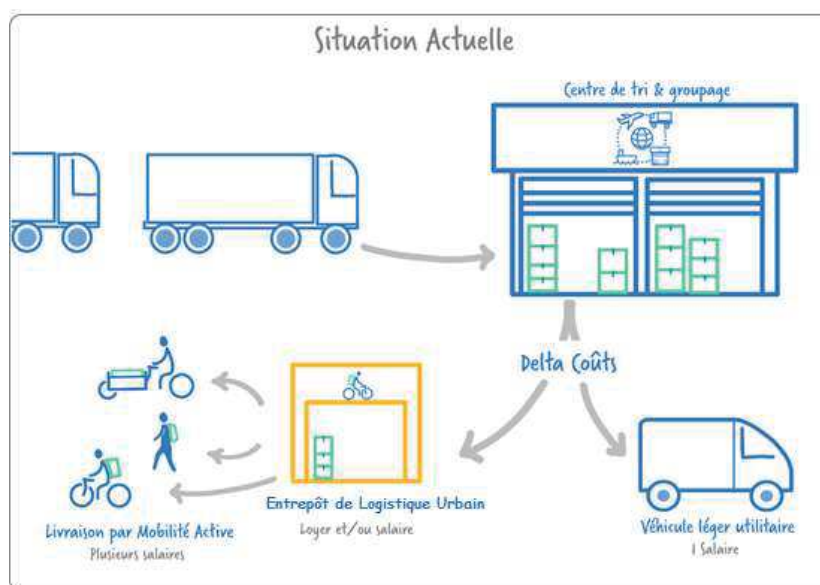
3. La livraison de colis en milieu urbain et l'organisation proposée par le Programme

3.1 Contexte

Le transport de Colis est une activité importante en France poussée par le boom de l'e-commerce mais également par les ventes entre particuliers, grâce à l'essor de nombreuses plateformes. En effet, en 2019, ce sont plus d'1,3 milliard de Colis qui ont été transportés en France, (*source : Observatoire des activités postales*).

Pour répondre à cette forte demande, des milliers de Transporteurs se déplacent (presque systématiquement en camionnette) et sillonnent nos routes, chaque jour afin d'acheminer les colis depuis des hangars situés généralement en banlieue des villes, jusqu'aux domicile des personnes, à des tarifs toujours plus attractifs.

Aussi, depuis plusieurs années une explosion des livraisons en ville est constaté. Au-delà de la pollution et des émissions de CO₂, le nombre important de camionnettes de livraison ajouté aux automobilistes ont pour conséquence un engorgement des centres-villes, dans lesquels la circulation est de plus en plus congestionnée. Les arrêts fréquents des livreurs, notamment sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables, sont des nuisances du quotidien.



3.2. Objectifs

Le principal objectif du programme ColisActiv' réside dans l'amorçage et le soutien de la cyclologique dans les territoires répondant prioritairement aux critères de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité tel que défini dans la loi climat résilience.

C'est aussi l'occasion d'expérimenter à échelle réelle **un mode de développement durable de la livraison de Colis sur les derniers kilomètres par la mobilité active, et notamment le vélo.**

Le programme ColisActiv' propose de favoriser ces modes de livraison de Colis décarbonés, en finançant une partie du surcoût qu'ils impliquent, dans plusieurs territoires.

Les actions du programme visent à sélectionner des territoires représentatifs et d'accompagner des Opérateurs de la livraison par mobilité active sélectionnés, dans une mutation forte, indispensable à l'amélioration de leur maillage qui leur permettra d'être économiquement avantageux dans la majorité des zones urbaines denses. Les opérateurs, qui sont bénéficiaires du programme sont des opérateurs souhaitant **livrer par modes actifs** et disposant d'une **activité pour des Donneurs d'ordre avec au moins 200 points à livrer ou/et ramasser par mois.**

