DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Convention de mise en œuvre du Programme INTERLUD

Entre

L'État, représenté par la Ministre de la Transition écologique,
Et
ROZO (Porteur pilote du Programme), société par actions simplifiée, dont le siège social est situé au 46-52 rue Albert 75013 PARIS, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro SIREN 444 771 083, représentée par son Président, Jean-Marc KALAIDJIAN,
Et
Logistic-Low-Carbon (Porteur associé du Programme), SAS unipersonnelle, dont le siège social est situé au 18 rue des Pyramides 75001 Paris, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro SIREN 884 836 453, représentée par son Directeur général, Hugues POUZIN,
Ces deux dernières ci-après aussi dénommées « **Porteur(s)** »
Et
CEREMA (Partenaire du Programme), établissement public à caractère administratif régi par le décret n°2013-1273 du 27 décembre 2013, ayant son siège social au 25 avenue François Mitterrand 69500 BRON, immatriculée sous le numéro SIREN 130 018 310 représenté par son Directeur général, Pascal BERTEAUD,
Et
La Confédération Française du Commerce de Gros et International (ci-après dénommée CGI, Partenaire du Programme) association régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901, dont le siège social est situé au 18 rue des Pyramides 75001 Paris, immatriculée à l'INSEE sous le numéro SIREN 784 669 152 représentée par son Président, Philippe BARBIER,
Et
L'Agence de la Transition Écologique (ADEME, Partenaire 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, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'ANGERS sous le numéro SIREN 385 290 309, représentée par son Président, Arnaud LEROY,
Ces trois dernières ci-après aussi dénommées « Partenaire(s) »
Et
Total Marketing France (ci-après dénommée TMF, Financeur du Programme), SAS à associé unique**,** dont le siège social est situé au 562 avenue du parc de l'Ile 92000 NANTERRE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro SIREN 531 680 445, représentée par son Président, Guillaume LARROQUE,
Et
DYNEFF (Financeur du Programme), SAS, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Montpellier sous le numéro SIREN 305 800 997, dont le siège social est sis 1300 avenue Albert Einstein 34000 Montpellier, représentée par sa Directrice Commerciale, Karine GREZE, déclarant être dûment habilitée à cet effet
Et
SCA PÉTROLE ET DÉRIVÉS (Financeur du Programme), SAS, dont le siège social est situé 24 rue Auguste Chabrières 75015 Paris, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro SIREN 353 597 677, représentée par son Directeur, Alex TRUCHETTO, déclarant être dûment habilitée à cet effet
Et
RUBIS ANTILLES GUYANE (Financeur du Programme), SAS, dont le siège social est à TOUR FRANKLIN 100 TERRASSE BOIELDIEU 92800 PUTEAUX, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro SIREN 542 095 591, représentée par son Directeur Général, Marius SEYTOR,
Ces quatre dernières ci-après aussi dénommées « Financeur(s) »

Ci-après dénommées individuellement et/ou collectivement « **Partie(s)** ».

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Préambule

Les déplacements qui s'inscrivent dans des dynamiques de logistique urbaine, ou « du dernier kilomètre » génèrent d'importantes émissions de GES et de polluants atmosphériques, notamment en raison de leur dépendance vis-à-vis des véhicules motorisés. Ils représentent d'autre part le tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise ou d'un service pour les entreprises.

Opérateurs économiques et collectivités territoriales doivent aujourd'hui s'allier pour faire face aux enjeux de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de CO_2, tout en s'assurant de la compétitivité des entreprises sur le territoire, et ce d'autant plus dans le contexte actuel de la création de zones à faibles émissions (ZFE-m) dans plusieurs grandes agglomérations.

Le présent Programme « INTERLUD » vise à associer les acteurs publics et privés dans la mise en œuvre d'une gestion plus durable et économe en énergie fossile de la logistique urbaine au sein des agglomérations, afin d'en réduire les impacts sur l'environnement et les populations, sur la pollution atmosphérique et le climat dans le cadre d'un processus conjuguant sensibilisation, accompagnement et élaboration de chartes logistiques urbaines.

Cadre légal

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie (ci-après « CEE ») dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie.
Ainsi, l'article L.221-7 du Code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie, ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles, peut donner lieu à la délivrance de CEE.
L'arrêté du 27 février 2020 modifié (publié au JORF du 8 mars 2020) portant validation de 12 programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2022 a validé le programme n° PRO-INNO-43 InTerLUD « Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable ».

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

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise au déploiement d'actions volontaires des collectivités et des opérateurs économiques présents dans ces territoires sur le transport de marchandises en ville dans le cadre de chartes de logistique urbaine durable, conformément au cadre national développé depuis 2015.

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Sensibilisation des acteurs privés et publics aux enjeux actuels de la logistique urbaine ;
- Mobilisation des acteurs publics et privés intéressés dans un même territoire de s'engager dans la réalisation d'une charte logistique et le développement de services ;
- Accompagnement de la réalisation et de la mise en œuvre des chartes de logistique urbaine durable ;
- Mise en ligne d'un site dédié à la communication sur le Programme et à la valorisation de ses résultats, incluant une plateforme collaborative de partage et des outils à destination des acteurs économiques (applications) ;
- Développement des compétences, des outils et supports de formation des acteurs publics et économiques ;
- Évaluation du Programme et de ses actions, en termes d'économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre : développement d'indicateurs de résultat et d'une méthodologie d'évaluation.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Le Programme a pour objectifs :

- Informer, sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques à l'échelle territoriale sur les enjeux de la logistique urbaine ;
- Structurer les filières économiques et leurs représentations ;
- Favoriser la participation des acteurs privés dans le cadre des chartes logistiques urbaines et les faire dialoguer avec les acteurs publics ;
- Réaliser 50 chartes en 3 ans dans 15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 petites communautés d'agglomération. Les cibles seront définies pour travailler prioritairement avec les collectivités ZFE-m et celles dotées d'une feuille de route pour la qualité de l'air.

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

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un comité de pilotage. Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC, de la DGITM, des Porteurs, des Partenaires et des Financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Le comité de pilotage se réunit a minima semestriellement. Le Porteur pilote du programme en assure le secrétariat. Le comité de pilotage peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges de courriels). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du comité de pilotage.

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

Le Porteur pilote du Programme établit un bilan annuel des actions menées dans le cadre du Programme qu'il présente au comité de pilotage. Il fait également le bilan du programme en fin de convention. Ces bilans comportent notamment des éléments sur les économies d'énergies directement réalisées grâce au Programme, et sur l'efficience du Programme ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du Programme.

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

La liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition du comité de pilotage.

Article 4 – Engagements des Parties

4.1. Engagements de ROZO (Porteur pilote)

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

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- Mettre à disposition les moyens matériels nécessaires à la gestion du Programme (ex. : visio conférences, partage d'écrans…) ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les Partenaires du Programme et le Porteur associé et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les Financeurs pour les actions du Programme portées après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme pour les actions portées par ROZO et le CEREMA et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Faire certifier annuellement les comptes du Programme par un Commissaire aux comptes ;
- Coordonner l'ensemble des actions du Programme.

