Convention de mise en œuvre du Programme MobiProx

Entre

L'Etat, représenté par la 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

L'association de la Prévention Routière (porteur pilote) association déclarée reconnue d'utilité publique, enregistrée sous le numéro 77571979202650, dont le siège social est situé au 33 RUE DE MOGADOR 75009 PARIS), représenté par Anne LAVAUD, Déléguée générale dûment habilité à cet effet

La Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité (porteur associé), syndicat professionnel Loi 1884, enregistré sous le numéro 83201030000016, ayant son siège social au 6, rue Salvador Allende, 92000 Nanterre, représentée par Monsieur Jocelyn LOUMETO, Délégué Général dûment habilité à cet effet.

Total Marketing France (financeur), société par actions simplifiée 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 et représentée par Guillaume LARROQUE en qualité de Président,

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

Préambule

Le Programme s'inscrit dans le cadre des stratégies de développement des micro-mobilités de proximité contribuant à limiter la consommation d'énergie, à réduire l'impact négatif sur la qualité de l'air, tout en améliorant les conditions de déplacement des particuliers et l'organisation de la mobilité des entreprises, établissements publics et collectivités territoriales.

Le Programme MobiProx accompagne la montée en compétences des utilisateurs de micro-mobilité, tout en collectant les données nécessaires à une meilleure compréhension d'un phénomène encore récent, afin d'éclairer les orientations stratégiques dans le cadre des Plans de Déplacement en Entreprise, tout en s'assurant qu'elles répondent aux exigences de sécurité routière.

L'objectif du Programme MobiProx est d'élaborer un processus d'accompagnement reproductible, basé sur l'expérimentation de la conduite du changement sur la base des mesures effectuées pendant la durée du Programme, rédiger une fiche standardisée CEE portant sur la formation et la sensibilisation, assortie des observations de changement de mode de déplacement constatées pendant la durée du Programme MobiProx et convertir les organismes aux bienfaits des actions d'économie d'énergie en favorisation les mobilités douces.

À l'issue de cette période, des préconisations en ont été tirées portant à la fois sur les cibles et leur caractérisation, mais aussi sur les objectifs, les conditions et moyens de mise en œuvre, les outils disponibles, les partenariats possibles/souhaitables, les indicateurs d'évaluation pour les différents types d'actions expérimentées.

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 3 Janvier 2020 (publié au JORF du 8 janvier 2020) portant validation de 10 programmes CEE dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2022.

Ceci étant exposé, les Parties ont convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la Convention

La Convention a pour objet de définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du Programme MobiProx, au travers du dispositif des certificats d'économies d'énergie sur la période 2020-2022, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent programme vise à accompagner les bénéficiaires (organisations, personnels de ces organisations) pour une meilleure prise en compte des nouvelles mobilités dans leur stratégie de réduction de leur impact énergétique et à fournir aux parties intéressées (porteurs des politiques publiques, chercheurs, autorités administratives, entreprises, médias) les données nécessaires pour une évaluation fine des apports de la micro mobilité en terme d'économie d'énergie générée.

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Le suivi des trajets d'utilisateurs, la collecte de données (trajets, fréquences d'utilisation, etc...) en vue d'évaluer l'impact réel des nouvelles mobilités sur les économies d'énergie ;
- La sensibilisation, l'information et la formation sur les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés dans l'objectif de mieux faire connaître et d'inciter les individus et les organisations à les intégrer dans leurs mix-transports en vue d'améliorer l'impact énergétique des déplacements.

Le Programme a pour objectifs :

- De mobiliser plus de 5 000 collaborateurs répartis dans 200 entreprises, collectivités locales (100 avec mise à disposition de flottes d'EDPM, 100 sans prêt de matériel) ;
- De mobiliser plus de 10 000 particuliers et employés des établissements publics et 550 particuliers utilisateurs d'EDP suivis de façon spécifique ;

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

L'Association de la Prévention Routière (APR) est le porteur pilote du Programme et la Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité (FPMM) en est le porteur associé.