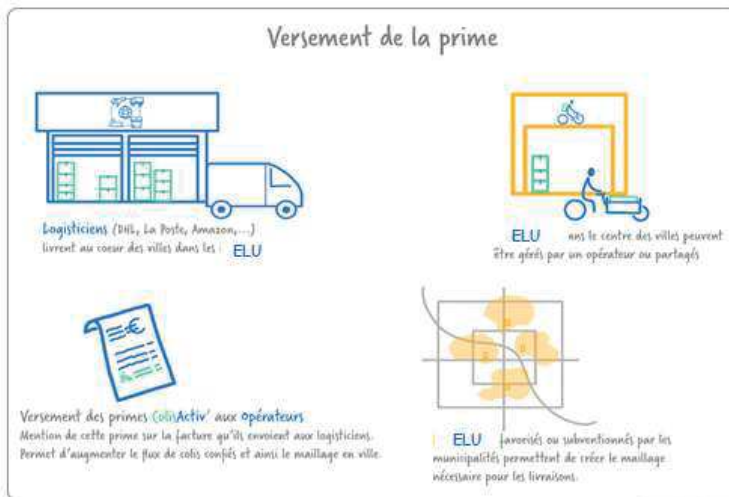
ColisActiv' a également pour vocation de mettre en exergue les bienfaits du mode de livraison soutenu par le programme, de confirmer la pertinence du mode de rémunération associé et de participer à la construction d'une filière cyclologistique; mais également d'observer l'impact de l'implication politique à l'échelle locale dans le développement de ce mode de livraison, notamment l'évolution des contraintes pour les modes polluants et la multiplication des infrastructures pour les modes propres (pistes cyclables, entrepôt de logistique urbain).

Ainsi, ColisActiv' permettra d'inciter les principaux Transporteurs à basculer progressivement la livraison des derniers kilomètres vers un mode actif et de contribuer à une véritable filière cyclologistique.

3.3. Démarche

3.3.1. Versement de la prime

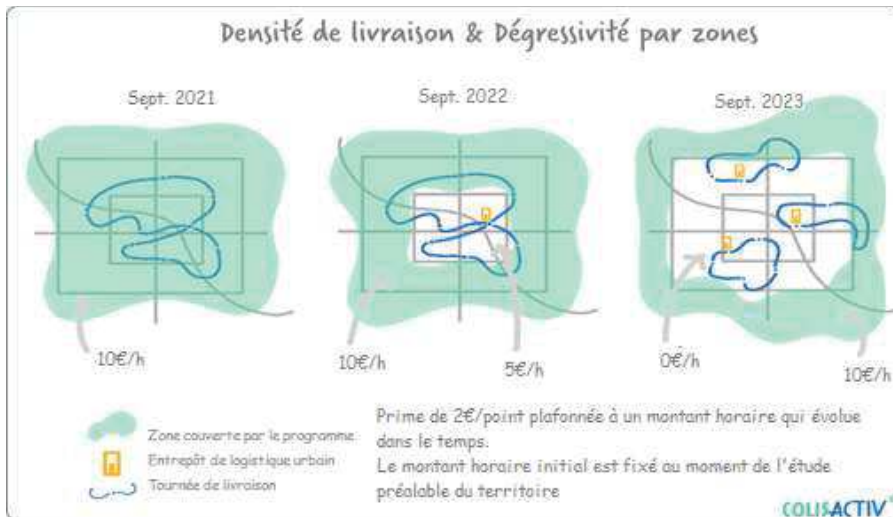
Verser une prime par Colis livré aux Opérateurs de la livraison du dernier kilomètre pour inciter les logisticiens à passer par un mode de livraison décarboné. Pour éviter les effets d'aubaine et pouvoir s'assurer que la prime impacte directement le coût de la livraison pour les Transporteurs, les factures des Opérateurs devront mentionner le montant de la prime.



Le montant de la prime est au maximum de 2€/point de livraison et est limitée à un plafond par heure de livraison. Ce plafond est situé entre 5 et 10€/heure de livraison à partir de l'étude initiale. Le montant des primes par colis est calculé pour chaque tournée de livraison en fonction de la densité du territoire.

Au fur et à mesure que le programme avance, cette prime par colis diminue du fait de l'augmentation du maillage induit par l'augmentation du nombre de Colis confiés aux Opérateurs. En effet, à coût égal, les logisticiens devraient naturellement favoriser les Opérateurs de livraison par mobilité active tant pour une question de qualité de service que pour réduire l'impact de leur activité sur l'environnement.

Elle devrait également diminuer car des entrepôts de logistique urbains (ELU) devraient se développer, optimisant ainsi les tournées des livreurs. Ceci-dit, la prime n'a pas vocation à financer cette partie, même si la cartographie des densités de livraison, évoquée plus loin, pourrait aider à optimiser leur implantation.

