



Convention de mise en œuvre du Programme ESPACE MULTIMODAL AUGMENTÉ

Entre

L'Etat, représenté par le Ministre d'Etat, Ministre de la Transition écologique et solidaire,

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

Et

SNCF Mobilités, Etablissement Public national Industriel et Commercial, dont le siège est situé 9, rue Jean Philippe Rameau 93200 SAINT DENIS, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le 552 049 447, représenté par Claude Solard, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes et domicilié ès qualités au 16 avenue d'Ivry 75013 Paris.

Ci-après « Gares & Connexions »

TOTAL MARKETING FRANCE, Société par actions simplifiée au capital de 390 553 839 euros, dont le siège social est situé 562 Avenue du Parc de l'Île 92000 Nanterre, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° 531 680 445, représentée par Alexis VOVK, en sa qualité de Président, dûment habilité aux fins des présentes.

Ci-après « TMF »

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

Préambule

Dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (ci-après les « CEE »), un nouvel appel à programmes a été communiqué le 23 mai 2018 dans le but de lancer de nouvelles initiatives sur la période 2018-2020. Dans ce contexte, Gares & Connexions porte le programme Espace Multimodal Augmenté (ci-après le « Programme »), répondant à la thématique de « réaliser davantage d'économies d'énergie fossile dans le secteur des transports et développer la mobilité et la logistique économes en énergie ».

Dans des villes où l'autosolisme est aujourd'hui surreprésenté dans l'accès en gare, au vu de la part de voyageurs, le Programme EMA vise à rééquilibrer le partage modal de l'accès / sortie en gare, au profit des modes actifs, des mobilités électriques individuelles et des usages partagés de la voiture. Il se propose d'atteindre cet objectif en élevant le niveau de service des alternatives à l'autosolisme, pour en augmenter l'attractivité auprès des automobilistes et favoriser leur adoption. Il s'agit d'une démarche expérimentale et innovante, qui couvre un éventail de mobilités plus large et mobilise des leviers plus nombreux que les démarches dont elle s'inspire.

Le Programme EMA souhaite développer une nouvelle méthode de design de l'intermodalité, pouvant être généralisée dans toutes les gares, maximisant le report modal. Dans chaque gare, les opérateurs de mobilité disposeront d'une plate-forme multimodale augmentée, sur laquelle tester et améliorer leurs offres innovantes de mobilité verte.

Ce Programme est financé par l'obligé TMF

Dès juin 2018, Gares & Connexions a entamé une étroite collaboration avec TMF, en vue de déterminer, au travers de son réseau ferré national, le potentiel d'économies d'énergie qui seraient éligibles au dispositif des CEE. A la suite de ces travaux, Gares & Connexions et TMF ont signé une lettre d'intention en date du 24 septembre 2018.

Le 25 juin 2018, le projet de rédaction d'un programme d'accompagnement lié au secteur de la mobilité a été validé entre Gares & Connexions et TMF.

Les enjeux de ce programme sont tant environnementaux qu'économiques.

Les 3000 gares du réseau ferré national accueillent 8 millions de voyageurs par jour. Gares & Connexions, qui en assure la gestion, y développe l'offre d'intermodalité de manière à fluidifier le parcours client et accélérer la transition vers une mobilité durable, plus économe en énergie et moins émettrice de polluants atmosphériques, à effet de serre notamment.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de 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 1^{er} mars 2019 (publié au JORF du 10 mars 2019) portant validation de plusieurs programmes CEE instaure le programme PRO-INNO-20 « EMA » à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 30 juin 2021.

La présente convention marque ainsi l'engagement technique et financier des signataires sur la mise en œuvre du Programme.

Ceci étant rappelé, il est convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la Convention

La présente convention (ci-après la « Convention ») a pour objet de définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du **Programme Espace Multimodal Augmenté** (ci-après « Programme ») ainsi que les engagements respectifs des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise à mener une démarche pérenne afin de permettre la réduction de l'autosolisme dans l'accès des gares en rééquilibrant le partage modal au profit des modes actifs, des mobilités électriques individuelles et des usages partagés de la voiture.