4.2. Engagements de Logistic-Low-Carbon (Porteur associé)

Logistic-Low-Carbon s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Mettre à disposition les données collectées nécessaires à l'évaluation du Programme ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme sur les actions menées par la CGI et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte au Porteur pilote afin que celui-ci fasse un reporting complet des actions et des dépenses effectuées dans le cadre du Programme à chaque comité de pilotage ;
- Envoyer le suivi budgétaire sous 20 jours ouvrés avant la tenue du comité de pilotage ;
- Transmettre au Porteur pilote les informations et justifications sur les dépenses réalisées en lien avec la réalisation des actions du Programme sous 20 jours ouvrés avant la tenue du comité de pilotage ;
- Communiquer sous 4 jours ouvrés les compléments éventuels au suivi budgétaire demandés par le Porteur pilote ;
- Assurer la communication collective en partenariat avec le Porteur pilote et les Partenaires techniques sur le Programme sous contrôle du comité de pilotage ;
- Co-animer le comité de pilotage.

4.3. Engagements des Financeurs

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

- Financer le Programme pour un montant de :
  - Quatre millions cent quatre-vingt-un mille sept cents euros hors taxes (4 181 700 € HT) pour TMF ;
  - Un million trois cent six mille cent euros hors taxes (1 306 100 € HT) pour DYNEFF ;
  - Un million trois cent six mille cent euros hors taxes (1 306 100 € HT) pour SCA Pétrole et Dérivés ;
  - Un million trois cent six mille cent euros hors taxes (1 306 100 € HT) pour Rubis Antilles Guyane
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme à travers leur participation au comité de pilotage.

4.4 Engagements du CEREMA (Partenaire)

Le CEREMA s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Apporter son expertise et assurer la communication collective sur le Programme en collaboration avec les autres Partenaires techniques et les Porteurs du Programme sous contrôle du comité de pilotage ;
- Mettre à disposition les données collectées nécessaires à l'évaluation du Programme ;
- Co-animer le comité de pilotage.

4.5. Engagements de l'ADEME (Partenaire)

L'Agence de la Transition Écologique s'engage au titre de la présente Convention à :

- Présider le comité de pilotage du programme ;
- Participer à la coordination et à l'apport méthodologique et technique ;
- Participer à la communication.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

4.6. Engagements de la CGI (Partenaire)

La CGI s'engage au titre de la Convention à :

- Mettre en œuvre des actions du Programme ;
- Apporter son expertise et assurer la communication collective sur le Programme en collaboration avec les autres Partenaires techniques et les Porteurs du Programme sous contrôle du comité de pilotage ;
- Mettre à disposition les données collectées nécessaires à l'évaluation du Programme ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'elle rapporte au Porteur pilote afin que celui-ci fasse un reporting complet des actions et des dépenses effectuées dans le cadre du Programme à chaque comité de pilotage ;
- Co-animer le comité de pilotage.

4.7. Engagements de l'État

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

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

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 27 février 2020 portant validation du Programme, les contributions au fonds du Programme seront versées par les Financeurs sur présentation des appels de fonds émis par les Porteurs, en fonction des perspectives budgétaires à moyen terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2022. Ces sommes sont comptabilisées hors taxes sans préjudice des dispositions de droit commun applicables en matière de TVA prévues au Code général des impôts.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du Programme, dans la limite de huit millions cent mille euros hors taxes (8 100 000 € HT[1].**)**

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

Frais fixes		
Action	Livrables/ Modes de validation chiffrés	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Gestion et pilotage	- / facture temps passé et détail des actions	436 500
Sensibilisation	- / facture temps passé et détail des actions	1 056 000
Mobilisation	- / facture temps passé et détail des actions	520 000
Accompagnement	- / facture temps passé et détail des actions	524 000
Site internet / Plateforme / Application mobile	Marché/facture d'achat	895 940
Formation	- / facture temps passé et détail des actions	502 000
Evaluation	- / facture temps passé et détail des actions	150 000
Communication	Marché/facture d'achat	375 000
TOTAL		**4 459 440**

[1] Si les frais de gestion sont supérieurs à cinq pour cent (5%) du montant total du Programme ou deux cent cinquante mille euros hors taxes (250 000 € HT), ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

Frais variables			
Action	Livrables/ Modes de validation chiffrés	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Sensibilisation	Réalisation des entretiens avec les collectivités -> x 250	350	87 500
	Rencontres individuelles et réunions de sensibilisation collective des acteurs économiques -> x 150	2 210	331 500
	Organisation d'évènements techniques -> x24	17 915	429 960
Mobilisation	Séminaires des acteurs publics et privés d'une agglomération-> x 50	1 350	67 500
	Organisation de groupes de travail thématiques (30 personnes) - > x 100	2 320	232 000
Accompagnement	Engagement des chartes de logistiques -> x50	38 190	1 909 500
	Ateliers des représentants des secteurs économiques -> x100	2362,50	236 250
Formation	Formation des Bureaux d'études -> x2	1000	2000
	Formation des Collectivités -> x3	1000	3000
	Formation des acteurs économiques -> x8	20 168,75	161 350
Communication	Organisation d'évènements -> x5	36 000	180 000
TOTAL			**3 640 560**

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur d'un million trois cent huit mille euros hors taxes (1 308 000 € HT) par les collectivités bénéficiaires du Programme.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

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

Un premier appel de fonds est réalisé auprès des Financeurs par les Porteurs, pour les actions mises en œuvre dans le cadre du Programme, correspondant à :

- 43% des coûts fixes relatifs à la gestion ;
- 45% des coûts fixes relatifs à la sensibilisation ;
- 26% des coûts fixes relatifs à la mobilisation ;
- 10% des coûts fixes relatifs à l'accompagnement ;
- 67% des coûts fixes relatifs au site internet / Plateforme / Application mobile ;
- 48% des coûts fixes relatifs à la formation ;
- 14% des coûts fixes relatifs à l'évaluation ;
- 58% des coûts fixes relatifs à la communication ;
- 38% des coûts variables relatifs à la sensibilisation ;
- 10% des coûts variables relatifs à la mobilisation ;
- 10% des coûts variables relatifs à l'accompagnement ;
- 2% des coûts variables relatifs à la formation ;
- 20% des coûts variables relatifs à la communication.

Par conséquent, le premier appel de fonds couvre la première période du Programme (jusqu'au 31/01/2021) et s'élève à deux millions cinq cent trente mille huit cent onze euros hors taxes (2 530 811 € HT) représentant 30 % du budget total, selon la répartition suivante par Financeur :

- Un million trois cent six mille cinq cent cinquante-quatre virgule soixante et un euros hors taxes (1 306 554,61 € HT) financés par TMF, dont sept cent quatre-vingt-onze mille cent quatre-vingts virgule vingt-deux euros hors taxes (791 180,22 € HT) appelés par ROZO et cinq cent quinze mille trois cent soixante-quatorze virgule trente-neuf euros hors taxes (515 374,39 € HT) appelés par Logistic-Low-Carbon ;

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

- Quatre cent huit mille quatre-vingt-cinq virgule quarante-six euros hors taxes (408 085,46 € HT) financés par SCA Pétrole et Dérivés, dont deux cent quarante-sept mille cent quatorze virgule quatre-vingt-treize euros hors taxes (247 114,93 € HT) appelés par ROZO et cent soixante mille neuf cent soixante-dix virgule cinquante-quatre euros hors taxes (160 970,54 € HT) appelés par Logistic-Low-Carbon ;
- Quatre cent huit mille quatre-vingt-cinq virgule quarante-six euros hors taxes (408 085,46 € HT) financés par Rubis Antilles Guyane, dont deux cent quarante-sept mille cent quatorze virgule quatre-vingt-treize euros hors taxes (247 114,93 € HT) appelés par ROZO et cent soixante mille neuf cent soixante-dix virgule cinquante-quatre euros hors taxes (160 970,54 € HT) appelés par Logistic-Low-Carbon ;
- Quatre cent huit mille quatre-vingt-cinq virgule quarante-six euros hors taxes (408 085,46 € HT) financés par Dyneff, dont deux cent quarante-sept mille cent quatorze virgule quatre-vingt-treize euros hors taxes (247 114,93 € HT) appelés par ROZO et Cent soixante mille neuf cent soixante-dix virgule cinquante-quatre euros hors taxes (160 970,54 € HT) appelés par Logistic-Low-Carbon.