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un Comité de pilotage.

Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC, de l'ADEME, des porteurs et des financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Le comité de pilotage se réunit à minima semestriellement. Le porteur associé du Programme en assure le secrétariat et la présidence. Il peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du COPIL.

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

Les porteurs établissent un bilan annuel des actions menées dans le cadre du Programme qu'ils présentent au comité de pilotage. Ils font également le bilan du Programme en fin de Convention. Ces bilans comportent notamment des éléments sur les économies d'énergies directement réalisées grâce au Programme, et sur l'efficience du Programme, ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du projet.

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

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

Un comité technique du projet sera constitué d'un représentant de l'ADEME, de la DGEC, des porteurs et, selon l'ordre du jour, des « partenaires opérationnels » et/ou des « invités » sollicités au cas par cas. Le comité technique est présidé par le porteur associé et se réunit a minima trimestriellement sur la durée de l'ensemble du Programme. Ce comité technique a pour rôle la mise en œuvre et le suivi du Programme « MobiProx » dans ses différentes phases ainsi qu'un rôle d'aide à la décision. Les porteurs du Programme en assure le secrétariat. Ils peuvent être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques).

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements de l'Association de la Prévention Routière (APR) (porteur pilote)

L'APR s'engage au titre de la présente convention à :

- Assurer la coordination et l'animation globale du Programme ;
- Mettre en œuvre les actions du programme ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Piloter et suivre l'évaluation du programme, sur la base d'indicateurs validés en comité de pilotage
- Procéder au suivi budgétaire, consolidé avec les données du porteur associé qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Faire certifier les comptes du programme par un Commissaire aux comptes ;
- Assurer une coordination avec les autres programmes CEE relatifs à la mobilité.

Engagements de la Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité (porteur associé)

La FPMM s'engage au titre de la présente convention à :

- Contribuer, dans un strict esprit de neutralité au pilotage et à la mise en œuvre des actions du programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- Mettre en place une organisation interne dédiée au dispositif permettant la traçabilité des actions réalisées et des dépenses engagées.
- Rapporter régulièrement au comité de pilotage des actions menées.
- Contribuer aux actions coordonnées par le porteur pilote ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte au porteur principal afin que celui-ci fasse un reporting complet des actions et des dépenses effectuées dans le cadre du programme à chaque COPIL ;
- Le cas échéant, faire certifier les comptes du programme.

Engagements de Total Marketing France (financeur)

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 présente convention à :

- Financer le programme pour un montant total maximum de 4 615 000,00 € € HT ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme à travers leur participation au Comité de pilotage.

Engagements de l'ADEME

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

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

Engagements de l'Etat

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

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

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 03 janvier 2020 portant validation du Programme, les contributions au fonds du programme seront versées par le financeur sur présentation des appels de fonds émis par le porteur pilote du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 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 4 615 000,00 € HT[1].

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

Frais fixes		
Action	Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Frais fixe de gestion	Responsable développement des activités	75 000,00 €
	Responsable du pilotage financier et administratif	120 000,00 €
	Certification des comptes	35 000,00 €
Frais fixes Communication	Visibilité Internet	192 000,00 €
	Interventions physiques	97 500,00 €
Frais fixes d'instruction	Collecte de données	137 000,00 €
	Retour qualitatifs des bénéficiaires	153 500,00 €
	Pédagogie	50 000,00 €
Calcul des économies d'énergie	EE des particuliers	16 000,00 €
	EE des organisations (du personnel)	120 000,00 €
	TOTAL	**996 000,00 €**

Frais variables			
Action	Livrables	Cout unitaire	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Location de flotte des EDPM	Mise à Disposition de flottes (20%)	90,00 €	1 080 000,00 €
	Recrutement des organisations Flotte	750,00 €	75 000,00 €
Sensibilisation, accompagnement, formation et information aux organisations	Recrutement des organisations	750,00 €	75 000,00 €
	Opérations de sensibilisation + initiation	5 500,00 €	825 000,00 €
	Opérations de sensibilisation + information	3 900,00 €	195 000,00 €

[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.

