



**Convention de mise en œuvre du Programme REMOVE  
« Report modal et verdissement des flottes de transport massifié »**

**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'Energie (ADEME), porteur du Programme**, établissement public de l'état à caractère industriel et commercial ayant son siège social au 20, Avenue du Grésillé - BP 90406 - 49004 ANGERS CEDEX 01, représentée par Patrick LAVARDE, président du Conseil d'Administration par intérim,

**Et**

**Entreprises Fluviales de France (E2F), porteur associé du Programme**, association loi 1901 dont le siège est situé 8 rue Saint Florentin, 75 001 Paris, inscrite au répertoire des entreprises et des établissements sous l'identifiant SIRET 784 179 913 00016, représenté par Monsieur Didier LEANDRI, Président délégué général

**Et**

**Voies navigables de France (VNF), porteur associé du Programme**, établissement public administratif de l'Etat, inscrit au répertoire des entreprises et des établissements sous l'identifiant SIRET 130 017 79100018 dont le siège est situé 175 rue Ludovic Boutleux, BP 30820, 62408 BETHUNE Cedex, représenté par Monsieur Thierry GUIMBAUD, Directeur général

**Et**

**L'Union des transports publics (UTP), porteur associé du Programme**, syndicat professionnel régi par les lois du 21 mars 1884 et du 12 mars 1920 dont le siège est situé au 17 rue d'Anjou, 75 008 Paris, numéro SIRET 784 408 643 000 20, représentée par Marie-Ange DEBON, Présidente

**Et**

**Le Cluster Maritime Français (CMF), porteur associé du Programme**, association loi de 1901, numéro de SIRET 489 847 624 000 17, dont le siège est situé au 47 rue de Monceau, 75008 Paris, représenté par Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN, Président

**Et**

**L'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), porteur associé du Programme,** numéro SIRET 393 985 890 000 28, dont le siège est situé au 91 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris, représentée par Denis CHOUMERT, Président

**Et**

**La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR), porteur associé du Programme,** dont le siège est situé au 8 rue Bernard Buffet, Paris 75017, représentée par Jean-Christophe PIC, Président

**Et**

**TR Services, porteur associé du Programme,** ayant son siège social Domaine du Courant – Rue du Courant – Bâtiment A 33310 LORMONT, représentée par Alexis GIBERGUES, en la qualité de gérant ;

**Et**

**TLF Services, porteur associé du Programme,** ayant son siège social 8, rue Bernard Buffet, 75017 Paris, représentée par Olivier PONCELET en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité à cet effet ;

**Et**

**L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), partenaire du Programme,** dont le siège est situé au Domaine du Courant – Rue du Courant – Bâtiment A 33310 LORMONT, représentée par Alexis GIBERGUES, Président

**Et**

**L'Union TLF, Entreprises de Transport et de Logistique de France, partenaire du Programme** dont le siège est situé 8, rue Bernard Buffet, 75017 Paris, représentée par Olivier PONCELET, Délégué Général

**Et**

**SNCF RÉSEAU, partenaire du Programme,** Société Anonyme (SA), au capital social de 621 773 000 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro B 412 280 737, dont le siège est situé 15-17rue Jean-Philippe Rameau, 93 200 Saint-Denis, représentée par Isabelle DELON, Directrice Générale Clients et Services de SNCF Réseau.

**Et**

**L'Association Française du Rail (AFRA), partenaire du Programme,** Association Professionnelle régie par la Loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901 dont le siège est situé au 64 rue de Caumartin 75009 Paris numéro SIRET 518 239 504 00039, représenté par Monsieur Alexandre GALLO, en tant que Président

**Et**

**Objectif OFP, partenaire du Programme,** Association loi de 1901 R.N.A: W751203027 dont le siège est situé 60, rue Anatole France Levallois-Perret 92 300, représentée par Monsieur André THINIERES, en sa qualité de Délégué.

**Et**

**Le Groupement National du Transport Combiné (GNTC), partenaire du Programme,** association déclarée dont le siège est situé au 13/15 rue Taitbout, 75 009 Paris, numéro SIRET 317 354 033 00084, représenté par Ivan STEMPEZYNSKI, Président.

**Et**

**La Coopération maritime (CM), partenaire du Programme**, association loi 1901 dont le siège est situé au 24 rue du Rocher – 75 008 Paris, numéro SIRET 775 577 810 000 51, représentée par Bruno MARGOLLE, Président

**Et**

**L'Union nationale des industries de la manutention (UNIM), partenaire du Programme**, association professionnelle Loi du 21 mars 1884 dont le siège est situé au 76 Avenue Marceau, 75008 Paris, numéro de SIRET 78 435 750 100 013, représentée par Louis JONQUIERE, Président

**Et**

**L'Union des ports de France (UPF), partenaire du Programme**, association loi 1901 dont le siège est situé au 8 Place du Général Catroux, 75017 Paris, numéro de SIRET 319 617 635 000 10, représentée par Jean-Pierre CHALUS, Président

**Et**

**Wind Ship, partenaire du Programme**, association Loi 1901 dont le siège est situé à Maison de la Mer Daniel GILARD – Quai de la Fosse, 44000 Nantes, numéro de SIRET 880 476 122 000 28, représentée par Florent VIOLAIN, Président

**Et**

**Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM), partenaire du Programme**, dont le siège est situé au 74 rue du rocher, 75008 Paris, numéro de SIRET 7 843 598 200 015, représentée par Henry CAUBRIERE, Président

**Et**

**Communauté portuaire de Paris (CPP), partenaire du Programme**, association loi de 1901 dont le siège est situé à Paris - Atelier du FRANCE. Port de Grenelle. 75015 (SIRET 84057579900027), représentée par son Président, Olivier JAMEY

**Et**

**Électricité De France (EDF), financeur**, société anonyme au capital social de 1 943 290 542 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 552 081 317, dont le siège social est situé au 22-30 avenue de Wagram, 75008 Paris, représenté par Stéphanie ROGER-SELWAN, en sa qualité de Directeur Sourcing Economie Finance - EDF Commerce

**Et**

**TotalEnergies Marketing France, financeur**, Société par Actions Simplifiée à associé unique de droit français au capital de 390 553 839 euros ayant son siège social 562 avenue du parc de l'île - 92000 Nanterre, immatriculée au R.C.S de Nanterre sous le numéro 531 680 445, représentée par Monsieur Emmanuel de FOURNAS en sa qualité de Secrétaire Général, dûment habilité à cet effet

**Et**

**Distridyn, financeur**, Société Anonyme au capital de 274 378,00 euros, dont le siège social est situé : Immeuble « le Chanzy » 18, avenue Winston CHURCHILL, 94220 CHARENTON LE PONT, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Créteil sous le numéro 325 366 334, représentée par son Directeur Général Monsieur Alfred SOTO, dûment habilité à cet effet

Ci-après, tous les 3, dénommées individuellement et/ou collectivement le(s) « Financeur(s) »

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

## Préambule

### Cadre général et ambition du programme

Le secteur des transports est le deuxième secteur le plus consommateur d'énergie en France après le résidentiel-tertiaire<sup>1</sup> avec 443 TWh consommés en 2020. Le transport routier représente 93% du pétrole consommé par l'ensemble des transports<sup>2</sup>. En termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), le secteur des transports est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. Il représente 28,7% des émissions nationales en 2020<sup>3</sup>.

Si la voiture particulière est la plus forte contributrice des émissions nationales de GES du secteur des transports, le transport routier professionnel de marchandises (camions, véhicules utilitaires légers) et le transport collectif de voyageurs (autocars et bus), ainsi que l'ensemble des véhicules utilitaires légers représentent 40%<sup>4</sup> des émissions du secteur et des consommations énergétiques.

Pour la France, la stratégie nationale bas carbone vise la décarbonation complète du secteur des transports (à l'exception du transport aérien) à horizon 2050 avec comme point d'étape une réduction des émissions de GES de 28 % en 2030 par rapport à 2015. L'ambition sur la réduction de la demande énergétique du secteur est très grande, elle nécessite d'accroître substantiellement les efforts d'efficacité énergétique du transport et de la logistique. La SNBC cite le report modal des transports de marchandises vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme levier d'actions.

Ces résultats ne seront atteignables qu'en impliquant en même temps les donneurs d'ordre<sup>5</sup> (chargeurs et commissionnaires) et leurs prestataires de transport (les transporteurs), afin qu'ils puissent agir individuellement sur leurs propres leviers, mais aussi collectivement dans le cadre d'actions collaboratives.

En France, la part modale des transports terrestres de marchandises massifiés (fluvial et ferroviaire) reste faible puisqu'elle ne représente que 11,6% des tonnes-kilomètres<sup>6</sup>, alors que le pays dispose des réseaux ferrés et fluviaux parmi les plus étendus d'Europe. Il y a nécessité de verdir les flottes de véhicules opérant sur ces infrastructures mais aussi de compléter la chaîne d'accompagnement au report modal notamment via la montée en compétence des donneurs d'ordre sur ces sujets. C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent programme. Ce report modal vers des modes massifiés doit s'accompagner d'actions pour rendre plus sobres les flottes des secteurs maritimes (cabotage et pêche), fluviales et ferroviaires ainsi que les engins de manutention associés.

Le Programme global REMOVE vise à :

- Accélérer le report modal des marchandises de la route vers un mode de transport massifié tel que le fleuve, le maritime (cabotage) et le fer ;
- Accompagner les acteurs vers une amélioration des performances énergétiques et environnementales de leurs flottes de transport massifié (fluviale, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle) ainsi que des moyens de manutention associés.

Le présent programme, par le biais des actions de sensibilisation, de formation et d'accompagnement, sera un levier utile aux acteurs de la chaîne transport et logistique pour favoriser la transition énergétique et écologique, et contribuer ainsi à atteindre les objectifs ambitieux de la France en la matière.

---

<sup>1</sup> Chiffres clés de l'énergie - Édition 2021

<sup>2</sup> Chiffres clés du transport- Édition 2022

<sup>3</sup> Chiffres clés du transport- Édition 2022

<sup>4</sup> Chiffres clés du transport- Édition 2022 ; ce pourcentage inclut tous les VUL y compris ceux hors activité de transport (artisans...)

<sup>5</sup> Dans le présent document, « donneur d'ordre » est une acception générique pour dire soit chargeur industriel, soit commissionnaire de transport, soit transporteur (mais ne fait pas référence à une personne au sein d'une entreprise)

<sup>6</sup> Chiffres clés du transport- Édition 2022

De plus, REMOVE appuiera son action particulièrement au sein des zones à faibles émissions mobilité (ZFEm), notamment celles de la métropole du Grand Paris, de Lyon, de Rouen, de Strasbourg, de Marseille, de Grenoble qui bénéficient d'une ou plusieurs infrastructures permettant le report modal vers le fleuve, le ferré ou la mer (cabotage).

#### 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 25 mars 2022 (publié au JORF du 7 avril 2022) portant validation de REMOVE à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2025.

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

#### **Article 1 – Objet de la Convention**

La Convention a pour objet de définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du Programme pour le Report Modal et le Verdissement des Flottes de Transport massifié « REMOVE » ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

#### **Article 2 - Définition du Programme**

**Article 2.1-** Le présent Programme vise à impulser une dynamique auprès des professionnels de transports et de la logistique dans la réduction de leur empreinte énergétique et carbone. Il vise plus précisément à accroître le report modal des marchandises de la route vers des modes de transports massifiés tels que le fleuve, le maritime (cabotage) et le fer, à faire muter des chaînes logistiques routières vers des chaînes massifiées et/ou multimodales et à intensifier/accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes du transport fluvial, ferroviaire et maritime (cabotage et pêche) et moyens de manutention associés.

Le programme s'appuie sur deux dispositifs :

- **LOG-te**, pour la Transition Energétique des flottes de transport massifié et alternatives à la route (fluvial, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle),
- **REMO** en faveur du REport MOdal du transport routier de marchandises vers les modes massifiés (fluvial, ferré et cabotage maritime).

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- L'animation globale du programme et des dispositifs REMO et LOG-te, les actions de communication et l'évaluation énergétique et environnementale des actions réalisées ;
- Pour le dispositif LOG-te :
  - La sensibilisation des opérateurs du transport fluvial, ferroviaire et maritime (cabotage et pêche professionnelle) à la transition énergétique et environnementale de leurs flottes et engins de manutention associés
  - Un accompagnement technique des opérateurs du transport fluvial, ferroviaire et maritime (cabotage et pêche professionnelle) en vue de l'obtention de chartes d'engagements volontaires et éventuellement des labélisations des meilleures performances environnementales pour les filières n'en disposant pas encore.