Article 6 - Audit

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

Article 7 - Évaluation du Programme

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 comité de pilotage 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, au(x) Porteur(s), au(x) Financeur(s) et au(x) Partenaire(s). Ils s'engagent à utiliser le logo dans leurs actions liées au Programme, sur tous les supports. L'usage du logo est limité au cadre légal du Programme, notamment temporel.

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

Les Partenaires seront présentés comme les Porteurs de la démarche INTERLUD, de rôle et d'importance équivalents, dans tous les supports et éléments de communication concernant le Programme INTERLUD.

ROZO et Logistic-Low-Carbon, Porteurs du Programme au sens juridique, n'ont pas vocation à être mis en avant publiquement.

Article 9 - Droits de propriété intellectuelle

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

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

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

Article 10 - Attribution des CEE aux Financeurs

Les CEE sont attribués aux Financeurs dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 27 février 2020 modifié portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

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

À ce titre, les Porteurs 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.

À la clôture des comptes du Programme, dans le cas où un reliquat des fonds du Programme n'aurait pas été dépensé par les Porteurs, ces derniers s'engagent à rembourser les fonds non dépensés aux Financeurs au prorata des dépenses engagées.

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

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

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Article 13 - Résiliation

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

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

Article 14 - Force majeure

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

La Partie invoquant la Force Majeure devra immédiatement informer les autres Parties 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 les autres Parties 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 les autres Parties de la cessation de la Force Majeure ou de tout changement de situation et/ou de circonstances ayant un impact sur l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure.

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

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

Article 15 - Cession de la Convention

Chaque Partie s'interdit, sauf accord préalable et écrit des autres Parties, 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 pilote, Porteur associé, Partenaire ou Financeur) fait l'objet d'une information, sous un délai raisonnable, au comité de pilotage.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Article 16 - Lutte contre la corruption

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

Article 17 - Lutte contre le travail dissimulé

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

Article 18 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 19 – Données personnelles

Dans le cadre de l'exécution de la convention, les Parties s'engagent à respecter et faire respecter par leurs sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives à la protection des données à caractère personnel et en particulier au Règlement européen dit RGPD, n°2016 /679.

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.

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

Article 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.

Le 20-08-2020
Pour la Ministre de la Transition écologique et par délégation
Olivier DAVID
Chef du service du Climat et de l'efficacité énergétique

DocuSigned by:
Olivier DAVID
B4A3812C77CD453...

Le 31-08-2020
Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

DocuSigned by:
Arnaud Leroy
07311DCCF837462...

Le 24-08-2020
Jean-Marc KALAIDJIAN
Président de ROZO

DocuSigned by:
Jean Marc KALAIDJIAN
3859033A0D774A8...

Le 31-08-2020
Pascal BERTEAUD
Directeur général du CEREMA

DocuSigned by:
Pascal BERTEAUD
BAAED01E561941A...

Le 24-08-2020
Philippe BARBIER
Président de la CGI

DocuSigned by:
9AAC37582745425...

Le 21-08-2020
Hugues POUZIN
Directeur général de Logistic-Low-carbon

DocuSigned by:
61A6428DCE1C497...

Le 28-08-2020
Guillaume LARROQUE
Président de TMF

DocuSigned by:
Guillaume LARROQUE
033F6318C5254D7...

Le 21-08-2020
Karine GREZE
Directrice Commerciale de DYNEFF

DocuSigned by:
Karine GREZE
BE06F212088A431...

Le 25-08-2020
Alex TRUCHETTO
Directeur de SCA Pétrole et Dérivés

DocuSigned by:
Alex TRUCHETTO
656AC4FE17C04DB...

Le 24-08-2020
Marius SEYTOR
Directeur Général de RUBIS Antilles Guyane

DocuSigned by:
Marius SEYTOR
C9C2F1B520A1492...

Liste des annexes :
Annexe 1 – Contenu détaillé
Annexe 2 – Processus opérationnel
Annexe 3 (confidentielle) – Budget détaillé
Annexe 4 (confidentielle) - Répartition des actions entre les acteurs du Programme

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

I. Description des candidats

A. ROZO - Porteur pilote du projet

ROZO est une société de conseil, spécialisée dans l'efficacité énergétique. Elle accompagne les entreprises, copropriétés ainsi que les collectivités dans leurs projets de développement et de croissance durables via l'amélioration continue de la performance énergétique.

ROZO est structuré autour de différentes offres : identification d'opérations éligibles aux Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) jusqu'au dépôt des dossiers, accompagnement à la certification ISO 50 001, diagnostic et audit énergétiques, études techniques en ingénierie, conseils en achats d'énergie et formations.

Expertise CEE

Depuis 2009, ROZO est intégré sur l'ensemble de la chaîne de valeur du dispositif des CEE. ROZO apporte une expertise sur la partie amont : participation aux groupes de travail de l'ATEE, définition d'offres et négociation de prix de valorisation des CEE auprès des Obligés, mandataires et Éligibles tout en accompagnant, en aval, l'ensemble des bénéficiaires dans leurs projets de valorisation. Son expertise dans l'efficacité énergétique est garantie par son indépendance dans les choix techniques et dans la valorisation financière finale des CEE.

La connaissance de ce dispositif complexe, des interlocuteurs de référence (DGEC, Agence de la Transition Écologique et ATEE), des Obligés ainsi que des relais intermédiaires (installateurs, opérateurs habitats, acteurs locaux de l'énergie…) garantit à ROZO la robustesse technique et l'agilité financière nécessaire au Porteur d'un programme CEE.

Programme CEE

En mai 2016, ROZO a accompagné la construction de deux programmes CEE précarité en tant que partenaire technique de référence. Les programmes « DEPAR » (porté par La Poste) et « ALVEOLE » (porté par la FUB) ont été lauréats en octobre 2016 et sont depuis 2017 déployés avec succès auprès des bénéficiaires. ROZO a également été retenu comme partenaire technique pour accompagner URBANIS pour la finalisation des accords sur le programme « AMO Déclic » et sur son déploiement en 2018.

L'accompagnement de ces trois Porteurs de programmes mobilise les expertises de ROZO pour répondre aux exigences inhérentes à un programme CEE. Ces expertises sont nombreuses et recouvrent principalement l'ingénierie financière CEE (gestion du budget, accompagnement dans la production des attestations de versement, les appels de fonds ainsi que le contrôle des dépenses), la structuration du programme (secrétariat des Comités de pilotage (comité de pilotage), négociations sur les évolutions techniques et juridiques à apporter sur le déploiement) et le déploiement opérationnel (réalisation des bilans d'étude, suivi des indicateurs, création de partenariats opérationnels, AMO auprès du Porteur du programme).

ROZO est actuellement structuré autour d'une organisation juridique, financière et technique complète répondant aux exigences de la certification ISO 9001. La solidité de cet ensemble est une condition obligatoire à la bonne gestion d'un programme renforcée par les nouvelles exigences de cet appel à programmes 2019.