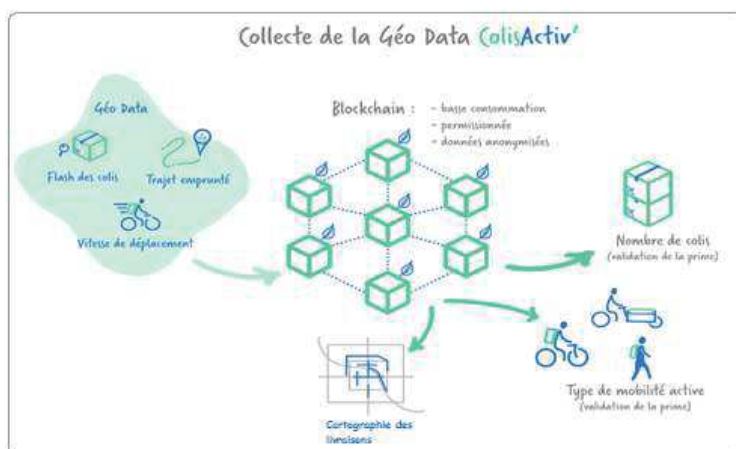


3.3.2. Les géodatas et la blockchain basse consommation

Les géodatas (données de géolocalisation des livraisons) collectés sont au cœur du programme pour :

- Authentifier la réalité de la livraison et le mode (à pied ou à vélo) ainsi que pour calculer le montant de la prime en fonction de la durée des tournées.
- Cartographier les densités de livraison pour aider à l'optimisation du positionnement des ELU et prioriser les investissements dans les infrastructures cyclables.

L'anonymisation, l'exploitation et la sécurisation de ces géodonnées est rendu possible par l'utilisation d'une éco-blockchain (basée sur un protocole permissionné très peu énergivore) au cours du programme.



3.3.3. Convention adhésion

3.3.3.1. Afin de garantir le bon déroulement et la conformité des prestations de livraison, et éviter toute dérive, les Opérateurs de la livraison de Colis par mobilité active sélectionnés, seront tenus de signer une convention, comprenant divers critères auxquels il sera nécessaire de répondre pour toucher la prime et notamment (Action 2) :

- Mobilité active : pied, vélo, vélo à assistance électrique et vélo cargo à assistance électrique
- Engagement à déduire au moins la moitié de la prime de leurs factures à leurs donneurs d'ordres,
- Accord relatif à la collecte des données (géodatas),

3.3.3.2. Afin de garantir une substitution de la mobilité thermique vers la mobilité active (vélo, VAE, marche), les Transporteurs seront tenus de transmettre la part modale de chaque mode de transport sur le territoire concerné pour permettre le suivi de leur évolution et s'assurer ainsi que la cyclologistique ne se substitue pas à un mode de transport électrique.

4. Les actions du programme

En plus de la nécessité de communiquer et de faire développer les outils nécessaires au bon déroulement de tout programme, la réussite de ColisActiv' implique trois actions qui lui sont spécifiques.

4.1. Réaliser les Etude des territoires

Tableau descriptif Action 1	
Titre	Etude des territoires
Contexte	Tous les Territoires ne sont pas au même stade de développement de la livraison par mobilité active et il est essentiel de sélectionner un échantillon pertinent pour que les résultats du programme puissent être extrapolés à d'autres Territoires
Objectif	Etudier 20 territoires pour créer des indicateurs et un référentiel puis faire une étude approfondie pour les territoires souhaitant bénéficier du programme et prêts à le cofinancer dans la limite de l'enveloppe allouée au programme.
Contenu	Définition des critères de sélection par type de ville/Territoire ; Territoire en capacité d'accueillir des ELU (Entrepôt de Logistique Urbain) Présélection de vingt Territoires avec le comité technique faisant l'objet d'une étude préalable dont la liste suit ; Étude de ces villes pour définir lesquelles seraient les plus pertinentes pour mettre en place un programme d'aide au développement de livraison par la mobilité active. Suivi d'une étude approfondie sur les Territoires souhaitant bénéficier du programme et prêts à le co-financer pour définir le budget et cartographier les acteurs déjà en place. Une lettre d'engagement de principe du Territoire est nécessaire pour lancer l'étude approfondie.
Preuves de réalisation	Rédaction d'un rapport d'analyse du Territoire basé sur plusieurs critères : densité, demande, offre, Opérateurs en place, etc, afin de définir si le Territoire est adapté

	au déploiement du programme ; ainsi que le plafond horaire de la prime pratiqué initialement.
Temps imparti	6 mois pour l'étude initiale des 20 territoires puis au fur et à mesure de l'enrôlement de nouveaux territoires
Indicateur	Nombre de Territoires sélectionnée + rapport d'étude par ville (20 préalables et environ 14 approfondis)

Les 20 Territoires choisis pour l'étude préalable :