- Des travaux spécifiques complémentaires afin d'améliorer les connaissances actuelles sur les consommations et performances énergétiques de certains engins peu renseignés et identifier de nouveaux gisements d'économie d'énergie.
- Pour le dispositif REMO :
  - Une sensibilisation au report modal des transporteurs routiers, commissionnaires, chargeurs, collectivités, etc. au report de marchandises de la route vers des modes de transport massifiés et la formation aux modes massifiés et alternatifs à la route des acteurs du transport de marchandises ainsi que l'accompagnement des donneurs d'ordre du transport routier de marchandises aux méthodes, pratiques et outils qui facilitent le report modal ;
  - Un accompagnement d'opérations visant à effectuer un report modal de la route vers le fleuve, le fer et la mer (cabotage ou inter-îles) et qui cherche à favoriser un passage par les ports français ;
  - Une étude spécifique pour recueillir des données énergétiques et les pratiques de mises en œuvre du report modal pour engager les actions déployées dans le cadre du programme vers des actions d'opérations d'économies d'énergies qui peuvent donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie
- La mise en œuvre d'outils communs et transversaux, notamment en matière de système d'informations avec le développement :
  - De la plateforme pour soutenir la mise en œuvre et la promotion des dispositifs LOG-te et REMO
  - D'un outil d'évaluation de l'impact énergétique et environnemental des chaînes logistiques
- Le développement d'un éco-label des chaînes logistiques multimodales, avec un objectif d'inciter à la transition énergétique des chaînes logistiques portuaires via notamment les modes massifiés, qui favorise les ports français.

En termes quantitatifs, le Programme a pour objectifs de :

- Pour le dispositif LOG-te :
  - Sensibiliser au moins 705 opérateurs : 300 du transport fluvial (marchandises et passagers), 13 du ferroviaire, 30 acteurs propriétaires des flottes portuaires (navires et véhicules), 350 marins pêcheurs, 12 sites multimodaux
  - Au moins 77 opérateurs (67 fluvial, 3 ferroviaire, 4 entreprises de la manutention portuaire, 3 sites multimodaux) signataires d'une charte d'engagement volontaire
  - Accompagner techniquement, à la transition énergétique des flottes, 52 opérateurs engagés (accompagnement léger ou approfondi par des bureaux d'études, avec 50% du financement assuré par CEE) : 44 fluvial, 5 acteurs du cabotage maritime, 3 pour le ferroviaire
  - Consolider les référentiels des consommations énergétiques des engins des modes de transports de marchandises par la mise en place d'équipements des données de consommation énergétique sur 30 engins de manutention portuaire et sur 15 bateaux de la flotte portuaire,
  - Evaluer l'opportunité de la création, voire la création, d'un label de performance énergétique et environnementale pour les entreprises de la manutention portuaire et/ou du transport fluvial ; les objectifs de labellisation sous-jacents seraient de 18 entreprises pour le transport fluvial.

- Pour le dispositif REMO
  - Sensibiliser 674 donneurs d'ordre de transport routier de marchandises au report modal vers le fluvial, maritime et ferroviaire (répartition indicative qui sera à confirmer : 253 chargeurs, 265 transporteurs routiers et 156 commissionnaires)
  - Apporter une formation dédiée à un mode de transport massifié à 200 responsables transport dans des entreprises et acteurs publics influenceurs du mode de transport : 150 pour le fluvial, 40 pour le ferroviaire et 10 pour le maritime à voile ;
  - Sur la base d'une sélection des bénéficiaires par le biais d'un appel à manifestation d'intérêt, expérimenter des actions d'incitations (primes / incitations) au report modal de la route vers le fleuve, le fer ou le cabotage maritime au nombre de 25 dont 48% vers le mode fluvial, 48% vers le mode ferré, 4% vers le cabotage.
  
- Pour le programme dans sa globalité :
  - La mise en place d'un système d'information (SI) numérique contenant notamment un site internet et les outils nécessaires aux engagements volontaires et labélisations du volet LOG-te,
  - La réalisation d'une manifestation annuelle réunissant les acteurs concernés par les deux dispositifs LOG-te et REMO chaque année du programme

Par ailleurs, le programme veillera à appuyer ses actions au sein des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

## Article 2.2 Définition du dispositif LOG-te

**Le dispositif efficacité énergétique des flottes et matériels logistiques « LOG-te »,**

### **Objectif :**

Accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transport fluvial, ferroviaire et maritime, et des moyens de manutention de la chaîne logistique multimodale

### **Cibles :**

Opérateurs de transports fluvial, ferroviaire et maritime ainsi que leurs manutentionnaires<sup>7</sup>

### **Déclinaison opérationnelle :**

Les porteurs associés du programme mettront en œuvre des séances de sensibilisation qui permettront aux cibles de prendre connaissance du programme, des enjeux énergétiques et environnementaux de leur secteur d'activité et d'identifier les principaux leviers d'amélioration. A l'issue de ces séances, il sera proposé aux cibles d'adhérer au programme et ensuite de signer une charte d'engagement de réduction volontaire des consommations énergétiques et de verdissement de leur flotte.

Les engagés seront ensuite accompagnés techniquement dans l'élaboration d'un plan d'action en puisant au sein de fiches actions mises à disposition par le programme et dans la mise en œuvre de ces actions. Les secteurs pour lesquels la littérature n'est pas assez riche pour construire un référentiel des consommations énergétiques des flottes et engins correspondants bénéficieront d'équipements qui seront installés afin de pouvoir disposer de données plus robustes et donc ainsi obtenir une base de comparaison (notamment pour le secteur maritime, sauf la pêche). Un reporting annuel permettra de quantifier les gains et vérifier l'atteinte des objectifs à l'issue de la période d'engagement. Pour les filières volontaires ne disposant pas à ce jour de dispositif de labellisation (fluvial et manutention portuaire), un accompagnement à la labellisation sera proposé aux engagés afin d'attester d'une atteinte de performance énergétique et environnementale. Un jury national délivrera les labels après audits.

---

<sup>7</sup> La notion de manutentionnaires renvoie aux activités de manutention indispensables par essence au transport combiné, ainsi qu'aux activités de manutention portuaire, intra-portuaires et fluviale. (Sont exclues les activités de manutentions liées aux entrepôts)

Liste d'actions potentielles et non exhaustives pour la transition énergétique et environnementale des flottes ferroviaires, maritimes (cabotage et pêche professionnelle) et engins de manutention :

- Mise en place de suivi des consommations de carburants et des données d'activités
- Optimisation du taux d'occupation : réduction des retours à vide en impliquant les acteurs locaux pour mutualiser les besoins, capitaliser sur les espaces vides, ...
- Utilisation d'un système Stop&Start
- Pour le ferré : optimisation des équipements de climatisation des wagons de marchandises, utilisation de locomotives bimodes. diesel-électriques ou électriques-électriques
- Formation à l'éco-conduite
- Utilisation d'équipements et accessoires économes en carburant
- Pour le fluvial : branchement à quai des unités fluviales, changement de motorisation, ...

Une attention particulière sera portée à la répartition géographique des entreprises accompagnées afin que des moyens soient dédiés dans les territoires en zones à faibles émissions mobilité.

### **Article 2.3 Définition du dispositif REMO**

#### **Le dispositif REport MOdal « REMO »**

##### **Objectif :**

Accompagner la démarche de report modal du transport routier de marchandises vers les modes massifiés (fluvial, ferroviaire et cabotage maritime).

##### **Cibles :**

- Chargeurs industriels et de la distribution
- Commissionnaires de transport et compagnies maritimes (dans leurs prestations de transport terrestre),
- Opérateurs de transport routier et opérateurs de cabotage pour le transport maritime

##### **Déclinaison opérationnelle :**

Les porteurs associés AUTF, TR Services, FNTR et TLF Services, mettront en œuvre des séances de sensibilisation qui permettront aux cibles de prendre connaissance du programme et des bénéfices énergétiques et environnementaux liés au report modal du transport routier de marchandises vers le fleuve, le fer et la mer. Dans la suite du processus permettant l'adhésion, un test de maturité déterminera les besoins de l'entreprise : être formé aux spécificités d'un ou plusieurs modes massifiés.et/ou bénéficier d'un soutien à la réalisation d'études de schémas de transport et/ou bénéficier par le recours à un appel à manifestation d'intérêt d'un soutien financier visant à compenser le surcoût des modes alternatifs (sans remettre en cause les aides existantes telles que l'aide à la pince ou l'aide aux wagons isolés).

Une attention particulière sera portée

- dans la mesure du possible, à la répartition géographique des entreprises accompagnées afin que des moyens soient dédiés dans les territoires en zones à faibles émissions mobilité,
- à l'articulation du programme REMOVE avec le programme APPEL d'AIR, pour ce qui concerne les actions en matière de communication. Le programme Appel d'AIR vise à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique au report modal ferroviaire et fluvial par le biais des outils du numérique ;
- au passage des chaînes logistiques multimodales par les ports français.

**Article 2.4** Les dispositifs LOG-te et REMO sont complétés d'un ensemble d'actions relatives à la communication et la valorisation du programme ainsi qu'à son évaluation.

Le contenu détaillé du Programme est décrit en annexe 1.

Le processus opérationnel est décrit en annexe 2.

Le budget prévisionnel détaillé est donné en annexe 5 qui est confidentielle.



## Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

### Article 3.1. Le comité de pilotage (COPIL)

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un comité de pilotage (COPIL).

Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC, de la DGITM, du porteur pilote, des porteurs associés ou de leur société de service 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. Les comités opérationnels (COMOP)

Cinq comités opérationnels sont dédiés respectivement aux deux dispositifs d'accompagnement (REMO et LOG-te) et aux sujets transversaux en particulier la communication globale du Programme et les études techniques. Les COMOP sont globalement composés des représentants des porteurs pilote et associés ainsi que des partenaires techniques (voir composition détaillée en annexe 2-processus opérationnel). Selon les sujets et travaux en cours des professionnels experts peuvent être invités (notamment les sous-traitants des porteurs pilote et associés). Il appartient à chaque COMOP d'organiser son secrétariat.

#### Article 3.2.1 – les COMOP des dispositifs d'accompagnement

Quatre COMOP sont instaurés pour coordonner les deux dispositifs d'accompagnement : un pour REMO et trois pour LOG-te (fer, fluvial, maritime). Chacun des COMOP sectoriels valide les décisions stratégiques, techniques, méthodologiques, et les actions de communication spécifiques au dispositif concerné. Ils mènent notamment les actions suivantes :

- Suivre les dispositifs LOG-te fer, fluvial, maritime et REMO ainsi que leurs objectifs et s'assurer que les actions en cours respectent les budgets prévus ;
- Définir les actions pour créer et/ou mettre à jour et/ou faire évoluer les méthodologies et les outils du dispositif concerné ;
- Lancer et mettre en œuvre et suivre les travaux nécessaires pour mener à bien les actions du dispositif concerné
- Animer les communications des réseaux des entreprises adhérentes au dispositif ;
- Proposer la mise à jour du contenu des pages publiques du site internet du Programme dédié au dispositif ;
- Statuer sur les dossiers des entreprises dans le dispositif concerné lors des comités de validation prévus par ordre du jour, sur les inscriptions et sur les exclusions éventuelles d'entreprises du dispositif concerné ;
- Faire un reporting sur les aides versées aux entreprises pour les secteurs concernés ;
- Préparer les réunions du COPIL et lui proposer des actions transversales entre les dispositifs du Programme ;
- Participer aux évaluations et aux bilans annuels de la mise en œuvre du dispositif concerné ;

### **Article 3.2.2 - Le COMOP transversal**

Il est dédié aux actions communes des deux composantes et à la bonne mise en œuvre du Programme. Il aborde notamment les axes relatifs à la communication globale, aux études techniques du Programme et à sa pérennisation post-2025. Il mène notamment les actions suivantes :

- Suivre l'avancement des actions dédiées et en rapporter au COPIL ;
- Concernant la communication globale : proposer au COPIL un plan de communication, le mettre en œuvre et le suivre, valider les grandes orientations media, organiser les travaux de communication générale non spécifiques à un dispositif d'accompagnement (exemples : supports de présentation du Programme, événements nationaux), et rapporter au COPIL les résultats ainsi que le budget mobilisé
- Concernant les études techniques du Programme : définir les besoins thématiques, lancer les études, les suivre et rapporter au COPIL les résultats ainsi que le budget mobilisé. Les études financées sont des études qui portent une ou plusieurs actions directes du programme et ses conséquences. ;
- Concernant le rapprochement avec les programmes EVE2 et APPEL d'AIR : étudier toutes les opportunités de synergie, et engager le cas échéant des actions de communication communes permettant une mise en œuvre efficiente et permettant de rationaliser les couts de communication.
- Concernant la pérennisation du Programme post-2025 : élaborer des axes de pérennisation du Programme sans financement CEE, en collaboration avec les porteurs associés et en concertation avec les parties.