Frais variables			
Action	Livrables	Cout unitaire	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Suivi des particuliers usagers de EDPM	1 - Sollicitation (individuel, groupe): France, représentativité régionale 2 - Information sur le C2E, sensibilisation aux EE et prévention (individuel ou panel) 3 - Gilet de visibilité + bande visibilité + Casque	250,00 €	137 500,00 €
	Incitation aux particuliers pour maintien dans le programme pour assurer une continuité : 1 - Coût moyen assurance : 10 € /mois 2 - abonnement service maintenance : 20 €/mois	720,00 €	396 000,00 €
Géolocalisation des particuliers	Boitier de traçage indépendant (fixation facile) + installation = frais de port	150,00 €	79 500,00 €
Supports pédagogiques des activités de sensibilisation, formation, accompagnement	Réalisation des contenus des supports (particuliers)	50,00 €	25 000,00 €
	Réalisation des contenus des supports (organisations)	50,00 €	10 000,00 €
Suivi de l'impact du programme	Collecte de data (Kilomètre parcourus, fréquence d'utilisation, etc...) (FLOTTE)	25,00 €	400 000,00 €
	Mesure de l'évolution de l'utilisation des EDPM (FLOTTE)	25,00 €	33 000,00 €
	Suivi du taux de remplacement des motorisations thermique (Sondage - FLOTTE)	750,00 €	135 000,00 €
	Rapports de satisfaction de la prestation « Assurance et entretien » - Téléphone	1 500,00 €	15 000,00 €
	Suivi d'activité mensuelle fait auprès des bénéficiaires particulier (qualitatif)	10,00 €	120 000,00 €
	Réalisation du rapport d'activité bénéficiaire PARTICULIERS : lieux d'utilisation, type d'utilisation, etc (Quali)	1 500,00 €	18 000,00 €
		TOTAL	**3 619 000,00 €**

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 4 320 000,00 € HT correspondant à la part « location d'EDPM » restant à la charge des opérateurs de flottes de location. Cette part correspond aux 80% du coût de la location des flottes de EDPM restant à la charge des clients (organisations) des opérateurs de flotte.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

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

Un premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs par le porteur pilote, pour les actions mises en œuvre par ce dernier, correspondant à :

- 10% des coûts fixes relatifs aux frais fixes de gestion du programme ;
- 33,5% des coûts fixes relatifs à la communication institutionnelle du programme ;
- 4,3% des coûts fixes relatifs aux frais fixes d'instruction ;
- 23,9% des coûts variables relatifs aux prestations liées au déploiement du programme ;
- 4,5% des coûts variables relatifs au suivi des particuliers usagers de EDPM ;
- 1% des coûts variables relatifs aux outils de monitoring et d'évaluation du programme ;
- 6,2% des coûts variables relatifs au suivi de l'impact du programme.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur pilote, couvrant la première période du Programme (jusqu'à Décembre 2020), s'élève à 1 800 850,00 € HT représentant 39 % du budget total, selon la répartition suivante par financeur correspond à :

- 1 800 850,00 € HT financés par TMF.

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.

Article 6 - Audit

La Direction Générale de l'Energie et du Climat, DGEC, peut demander aux porteurs 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 mois et communiqué aux membres du comité de pilotage. Ce dernier sera convoqué de manière exceptionnelle si le rapport d'audit révèle des éléments défavorables quant à la mise en œuvre du Programme. Toutes les informations du rapport d'audit sont strictement confidentielles. Les frais, coûts et honoraires de l'audit sont à la charge du Programme.