Pour ce faire, SNCF Gares & Connexions a pour ambition de déployer des services et des solutions de stationnement qui permettront d'offrir aux voyageurs un saut de qualité dans l'expérience des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le Programme a pour ambition d'être déployé dans 224 gares et s'articulera autour de 7 actions principales décrites ci-dessous et détaillées en annexe 1 :

- Réalisation d'études d'implantation des services et des aménagements :
- Réalisation d'une signalétique (en particulier grands formats) et des supports d'information (cartographie et poster) adaptés
- Réalisation d'études clients et d'enquêtes comptages avant le déploiement du programme pour mieux appréhender les attentes des voyageurs et après le déploiement du programme pour analyser la performance du dispositif et le report modal
- Développement de capteurs* au sein des différentes solutions de stationnements pour mieux appréhender l'usage (durée moyenne de stationnement, présence de véhicules ventouses ...) et maximiser la satisfaction des utilisateurs
- Développement d'applicatifs mobiles, permettant la gestion des services d'intermodalité à distance par les utilisateurs (ex réserver une place de covoiturage)
- Création d'une page internet dédiée sur le site de G&C
- Acquisition des équipements d'intermodalité et travaux d'installation pris en charge à hauteur de 10% par les subventions CEE

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 (COFIL).

Les membres du comité de pilotage sont les signataires de la convention :

- la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC)
- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME),

- Gares & Connexions (porteur du Programme),
- TMF (financier),

Lorsque l'ordre du jour le justifie, un ou plusieurs experts pourront être conviés aux réunions du COPIL.

Le COPIL se réunit au moins semestriellement. Le porteur du Programme en assure le secrétariat. Il peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés au moins huit jours avant la date du COPIL.

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

Le COPIL établit un bilan des actions menées dans le cadre du Programme. Il fait également le bilan du Programme en fin de Convention. Ces bilans comportent notamment des éléments d'évaluation des économies d'énergies directement réalisées grâce au Programme, et de l'efficacité du Programme, tels que définis à l'article 6.

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 transmise au Pôle National Certificats d'Economies d'Energie (PNCEE) trimestriellement.

Le processus opérationnel du programme est décrit en annexe 2.

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements de Gares & Connexions (porteur)

Gares & Connexions s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme telles que définies dans le dossier de candidature et décrites dans l'article 2.
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage
- Mettre à disposition les moyens humains et techniques nécessaires pour la réalisation du Programme ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les acteurs concernés et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers le financeur, après validation par le COPIL ;
- Recevoir les fonds de l'obligé destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des CEE ;
- Assurer le suivi budgétaire et le rapporter au comité de pilotage
- Faire certifier les comptes du Programme par un commissaire aux comptes.

Engagements de TMF (financier)

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

- Financer le Programme pour un montant de 6 914 053,00 € HT
- Désigner une personne référente au sein des équipes TMF comme interlocuteur au service du Programme.

Engagements de l'ADEME

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

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de l'Etat

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

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

Les contributions aux fonds du Programme sont versées par le financeur sur présentation des appels de fonds émis par SNCF Gares & Connexions validés en comité de pilotage, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions ont lieu au plus tard avant le 30 Juin 2021.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du programme, dans la limite de 6 914 053,00 € HT¹.