**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 énergétique et du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Le porteur du Programme valide une méthodologie de suivi et d'évaluation d'impact des actions menées dans le cadre du Programme établie par les porteurs associés. Il présente au comité de pilotage ces résultats. 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, en lien avec les porteurs associés, 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, les livrables, ... sont rendus publics tout au long du Programme sur une page Internet dédiée.

La liste des livrables envisagés est disponible en annexe 4.

## 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 des 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 existants entre les sociétés prestataires ou les salariés recrutés dans le cadre du Programme et les porteurs.

Toutes les parties s'attachent, dans chaque décision des comités de gouvernance du Programme, à rechercher un consensus.

Toutes les parties s'engagent également, sur tous les sujets du Programme, à exprimer leur avis dans le respect de la déontologie.

### *Engagements de l'ADEME, porteur pilote*

L'ADEME 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 du Programme, sous contrôle du comité de pilotage, en collaboration avec les porteurs associés et les partenaires ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, en notifiant le montant HT et le montant TTC, après validation par le comité de pilotage ;
- Etablir pour ce qui concerne le porteur pilote les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Procéder auprès des bénéficiaires aux versements des expérimentations d'incitations financières selon un système d'aide compatible avec le statut de l'ADEME ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage et procéder à la certification annuelle du Programme par un Commissaire aux comptes ou un comptable public.
- Piloter la bonne réalisation de l'audit et de l'évaluation du Programme prévus par la présente convention ;
- Participer aux instances de gouvernance, aux comités opérationnels, et jouer son rôle de tiers de confiance notamment lors du COPIL et des comités opérationnels des deux dispositifs d'accompagnement REMO et LOG-te ;
- Apporter son expertise technique et méthodologique :
  - Être garant de la qualité et des exigences ;
  - Engager les parties vers l'organisation et la collecte de données en matière d'énergie et d'économie d'énergies ;
  - Être impliqué et être force de proposition dans les évolutions du Programme ;
  - Orienter et suivre les travaux des éventuels sous-traitants qui participeront à l'élaboration des référentiels de LOG-te, aux labels, aux supports de sensibilisation et formation
- Assurer l'évaluation générale du Programme en coordination avec les porteurs associés ;
- 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 génériques des porteurs associés**

De façon générique et non exhaustive, les porteurs associés s'engagent au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme des secteurs qui les concernent conformément aux principes de la Doctrine des programmes et au principe de bonne gestion financière ;
- Mettre en œuvre les actions du Programme des secteurs qui les concernent en veillant à préserver la bonne exécution globale du programme, ainsi que la bonne coordination entre les dispositifs d'accompagnement en collaboration avec les autres porteurs ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme sur les actions, menées en propre et par leurs partenaires et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Recourir à des modes de sélection ouvert du type appel à manifestation d'intérêt ou appel d'offres pour sélectionner des prestataires qui réalisent les actions déployées qui ne sont pas menées en propre ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte au porteur principal afin que celui-ci fasse un reporting complet des actions et des dépenses effectuées dans le cadre du programme à chaque COPIL ; 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.
- Contribuer au suivi des études relatives à leur secteur, à la communication générale et à la communication spécifique à leur secteur ;
- Contribuer à l'élaboration d'un projet de pérennisation post-2025 (qui ne reposerait pas sur un financement CEE) du Programme et de ses composantes, en collaboration avec le porteur pilote et les autres porteurs associés ;
- Participer au COPIL et rapporter des éléments techniques et opérationnels réalisés ;
- Participer au(x) COMOP relatif(s) à leur domaine d'intervention et fournir toutes les données nécessaires à leur bonne tenue
- Participer au COMOP transversal et fournir toutes les données nécessaires à sa bonne réalisation
- Participer, dans un strict esprit de neutralité, à la mise en œuvre du Programme et à veiller à sa bonne exécution ;
- Mettre en place une organisation interne dédiée au(x) dispositif(s) qui le concerne permettant la traçabilité des actions réalisées, en propre ou par des tiers, et des dépenses engagées. En particulier, un cadre contractuel est apporté entre le partenaire et le(s) porteurs du Programme qui définit en particulier les actions à mettre en œuvre ainsi que l'engagement financier associé ;
- Contribuer à l'évaluation du programme et à un éventuel audit
- Avoir une couverture géographique de l'ensemble du territoire national tout en portant une attention particulière aux territoires en zones à faibles émissions mobilité ;
- Assurer le suivi budgétaire et opérationnel des actions menées et en rapporter de manière régulière au porteur pilote ;

### **Engagements spécifiques à AUTF, TR Services, FNTR et TLF Services (porteurs associés)**

- Assurer une égalité de traitement envers toutes les entreprises bénéficiaires ou partiellement bénéficiaires du Programme, qu'elles soient adhérentes ou non aux parties ;
- Transmettre régulièrement les attestations de sensibilisation
- Pour l'AUTF, en fonction du rôle des chargés de mission, transmettre les lettres d'adhésion dans le cadre du processus d'engagement
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques
- Participer à l'élaboration des supports de formation pour le dispositif REMO

### **Engagements spécifiques à VNF (porteur associé)**

- Former au transport fluvial AUTF, Union TLF, OTRE et FNTR qui auront en charge les actions de sensibilisation auprès des chargeurs et commissionnaires de transport
- Accompagner les acteurs du secteur fluvial dans les différents dispositifs ;
- Suivre les aides financières aux entreprises adhérentes du Programme REMOVE dans le cadre des accompagnements techniques légers et approfondis, et en rapporter aux comités opérationnels
- Etudier les dossiers techniques des entreprises, les présenter aux différents COMOP, notamment pour les comités de validation des engagements volontaires et d'attribution des labels
- Contribuer au contenu technique du système d'information ;
- Participer à la définition du montant des primes/incitations dans le cadre du dispositif REMO, à sa validation en COPIL, à l'instruction et au suivi des primes versées pour favoriser le report modal de la route vers le fleuve
- Proposer un dispositif pérenne de compensation des coûts connexes au transport fluvial à la suite de son expérimentation dans le programme REMOVE, notamment dans le cadre du dispositif des CEE (en y incluant une phase d'organisation et de collecte des données), et finaliser cette proposition en lien avec les porteurs associés et partenaires impliqués dans le volet REMO
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques

### **Engagements spécifiques à E2F (porteur associé)**

- Former au transport fluvial AUTF, Union TLF, OTRE et FNTR qui auront en charge les actions de sensibilisation des chargeurs et commissionnaires de transport
- Sensibiliser et accompagner les acteurs du secteur fluvial dans les différents dispositifs ;
- Transmettre régulièrement les attestations de sensibilisation, les lettres d'adhésion et d'engagement
- Suivre les aides financières aux entreprises adhérentes du Programme, et en rapporter aux comités opérationnels
- Etudier les dossiers techniques des entreprises, les présenter aux différents COMOP, notamment pour les comités de validation des engagements volontaires et d'attribution des labels
- Contribuer au contenu technique du système d'information ;
- Participer à la définition du montant des primes/incitations dans le cadre du dispositif REMO conformément aux modalités définies dans le programme et à la conception d'un dispositif pérenne au-delà du programme REMOVE
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques

### **Engagements spécifiques de l'UTP (porteur associé)**

- Représenter et porter la voix en COPIL du secteur ferroviaire, notamment des partenaires signataires SNCF Réseau, AFRA, Objectif OFP et le GNTC
- Coordonner les actions des partenaires retenus pour le secteur ferroviaire et leur verser les fonds correspondants à leurs actions
- Dans le cadre de LOG-te :
  - Sensibilisation des opérateurs ferroviaires sur le terrain et suivre leurs engagements
  - Pilotage / coordination à l'animation du dispositif LOG-te pour le ferroviaire
  - Accompagner techniquement la transition énergétique des engins du ferroviaire

- Dans le cadre de REMO :
  - Réalisation d'études spécifiques au transport ferré
  - Élaboration pour chaque filière industrielle ou agricole d'une feuille de route pour évaluer les besoins de transport ferroviaire
  - Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques

#### ***Engagements spécifiques du Cluster maritime français (porteur associé)***

- Représenter et porter la voix en COPIL du secteur maritime (cabotage et pêche professionnelle), notamment des partenaires signataires Coopération maritime, UNIM, UPF, FFPM et Wind Ship
- Coordonner les actions des partenaires retenus pour le secteur maritime et leur verser les fonds correspondants à leurs actions

#### ***Engagements génériques des partenaires***

De façon générique et non exhaustive, les partenaires s'engagent au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme des secteurs qui les concernent en veillant à préserver la bonne exécution globale du programme, ainsi que la bonne coordination entre les dispositifs d'accompagnement en collaboration avec les porteurs du programme ;
- Mettre en place une organisation interne dédiée au(x) dispositif(s) du Programme qui le concerne permettant la traçabilité des actions réalisées et des dépenses engagées. En particulier, un cadre contractuel est apporté entre le partenaire et le(s) porteur(s) du Programme qui définit en particulier les actions à mettre en œuvre ainsi que l'engagement financier associé ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte au porteur associé dont il est partenaire
- Sur demande du porteur associé dont il est partenaire, contribuer au suivi des études relatives à son secteur, à la communication générale et à la communication spécifique à son secteur ;
- Participer au(x) COMOP relatif(s) à leur domaine d'intervention et fournir toutes les données nécessaires à leur bonne tenue
- Participer au COMOP transversal et fournir toutes les données nécessaires à sa bonne réalisation
- Participer à la mise en œuvre du Programme et à veiller à sa bonne exécution dans un strict esprit de neutralité notamment envers les entreprises bénéficiaires du programme ;
- Contribuer à l'évaluation du programme et à un éventuel audit
- Avoir une couverture géographique de l'ensemble du territoire national tout en portant une attention particulière aux territoires en zones à faibles émissions mobilité ;

#### ***Engagements spécifiques à SNCF Réseau (partenaire)***

- Former les intervenants opérationnels du programme dans ses domaines de compétence
- Participer à l'élaboration du contenu du cahier des charges des études de schéma dans le cadre de REMO
- Participer à l'élaboration des supports de formation pour le dispositif REMO au regard de ses compétences techniques
- Participation à des événements de promotion

#### ***Engagements spécifiques au GNTC (partenaire)***

- Participer à l'organisation d'événements de promotion du transport combiné (Webinar, visite de Terminal multimodal)
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques
- Participation à la réalisation d'études spécifiques du dispositif REMO

- Participer à l'élaboration des supports de formation pour le dispositif REMO
- Participer à la mise en œuvre de LOG TE (volet ferroviaire)
- Participer aux travaux de l'évaluation et le cas échéant à la création d'un label de performance environnementale spécifique aux engins de manutention
- Participer à l'élaboration du contenu du cahier des charges des études de schéma dans le cadre de REMO

#### ***Engagements spécifiques à l'AFRA et Objectif OFP (partenaires)***

- Participer à la mise en œuvre de LOG TE (volet ferroviaire)
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques

#### ***Engagements spécifiques à la Coopération Maritime (partenaire)***

- Mettre en œuvre les actions du Programme dans le secteur pêche professionnelle ;
- Former les intervenants opérationnels du programme dans le secteur pêche professionnelle ;
- Assurer l'accompagnement technique des entreprises dans le secteur pêche professionnelle ;
- Avoir une couverture géographique de l'ensemble du territoire national en respectant le cadre des CEE qui indique que les navires concernés doivent souter à minimum 50% dans les eaux françaises ;
- Contribuer aux actions du Programme dans le secteur pêche professionnelle et notamment au suivi des études, à la communication et contribuer à l'amélioration et au déploiement des outils du Programme dans la mesure de ses compétences et en lien avec son secteur d'activité, la pêche professionnelle ;

#### ***Engagements spécifiques à l'UNIM (partenaire)***

- Dans le cadre de LOG-te, participation aux travaux pour disposer des données robustes en matière de consommations énergétiques des engins de manutention portuaire
- Participer aux travaux de l'évaluation et le cas échéant à la création d'un label de performance environnementale spécifique aux engins de manutention
- Participer à des événements de promotion

#### ***Engagements spécifiques à FFPM (partenaire)***

- Accompagner le CMF dans les campagnes de mesure et la formation des équipages à l'écoconduite des pilotines

#### ***Engagements spécifiques à Wind Ship (partenaire)***

- Sensibilisation et Accompagnement lié à la propulsion vélique dans le cadre du report modal de la route, vers le cabotage maritime
- Participer à la mise en place de LOG-te

#### ***Engagements spécifiques à l'Union des Ports de France (partenaire)***

- Participer à la mise en place de LOG-te et de REMO
- Participation aux travaux d'élaboration de l'écolabel des chaînes logistiques

### **Engagements spécifiques à la Communauté Portuaire de Paris (partenaire)**

- Assister au plan technique E2F et VNF sur les livrables suivants :
  - L'adhésion de l'entreprise à une charte d'engagement volontaires de réduction des consommations énergétiques de leurs flottes ;
  - L'accompagnement via des conseils techniques avec l'intégrateur (proposant une analyse personnalisée du fonctionnement du bateau incluant des bilans énergétiques);
  - L'accompagnement au travers de la mise en place d'un Centre de Service pour la Transition Energétique (CSTE), consistant dans le pilotage de l'intégrateur.