Article 7 - Evaluation du programme

Des indicateurs d'avancement des actions et de réalisation des objectifs sont mis en place à cette fin dès le début du programme. Ils sont rapportés à chaque COPIL et permettent l'établissement du bilan annuel prévu à l'article 3 de la présente Convention.

Par ailleurs, des évaluations du dispositif des CEE 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.

Article 8 – Communication

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

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

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

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

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

Article 9 - Droits 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 obligés financeurs

Les CEE sont attribuées aux Obligés financeurs dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 03 Janvier 2020, publié au Journal officiel le 08 Janvier 2020 portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

La FPMM, l'APR et ses partenaires opérationnels s'engagent à utiliser les fonds versés par l'Obligé financeur uniquement dans le cadre et aux bonnes fins d'exécution du Programme.

À ce titre, la FPMM, l'APR et ses partenaires opérationnels 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 et garantissent l'Obligé financeur contre toute revendication ou action en responsabilité de quelque nature que ce soit.

Une attestation de versement des fonds sera envoyée par l'APR à l'Obligé financeur après chaque appel de fonds, excepté pour le dernier appel de fonds, sur la durée de la vie du Programme. Concernant le dernier appel de fonds, l'attestation de versement ne sera délivrée qu'à la clôture des comptes du Programme afin que l'éventuel reliquat du fonds non dépensé soit retourné aux obligés et déduit du montant des attestations de versement.

A la clôture des comptes du Programme, dans le cas où un reliquat des fonds du Programme n'aurait pas été dépensé par la FPMM et l'APR, ce dernier s'engage à rembourser les frais à l'obligé 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.

Article 13 - Résiliation

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

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

Article 14 - Force majeure

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

La Partie invoquant la Force Majeure devra immédiatement informer l'autre Partie de la Force Majeure et le lui confirmer par lettre recommandée avec accusé de réception dans les trois (3) jours, en indiquant sa durée prévisible et les moyens qu'elle entend utiliser pour la faire cesser et/ou rétablir la bonne exécution de ses obligations.

Sans contestation écrite de la notification par l'autre Partie dans un délai de cinq (5) jours ouvrés dès la réception de la notification, la Force Majeure sera considérée acceptée par les Parties.

Chaque Partie doit tenir informée dans un délai raisonnable l'autre Partie de la cessation de la Force Majeure ou de tout changement de situation et/ou de circonstances ayant un impact sur l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure.

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

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

Article 15 - Cession de la convention

Chaque Partie s'interdit, sauf accord préalable et écrit de l'autre Partie, de céder ou transférer, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, le bénéfice de la Convention.

Toutefois, chacune des Parties pourra - après information préalable des autres parties et validation par le Comité de pilotage - 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 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 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 19 – 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 20 - Loi applicable et attribution de juridiction

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

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

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

Fait à Paris en 5 exemplaires, le 27/04/2020

Elisabeth BORNE
Ministre de la Transition écologique et solidaire

Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

Guillaume LARROQUE
Président de Total Marketing France

Anne LAVAUD
Délégué Général
Association Prévention Routière

Jocelyn LOUMETO
Délégué Général
Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité

Liste des annexes :
Annexe 1 – Contenu détaillé
Annexe 2 – Processus opérationnel
Annexe 3 - (confidentiel)

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

Thème

Le programme s'inscrit dans le cadre des stratégies de développement des micro-mobilités de proximité. Il contribue à limiter la consommation d'énergie, à réduire l'impact négatif sur la qualité de l'air, tout en améliorant les conditions de déplacement des particuliers et l'organisation de la mobilité des entreprises, établissements publics et collectivités territoriales.

Le Programme « MobiProx » accompagne la montée en compétences des utilisateurs de micro-mobilité, tout en collectant les données nécessaires à une meilleure compréhension d'un phénomène encore récent. Il a pour but d'éclairer les orientations stratégiques dans le cadre des Plans de Déplacement en Entreprise, tout en s'assurant qu'elles répondent aux exigences de sécurité routière.