	TERRITOIRES	POPULATION	DENSITÉ
1	Marseille	862211	3583
2	Toulouse	475438	4019
3	Montpellier	281613	4951
4	Strasbourg	279284	3569
5	Métropole de Grenoble	443123	812
6	T10 Paris Est Marne et Bois	508854	9038
7	T6 Plaine Commune	437627	9233
8	T8 Est Ensemble	415958	10611
9	T3 Grand Paris Seine Ouest	318535	9837
10	Reims	182460	3880
11	Saint-Étienne	172565	2158
12	Toulon	169634	3960
13	Angers	152960	3582
14	Aix-en-Provence	142482	766
15	Valence	63714	1737
16	Communauté d'agglomération du Centre de la Martinique	157449	921
17	Communauté d'agglomération du Muretain Agglo	119336	373
18	Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône	73257	437
19	Communauté de communes de la Vallée du Garon	30450	611
20	Sophia Antipolis	9102	379

L'étude de ces 20 Territoires a permis de retenir Angers Loire métropole, Grand Grenoble, Grand Reims, EPT Paris Est Marnes et Bois et Grand Lyon qui sont les premiers à bénéficier du programme. En complément le Grand Rouen et la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise ont rejoint le programme qui reste ouvert à tous les territoires concernés par la mise en place d'une ZFE-m et prêt à co-financer le programme.

4.2. Réaliser les livraisons de Colis par mobilité active et le versement des primes associées

Tableau descriptif Action 3	
Titre	Livraison de Colis par mobilité active et versement des primes associées
Contexte	Pour inciter les logisticiens à confier plus de Colis aux Opérateurs sélectionnés en action 2, nous versons à ces Opérateurs une prime dégressive par Colis dont le montant est de 2€/point de livraison plafonné à un montant horaire initial fixé suite à l'étude approfondie de l'Action 1. Cela implique de vérifier le nombre de Colis livrés par heure ainsi que le mode de livraison associé.
Objectif	Comptabiliser et contrôler la livraison des Colis, calculer et verser les primes. Vérifier les factures associées pour les recouper avec les données transmises.
Acteur qui réalise l'action	SOFUB
Contenu	Supervision des opérations de contrôles par l'intermédiaire de la plateforme et collecte des éléments nécessaires (plateforme de collecte des documents et des données, anonymisation et stockage de la géodata). La phase 1 est une période d'amorçage visant à onboarder les Opérateurs et à pousser les transporteurs à y avoir recours. Elle dure le temps de consommer la part du budget qui lui a été affectée (normalement entre 6 mois et un an mais ça peut-être plus selon la maturité du territoire) La phase 2 vise à étendre géographiquement l'usage de la cyclologistique et à consolider le développement de la cyclologistique tout en évitant tout effet de dépendance en faisant décroître le montant des primes versées. Cette phase 2 est aussi le moment où le territoire commence à participer au programme en le finançant à hauteur de la moitié des primes versées pendant cette phase.
Preuves de réalisation	Rapport mensuel reprenant le nombre de Colis livrés par modes actifs et le montant de prime versé et mise à disposition des justificatifs type facture et indicateurs issus des géodatas spécifiant nombre de Colis et mode de livraison associé.
Temps imparti	De la fin de la phase 1 à l'épuisement de l'enveloppe affectée au financement des primes
Indicateur	Nombre de Colis livrés

Les territoires qui ont rejoint le Programme et les opérateurs de livraison décarbonnée qui intègrent le programme font l'objet de conventionnement notamment pour définir les modalités d'accompagnement par le Programme. L'enjeu pour la livraison active et décarbonnée de Colis en ville nécessite de choisir ou permettre de se créer des Opérateurs en capacité structurellement d'accompagner la croissance forte attendue. Le versement d'aide à des entreprises au travers de prime nécessite une contractualisation adaptée. Ainsi, il s'agit de :

- Chercher, sélectionner, contacter et présenter le programme à des Opérateurs de la livraison décarbonnée sur le dernier kilomètre.
- Obtenir leur adhésion au programme au travers de la signature d'une convention et accompagner leur participation au programme.
- Définir le cadre juridique du versement des primes.

La démarche pour bénéficier du programme

La démarche à suivre pour bénéficier du programme ColisActiv' varie en fonction des acteurs : Territoires, Opérateurs, Transporteurs.