### **Engagements de Distridyn (financeur)**

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

- Financer le Programme pour un montant de sept millions d'euros hors taxe (7 000 000 €HT) ;
- Être un des relais des actions de communication du programme.

### **Engagements de 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 présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant de quatorze millions d'euros hors taxe (14 000 000 €HT) ;
- Être un des relais des actions de communication du programme ;
- EDF tient à disposition du programme REMOVE l'expertise de sa R&D, afin d'accompagner l'amélioration des performances énergétique et environnementale des flottes ferroviaires, fluviales et maritimes.

### **Engagements de TotalEnergies Marketing France (financeur)**

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

- Financer le Programme pour un montant de deux millions huit-cent-mille euros hors taxe (2 800 000 €HT) ;
- Être un des relais des actions de communication 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 25 mars 2022 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 2025. Afin de respecter l'échéance, s'agissant du dernier appel de fonds, la demande de versement relative à ce dernier doit être transmise aux financeurs au plus tard deux mois avant la fin du programme.

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



Le programme peut financer des actions nécessitant des travaux ou des achats d'équipements d'économies d'énergie (hors fiches d'opérations standardisées). Néanmoins, 20% de leur coût, au maximum, pourra faire partie des dépenses éligibles en CEE. Ainsi le programme peut couvrir jusqu'à 100% des coûts liés aux investissements immatériels (liés notamment aux services) et 20% des coûts liés aux investissements matériels. Le programme ne finance pas des actions déjà identifiées dans les fiches d'opérations standardisées.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du Programme, dans la limite de 23 800 000 €HT<sup>8</sup>.

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

<b>Frais fixes</b>		
Action	Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Gestion, coordination	Compte-rendu de réunion de pilotage, appels de fonds, suivi des dépenses, audit et évaluation du programme dont les aspects économie d'énergie et gain de CO2, ...	1 065 256,53 €
Communication	Plan de communication, actions de communication, forums, webinaires, site internet, ...	1 144 259,85 €
Dispositif LOG-te	Support de sensibilisation, référentiel d'actions, cadre méthodologique, charte d'engagement, processus labellisation, rapport d'études, ...	2 235 835,35 €
Dispositif REMO	Support de sensibilisation et de formation, lignes directrices, test de maturité, ...	2 766 149,54 €
Système d'information	Développement SI	1 221 525,00 €
<b>TOTAL</b>		<b>8 433 026,27 €</b>

<sup>8</sup> Si les frais de gestion sont supérieurs à 5% du montant total du Programme ou 250 000 € HT en individuel, ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

<b>Frais variables</b>			
Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
LOG-te : sensibilisation, engagement, accompagnement	Liste des acteurs sensibilisés, engagés et accompagnés	Coûts moyens prévisionnels : Sensibilisation : 713,41€ Engagement : 2 100€ Accompagnement : 9 303,42€	1 494 200,00 €
REMO : sensibilisation, engagement, accompagnement	Attestation de sensibilisation, résultats des tests de maturité, lettres d'adhésion (AUTF, UTP et VNF), suivi du versement des incitations et bénéfices environnementaux	Coûts moyens prévisionnels : Sensibilisation : 703€ Engagement : 500€ Accompagnement : 12 169,64€	13 448 613,73 €
Communication	Evénements, documents de communication, ...		424 160,00 €
<b>TOTAL (HT)</b>			<b>15 366 973,73 €</b>

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 1 600 000,00 €HT par l'autofinancement des bénéficiaires des dispositifs LOG-te et REMO dans leurs parts variables.

Un budget prévisionnel détaillé est disponible en annexe 5.

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 5.2.** Un premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs par les porteurs, pour les actions mises en œuvre par ces derniers, correspondant à :

- 30% des coûts fixes relatifs à 8 433 026,27 € HT ;
- 30% des coûts variables relatifs à 15 366 973,73 € HT.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première période du Programme (jusqu'au 31/12/2023), s'élève à 7 140 000 € HT représentant 30% du budget total, selon la répartition suivante par financeur :

- Quatre millions deux cent mille euros hors taxe (4 200 000 € HT) financés par EDF ;
- Deux millions cent mille euros hors taxe (2 100 000 € HT) financés par Distridyn.
- Huit cent quarante mille euros hors taxe (840 000 € HT) financés par TotalEnergies Marketing France

## Article 6 Audit

---

La Direction Générale de l'Energie et du Climat, DGEC, peut demander au porteur de réaliser, ou de faire réaliser, avant la fin du Programme, un audit sur la situation du Programme. L'objet de cet audit est de s'assurer que la mise en œuvre du Programme répond bien aux conditions énoncées dans la présente Convention. Le rapport d'audit devra être déposé dans un délai de deux (2) mois et communiqué aux membres du comité de pilotage. Ce dernier sera convoqué de manière exceptionnelle si le rapport d'audit révèle des éléments défavorables quant à la mise en œuvre du Programme. Toutes les informations du rapport d'audit sont strictement confidentielles. Les frais, coûts et honoraires de l'audit sont à la charge du Programme.

## Article 7 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, aux porteurs, aux financeurs et aux partenaires. 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 et 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>.

Les parties veillent à ce que les attendus susmentionnés du présent article s'appliquent aux personnes retenues pour mettre en œuvre tout ou partie des actions qui leur incombent.

## Article 10 Eco-responsabilité

---

Les porteurs du Programme s'engagent à limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à leurs propres activités dans ce cadre, en particulier en évitant le recours à l'avion pour leurs déplacements ainsi que pour ceux de leurs visiteurs.

A cette fin :

- Les frais de billets d'avion ne constitueront pas des dépenses éligibles pour les frais de mission, à l'exception des cas où l'alternative ferroviaire de moins de 6 heures n'existe pas ;
- L'ensemble des réunions des instances de gouvernance du Programme seront proposées en version « participation à distance » avec des moyens adaptés d'audioconférence ou de visioconférence ;
- Les événements de communication organisés par les porteurs et partenaires du Programme feront l'objet d'un bilan GES intégrant les déplacements des visiteurs.

## Article 11 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 25 mars 2022 portant validation du Programme.

## Article 12 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 13 Dates, conditions d'effet et durée de la Convention

---

La Convention entre en vigueur à sa date de signature et se termine le 31 décembre 2025 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 14 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 15 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 16 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 17 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 18 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 19 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 signalées comme « **CONFIDENTIEL** » (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.

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. Le programme s'attachera à s'ouvrir à l'open data dans le respect des règles en vigueur.

## Article 20 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 à 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.

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

La solution de signature électronique retenue est une solution d'un prestataire de service de confiance qui est certifié LSTI au niveau européen et qui figure dans la liste des prestataires de confiance de la Commission Européenne validée par l'ANSSI pour la France. Le tiers de confiance 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 ce tiers de confiance. Le porteur du Programme s'assure que le tiers de confiance répond à ces exigences.

## Article 21 Loi applicable et attribution de juridiction

---

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

Tout 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, le 12 décembre 2022

### Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu détaillé

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3 – Gouvernance

Annexe 4 – Liste des livrables du programme (CONFIDENTIEL)

Annexe 5 – Budget prévisionnel détaillé (CONFIDENTIEL)

En présence de **Clément Beaune**

Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires,  
chargé des Transports

**Agnès PANNIER-RUNACHER**

Ministre de la Transition énergétique  
Pour la ministre et par délégation,  
Olivier DAVID, Chef de service du climat et de l'efficacité  
énergétique

*Olivier David*

✓ Certified by  yosign

**Patrick LAVARDE**

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

*Patrick LAVARDE*

✓ Certified by  yosign

**Didier LEANDRI**

Président délégué général Entreprises  
Fluviales de France (E2F)

*Didier Léandri*

✓ Certified by  yosign

**Thierry GUIMBAUD**

Directeur général de Voies navigables de France (VNF)

*Thierry Guimbaud*

✓ Certified by  yosign

**Marie-Ange DEBON**

Présidente de l'Union des Transports  
Publics (UTP)

*Marie-Ange Debon*

✓ Certified by  yosign

**Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN**

Président du Cluster Maritime Français (CMF)

*Frédéric Moncany de Saint-Aignan*

✓ Certified by  yosign

**Denis CHOUMERT**

Président de l'Association des  
Utilisateurs de Transport de Fret  
(AUTF)

*Denis Choumert*


✓ Certified by  yosign



**Jean-Christophe PIC**

Président de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

*Jean-Christophe Pic*

✓ Certified by  yousign

**Alexis GIBERGUES**

Président de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE)

*Alexis GIBERGUES*

✓ Certified by  yousign

**Olivier PONCELET**

Délégué général de l'Union TLF, Entreprises de Transport et de Logistique de France

*Olivier Poncelet*

✓ Certified by  yousign

**Alexis GIBERGUES**

Gérant de TR Services

*Alexis GIBERGUES*

✓ Certified by  yousign

**Olivier PONCELET**

Directeur général de TLF Services

*Olivier Poncelet*

✓ Certified by  yousign

**Isabelle DELON**

Directrice Générale Clients et Services de SNCF Réseau

*Isabelle Delon*

✓ Certified by  yousign

**Alexandre GALLO**

Président de l'Association Française du Rail (AFRA)

*Alexandre Gallo*

✓ Certified by  yousign

**André THINIERES**

Délégué d'Objectif OFF

*André Thinières*

✓ Certified by  yousign

**Ivan STEMPEZYNSKI**

Président du Groupement National du Transport Combiné (GNTC)

*Ivan Stempezynski*

✓ Certified by  yousign

**Bruno MARGOLLE**

Président de la Coopération Maritime (CM)

*Bruno Margolle*

✓ Certified by  yousign

**Louis JONQUIERE**

Président de l'Union Nationale des Industries de la Manutention (UNIM)

*Louis JONQUIERE*

✓ Certified by  yousign

**Henry CAUBRIERE**

Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM)

*Henry Caubrière*

✓ Certified by  yousign

**Jean-Pierre CHALUS**

Président de l'Union des Ports de France UPF


*Jean-Pierre CHALUS*

✓ Certified by  yousign

**Florent VIOLAIN**

Président de Wind Ship

*Florent VIOLAIN*

✓ Certified by  yousign

**Olivier JAMEY**

Président de la Communauté Portuaire de Paris

*Olivier Jamey*

✓ Certified by  yousign

**Alfred SOTO**

Directeur général de Distridyn

*Alfred Soto*

✓ Certified by  yousign

**Stéphanie ROGER-SELWAN**

Directeur Sourcing Economie Finance - EDF Commerce

*Stéphanie Roger-Selwan*

✓ Certified by  yousign

**Emmanuel de FOURNAS**

Secrétaire général de TotalEnergies Marketing France

*Emmanuel de Fournas*

✓ Certified by  yousign

## Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

Cette annexe vise à décrire le contenu détaillé du Programme, ses actions et ses grands principes de fonctionnement

### 1. Les composantes du programme

De manière à engager la réduction de l'empreinte environnementale et notamment carbone du transport en France, les acteurs du transport de marchandises et de la logistique ont souhaité s'associer pour d'une part favoriser le report modal du transport routier de marchandises vers des modes alternatifs massifiés et d'autre part améliorer la performance énergétique et environnementale des flottes des modes fluvial, ferroviaire et maritime.