B. Logistic-Low-Carbon – Porteur associé du projet

Logistic-Low-Carbon est une SASU détenue à 100 % par la CGI qui l'a constituée afin de porter le Programme INTERLUD.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

C. CEREMA – Partenaire technique du projet

Le CEREMA est l'établissement public de référence pour développer et capitaliser l'expertise publique en matière d'aménagement, de cohésion territoriale et de transition écologique et énergétique.

Il propose une expertise unique dans les domaines de la mobilité des personnes et des marchandises, des infrastructures de transport, de l'urbanisme et de la construction, de la préservation des ressources, de la prévention des risques, de la sécurité routière et maritime. Il a la capacité d'intégrer ces différentes compétences dans la construction de projets territoriaux.

Centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques pluridisciplinaires, il apporte son concours à l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, tant au niveau national que local.

Il intervient en appui direct auprès des services de l'État, des collectivités et des entreprises. Il développe, expérimente et diffuse des solutions innovantes.

Fort de plus de 2 800 agents sur l'ensemble du territoire métropolitain et d'une connaissance historique des problématiques et contextes locaux, le CEREMA est résolument engagé dans le défi du développement durable des territoires, pour élaborer les politiques publiques de demain.

Expertise sur la logistique urbaine

Le CEREMA comporte un pôle de compétences spécifique sur la logistique, qui traite à la fois du transport terrestre, fluvial et maritime des marchandises. Il dispose de compétences opérationnelles importantes, complétées et alimentées par celles de plusieurs chercheurs investis sur les sujets de la logistique, notamment en lien avec le plan national « Marchandises en ville ».

Le CEREMA est mobilisé en particulier dans l'accompagnement des politiques publiques nationales sur la logistique urbaine. Il a en effet accompagné, depuis ses débuts en 2015, le cadre national des chartes de logistique urbaine qui s'inscrit désormais dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 ». Il a activement participé à sa déclinaison en boîte à outils à destination des acteurs.

Il dispose par ailleurs du réseau nécessaire pour déployer ce dispositif puisque le CEREMA anime également, en partenariat avec le CNFPT, le réseau des référents marchandises des collectivités.

D. CGI – Partenaire technique du projet

La Confédération Française du Commerce de Gros et International (CGI) est une organisation professionnelle régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901. Elle regroupe 36 fédérations et représente l'ensemble du négoce dans ses différentes dimensions :

- Marché intérieur dans les secteurs des biens d'équipement interindustriels, biens de consommation non-alimentaires et alimentaires ;
- Marché international, au travers des sociétés de commerce (SCI) et les sociétés.

Ses missions comprennent notamment la représentation des intérêts du commerce de gros auprès des pouvoirs publics, et de l'ensemble des parties prenantes, le conseil aux fédérations et entreprises adhérentes et l'anticipation des évolutions du secteur via une réflexion et une veille stratégique au quotidien.

Signataire en 2018 du programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs), la CGI s'investit depuis des années dans des actions liées à la logistique urbaine durable et à la transition énergétique. Elle a ainsi récemment créé le laboratoire d'idées BtoB Mobility Lab dont l'une des missions est de promouvoir les énergies alternatives au gazole auprès des entreprises du commerce de gros.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

E. Agence de la Transition Écologique (ADEME) – Partenaire technique du projet

L'Agence de la Transition Écologique participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale.

L'ADEME aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la mobilité des personnes et le transport des marchandises, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

II. Contexte

A. Conjoncture

Lutte contre le réchauffement climatique

Face aux dérèglements climatiques, de nombreux pays ont décidé de réagir en luttant contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui participent au réchauffement de la planète. En 2014, la France a présenté sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) : à l'horizon 2050, elle s'engage à diminuer ses émissions de GES de 75 % par rapport à 1990.

Le 4 décembre 2015 s'est tenu le sommet des élus locaux pour le climat à l'Hôtel de ville de Paris. 700 élus ont signé une déclaration dans laquelle ils s'engagent à réduire les émissions carbones des zones urbaines de 80 % d'ici 2050.

En 2015, le secteur du transport était le deuxième secteur le plus consommateur d'énergie en France après le bâtiment et premier émetteur de GES (29 % des émissions).

Création de zones à faibles émissions pour réduire la pollution

D'ici la fin 2020, des zones à faibles émissions (ZFE-m) vont être créées dans 19 grandes agglomérations françaises afin de réduire la pollution routière (CO_2 et particules fines). Elles vont significativement transformer le transport de marchandises. À titre d'exemple, les métropoles de Paris, Lyon et Grenoble ont commencé par agir sur les véhicules du transport de marchandises, et en 2020, les poids lourds et véhicules utilitaires légers Crit'Air 4 ne pourront plus pénétrer dans ces villes. Puis ce sera le tour des véhicules Crit'Air 3 et ainsi de suite jusqu'à la disparition totale des moteurs thermiques.

Logistique urbaine et transition écologique

De nombreux opérateurs économiques sont associés à des dynamiques de logistique urbaine. Transporteurs, grossistes, producteurs et industriels, grande distribution, artisans, commerçants sont autant d'acteurs qui nécessitent de commanditer ou réaliser des livraisons dites « du dernier kilomètre ».

Ces déplacements représentent une part très importante du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise ou d'un service et sont aujourd'hui davantage soumis à des mesures de restriction de circulation dans les centres urbains et dans leurs périphéries.

Ils génèrent par ailleurs d'importantes émissions de GES et de polluants atmosphériques car les marchandises en ville restent très dépendantes des véhicules utilitaires motorisés.

Confrontés à de nouvelles contraintes dans la pratique de leurs activités et conscients des nouveaux enjeux environnementaux, ces opérateurs sont appelés à intensifier leurs efforts en faveur d'une mobilité de plus en plus économe et à anticiper la transition vers une mobilité décarbonée.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

B. Le cadre national pour les chartes de logistique urbaine durable

La loi du 27 janvier 2014, dite MAPTAM, a réaffirmé le rôle des collectivités dans l'organisation de la logistique urbaine, par le fait que les autorités organisatrices de la mobilité se voient confier la compétence pour « organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine » (LOI n° 2014-58, article 52).

La conférence environnementale de novembre 2014 et la « feuille de route 2015 pour la transition écologique » qui en découle, fixent pour objectif d'adopter un cadre national en faveur d'une logistique urbaine plus durable. En 2015, une quinzaine d'acteurs institutionnels et économiques ont signé l'adoption de ce cadre, qui repose sur trois piliers fondamentaux : la concertation, l'adaptation du périmètre aux enjeux et l'engagement conjoint volontaire des acteurs publics et privés.

Depuis 2015, en déclinaison de cet engagement national et partenarial, le CEREMA, l'ADEME et la DGITM ont construit, testé avec plusieurs territoires et mis à disposition une « boîte à outils », pour aider au déploiement des chartes. Les objectifs visés sont multiples :

- Réduire les impacts sur l'environnement : pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, bruit ;
- Apaiser le centre-ville : pollution visuelle, congestion, accidents ;
- Améliorer l'efficacité du transport des marchandises en ville ;
- Renforcer l'attractivité et la compétitivité du territoire ;
- Créer de l'emploi.

Ces enjeux ont ensuite été traduits dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 », adoptée en mars 2016 à la suite de la conférence nationale sur la logistique qui s'est tenue en juillet 2015. Cette stratégie nationale demande en effet expressément :

- Promouvoir le développement de chartes en faveur d'une logistique durable par la déclinaison locale du cadre national ;
- Assurer les conditions d'un dialogue pérenne entre sphères publique et privée en particulier par la mise en place d'instances de concertation au niveau local et national.