Pour les Territoires :

- Adresser un courrier à SOFUB pour faire part de sa volonté de développer la cyclologistique sur son territoire, de bénéficier du programme Colisactiv' et s'engager à le co-financer dans la limite d'1€/habitant de la zone géographique concernée (provision budgétaire à faire de 50ct/habitant la 2^{ème} année et 50ct/habitant la 3^{ème} année). Cela correspond à la moitié du montant de prime qui devrait être versée dans la 2^{ème} phase du programme.
- Suite à l'analyse préalable du territoire, et au plus tard dans les 12 mois suivants l'envoi du courrier précédent, signer la convention avec SOFUB,

Pour les Opérateurs :

- Contacter Colisactiv' sur contact@colisactiv.fr pour valider ensemble les critères d'éligibilités, tant en terme de typologie de livraison et de modes de transports que de nombre de point de livraison par Transporteur.
- Signer la convention sur la plateforme Colisactiv',
- Transmettre les données et pièces requises pour bénéficier des primes,

Pour les Transporteurs :

- Transmettre chaque mois sur la plateforme Colisactiv' les parts modales pour les livraisons de colis sur le/les territoires où ils souhaitent bénéficier du programme. Cela permet de s'assurer que le développement de la cyclologistique ne se fait pas au détriment de l'électrique. Il s'agit de transmettre nombre de kilomètre ou nombre de colis pour chaque mode : - actifs (pied, vélo) – thermique (hors biogaz), - électrique, biogaz.
- Transmettre les coordonnées des Opérateurs avec lesquels ils travaillent sur les Territoires concernés pour qu'on leur présente le programme.
- La prime ColisActiv' sera directement déduite des factures mensuelles que les Opérateurs enverront aux Transporteurs (sous réserve de la fourniture des parts modales par les Transporteurs concernés.)

4.3. Produire des outils pour informer et pour accompagner les acteurs (clients, transporteurs, opérateurs, décideurs au sein de territoires) vers la mise en place et le déploiement de la cyclologistique au sein des territoires

Le programme produit des livrables pour informer et pour accompagner les acteurs vers un déploiement de la cyclologistique. Ils s'appuient sur les méthodologies déployées dans le cadre du Programme, les outils techniques développés, les données collectées et les retours d'expériences observés.

Les livrables tendent à proposer des outils pratiques ciblées par acteur et tendent à rendre la cyclologistique comme une des réponses de la logistique urbaine.

Ces livrables sont définis par le porteur du programme, peuvent être proposés par le comité technique et soumis au COPIL. L'état d'avancement de ces livrables font l'objet d'un suivi régulier lors des COPIL.

5. Gouvernance

Le comité de pilotage (COPIL)

Sans préjudice à l'article 3, le comité de pilotage pilote la mise en œuvre du programme, décide des orientations et des actions concrètes, valide les appels de fonds du porteur pilote auprès des Financeurs et suit les principaux indicateurs de pilotage du Programme.

Le COPIL valide les éventuelles réorientations du programme et particulièrement celles qui disposent d'une réallocation financière.

Le Comité technique

Sans préjudice à l'article 3, le comité technique associe des partenaires techniques de la cyclo-logistique, des parties prenantes du secteur ou des bénéficiaires du programme (territoire, opérateur ou transporteur)

Il se réunit au moins une fois par an pour apporter son expertise sur le fond des actions qui sont menées et identifier les modalités de relais du programme auprès des réseaux d'acteurs qu'il représente. Il peut être réuni en formation plus restreinte pour travailler sur des points précis en fonction des besoins du programme

Les acteurs qui pourront être invités à constituer le comité technique sont outre le porteur et la FUB

- L'ADEME
- Le CEREMA,
- Club des villes et Territoires cyclables
- L'association Vélo et Territoire,
- Synchronicity,
- SmartB,
- L'association Les Boites à Vélo
- L'association France urbaine
- Le GART
- L'association Intercommunalités de France
- L'association France Logistique

D'autres entités pourront se joindre à ces acteurs au regard des sujets des ordres du jour.

6. Ambitions du programme et perspectives

Ce pilote sur cinq Territoires et 5 millions de Colis désormais étendu à environ 14 territoires et 17 millions de colis a vocation à déployer un mode de subventionnement de la livraison par mobilité active et notamment à vélo impactant pour aider les collectivités à développer la cyclologistique.

ColisActiv' a également pour vocation d'observer l'impact de l'implication politique à l'échelle locale dans le développement de ce mode de livraison, notamment l'évolution des contraintes pour les modes polluants et la multiplication des infrastructures pour les modes propres (pistes cyclables, relais colis).

Une autre ambition post-programme est de créer un label garantissant le mode actif d'une livraison au profit des consommateurs qui pourraient ainsi accepter plus facilement de la payer plus cher pour réduire leur impact sur l'environnement.