Les frais d'élaboration et de gestion du programme sont composés :

- De coûts fixes, dans la limite de 1 365 100 € HT. Les frais correspondants regroupent :
 - Développement des applicatifs (mobiles) permettant la gestion des services d'intermodalité dans la limite de 1 270 100 € HT
 - Développement de la page internet dédiée au programme et plus globalement d'une communication externe dans la limite de 85 000 € HT
 - Certification des comptes du programme dans la limite de 10 000 € HT
- De coûts proportionnels au nombre de gare dans la limite de 5 548 953 € HT. Ces frais correspondent à 4 432 873€ HT pour 224 gares, 869 680 € HT pour 112 gares et 246 400 € HT pour 45 gares
 - Sur la base de 224 gares soit 19 789 €/gare
 - Etudes d'implantation des nouveaux services d'intermodalité et conception des supports graphiques mettant en valeur les points d'intérêt du bassin de gare et les services d'intermodalité présent en gare (cartographies...) dans la limite de 2 237 116 € HT
 - Enquêtes clients et comptages avant l'installation d'EMA en gare dans la limite de 1 232 000 € HT
 - Déploiement de capteurs connectés mesurant l'occupation de racks à vélos et autres solutions de stationnement dans la limite de 963 757€ HT

¹ Si les frais de gestion sont supérieurs à 5% du montant total du programme, ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

- Sur la base de 112 gares (taux de réalisation à 50% du déploiement EMA au 30 Juin 2021) soit 7 765 €/gare
 - Conception de la signalétique monumentale mettant en valeur les points d'intérêt du bassin de gare dans la limite de 203 280 € HT
 - Acquisition des équipements d'intermodalité et travaux d'installation pris en charge à hauteur de 10% par les subventions CEE, dans la limite de 666 400 € HT

- Sur la base de 45 gares (20% des gares déployées au 30 Juin 2021) soit 5 475 €/gare
 - Enquêtes clients et comptages après l'installation d'EMA dans la limite de 246 400 € HT

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. Le choix des prestataires retenus fait l'objet d'un contrôle à posteriori par le COPIL. Ce contrôle ne pourra remettre en cause les procédures de mises en concurrence opérées par Gares et Connexions conformément à l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics et à son décret du 25 mars 2016.

Le premier appel de fond est réalisé à la date de signature de la Convention pour un montant de 2M€, équivalent à environ 30 % du montant total HT du programme.

Ce premier appel de fond correspond à :

- 55 % Réalisation d'études d'implantation des services et des aménagements
- 40 % Réalisation d'études clients avant le déploiement du programme
- 5% Signalétique

Des appels de fond sont ensuite réalisés tous les 6 mois en fonction de l'avancement du Programme et de l'engagement des frais correspondants. Ces appels sont validés par le COPIL.

La Direction Générale de l'Energie et du Climat, DGEC, peut demander à Gares & Connexions 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. L'auditeur est choisi par la DGEC. Le rapport d'audit devra être déposé dans un délai de deux 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 6 - Evaluation du programme

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

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

des effets en termes d'efficacité énergétique, d'économies d'énergie, de bénéfices techniques, économiques, sociaux et environnementaux du Programme.

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

Article 7 - 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 8 - Communication

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.

Dans le cas où une opération de communication - autre que celles de l'État - mentionnerait la participation de TMF et ferait figurer ses signes distinctifs (logo, dénomination et/ou marque notamment), la charte graphique de TMF qui sera transmise à Gares & Connexions, devra être respectée. Cette utilisation ne confère aucun droit de propriété sur la marque, le logo ou tout autre élément d'identification de TMF.

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

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

L'utilisateur s'engage à ne pas exploiter le logo 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 - Attribution des CEE à TMF

Les CEE sont attribués à TMF dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 1^{er} mars 2019 validant le Programme avec une valorisation fixée à 1 MWh cumac pour 5,00 € versés.

Article 10 –Dates et conditions d'effet, durée et modifications de la Convention

La Convention entre en vigueur à sa date de signature. Elle prend effet au 1^{er} Mars 2019 et se termine le 30 Juin 2021 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.