Le cadre national et la méthodologie d'accompagnement des chartes sont à présent disponibles et opérationnels. L'enjeu d'aujourd'hui est de déployer largement cet outil, tel que cela a été rappelé par la ministre des Transports Elisabeth Borne le 8 juin 2018, à l'occasion de l'inauguration du terminal ferroviaire urbain Chapelle International à Paris.

Le cadre national a recueilli le soutien des acteurs nationaux et organisations professionnelles du secteur.

Conçu comme une boîte à outils, le guide méthodologique pour la mise en œuvre des chartes est accessible à tous en ligne depuis mars 2019.

Le guide comporte :

- Des éléments de compréhension de la démarche et de connaissance en logistique urbaine ;
- Un socle d'engagement, incluant un test de maturité permettant à chaque collectivité de faire un bilan de son état d'avancement sur la thématique ;
- Des « fiches actions » sur des thématiques précises.

Son élaboration a été portée par le ministère en charge des Transports (DGITM), l'ADEME et le CEREMA, en lien avec des représentants des milieux professionnels, des collectivités interrogées (Nantes, La Rochelle, Toulon, Tours, Clermont-Ferrand, Lille, Paris, Toulouse, Rennes et Sète).

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

En 2017-2018, cet outil a été expérimenté par 6 collectivités afin de faire remonter les différents points à améliorer et donc adapter le guide en conséquence. Cette expérimentation a été pilotée par la DGITM, l'ADEME et le CEREMA.

Cette expérimentation a révélé que les collectivités – ainsi que les signataires de l'engagement national – sont demandeurs d'un accompagnement, pouvant se traduire sous différentes formes telles que :

- Une centralisation des retours d'expérience pour les rendre accessibles à tous ;
- Un appui technique local afin de mener à bien le diagnostic et les actions ;
- Un appui pour le suivi de la démarche, l'évaluation de la mise en œuvre et le suivi des indicateurs.

L'objectif du Programme INTERLUD est aujourd'hui d'allier opérateurs économiques et collectivités territoriales au sein du processus d'élaboration de chartes de logistique urbaine durable**.**

III. Objectifs du Programme

A. Informer, sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques à l'échelle territoriale sur les enjeux de la logistique urbaine

La réduction de la consommation d'énergies fossiles (et *in fine* des émissions de gaz à effet de serre) est l'objectif principal du Programme, porteur d'améliorations également plus globales sur l'attractivité économique, le cadre de vie et la santé des habitants, etc. Pour y parvenir, il est impératif d'informer les acteurs économiques et les collectivités locales sur les enjeux environnementaux de la logistique urbaine. La phase d'information et de sensibilisation est une condition préalable à une prise de conscience en matière de transition énergétique. Les phases d'accompagnement permettront ensuite aux acteurs privés et publics de s'emparer des outils (charte et services) que le Programme mettra à leur disposition.

B. Structurer les filières économiques et leurs représentations

La connaissance des enjeux environnementaux par les acteurs économiques et leur implication dans une logistique urbaine durable varient fortement selon les territoires et les filières. Le Programme doit permettre à ces dernières de se structurer en vue de la création d'une véritable synergie entre acteurs d'une même filière, quelle que soit leur implantation territoriale. Cette structuration ne sera possible que si les représentants des filières (organisations professionnelles, chambres consulaires, etc.) sont également impliqués dans le Programme.

C. Faire dialoguer acteurs publics et privés

Trop souvent, les décisions prises en matière de développement durable sont le fait « d'injonctions politiques » qui relèvent plus de l'incantation impérative que de réflexions pertinentes issues d'échanges avec les acteurs économiques. Le Programme a donc pour ambition de faire dialoguer acteurs publics et privés, en partant des enjeux/difficultés opérationnels concrets de chaque acteur économique et des objectifs de politiques publiques locales, afin que se dégagent des pistes de réflexion devant déboucher à terme sur des actions communes et pérennes en matière de logistique urbaine durable.

D. Réaliser 50 chartes en 3 ans, 15 métropoles, 25 communautés d'agglo moyennes, 10 petites

Au 1er janvier 2019, 21 métropoles, 13 communautés urbaines et 223 communautés d'agglomération étaient recensées sur le territoire national. Ces 257 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre serviront de base prospective pour la sensibilisation des acteurs économiques et des collectivités territoriales. Le Programme prévoit de réaliser 50 chartes en 3 ans : 15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes (> 100 000 habitants) et 10 petites (< 100 000 habitants). Cet objectif peut paraître optimiste (le taux de conversion visé étant de 20 %), mais l'enjeu climatique impose une telle ambition.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

E. Périmètre de l'action : géographique et sectoriel

L'association des programmes CLUD et Distri UP 4.0 conduit à une extension des périmètres d'action pour les Porteurs. CGI prévoyait initialement de travailler avec 22 métropoles et CEREMA d'engager 50 collectivités territoriales (sur la base d'une présélection de 250 cibles).

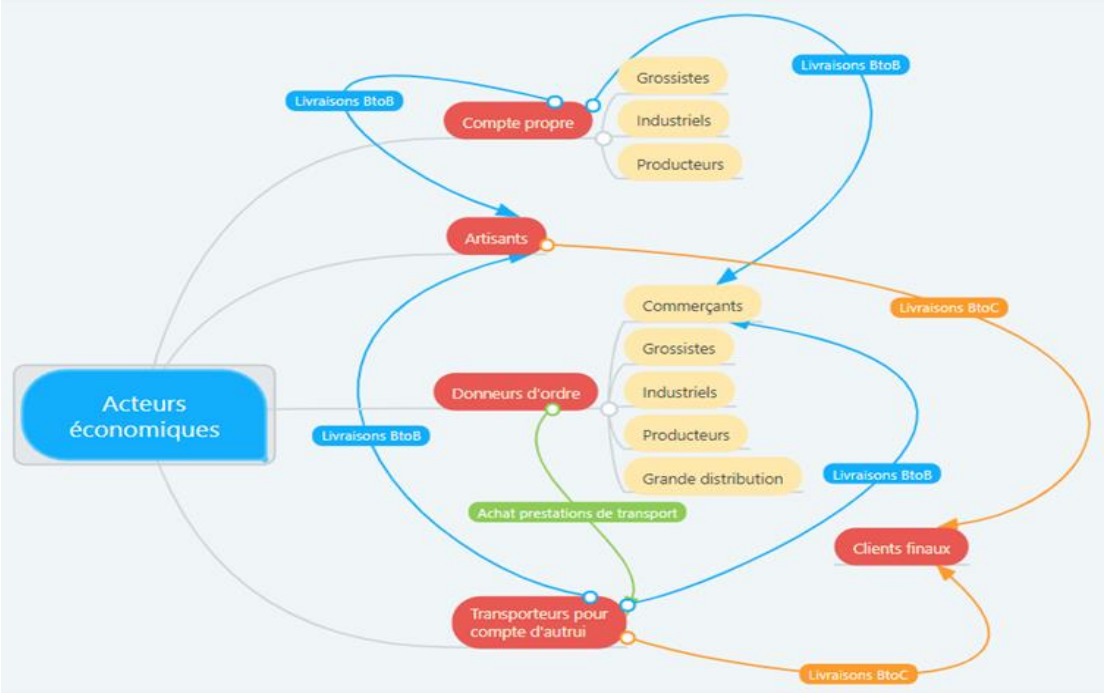
Le périmètre sectoriel était également plus restreint puisqu'il visait les grossistes alors que le programme actuel cherchera à mobiliser différents corps de métiers associés à des dynamiques de logistique urbaine.