C'est l'objet des deux dispositifs proposés :

- REMO, pour accompagner les acteurs du secteur du transport des marchandises à engager concrètement le report de marchandises de la route vers le fleuve, le ferré ou la mer
- LOG-te, pour accompagner les opérateurs de transport fluvial, ferroviaire et maritime dans le verdissement et la transition énergétique de leurs flottes respectives et des engins de manutention associés

#### **Dispositif LOG-te**

Le dispositif LOG-te vise donc à accompagner les opérateurs de transport fluvial, ferroviaire et maritime à innover et à s'engager dans la réduction de leur empreinte carbone et environnementale. Il vise l'amélioration des performances énergétiques des flottes fluviales, ferroviaires et maritime (cabotage et pêche professionnelle)

LOG-te s'articule autour de 3 axes :

A-1- sensibiliser et informer les opérateurs de transport aux solutions de verdissement des flottes et des matériels de manutentions via des réunions individuelles et/ou collectives, en présentiel et/ou en distanciel

A-2- inciter les opérateurs à adhérer à une charte d'engagement volontaire de réduction des consommations énergétiques de leurs flottes et engins de manutention. Des travaux spécifiques pourront être réalisés pour améliorer la connaissance des consommations énergétiques de certaines flottes aujourd'hui peu étudiées afin d'améliorer la précision des référentiels qui permettront de calculer les gains énergétiques et environnementaux.

A-3 – accompagner l'engagement des opérateurs, notamment via des conseils. En ce qui concerne le secteur fluvial, l'accompagnement des opérateurs de transport de marchandises se fait au travers de la mise en place d'un Centre de Service pour la Transition Energétique (CSTE). Le contenu est en cours de définition avec les associations professionnelles et la dénomination du CSTE est encore provisoire.

#### **Dispositif REMO**

Le dispositif REMO vise à accompagner les entreprises et organisations clients et opérateurs du transport de marchandises et de la logistique, dans la sensibilisation et la mise en œuvre du report modal de marchandises de la route vers les modes alternatifs massifiés (maritime, fluvial et ferroviaire) et qui cherche à favoriser un passage par les ports français.

Le dispositif REMO s'articule autour de 4 axes :

B-1 sensibilisation des acteurs (et futurs acteurs) de la logistique au report modal

B-2 engagement volontaire des donneurs d'ordre pour la mise en œuvre de projets de report modal / labellisation (Eco-label) puis formalisation d'un accord de principe de s'engager à faire du report modal

B-3 accompagnement technique et financier

B3.1 Formation au report modal vers un mode de transport massifié

B3.2 accompagnement technique (étude de schéma de transport)

B3.3 financier (compensation de coûts connexes aux modes massifiés / expérimentation d'incitation financière) de la mise en œuvre de projets de report modal.

B-4 Recueillir des données énergétiques et les pratiques de mises en œuvre du report modal pour engager les actions déployées dans les actions B-3 et élaborer des lignes directrices pour massifier les actions B-3 par le biais d'opérations d'économie d'énergie qui peuvent donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie en lien avec l'action B3.3

## 2. Principes de fonctionnement du programme

Dans le cadre de la présente convention, le porteur, les porteurs associés et les partenaires se mobilisent pour mettre en œuvre conjointement le programme et les dispositifs qui le composent. Il est structuré autour des grandes actions détaillées ci-dessous.

### La communication

Au regard de l'ambition et du nombre d'opérateurs visés par le programme, il s'avère indispensable de déployer un plan de communication adapté, qui passera notamment par :

- La création de supports, brochures, vidéos, publicités médias, logos, chartes et univers graphiques ;
- Le développement et maintenance du site internet ;
- L'animation de réseaux sociaux ;
- La participation à des salons professionnels ;
- L'organisation d'un évènement annuel global au programme ;
- L'organisation d'une ou plusieurs manifestations spécifiques aux secteurs de certains porteurs associés ;
- Des communications adaptées à l'échelle du programme dite la « communication globale » et à l'échelle de chaque dispositif dite « communication spécifique »

Deux types de communication sont définies :

- Communication globale : il s'agit de faire connaître le programme dans son entièreté auprès de toutes les cibles sans distinction. Entrent dans ce type de communication : les supports, un univers et la charte graphique du Programme, les éléments de langage et évènements globaux en virtuel et présentiel, les contenus du site internet, l'animation des réseaux sociaux, les supports de valorisation des entreprises engagées. Ces sujets seront définis et suivis en COMOP transversal ;
- Communication spécifique : les deux dispositifs REMO et LOG-te disposeront d'actions de communication dédiées, en lien avec les supports et les actions de communication globale, qui seront décidées et suivies lors des COMOP de chaque dispositif. Ces actions de communication pourront également être définies au niveau de chaque cible des dispositifs :
  - Chargeurs ;
  - Commissionnaires de transport ;
  - Transporteurs ;
  - Collectivités territoriales ;
  - Opérateurs de transport fluvial, ferroviaire ou maritime.

Les actions en matière de communication sont définies dans le cadre du COMOP transversal et sont cadrées dans le plan de communication dont l'état d'avancement est rapporté au COPIL.

#### Les actions ciblées vers les entreprises :

- Prospection, promotion, sensibilisation et information des entreprises ;
- Accompagnement technique des entreprises à la définition de leur feuille de route pour la réduction des consommations énergétiques et des GES dans LOG-TE ou de report modal dans REMO
- Accompagnement technique et/ou financier des entreprises.

#### Des actions techniques :

- Lancer et mettre en œuvre les travaux nécessaires pour de créer et/ou, mettre à jour et/ou faire évoluer les méthodologies et les outils du dispositif concerné ;
- Lancer et mettre en œuvre et suivre les travaux nécessaires pour mener à bien les actions du dispositif concerné
- Une série d'études techniques devra être réalisée la première année du programme. Les études seront des études qui porteront une ou plusieurs actions directes du programme et ses conséquences. Elles pourront être :
  - Pour LOG-TE :
    - Construire des référentiels d'engagement : mesure et réduction des émissions GES
      - Opérateurs de transport fluvial de marchandises et de voyageurs fluviaux
      - Opérateurs de transport ferré de marchandises
      - Opérateurs de transport maritime de marchandises
      - Manutentionnaires<sup>9</sup>
    - Construire des référentiels de labellisation : reconnaissance de la performance, en fonction du besoin des filières ; la composition du jury de labellisation sera un des points à étudier.
    - A ce titre, quelques engins pourront être équipés d'outils de mesure afin d'affiner la connaissance des consommations énergétiques aujourd'hui peu renseignées par la littérature. C'est notamment le cas des navires véliques, des navires de flotte maritime et des engins de manutention
  - Pour REMO :
    - Définir le contenu des formations spécifiques à un mode
    - Définir le cahier des charges des études de schéma de transport pour le report modal
    - Construire le référentiel de labellisation des chaînes logistiques et définir la composition du jury d'attribution de ce label.
    - Définir des lignes directrices relatives à un début de standardisation pour faciliter le dépôt d'opérations spécifiques

#### Un système d'information (SI)

Il intégrera notamment un site internet et une plate-forme d'échange de données environnementales (KPI).

---

<sup>9</sup> La notion de manutentionnaires renvoie aux activités de manutention indispensables par essence au transport combiné, ainsi qu'aux activités de manutention portuaire, intra-portuaires et fluviale. (sont exclues les activités de manutentions liées aux entrepôts)

## Annexe 2 - Processus opérationnel

Les orientations et les grands objectifs de chaque dispositif sont détaillés ci-après. Les objectifs quantitatifs sont définis sur une période de trois ans et demi, à atteindre à la date de fin du Programme.

### 1. La communication, l'animation et l'évaluation

Aux vues des enjeux de notoriété du programme, du nombre d'entreprises à mobiliser, de la volonté de créer une dynamique de filière, de la nécessité de pédagogie sur le report modal et le besoin de rendre le programme clair et cohérent pour l'ensemble des professionnels visés, il est essentiel de disposer de supports et d'actions de communication homogènes et génériques. Le plan de communication du programme REMOVE pourra proposer :

- La création de supports, brochures, publicités médias, logos, chartes et univers graphiques ;
- La mise en valeur des professionnels engagés dans la démarche ;
- Le développement, la maintenance et l'animation d'un site internet du programme ;
- L'animation de réseaux sociaux ;
- L'organisation d'événements REMOVE nationaux ou régionaux ;
- La participation à des événements et des salons professionnels ;
- La création d'outils pour aider les entreprises engagées à communiquer auprès de leurs parties prenantes et à mettre en avant leur engagement ;

Les actions en matière de communication qui intéressent plusieurs dispositifs sont définies dans le cadre du COMOP transversal et sont rapportées au COPIL.

### 2. LOG-te

#### 2.1. Principes

Les entreprises cibles de ce dispositif sont les entreprises de la pêche professionnelle et du transport fluvial, ferroviaire et maritime, ainsi que l'industrie de la manutention associée à ces secteurs.

Les entreprises sont sensibilisées et accompagnées via plusieurs leviers d'action :

- Sensibilisation et information des entreprises du transport massifié, de la manutention et de la pêche professionnelle pour le verdissement des flottes à travers notamment la mise en place de pages dédiées sur le site internet du programme. Ces pages viseront à orienter ces opérateurs pour les modes concernés vers les solutions disponibles ou en développement pour la transition énergétique et environnementale des flottes. Pour le secteur fluvial, les sensibilisations pourront être faites soit au sein d'un même opérateur, soit avec plusieurs opérateurs qui utilisent le même type de navire. Pour le secteur fluvial, elle comportera également des modules de réservation pour des rendez-vous en petits groupes par famille de bateaux.
- Accès à une offre d'étude, de diagnostics et de conseil pour des solutions qui ont déjà prouvé leur efficacité, ou expérimentales pour le verdissement des flottes. En ce qui concerne le secteur fluvial, l'accompagnement des opérateurs se fait au travers de la mise en place d'un Centre de Services pour la Transition Énergétique (CSTE) organisé par les porteurs associés du secteur
- Engagement via la signature d'une charte pour chaque mode ciblé, et possibilité de s'engager dans la labellisation associée au mode.

## 2.2. Objectifs

- Sensibiliser au moins 705 opérateurs : 300 du transport fluvial (marchandises et voyageurs), 13 ferroviaire, 30 acteurs propriétaires des flottes portuaires (navires et véhicules), 350 marins pêcheurs, 12 sites multimodaux
- Au moins 77 opérateurs (67 fluvial, 3 ferroviaire, 4 entreprises de la manutention portuaire, 3 sites multimodaux) signataires d'une charte d'engagement volontaire
- Accompagner techniquement, à la transition énergétique des flottes 52 opérateurs engagés (accompagnement léger ou approfondi par des bureaux d'études) : 44 fluvial, 5 acteurs du cabotage maritime, 3 pour le ferroviaire
- Des équipements qui permettront d'avoir des données plus robustes que la bibliographie Afin de perfectionner le référentiel des consommations énergétiques,
- D'étudier l'opportunité de la création, voire la création, d'un label de performance environnementale pour les entreprises de la manutention portuaire et/ou du transport fluvial ; les objectifs de labélisation sous-jacents seraient de 18 pour le transport fluvial

## 2.3. Principe de réalisation des objectifs

### La sensibilisation

La sensibilisation a pour objectif d'informer son interlocuteur de l'existence du Programme REMOVE et plus particulièrement du dispositif LOG-te. Elle doit aborder les thématiques suivantes :

- Présentation du programme REMOVE dans un contexte de lutte contre le changement climatique et des objectifs à atteindre pour le secteur ;
- Présentation du dispositif LOG-te ;
- Présentation générale des étapes d'engagement/labellisation : philosophie des outils de diagnostic des consommations et des émissions des flottes, thématiques des actions proposées, processus de validation des engagements ;
- Présentation de la méthodologie d'accompagnement éventuelle à l'engagement et la labellisation.

La sensibilisation doit forcément donner lieu à un échange direct entre l'organisation professionnelle ou son sous-traitant et la ou les entreprise(s) sensibilisée(s). Elle peut être faite :

- En présentiel (face à face, réunion de sensibilisation groupée) ;
- A distance (téléphone, visioconférence).

Les sensibilisations se concrétisent par un document, l'attestation de sensibilisation, qui doit être complétée et signée par l'établissement. Le comptage se fait par nombre d'établissements sensibilisés (au niveau du numéro SIRET).

La sensibilisation ne peut pas être faite uniquement par mail, fax ou tout autre moyen qui ne donne pas lieu à un échange direct entre les parties. Les sensibilisations groupées, qu'elles se déroulent en présentiel ou à distance, ne doivent pas concerner plus de 5 établissements ou entreprises. La répartition indicative est fixée pour 50% en présentiel et 50% en distanciel

Chaque entreprise ne pourra être sensibilisée qu'une fois dans chaque Programme.