Toutes les modifications qui seront, le cas échéant, apportées aux stipulations de la Convention devront être matérialisées par voie d'avenant écrit à la Convention, signé par les représentants dûment autorisés des Parties.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

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

À ce titre, le porteur garantit le financeur contre toute revendication ou action en responsabilité de quelque nature qu'elle soit en cas d'utilisation des fonds versés non conforme aux stipulations de la Convention et à d'autres fins que celles du Programme.

Article 12 - 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 mois à compter de la réception de ladite lettre. Le Comité de pilotage se réunira alors pour définir les modalités de poursuite ou d'arrêt de tout ou partie du Programme.

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 mois à compter de la 1ère réunion des Parties, cette dernière sera résiliée de plein droit.

Article 13 - 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 14 - 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 - après information préalable des autres parties - 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.

Article 15 - 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 16 - 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 17 - Confidentialité

La présente Convention et l'annexe1 seront publiées sur le site internet du MTES.

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 18 - Données personnelles

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

Article 19 - Loi applicable et attribution de juridiction

L'interprétation, la validité et l'exécution de la Convention sont régies par le droit français. Tout différend relatif à l'interprétation, à la validité et/ou à l'exécution de la Convention devra, en premier lieu, et dans toute la mesure du possible, être réglé au moyen de négociations amiables entre les Parties.

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

Fait à Paris en 4 exemplaires, le 19/09/2019

François DE RUGY
Ministre d'État, Ministre de la Transition
écologique et solidaire

pour Le ministre de la Transition Écologique et Solidaire

Laurent MICHEL

Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

Claude SOLARD
Directeur Général de SNCF Gares & Connexions

Alexis VOVK
Président Total Marketing France

Annexe 1 : Contenu détaillé du programme
Annexe 2 : Processus opérationnel

ANNEXE 1 : Contenu détaillé du programme

Les 7 actions principales du programme ainsi que les budgets détaillés associés sont décrits ci-dessous :

1) Réalisation d'études d'implantation des services et des aménagements dans la limite de 2 237 116 € HT

- Sur la base d'un diagnostic intermodalité effectué pour chaque site, les études d'implantation ont pour objectif d'analyser les parcours intermodaux envisagés dans leur insertion urbaine et de scénariser le dispositif EMA dans toutes ses dimensions, à savoir l'implantation du mobilier spécifique, les marquages adaptés, l'implantation de services et équipements catalogue, et les marquages monumentaux.

- Par la suite, des études approfondies d'implantation du mobilier et de la signalétique EMA, sont menées sur site (études techniques : plan de géomètre, plan des réseaux enterrés...)

2) Réalisation d'une signalétique (en particulier grands formats) et des supports d'information (cartographie et poster) adaptés dans la limite de 203 280 € HT

- mettant en valeur les points d'intérêt du bassin de gare et les différents services proposés en gare, en alternative à la voiture individuelle : covoiturage, location de trottinettes...

- avec 1 objectif : rendre le plus facile possible l'utilisation des nouveaux modes / services proposés en gare et ainsi favoriser le report modal.

3) Réalisation d'études clients et d'enquêtes comptages avant le déploiement du programme pour mieux appréhender les attentes des voyageurs et après le déploiement du programme pour analyser la performance du dispositif et le report modal dans la limite de 1 478 400€ HT

- Les objectifs de l'enquête clients réalisée avant l'installation d'EMA en gare sont de :

- mesurer le niveau d'information multimodale et de la satisfaction qu'en ont les voyageurs,
- connaître les modes d'accès/de diffusion à la gare et les ressorts du choix modal,
- identifier les freins et les leviers au changement modal.

- Les objectifs de l'enquête clients réalisée après l'installation d'EMA en gare sont de :

- mesurer le niveau d'information multimodale et de la satisfaction qu'en ont les voyageurs,
- mesurer la compréhension et la satisfaction des clients sur les éléments clés du dispositif installé
- mesurer les changements modaux et leur fréquence.