F. 50 collectivités territoriales

L'objectif du Programme est de couvrir jusqu'à 50 agglomérations de taille moyenne à importantes, soit 20 % des territoires les plus pertinents pour aider au déploiement de ces chartes. Le Programme concentre ainsi ses efforts sur les agglomérations de taille suffisamment importante pour présenter des enjeux complexes d'organisation de la logistique urbaine et permettra ainsi de préparer la mise en place prochaine des zones à faibles émissions (ZFE-m). Le Programme vise ainsi la plupart des métropoles concernées à court terme par la mise en place d'une ZFE-m, mais aussi les communautés d'agglomérations de taille moins importante, qui sont les EPCI qui ont le plus besoin d'un accompagnement pour traiter les enjeux de la logistique urbaine. Les métropoles ont en effet souvent déjà engagé des démarches et ont moins besoin d'un soutien technique et financier comme catalyseur pour enclencher les processus de concertation avec les acteurs économiques. Dans tous les cas, le Programme privilégiera les agglomérations qui n'ont pas encore engagé de démarche de dialogue entre les acteurs publics et privés de la logistique urbaine.

G. Acteurs économiques

Un certain nombre d'acteurs économiques sont susceptibles de participer au Programme. Pour parvenir à les identifier, il est proposé de raisonner en termes de flux logistiques. Le schéma suivant présente les flux BtoB et BtoC par types d'acteurs.



Grossistes : 120 000 entreprises, 1 million de salariés, 787 milliards d'euros de CA annuel. Livraison en compte propre (60 000 véhicules) ou par achat de prestations à des transporteurs pour compte d'autrui. Clients quasi exclusivement professionnels : restaurateurs, crèches, établissements scolaires, pharmacies, hôpitaux, collectivités territoriales, etc.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Producteurs et industriels : livraison en compte propre ou par achat de prestations à des transporteurs pour compte d'autrui. Clients : industriels (fabricants de produits finis par exemple), grossistes, commerçants, artisans.

Artisans : peuvent livrer de la marchandise chez leurs clients (par exemple des produits en sanitaire et chauffage, des matériaux pour le bâtiment, etc.).

Commerçants : peuvent livrer ou faire livrer de la marchandise chez leurs clients (qu'il s'agisse de vente à distance pour le e-commerce ou de vente avec service de livraison pour les boutiques et magasins).

Transporteurs pour compte d'autrui : 37 200 entreprises (55 % en transport régional et 2 % en messagerie et fret express), 420 000 salariés, 44 milliards d'euros de CA annuel, 300 000 véhicules. 97 % des entreprises de transport routier de marchandises occupent moins de 50 salariés, 74 % moins de 5. Les transporteurs répondent aux besoins de transport des donneurs d'ordre.

Grande distribution : présente en périphérie des villes et en centre-ville. Propose de plus en plus un service de livraison généralement sous-traité auprès de transporteurs pour compte d'autrui (par exemple, l'enseigne Monoprix fait appel à la société Star Service).

IV. Contenu détaillé des étapes

A. Sensibilisation des acteurs

Il s'agira dans un premier temps de sensibiliser sur la base d'une sélection préalable de 250 territoires urbains pertinents les acteurs publics et privés aux enjeux actuels de la logistique urbaine, d'en présenter le cadre normatif et juridique, et de les informer sur les outils existants pour y répondre, tels que les chartes de logistiques urbaines et les actions qui en découlent. La sensibilisation se réalisera sous trois formes :

- Des **rendez-vous bilatéraux** entre le CEREMA et les collectivités intéressées, pour promouvoir la démarche de façon personnalisée, répondre à leurs questions spécifiques et inciter les acteurs locaux à lancer une démarche ambitieuse, stratégique et priorisée en matière de logistique urbaine. Ces rendez-vous se feront autours du « test de maturité » proposé par le cadre national des chartes de logistique urbaine, et qui permet en un temps limité de faire le point sur l'état des connaissances et les besoins de la collectivité ;
- Des **sensibilisations individuelles et collectives** des acteurs économiques : constitution de fichiers, collecte de données statistiques et cartographie des 250 communautés d'agglomération ; entretiens / rencontres individuels avec les acteurs économiques et leurs représentants territoriaux ; réunions de sensibilisation collectives sur les enjeux, sur les outils existants ;
- Des **événements territoriaux** à l'échelle de plusieurs agglomérations (échelle territoriale pertinente à préciser en fonction des territoires - départementale, interdépartementale ou régionale) pour transmettre les connaissances sur les enjeux de la logistique urbaine, apporter des témoignages d'acteurs locaux pour partager les retours d'expérience et favoriser la mise en réseau des différents acteurs (collectivités et entreprises). Ces événements seront organisés conjointement par le CEREMA et CGI.

B. Mobilisation des parties prenantes

Dans un second temps, lorsque les acteurs publics et privés intéressés auront été identifiés sur un même territoire, il s'agira de les convaincre de s'engager dans la réalisation d'une charte logistique commune, de créer les conditions de leur implication, d'identifier leurs besoins et de définir la manière d'organiser le travail conjoint.

Se tiendront des séminaires entre les opérateurs économiques et les collectivités territoriales, pour commencer à définir des contenus à partir notamment des contributions des groupes de travail composés uniquement des opérateurs économiques et de leurs représentants territoriaux.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Ces groupes de travail seront appelés à se réunir à deux reprises pour ainsi favoriser leur implication dans la démarche. Ils auront pour objectifs de contribuer à la structuration de la représentation des différents secteurs d'activité concernés, d'identifier leurs besoins et attentes et les services qui pourraient en découler notamment du point de vue des outils d'information et de l'acquisition des compétences spécifiques. L'ensemble des échanges et des travaux seront repris sous la forme d'un cahier des charges par territoire porté par les opérateurs économiques et leurs représentants. Les groupes de travail feront également l'objet de développements ultérieurs dans le cadre du Programme pour lesquels ils seront associés durant la phase de mobilisation.

C. Accompagnement de la réalisation et de la mise en œuvre des chartes de logistique urbaine

Dans un troisième temps, le CEREMA et CGI seront des accompagnants et des facilitateurs pour assurer la participation des acteurs du secteur économique et obtenir l'engagement volontaire de 50 chartes de logistique urbaine durable, en déclinaison du cadre national

Pour un effet de levier incitatif, l'ingénierie nécessaire à la réalisation de ces chartes pourra être financée par le Programme CEE jusqu'à hauteur de 70 % pour les communautés d'agglomérations et communautés de communes. Les communautés urbaines et métropoles resteront donc éligibles au Programme, mais avec une aide plafonnée à 50 %. Sauf pour les plus petites agglomérations, les aides seront dégressives au cours de l'avancement du Programme pour inciter à un engagement rapide des agglomérations.

Le Programme financera essentiellement les prestations de conseil et d'assistance à maîtrise d'ouvrage portant sur les phases de diagnostic, de réalisation, de suivi et évaluation des actions mises en place. Des conventions de financement tripartites sont élaborées entre la collectivité, ROZO et le CEREMA pour financer les études et prestations nécessaires à la réalisation des chartes. Le CEREMA et CGI participeront au suivi technique des chartes (comités de pilotage et comités techniques).