La liste des entreprises engagées, labellisées ou accompagnées est tenue à la disposition des porteurs associés. Cette liste sera mise à jour au fil de l'eau et transmise régulièrement aux membres des COMOP respectifs.

### L'adhésion

L'objectif de cette procédure est de faire de la sensibilisation non pas une fin en soi, mais la première étape d'une démarche plus globale, dans laquelle s'engager est bénéfique pour tous. La procédure d'adhésion vise à identifier les entreprises intéressées et ayant la volonté de s'engager dans la charte d'engagements volontaires ou bien dans le label.

La procédure d'adhésion doit aborder les thématiques suivantes :

- Présentation des données nécessaires pour s'engager ou être labellisé ;
- Estimation de la charge de travail nécessaire pour l'entreprise et nomination d'un responsable de projet ;
- Accord de l'entreprise à constituer son dossier d'engagement/de labellisation.
- Les adhésions se concrétisent par un document, la lettre d'adhésion, qui doit être complétée et signée par l'entreprise. Le comptage se fait par nombre d'entreprises adhérentes (au niveau du numéro SIREN).

Une procédure d'adhésion doit forcément donner lieu à un échange direct entre les deux parties et peut être faite en présentiel (face à face) ou à distance (tél, visioconférence).

La procédure d'adhésion peut être réalisée dans la foulée de la sensibilisation.

La procédure d'adhésion ne peut pas être faite uniquement par mail, fax ou tout autre moyen qui ne donne pas lieu à un échange direct entre les parties. Néanmoins, compte-tenu de la recherche d'efficacité, les procédures d'adhésion pourront être réalisées à distance.

A la différence de la procédure de sensibilisation, la procédure d'adhésion doit être individuelle.

### L'engagement

L'engagement est un processus dans lequel l'opérateur, de manière autonome ou à l'aide d'un accompagnement (standard ou approfondi), fait le diagnostic des émissions de sa flotte sur une année initiale et définit des actions de réduction des émissions sur une période qui sera à définir au démarrage du programme.

Les déclarations se font sur les outils du dispositif, qui viennent aider l'évaluation de leurs consommations et de leurs émissions et qui sont spécifiques à chaque mode.

Les engagements sont validés par un comité de charte qui vérifie que l'engagement comporte :

- Les données du diagnostic de la période initiale de l'entreprise ;
- Le plan d'action de l'entreprise sur période définie ;
- L'impact environnemental (réduction des émissions de GES) généré par le plan d'actions ;
- L'engagement de l'entreprise en termes de pourcentage de réduction.

Les opérateurs font le suivi annuel des consommations d'énergie et des émissions de leurs flottes ainsi que de la mise en œuvre de leur plan d'action.

### La labellisation

Le label peut être attribué à tout organisme ayant atteint un niveau de performance environnemental satisfaisant, sur une base multicritère. Le label est attribué en comité de labellisation national et il est attribué à la suite d'un audit réalisé par un auditeur indépendant. La mise en place de ces labels sera étudiée par filière, en fonction de son besoin. La composition du comité de labellisation sera définie en cours de programme.



## 2.4. Déclinaisons par secteur

De manière plus détaillée, le Programme est déployé de manière adaptée à chaque secteur.

### 2.4.1. Secteur fluvial

La phase de sensibilisation vise à sensibiliser les acteurs fluviaux au programme et à la transition énergétique de leur activité. Cette étape essentielle visera donc à sensibiliser les opérateurs en leur fournissant une information simple et précise. Trois vecteurs sont envisagés :

- Ateliers, webinaire ou séminaires de sensibilisation et d'information
- Opération de communication, achat de stand, présence professionnelle dans les salons et événements du secteur du transport et de la logistique (SITL, Riverdating,)
- Diffusion mail et papier de brochures dites "cahiers techniques" de premier niveau. Ces documents comporteront des cas types d'usages et un descriptif sommaire des solutions techniques envisageables sur le court terme (électricité et carburants alternatifs notamment). Ces supports doivent inciter les opérateurs à s'inscrire à des rendez-vous en ligne en petits groupes de 5 à 6 opérateurs. L'inscription se fera via une plateforme web dédiée.

Ces actions seront faites en présentiel ou distanciel.

E2F consacra du temps à accompagner et organiser la mise en place de ces actions.

Dans ce cadre, un centre de service pour la transition énergétique (CSTE) sera mis en œuvre

L'adhésion des opérateurs se réalisera via des rendez-vous en BtoB.

Dans tous les cas, les éléments suivants seront réalisés :

- Analyse (éventuellement personnalisée) du fonctionnement du bateau, bilans énergétiques pour évaluer les possibilités d'amélioration environnementale. Cette analyse se basera sur un questionnaire préalable type.
- Mise à disposition de recommandations et scénarios techniques (description de la solution technique, analyse des besoins de renouvellement d'équipements, estimation des coûts, feuille de route relative aux démarches administratives et techniques nécessaires...)

Les recommandations seront structurées de la manière suivante : un schéma avant / après comportant un descriptif des différents composants.

Il s'agira de favoriser le déploiement des solutions techniques suivantes (liste non-exhaustive, susceptible d'évoluer) :

- Motorisation innovante optimisée et adaptée au profil de navigation du bateau,
- Hybridation de la chaîne de propulsion (voire des propulsions accessoires comme les propulseurs d'étrave),
- Alternatives à l'usage d'un groupe électrogène,
- Adaptation de bateau aux bornes électriques (transformateur d'isolement),
- Stockage énergie à bord (dont batteries),
- Système de gestion de l'énergie à bord (EMS – BMS),
- Développement de l'énergie solaire à bord.
- Eco-conduite

Des critères de performances viendront s'adjoindre aux critères environnementaux.

Une fois que l'entreprise a pris la décision de s'engager, elle choisit soit d'agir de manière autonome (utilisation des supports mis à disposition, du catalogue d'actions, des outils, ...), soit de profiter d'un accompagnement standard (c'est-à-dire d'obtenir des conseils et informations ou soit via un accompagnement approfondi (pris en charge à 50% par le programme).

L'opérateur pourra alors lancer ses travaux dans les meilleures conditions.

Un processus de labellisation sera enfin mis en œuvre.

#### **2.4.2. Secteur de la pêche**

Les actions suivantes seront ainsi mises en œuvre :

- Sensibiliser, informer et former les marins pêcheurs, sur les solutions disponibles ou en développement pour la transition énergétique et environnementale des flottes
  - Réunions / séquences de sensibilisation et d'information aux solutions de verdissement des bateaux fluviaux et de pêche
  - Accompagner l'accès aux outils et méthodes d'aide à la décision (guides, calculateurs, etc.)

Cette partie « sensibilisation / formation » sera notamment réalisée via une formation en ligne comportant quatre modules ainsi qu'une mallette pédagogique accessibles via le site du programme CEE AMARREE. Il est prévu d'adapter et d'éventuellement faire évoluer la formation à l'éco-conduite actuellement disponible pour les lycées et les professionnels

- Accompagnement des marins-pêcheurs à la réalisation d'économie d'énergie, de manière à identifier des solutions technologiques ou d'exploitation adaptées
  - Elaboration d'un répertoire des financements éligibles possibles des dispositifs d'économies d'énergie couplé aux comptes d'exploitation de navires types ou prévisionnels (recherche de financements possibles + montage d'un groupe de travail avec acteurs de la filière => groupement de gestion, organismes professionnels, pros de la pêche...)
  - Soutien à des études techniques en faveur de solutions pour la transition énergétique des navires de pêche
  - Pérennisation de l'observatoire pour assurer un suivi tendanciel, un suivi des prix et un suivi des consommations énergétiques

Les cibles sont :

- Lycées (en accord avec le référentiel pédagogique) pour sensibilisation à l'éco-conduite
- Marins professionnels

#### **2.4.3. Secteur maritime et industrie de la manutention portuaire**

Les actions mises en œuvre auprès de l'industrie de la manutention portuaire concerneront :

- La sensibilisation et l'accompagnement des acteurs engagés
- Des études seront mises en œuvre (création du référentiel d'accompagnement de réduction des consommations énergétiques, définition de méthodologie vers une charte d'engagement des acteurs)
- La Communication qui consistera à faire connaître les éventuels chartes, labels et les initiatives des entreprises et les autres actions du programme pour garantir son succès
- Des équipements, qui permettront d'avoir des données plus robustes que la bibliographie, seront installés sur des engins de manutention, afin d'améliorer les connaissances en matière de consommations et optimisation énergétiques et ainsi développer un référentiel.

Les actions mises en œuvre auprès des acteurs portuaires consisteront à :

- Sensibiliser 30 acteurs propriétaire de flottes portuaires aux économies d'énergie
- Réaliser une étude permettant de définir une méthodologie en faveur de l'amélioration des performances énergétiques des ports et d'étudier l'opportunité d'une charte
- Des équipements, qui permettront d'avoir des données plus robustes que la bibliographie, seront installés sur 3 navires véliques et 9 navires de flottes afin d'améliorer les connaissances aujourd'hui partielles sur les consommations énergétiques de ces navires et ainsi perfectionner le référentiel
- Accompagner 5 acteurs du cabotage maritime pour permettre le développement des modes véliques : étude pour la réalisation d'étude d'adaptation aux solutions véliques (comment accueillir un bateau à voile dans un port ? quelles solutions de chargement adaptées à un bateau à voile ? etc.)
- Accompagner des équipages et personnels à l'éco-conduite des flottes portuaires en s'appuyant sur les études et campagnes de mesure

#### **2.4.4. Secteur ferroviaire**

La première étape consistera à définir le référentiel des actions et le cadre méthodologique visant à améliorer la performance énergétique du secteur. Typiquement les actions d'amélioration de la performance énergétique pourront concerner le verdissement des moyens (e.g. usage de carburants alternatifs) ou l'éco-conduite. Afin de construire ces référentiels, plusieurs rencontres seront programmées avec les constructeurs de matériel de traction ferroviaire seront réalisées et permettront de préparer un dossier de présentation aux EF du matériel, des solutions de verdissement et des opportunités de l'opération standardisée "achat de loco neuve".

Sur cette base, il s'agira de sensibiliser les acteurs opérateurs à la mise en œuvre d'actions d'amélioration de leur performance énergétique. Ces actions de sensibilisation seront réalisées en distanciel ou présentiel, sous différents types de format adaptés (webinar, séminaire, bilatérales...).

Des actions de formation et d'accompagnement à l'engagement des acteurs seront développées auprès des acteurs engagés. A ce titre, 25 études de trafics et comparaisons des moyens de traction mis en œuvre pourront être réalisées ainsi que 12 accompagnements des EF dans les "expressions de besoins" auprès des constructeurs.

Une plateforme sera développée permettant de :

- Faire une veille de l'offre de locomotives aptes au réseau français proposées par les constructeurs
- Étudier l'intérêt de mise en place des locomotives bimodes ou "last mile", mutualiser les retours d'expérience et rendre accessible ces données aux exploitants ferroviaires
- Faire des études chiffrées de trafic et d'impact économique avec les différents types de locomotives en fonction des dispositifs d'aides existants ou à venir

La mise en place d'un label sera étudiée, en fonction du besoin de la filière et de son expression de besoins.

### **3. REMO**

#### **3.1. Principes**

Les entreprises cibles de ce dispositif sont les entreprises industrielles ou de distribution (chargeurs), c'est-à-dire celles achetant leurs prestations de transport, ainsi que les commissionnaires de transport, compagnies maritimes et entreprises de transport routier en situation de choix du mode de transport terrestre.

Les entreprises sont sensibilisées et accompagnées via plusieurs leviers d'action :

- Des actions de communication sur le contenu du dispositif
- Des rendez-vous individuels d'information
- Un parcours de formation spécifique à l'offre de service en report modal pour les entreprises engagées
- La réalisation d'études de schéma de transport pour identifier le potentiel de report modal sur certains flux existants ou en projet pour les entreprises engagées
- Un dispositif de compensation des coûts annexes au report modal, qui se fera par une expérimentation financière pour des bénéficiaires qui auront été sélectionnés par un AMI.

Un écolabel est mis en œuvre pour reconnaître le caractère vertueux des chaînes logistiques et qui cherche à favoriser un passage portuaire français.

Dans un objectif de pérennisation de la démarche post-programme, des lignes directrices sont développées dans une logique de création d'un guichet unique afin de simplifier la mise en œuvre d'opérations spécifiques CEE de report modal pour les donneurs d'ordre et la puissance publique.