Méthodologie : Minimum 100 personnes interrogées / gare / enquête

4) Développement de capteurs* au sein des différentes solutions de stationnements pour mieux appréhender l'usage (durée moyenne de stationnement, véhicules ventouses ...) et maximiser la satisfaction des utilisateurs dans la limite de 963 757 € HT

La pose de capteurs, posés sur les racks des abris vélos ou sur les arceaux de covoiturage nous permettra d'analyser précisément les flux au sein des solutions de stationnement proposées dans la gare et ainsi, améliorer le service et l'expérience utilisateur

** Investissement matériel pour lequel est invoquée l'exception admise, par les programmes CEE, pour le télé-suivi*

5) Développement d'applicatifs mobiles, permettant la gestion des services d'intermodalité à distance par les utilisateurs (ex réserver une place de covoiturage) dans la limite de 1 270 100 € HT

6) Création d'une page internet dédiée sur le site de G&C dans la limite de 85 000€ HT

7) Acquisition des équipements d'intermodalité et travaux d'installation pris en charge à hauteur de 10% par les subventions CEE dans la limite de 666 400€ HT.

Etudes d'implantation des nouveaux services d'intermodalité & Conception des supports graphiques (cartes ...)	
a. Nombre de gares	224
b. Coût unitaire HT	9 987
c. Prise en charge CEE	100%
d. Coût total (d=a*b*c)	2 237 116 €
Conception de la signalétique mettant en valeur les points d'intérêt du bassin de gare et les services en gare	
a. Gares concernées	224
b. Coût unitaire HT	1 815 €
c. Coefficient de réalisation de la signalétique au 30/06/2021	50%
d. Prise en charge CEE	100%
e. Coût total (e=a*b*c*d)	203 280 €
Acquisition des équipements d'intermodalité et travaux d'installation	
a. Nombre de gares	224
b. Coût moyen des équipements sur une gare prototype	70 000 €
c. Coefficient de production / commande en série	-15%
d. Coefficient de réalisation des travaux au 30/06/2021	50%
e. Coefficient de prise en charge par les CEE	10%
f. Coût total (f=a*b*(1+c)*d*e)	666 400 €
Enquête de satisfaction et comptage modal avant/après pour amélioration continue du concept et de l'expérience voyageur	
a. Nombre de gares	224
b. Coût d'1 enquête "avant" par gare (contrat cadre SNCF)	2 500 €
c. Coût d'1 enquête "après" par gare (contrat cadre SNCF)	2 500 €
d. Coût estimatif d'1 comptage de parts modales	3 000 €
e. Coefficient de réalisation des enquêtes avant intervention EMA	100%
f. Coefficient de réalisation des enquêtes après intervention EMA	20%
g. Coefficient de prise en charge par les CEE	100%
h. Coût total (h=a*b*e*g+a*c*f*g+a*d*e*g+a*d*f*g)	1 478 400 €
Déploiement de capteurs connectés mesurant l'occupation de racks à vélos	
a. Nombre estimé de capteurs connectés par gare	20
b. Nombre de gares	224
c. Coût unitaire (pour 150 capteurs)	125 €
d. Coefficient de commande en série	-10%
e. Paramétrage et connexion à la passerelle, par gare	1 410 €
f. Création d'une entité par région administrative / AOT ferroviaire (12 en France continentale)	3 620 €
g. Coût d'exploitation annuel (pour 150 capteurs)	3 768 €
e. Coefficient de prise en charge par les CEE*	100%
f. Coût total (f=a*b*c*(1+d)*e)	963 757 €
* Investissement matériel ponctuel est invoquée l'exception admise, parties programmes CEE, pour le rétro-suivi	
Développement des applications (mobiles) permettant la gestion des services d'intermodalité	
a. Nombre d'ETP composant 1 feature team	10
b. Nombre de jours-hommes (JH) par ETP de feature team pour 1 sprint	10
c. Coût d'1 JH	800 €
d. Coût d'1 JH d'architecture	900 €
e. Développement des 5 services* : 2 sprints / service (e=a*b*c*2*5)	800 000 €
f. Ateliers fonctionnels : 4 JH (PO+PM+CUX+cdp métier) / atelier ; 2 ateliers / service développé (f=4*c*2*5)	32 000 €
g. Ateliers techniques : 3 JH (PO+PM+archi) / atelier ; 2 ateliers / service développé (g=(2*c+1*d)*2*5)	25 000 €
h. MEP : 1 jour de feature team par service développé (h=a*c*5)	40 000 €
i. Développement data layer : 1 sprint pour les 5 services développés (i=a*b*c*5)	80 000 €
j. Coefficient de complexité	30%
k. Coût total (k=(e+f+g+h+i)*(1+j))	1 270 100 €
* Avec développement via mobile des consignes concatives et personnalisées (voix & micro-mobilité) Avec développement et mise en œuvre des stations de réparation Avec développement des capteurs connectés pour le couplage Mise à jour de la disponibilité des places et des destinations Enquêtes clients / mesure de parts modales	
Développement de la page internet dédiée au programme (intégrée au site Gares & Connexions)	
a. Conception du contenu par une agence	5 000 €
b. Développement : 1 sprint	80 000 €
c. Coût total (c=a+b)	85 000 €
Certification des comptes du programme	
a. Coût total	10 000 €
BUDGET TOTAL DES COMPOSANTS DU PROGRAMME EMA SUSCEPTIBLES D'UN FINANCEMENT CEE	
6 914 053 €	