Territoire cible	Nombre de chartes visé	Taux de financement max de l'ingénierie pour la 1ère moitié	Taux de financement max de l'ingénierie pour la 2ème moitié
Petites agglomérations (< 100 000 hab)	**10**	**70%**	**70%**
Agglomérations moyennes (entre 100 000 et 250 000 hab)	**25**	**70%**	**50%**
Grandes agglomérations (> 250 000 hab)	**15**	**50%**	**30%**

Dans le cadre d'une démarche largement tributaire de la qualité du partenariat public/privé, un accompagnement sur mesure sera proposé aux entreprises et à leurs représentants pour leur permettre de s'inscrire dans le processus de concertation et de réalisation de la charte. Il se présentera sous la forme d'ateliers de travail (2 par territoire concerné) qui comprendront également un volet consacré au suivi et à la validation des services et outils développés dans le cadre du Programme.

D. Plateforme/Application mobile

Un site Internet dédié au Programme sera mis en place. Il inclura :

- La **présentation du Programme et des Partenaires techniques**, ses objectifs et les axes d'action, les actualités et évènements prévus ou à venir et les résultats obtenus au cours de l'avancement du Programme ;

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

- Le **cadre national des chartes de logistique urbaine** et de façon plus générale, toutes les études existantes et données utiles à la compréhension des enjeux actuels et complexes de la logistique urbaine ;
- Une **plateforme de capitalisation des bonnes pratiques**, pour favoriser le partage d'expérience, l'accès aux informations et la mise en relation des acteurs. Elle pourrait aussi proposer une foire aux questions ou un forum d'échange interactif ;
- **Des outils opérationnels, principalement à destination des entrepreneurs**, pour faciliter et améliorer l'organisation de la logistique urbaine : cartographie des arrêtés de circulation, des stations de recharges (bornes électriques, GNV, hydrogène…). Ces outils seront également disponibles depuis des interfaces smartphone, pour intégrer notamment des fonctions de guidage des conducteurs par GPS.

E. Formation/Ingénierie de formation

Dans le but de compléter les connaissances des différents acteurs sur la thématique de la logistique urbaine, différentes formations, générales ou à destination de secteurs préalablement identifiés, seront élaborées et proposées aux participants du Programme ainsi qu'aux bureaux d'études amenés à réaliser des chartes de logistique urbaine.

Un ensemble d'outils et de démarches relevant de l'ingénierie de formation et pédagogique seront développés pour toucher les trois cibles :

- Les collectivités : proposition de 3 sessions de formations annuelles, en partenariat avec le CNFPT, dont une en webinaire. L'objectif de ces formations est de proposer des approfondissements techniques et personnalisés aux techniciens des collectivités concernées par les chartes de logistique urbaine ;

- Les bureaux d'études amenés à réaliser des chartes : l'objectif des formations proposées est de faire en sorte que les chartes qui seront confiées aux bureaux d'études privés, soient réalisées dans l'esprit du cadre national élaboré depuis 2015. Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé à destination des prestataires intéressés à développer cette activité et les formations donneront lieu in fine à une accréditation des bureaux d'études habilités à accompagner les collectivités ;

- Les acteurs économiques : des référentiels d'activité et de compétences ainsi que les modalités d'évaluation et de certification seront réalisés pour les quatre fonctions clés que sont les conducteurs urbains, l'exploitation, la maintenance dans le cadre du « verdissement » des flottes et celle de référent « logistique urbaine » (à développer au sein des entreprises voire d'un groupement d'entreprises selon des modalités comparables aux conseillers à la sécurité), pour ainsi mettre à la disposition des secteurs une expertise spécifique difficilement prise en compte dans les cursus actuels. Le recours à l'approche par les compétences comme mode d'élaboration des différents outils proposés selon les règles nationales en vigueur permettra de les inscrire dans les certifications sectorielles existantes sous la forme de blocs de compétences, d'en créer de nouvelles sous la forme par exemple de CQP de branche en relation très étroite avec les OPCO concernés et de les faire financer par la suite au profit des bénéficiaires potentiels.

F. Communication

La conception d'une campagne de communication sera nécessaire pour faire connaître le Programme et son avancement. Son objectif sera également de consolider la dynamique des participants du Programme et toucher de nouveaux territoires ou acteurs pour les rallier à des processus d'élaboration de chartes déjà en cours.

DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

À titre d'exemple, plusieurs types d'action sont envisagés :

- Participation à des salons (Stand) et conférences, notamment lors du salon des maires et de la SITL (semaine de l'innovation transport et logistique) ;

- Organisation d'évènements nationaux propres au présent Programme, notamment lors du lancement des principaux outils opérationnels du Programme, et lors de sa clôture.

G. Indicateurs de résultat et évaluation

L'évaluation globale des effets du Programme sera effectuée sur la base de la capitalisation d'un retour d'expérience global sur la mise en œuvre des chartes de logistique urbaine à l'issue des trois années du Programme, notamment en matière d'économies d'énergie réalisées ou prévues dans le cadre des chartes.

Les critères et indicateurs d'évaluation seront définis au début du Programme et une évaluation à mi-parcours sera réalisée, avant la remise du rapport final. Les Partenaires techniques du projet rendront également compte en continue de l'avancement du Programme et des premiers résultats d'évaluation, devant le comité de pilotage du Programme qui sera réuni deux fois par an.