### 3.2. Objectifs

Au total, plus de 600 chargeurs, commissionnaires de transport ou entreprises de transport routier sensibilisés et accompagnés, avec la déclinaison suivante :

- Sensibilisation de 674 donneurs d'ordre de transport routier de marchandises au report modal vers le fluvial, maritime et ferroviaire (répartition indicative qui sera à confirmer : 253 chargeurs, 265 transporteurs routiers et 156 commissionnaires)
- Formation spécifique à un mode de transport massifié de 200 responsables transport dans des entreprises et acteurs publics influenceurs du mode de transport : 150 pour le fluvial sous la forme de 15 ateliers, 10 chargeurs formés à la propulsion par le vent, 40 pour le ferroviaire
- Sur la base d'une sélection de bénéficiaires par le biais d'un appel à manifestation d'intérêt des expérimentations d'incitations financières au report modal de la route vers le fleuve, le fer ou la mer.

### 3.3. Principe de réalisation des objectifs

#### La sensibilisation

La sensibilisation a pour objectif d'informer son interlocuteur de l'intérêt et la faisabilité d'une démarche de report modal, et de l'existence du Programme REMOVE et plus particulièrement du dispositif REMO. Elle doit aborder les thématiques suivantes :

- Présentation des caractéristiques, mécanismes de fonctionnement et acteurs des modes massifiés ;
- Présentation du programme REMOVE dans un contexte de lutte contre le changement climatique et des objectifs à atteindre pour le secteur ;
- Présentation du dispositif REMO ;
- Présentation générale des étapes d'adhésion/engagement/labellisation
- Présentation des modalités de l'accompagnement proposée dans le cadre du dispositif

La sensibilisation ne peut pas être faite uniquement par mail, fax ou tout autre moyen qui ne donne pas lieu à un échange direct entre les parties. Les sensibilisations groupées, qu'elles se déroulent en présentiel ou à distance, ne doivent pas concerner plus de 5 établissements ou entreprises. La répartition indicative est fixée pour 50% en présentiel et 50% en distanciel. Chaque entreprise ne pourra être sensibilisée qu'une fois dans chaque Programme. La liste des entreprises engagées, labellisées ou accompagnées est tenue à la disposition des porteurs associés ou partenaires techniques.

Les sensibilisations se concrétisent par un document, l'attestation de sensibilisation, qui doit être signée et complétée par l'entreprise. Le comptage se fait au niveau du numéro SIRET.

#### L'adhésion

L'objectif de cette étape est d'acter que le bénéficiaire est volontaire pour construire sa feuille de route de report modal et aller plus loin.

La procédure d'adhésion doit aborder les thématiques suivantes :

- Réalisation d'un test de maturité pour évaluer les besoins d'accompagnement du bénéficiaire en matière de report modal
- Présentation des données nécessaires pour définir sa feuille de route (base de données de flux avec points de départ et d'arrivée, fréquence d'expédition et poids transportés à minima)
- Estimation de la charge de travail nécessaire pour l'entreprise et nomination d'un responsable de projet ;
- Accord de l'entreprise à constituer sa feuille de route de report modal

Les adhésions se concrétisent par un document, la lettre d'adhésion, qui doit être complétée et signée par l'entreprise. Le comptage se fait par nombre d'entreprises adhérentes (au niveau du numéro SIREN). Une procédure d'adhésion doit forcément donner lieu à un échange direct entre les deux parties et peut être faite en présentiel (face à face) ou à distance (tél, visioconférence). La procédure d'adhésion ne peut pas être faite uniquement par mail, fax ou tout autre moyen qui ne donne pas lieu à un échange direct entre les parties.

## L'accompagnement

Après l'adhésion, le bénéficiaire pourra être accompagné par un chargé de mission dédié dans le cadre son projet de report modal et pourra :

- Participer à des séances de formation qui expliqueront de façon nettement plus détaillée les avantages et modalités d'accès aux modes massifiés
- Et/ou bénéficiaire d'une étude de schéma sur l'offre de service existante ou sur la création de nouveau service de report modal en fonction du potentiel identifié
- Et/ou bénéficiaire d'une prime au report modal, après sélection des projets au terme d'un appel à projets

Le volet REMO est conçu pour répondre à une gradation dans un processus de décision de convertir tout ou partie des flux vers les modes fluvial, ferroviaire ou maritime (cabotage).

Cette gradation s'appuie sur plusieurs étapes, par lesquelles le décideur peut passer ou non ; chaque étape est distincte des autres, et peut être traitée isolément des autres.

Les décideurs, et donc les bénéficiaires des financements au titre des CEE, sont les donneurs d'ordres en transport, car ce sont eux qui décident du maillon terrestre de la chaîne logistique :

- Les chargeurs : entreprises industrielles ou de distribution (y-compris E-commerce),
- Les commissionnaires de transport, en leur qualité d'intégrateurs de solutions logistiques,
- Les entreprises de transport routier, généralement d'une certaine taille critique afin d'être en capacité d'intégrer un mode de transport différent dans leur offre globale,
- Et même, dans une certaine mesure, les compagnies maritimes dans leur prestation de « carrier haulage » (gestion des transports terrestres pour le compte de leurs clients).

Enfin, le report modal génère toujours des opérations connexes qui peuvent engendrer des surcoûts par rapport à la route. Remo a pour objet de prendre en compte les coûts générés par ces différentes étapes, et d'apporter des financements permettant de les réduire voire neutraliser, afin de déclencher et accélérer le report modal.

Il s'agit ici d'accompagner l'étape qui traduit l'engagement d'un donneur d'ordre (chargeur, commissionnaire de transport ou entreprise de transport routier) dans un véritable projet de report modal. Pour chaque filière industrielle ou agricole, une feuille de route sera rédigée pour évaluer leurs besoins de transport ferroviaire.

Ce projet se concrétise par la relecture du schéma de transport de l'entreprise, pour envisager techniquement et financièrement la conversion de tout ou partie des flux, depuis le mode routier vers le mode adéquat.

Ce travail passe par l'implication de nombreux services de l'entreprise, bien sûr le service en charge des transports (terrestres dans le cas d'un commissionnaire de transport) mais aussi d'autres services dont l'activité et l'organisation seront perturbées par ce processus de report modal : services commerciaux, d'achats et approvisionnements, voir comptable, etc.

Cette relecture et remise en cause des procédures et organisation constitue un coût financier important, qui sera accompagné à hauteur de 50% du budget prévisionnel de l'étude.

Le secteur maritime interviendra également dans la partie REMO via la sensibilisation de 10 chargeurs à la propulsion par le vent.

## Formations

Des formations seront mises en œuvre concernant les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire, maritime-cabotage, vélique). Pour le secteur fluvial, des River Learning seront organisées, consistant à offrir une formation originale, concrète et adaptée aux objectifs du programme. Pour le secteur ferroviaire, les formateurs seront aguerris aux questions capacitaires (sillons) afin de répondre aux interrogations des donneurs d'ordre.

### Primes / Expérimentation d'incitations financières aux donneurs d'ordre

Afin de développer résolument le report modal, REMO vise à permettre aux donneurs d'ordre de la chaîne logistique (chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs routiers principalement) de (à conserver) transport multimodal, afin d'amener ce dernier à « iso-coût » par rapport au mode routier.

Ce dispositif sera expérimenté sur un échantillon représentatif de différentes filières (par exemple : céréales ou autres vracs agro-alimentaires, granulats, autres marchandises en vracs secs, marchandises générales en conventionnel types produits métallurgiques, forestiers, big bags, ..., conteneurs, distribution urbaine).

L'éligibilité des projets sera basée sur le caractère nouveau (c'est-à-dire non encore mis en place ; et non pas « innovant ») du transport proposé.

Des appels à projets pourront être lancés dès que le dispositif sera totalement défini, pour sélectionner les expérimentations en fonction de différents critères (gains en consommation d'énergie, économies de gaz à effet de serre générées, activité supplémentaire du mode massifié générée, nombre de trajets-camions évités...).

L'objectif de cette expérimentation est de mesurer la pertinence et le bon dimensionnement du dispositif (notamment s'il permet aux trafics d'atteindre un seuil critique garantissant la compétitivité du report modal dans la durée), afin d'envisager un dispositif plus pérenne (dans le cadre d'Opérations Spécifiques par exemple).

Pour rendre cet échantillon représentatif, il est nécessaire de « tester » le dispositif de compensation pour différentes filières de marchandises.

Les niveaux, durées et modalités de compensation seront définis par les parties prenantes du volet ReMo et les services de l'Etat. Ces éléments seront présentés en COPIL.

### Lignes directrices opération spécifique ou standard

Suite à ces actions, dans le cadre du programme et dans une logique de pérennisation post-Programme CEE, des lignes directrices seront définies pour faciliter le dépôt d'opérations spécifiques ou standard de report modal par les donneurs d'ordre dans le cadre des CEE. Ces lignes directrices seront élaborées afin de simplifier la constitution et le dépôt de ces opérations spécifiques pour les donneurs d'ordre. Un outil d'évaluation du report modal sera développé dans ce cadre.

### Ecolabelisation des chaînes logistiques

La création d'un « ecolabel flux logistiques portuaires » est une des actions prioritaires de la stratégie nationale portuaire (SNP) visant à renforcer le rôle des ports dans la transition écologique. L'ecolabel est également une des actions prévues par le Comité interministériel de la logistique (CILOG) en tant qu'outil de valorisation des chaînes logistiques écologiquement vertueuses transitant par les ports français. L'ecolabel vise donc un double objectif : inciter à la transition énergétique des chaînes logistiques portuaires via notamment les modes massifiées ; favoriser le passage portuaire français. L'ecolabel a vocation à intégrer tous les maillons de la chaîne logistique portuaire : donneur d'ordre/chargeur, organisateur du transport/logisticien, écosystèmes portuaires, etc.

La méthode et le POC développés lors de l'étude de faisabilité pilotée par la DGITM en 2021 constitueront ainsi les premières briques de démonstrateur pour construire ce Label multimodes. L'ecolabel pourrait donc jouer un rôle d'intégration « horizontale » des différents dispositifs dédiés aux modes de transport massifiées et vertueux d'un point de vue environnemental, et intégrant le maillon maritime. Les travaux réalisés pendant le programme permettront de finaliser le processus opérationnel de labélisation, les outils nécessaires et la gouvernance. Sur cette base, la labélisation de chaînes logistiques sera mise en œuvre.

## **Annexe 3 - Gouvernance**

### **Missions du comité de pilotage**

Dans le respect des dispositions de la convention du programme REMOVE, le comité de pilotage pilote et contrôle la mise en œuvre du programme.

Il a pour mission de traiter les sujets communs à tous les dispositifs et principalement de :

- Décider des orientations stratégiques ;
- Valider les décisions transversales à l'ensemble des dispositifs ;
- Définir la communication globale du programme ;
- Contrôler la mise en œuvre du programme ;
- Valider les appels de fonds du porteur pilote auprès du financeur et suivre les principaux indicateurs de pilotage du programme ;
- Établir un bilan annuel des actions menées dans le cadre du programme et un bilan du programme en fin de Convention.

### **Composition du comité de pilotage**

**Le comité est composé d'un membre :**

- De l'ADEME, porteur pilote ;
- De chaque porteur associé ou sa société de service du Programme ;
- Du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au ministère de la Transition énergétique ;
- De la direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
- De chaque financeur du Programme.

Les membres du comité sont désignés par les organismes qu'ils représentent par courrier ou courriel adressé au secrétaire du comité de pilotage pour la durée de la convention. Ces désignations peuvent être modifiées, par un courrier ou courriel, au moins 8 jours ouvrables avant la réunion du prochain Copil.

Les parties prenantes peuvent inviter toute personne de leur organisation, dont la présence leur est jugée utile pour des raisons techniques ou/et organisationnelles. Le nom et la qualité de ces personnes doivent être transmis au président du Copil au moins 5 jours avant la réunion.

### **Fonctionnement du comité de pilotage**

Le comité est présidé par le chef de service adjoint chargé des transports et de la mobilité de l'ADEME ou par son représentant.

Le secrétariat du comité est assuré par l'ADEME

Le comité se réunit sur convocation de son président, en tant que de besoin et au moins deux fois par an.

Il peut être organisé sous forme dématérialisée.

Les convocations et documents se rapportant à l'ordre du jour sont adressés par l'ADEME par voie électronique, à chacun des membres au moins 8 jours ouvrables avant la réunion.