Annexe 2 Processus opérationnel

Le Programme EMA a pour ambition de

- Elever le niveau de service de tous les modes d'accès en gare pour en favoriser un usage cohérent avec leurs domaines de pertinence respectifs et réduire ainsi l'usage de la voiture individuelle
- Offrir des parcours intermodaux correspondant à l'écosystème local (chaînes de déplacement & configuration de voirie)
- Etre un point nodal d'un réseau qui doit mailler tout le bassin de gare, dans une logique partenariale avec les collectivités desservies

Le programme EMA, c'est :

- Une démarche d'amélioration incrémentale des services d'intermodalité des PEM
- Une intervention adaptable aux contraintes d'espace et de financement

Avec un produit de sortie : un nouveau design de l'expérience intermodale en gare

Processus de sélection des 224 gares :

Une démarche qui s'inscrit en 2 temps et qui s'appuie sur des données qualitatives et quantitatives

- Réalisation d'un diagnostic intermodalité
 - o analyse quantitative du bassin de la gare (données Insee, données flux voyageurs) et des comportements voyageurs
 - situer la gare dans son territoire, identifier les pôles générateurs de flux
 - caractériser les flux quotidiens (entrants / sortants de la gare par OD / motif
 - recenser l'offre intermodale)
 - o analyse in situ des parcours clients et des leviers d'amélioration de l'expérience intermodale
 - démarche inspirée du design Thinking
 - o Enquête clients quantitatives
- Réflexion de nouveaux parcours intermodaux, en lien avec l'environnement immédiat de la gare et les opportunités locales

Les différents services mis en place :

- Un mobilier développé spécifiquement, pour :
 - o mettre en valeur les services d'intermodalité de la gare
 - o interpeller et guider les voyageurs dans l'évolution de leurs pratiques
- Une information repensée pour améliorer la valorisation des services existants en gare et orienter vers les points d'intérêt du bassin de gare
 - o Nouvelle signalétique (notamment monumentale)
 - o
- Ajout de nouveaux services pour enrichir l'expérience intermodale (liste non exhaustive et non contractuelle) :
 - o Parking trottinettes / skate
 - o Places de covoiturage réservables
 - o Borne de rechargement des Vélos à Assistance Electrique
 - o Station d'autoréparation pour vélos
 - o ...
- Développement d'une interface digitale, qui permette un usage fluide des différentes solutions de mobilités, proposées en gare.