Financement du Programme et budget prévisionnel
Voir annexe 3

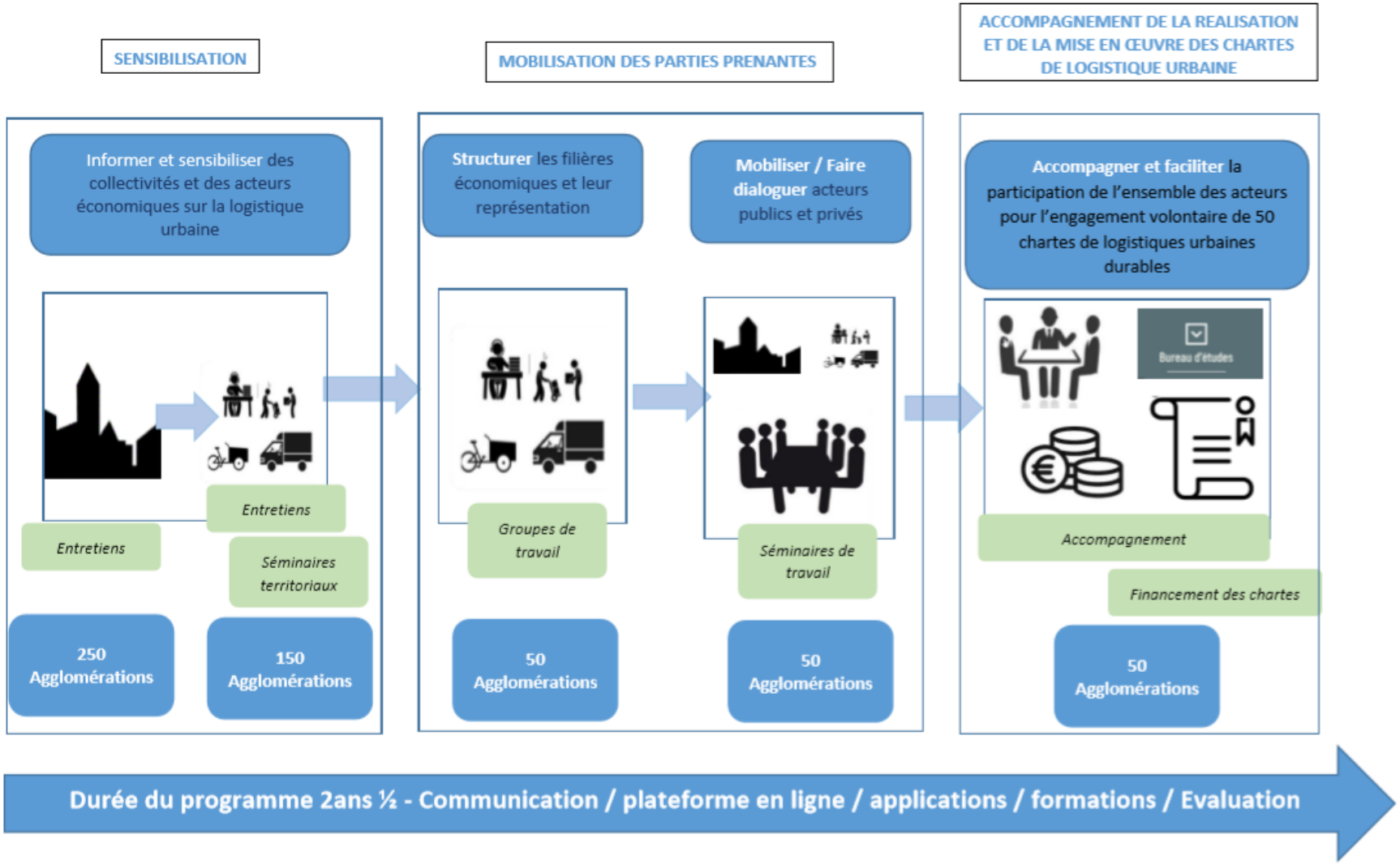
Liens avec les dispositifs existants

Des liens seront mis en œuvre au cours de la durée du Programme avec différentes dynamiques et organisations existantes. Il s'agira notamment d'assurer une cohérence d'ensemble avec l'existant :

- Les programmes CEE existants ou à venir traitant de la thématique logistique, comme par exemple les programmes EVE, VELOGISTIQUE ou encore ECLER ;
- Les dynamiques existantes comme par exemple la fabrique de la logistique ;
- Les acteurs de l'écosystèmes qu'ils soient représentants des territoires (ADCF, GART, France Urbaine), des acteurs logistiques (fédérations, associations comme ASLOG, DEMETER, CDKL) ou encore des activités du commerce (et notamment du E-commerce) ou encore institutionnels (DGITM).

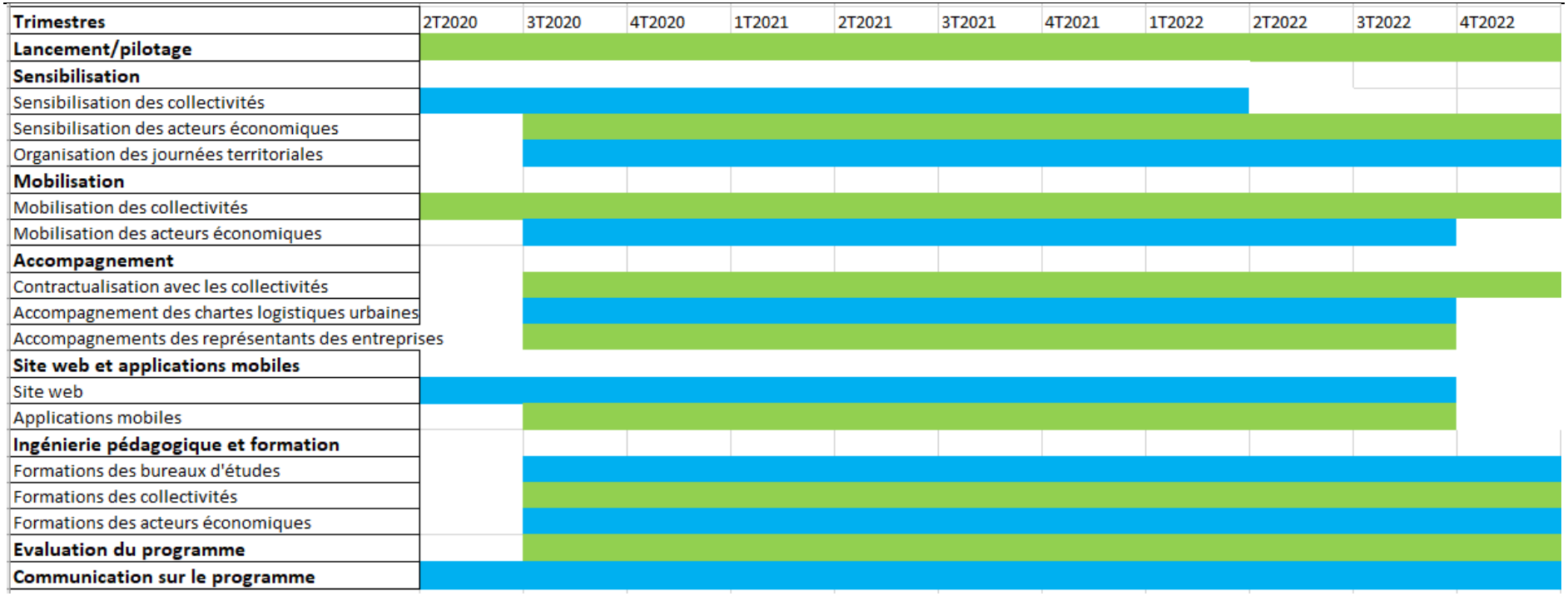
Ces axes de collaboration seront aussi bien recherchés à l'échelle nationale que régionale (par exemple avec les clusters logistiques).

Annexe 2 - Processus opérationnel



DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Calendrier prévisionnel



DocuSign Envelope ID: FEF14CEB-1A63-4422-B4BE-60E7CF40690A

Gouvernance du Programme

A. Gouvernance simplifiée du Programme

La gouvernance du Programme est portée par le comité de pilotage (article 3 de la présente Convention) assisté par un comité technique (COTEC)

Comité de pilotage

Un rapport biannuel est produit et présenté au comité de pilotage en lien avec le COTEC et les différents groupes de travail.

Toutes les décisions et actions « structurantes » du Programme sont le résultat d'une décision du comité de pilotage sur proposition du COTEC et/ou des groupes de travail.

Comité technique (COTEC) :

ROZO assure le secrétariat du COTEC.
Chaque Porteur et Partenaire technique est membre du COTEC et y désigne un représentant.
Toutes les décisions prises par le COTEC s'imposent automatiquement aux Porteurs et Partenaires techniques. Les représentants de chaque membre du COTEC sont garants de l'exécution des actions du Programme détaillées dans les annexes 3 et 4.

Missions du COTEC :

Coordination territoriale : le COTEC assure la coordination territoriale et valide les décisions de déploiements opérationnels sur les différentes phases du Programme. Chaque Porteur fait état des actions engagées et du calendrier de déploiement de ces actions.

Achat de prestations et matériel : les achats sont gérés par le COTEC. Ce dernier rédige les cahiers des charges.

Octroi de subventions : les subventions pour les chartes pour les Collectivités sont gérées par le COTEC.

Création de groupes de travail :

Des groupes de travail pourront être mis en place par le COTEC en tant que de besoin sur des sujets thématiques et / ou à l'échelle territoriale. Les rapports de ces groupes de travail seront alors communiqués au COTEC.