Les séances du comité ne sont pas publiques dans un souci de protection du secret des affaires, les échanges, les débats ainsi que les comptes rendus établis par le porteur pilote revêtent, un caractère confidentiel. Ces derniers sont susceptibles de porter sur des données économiques ou des stratégies commerciales d'entreprises,

Les échanges menés entre les acteurs visent à des prises de décisions qui permettent l'atteinte des objectifs de la convention. Aussi, les décisions et les orientations stratégiques sont prises prioritairement sous le principe du consensus, qui prévaut dans le cadre des Programmes CEE.

## **Modalités de vote du Comité de pilotage**

Dès lors que la présidence du comité de pilotage considère que le consensus ne peut être obtenu, elle propose les délibérations au vote du comité.

Les membres disposent des droits de vote suivants :

- Le représentant de l'ADEME, porteur pilote : deux voix ;
- Le représentant de VNF : deux voix
- Le représentant de E2F : deux voix
- Le représentant d'UTP : quatre voix
- Le représentant de CMF : quatre voix
- Le représentant d'AUTF : une voix
- Le représentant de FNTR : une voix
- Le représentant TR Services : une voix
- Le représentant de TLF Services : une voix
- Le représentant du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au ministère de la Transition énergétique : une voix ;
- Le représentant de la direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : une voix
- Le représentant de chaque financeur : une voix

Chaque titulaire de droits de vote peut, pour la durée qu'il détermine, donner mandat, par courriel au président ou document transmis en séance, à tout membre du comité pour le représenter. Le nombre de mandats détenus par un membre est limité à deux.

Les membres ou leurs représentants exercent leur mandat au sein du comité avec impartialité et recherche de consensus.

Les votes en séance interviennent à main levée.

Toutefois, à la demande d'un des membres du comité de pilotage, le vote peut être reporté dans un délai maximum de 10 jours ouvrés. Dans ce cas, il sera réalisé sous forme dématérialisée.

Lorsque le comité se réunit sous forme dématérialisée, le vote est effectué par voie orale en cas de visioconférence, sauf refus d'un des membres, ou par voie électronique. Dans ce cas, un courriel précise la date limite du vote, laquelle ne peut être fixée antérieurement au cinquième jour ouvré suivant la date d'envoi dudit courriel.

Les décisions sont prises après délibérations à la majorité des suffrages exprimés. En cas d'égalité des suffrages, la voix du président du comité est prépondérante.

Les décisions sont notifiées par l'ADEME par courriel à chacun des membres du comité de pilotage. Elles deviennent exécutoires de plein droit, si les personnes publiques n'ont pas opposé de veto à l'issue du vote ou dans un délai de 48 heures ouvrées par courriel au président du Comité de pilotage.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'a pas été confirmé par courriel au président du Comité de pilotage, dans le délai d'un mois à compter de sa notification.



## **LES COMITES OPERATIONNELS**

Cinq COMOP seront mis en place : un pour REMO, trois pour LOG-te (fluvial, ferroviaire, maritime) et un transversal.

### **Missions des comités opérationnels LOG-te et REMO**

Dans le respect des dispositions des articles 2 et 3 de la présente convention, les missions des comités opérationnels sont les suivantes :

- Suivre le dispositif concerné et ses objectifs ;
- Préparer les réunions du comité de pilotage ;
- Préparer les bilans annuels de la mise en œuvre du dispositif concerné ;
- Pour les membres des COMOP faisant partie du jury (composition à définir en cours de programme), statuer, pour chaque dispositif sur les dossiers de labellisation des entreprises et sur les exclusions éventuelles d'entreprises (basées sur des faits concrets et vérifiables) ;
- Lancer et mettre en œuvre les travaux nécessaires en vue de mettre à jour et de faire évoluer les méthodologies et outils du dispositif concerné ;
- Proposer au comité de pilotage les actions transversales entre les dispositifs du Programme.

### **Composition des comités opérationnels**

#### ***Pour les comités opérationnels du dispositif LOG-te***

E2F assure la présidence et l'animation du comité opérationnel LOG-te du mode fluvial, et en assure le secrétariat.

L'UTP assure la présidence et l'animation du comité opérationnel LOG-te du mode ferré et en assure le secrétariat.

CMF assure la présidence et l'animation du comité opérationnel LOG-te du mode maritime (cabotage et pêche) et en assure le secrétariat.

Chaque comité opérationnel LOG-te est composé d'un membre :

- De l'ADEME, porteur pilote ;
- De certains porteurs associés du Programme
  - VNF, E2F pour le comité opérationnel LOG-te mode fluvial
  - Cluster maritime français, pour le comité opérationnel LOG-te mode maritime (cabotage et pêche)
  - UTP, pour le comité opérationnel LOG-te mode ferré ;
- De certains partenaires techniques
  - CPP, UPF pour le COMOP LOG-te mode fluvial
  - SNCF Réseau, AFRA, GNTC, Objectif OFP, UPF mode ferré
  - Coopération maritime, UNIM, UPF, FFPM et Wind Ship pour le COMOP LOG-te mode maritime
- Du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au ministère de la Transition énergétique
- De la sous-direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

#### ***Pour le comité opérationnel du dispositif REMO***

L'ADEME assure la présidence et l'animation du comité opérationnel REMO et en assure le secrétariat.

Le comité est composé d'un membre :

- De l'ADEME, porteur pilote ;
- De VNF, E2F, Cluster maritime français, UTP, FNTR, AUTF, TLF Services et TR Services ;
- De l'UNIM, SNCF Réseau, AFRA, GNTC, UPF et Wind Ship;
- Du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au ministère de la Transition énergétique
- De la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Les membres du comité sont désignés par les organismes qu'ils représentent par courrier ou courriel adressé au président du comité opérationnel pour la durée de la convention. Ces désignations peuvent être modifiées par, un courrier ou courriel, au moins 8 jours ouvrables avant la réunion du prochain COMOP.

Les parties prenantes peuvent inviter d'autres personnes de leur organisation dont la présence leur est jugée utile pour des raisons techniques ou/et organisationnelles.

Des personnes extérieures au comité peuvent en qualité d'experts, être auditionnées ou participer à des travaux. Ces auditions et travaux revêtent, dans un souci de protection du secret des affaires, un caractère confidentiel.

### **Fonctionnement des comités opérationnels**

Les comités opérationnels se réunissent, en tant que de besoin mais a minima tous les trois mois, sur convocation de leur président.

Les convocations et documents se rapportant à l'ordre du jour sont adressés par la partie en charge de l'animation du dispositif, par voie électronique, à chacun des membres au moins 8 jours ouvrables avant la réunion.

Les séances du comité ne sont pas publiques. Les échanges étant susceptibles de porter sur des données économiques ou des stratégies commerciales d'entreprises, les débats ainsi que les comptes rendus établis par les secrétaires qui en rapportent les termes revêtent, dans un souci de protection du secret des affaires, un caractère confidentiel.

Afin de permettre un traitement fluide des dossiers, des comités opérationnels et des comités de validation ou de labellisation peuvent être organisés sous forme dématérialisée.

Les échanges menés entre les acteurs visent à des prises de décisions qui permettent l'atteinte des objectifs de la convention. Aussi, les décisions et les orientations stratégiques sont prises prioritairement sous le principe du consensus, qui prévaut dans le cadre des Programmes CEE.

### ***Pour le comité opérationnel transversal***

L'ADEME assure la présidence et l'animation du comité opérationnel transversal et en assure le secrétariat.

Le comité est composé d'un membre :

- De l'ADEME, porteur pilote ;
- De VNF, E2F, Cluster maritime français, UTP, FNTR, AUTF, TLF Services et TR Services
- De la Coopération maritime, UNIM, SNCF Réseau, AFRA, GNTC, Objectif OFP, CPP, UPF, FFPM et Wind Ship ;
- Du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au ministère de la Transition énergétique
- De la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Il est dédié aux actions communes des deux dispositifs et à la bonne mise en œuvre du Programme. Il aborde notamment les axes relatifs à la communication globale, aux études techniques du Programme et à sa pérennisation post-2025. Il mène notamment les actions suivantes :

- Suivre l'avancement des actions dédiées et en rapporter au COPIL ;
- Concernant la communication globale : proposer au COPIL un plan de communication et le mettre en œuvre, valider les grandes orientations media, organiser les travaux de communication générale non spécifique à un dispositif d'accompagnement (exemples : supports de présentation du Programme, événements nationaux) ;
- Concernant les études techniques du Programme : évaluer les besoins thématiques, lancer les études, les suivre et rapporter au COPIL les résultats ainsi que le budget mobilisé ;

- Concernant la pérennisation du Programme post-2025 : élaborer des axes de pérennisation du Programme sans financement CEE, en collaboration avec les porteurs associés et leurs partenaires et en concertation avec les parties.

### **Modalités de prise de décisions au sein des comités opérationnels**

Les décisions sont prises sous le principe du consensus

Les décisions sont notifiées par l'ADEME par courriel à chacun des membres du comité opérationnel. Elles deviennent exécutoires de plein droit, si les personnes publiques n'ont pas opposé de veto dans un délai de 48 heures ouvré par courriel au président du comité opérationnel.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'a pas été confirmé, par courriel au président du comité opérationnel, dans le délai d'un mois à compter de sa notification.

## Annexe 4 – Liste des livrables du Programme (CONFIDENTIEL)

Nom livrable	Type de livrable	Description détaillée du livrable	Utilisation/valorisation possible hors programme	Partie en charge du livrable	Accès au livrable
Coordonner l'organisation des ateliers de sensibilisation au report modal fluvial	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Travaux préparatoires à l'accompagnement à la labellisation des acteurs (écolabellisation des chaînes logistiques)	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Organisation d'ateliers, webinaires de sensibilisation au report modal vers le fluvial	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Organisation de formations au report modal vers le fluvial (Riverdating)	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
organisation d'événements professionnels de mise en relation des acteurs logistiques pour le secteur fluvial (ou participation à des salons professionnels)	Événement	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Accompagnement approfondi sur la faisabilité de report modal (confidentiel)	nombre de dossiers suivis	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	VNF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Mise en place du Centre de Service pour la Transition Energétique	création et mise en service du CSTE	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Développement et amélioration du label de performance énergétique et environnemental des bateaux fluviaux, et du processus de labellisation	validation du label	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Animation de la page internet	accessibilité de la page	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Développement et maintenance de la page internet	accessibilité de la page	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
rdv information/formation de 1er niveau (en BtoB) ciblé par type de bateaux sur des solutions techniques de transition énergétique (rdv type doctolib avec module de réservation du créneau sur le site internet du programme - partie Log TE fluvial)	88 sessions ou ateliers de RDV BTB	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Accompagner le développement d'outils et méthodes d'information et d'aide à la décision (cahier technique)	4 supports techniques d'aide à la décision	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Accompagnement approfondi (dont diagnostic énergétique de bateaux et étude de dimensionnement technique) en faveur de solutions pour la transition énergétique des bateaux fluviaux, via le Centre de Service pour la Transition Energétique (confidentiel)	44 accompagnements approfondis	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action

Accompagnement léger dans la définition d'un plan d'action de verdissement de la flotte et dans le processus de labellisation sectorielle	40 accompagnements légers	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	E2F	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Etude pour support de sensibilisation	compte-rendus	LOG-te, à déterminer	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Etude et travaux de construction des labels pour les filières volontaires	compte-rendus	LOG-te, à déterminer	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Etudes techniques divers	compte-rendus	REMO, à déterminer	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Préparation support de sensibilisation tronc commun	compte-rendus	REMO, à déterminer	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Test de maturité : travaux et développement (confidentiel)	compte-rendus	REMO, à déterminer	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Elaboration éco-label	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Support pour dimension des incitations financières (confidentiel)	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Incitations financières (confidentiel)	Validation d'un processus d'incitations financières	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Communication (confidentiel)	Plan de comunication	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
SI (confidentiel)	construction du système d'informations du programme et des interfaces	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	ADEME	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Communication (confidentiel)	Plan de comunication	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	AUTF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations REMO	attestations de sensibilations	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	AUTF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations REMO	attestations de sensibilations	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	TLF	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations REMO	attestations de sensibilations	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	FNTR	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations REMO	attestations de sensibilations	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	OTRE	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations et accompagnements LOG-te et REMO	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	UTP et ses partenaires	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Sensibilisations et accompagnements LOG-te et REMO	compte-rendus	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	CMF et ses partenaires	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Elaboration de l'écolabel des chaines logistiques (REMO)	processus d'obtention du label	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	acteurs concernés par le label	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action
Elaboration du label du dispositif LOG-te	processus d'obtention du label	à déterminer avec les acteurs	point restant à déterminer	acteurs concernés par le label	accès sera à préciser par le propriétaire de l'action