Deux axes principaux sont explorés par le programme C2E :

- L'accompagnement des utilisateurs, des organisations publiques et privées, des administrations locales, des établissements publics par des actions de sensibilisation, informations réglementaires, connaissance des véhicules, etc.
- La mise en place d'un « Observatoire de la micro-mobilité » par la collecte de données aidant à mieux connaître le phénomène des nouvelles mobilités et pouvant aider aux processus de prise de décision pour les orientations stratégiques en termes de transports : collectes de données géolocalisation, de distances réelles parcourues, pourcentage du report modal et impact sur les économies d'énergie et la décarbonation des déplacements mais aussi l'acceptation du changement et des évolutions des besoins des utilisateurs en matières réglementaires, services, infrastructures.

Contexte et situation actuelle de la mise en place du programme

Les micro-mobilités, une réponse à une forte attente de diversification des mobilités individuelles. Les problèmes engendrés par l'intensification de la circulation dans les villes sont désormais reconnus, et les pouvoirs publics mettent en œuvre des moyens pour améliorer les contraintes et développer de nouvelles solutions. De nouveaux modes de déplacement offrent aux villes et aux localités périurbaines des alternatives plus flexibles, adaptées à une demande devenue protéiforme, en phase avec les problématiques d'encombrement et plus respectueuses de l'environnement.

Ainsi, les EDP se présentent comme le chaînon manquant de l'intermodalité. Outre les trottinettes à propulsion musculaire et autres skate-boards, le développement de la motorisation électrique est venu offrir de nombreuses solutions de mobilité plus accessibles à tous les publics. Ce mode de déplacement propose également une alternative au vélo, car sa taille et son poids permettent de l'emporter partout avec soi sans contrainte de parking et sans risque de vol (pour plus de détails voir annexe).

Depuis 2016, le marché total des engins électriques et mécaniques vendus aux particuliers a bondi de 134 M € à 270 M€, en 2018 (source : FP2M/Smart Mobility Lab). Le segment des engins électriques passant lui de 52M€ à 168 M€. La tendance observée en 2019 suivant la même évolution. En volume, cela représente 1,640 million d'unités vendues (pour plus de détails voir annexe).

En parallèle est apparu, à l'été 2018, le modèle de location de trottinettes électriques en « free floating » (flotte libre) sans station de stockage. En quelques mois, 12 opérateurs ont envahi les grandes villes françaises, provoquant le classique phénomène d'attraction/répulsion propre aux innovations majeures.

Un encadrement législatif et réglementaire enfin défini

Les Engins de déplacement Personnels (EDPM) sont venus combler un manque dans le maillon du déplacement qui explique largement son déploiement rapide et quelque peu anarchique. Si les pouvoirs publics ont tardé à définir un cadre réglementaire et législatif complet, le législateur s'est emparé du sujet afin de préciser les conditions dans lesquelles cette nouvelle mobilité pourra se développer.

Aujourd'hui, grâce à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et au décret spécifique EDPM attendu, les règles de circulation et de sécurité sont désormais connues. Ainsi, avec l'article 22 de la LOM, les maires peuvent adapter les règles de circulation et d'occupation de l'espace public pour favoriser et réguler l'usage des engins de déplacement personnel motorisés, tandis que le projet de décret les défini précisément dans le code de la route et les assimile largement aux cycles pour les voies de circulation.

Enfin, le Code des assurances dans son article L211-1 (repris dans l'article L324-1 du Code de la route) rappelle qu'une assurance Responsabilité Civile (RC) est obligatoire pour la conduite de tout véhicule terrestre à moteur qui se définit comme « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et actionné par une force mécanique ». A ce titre les usagers d'EDPM doivent être assurés. Aujourd'hui, les compagnies d'assurances et les courtiers en assurance s'attachent à proposer des polices ad hoc répondant à cette problématique spécifique.

Economies d'énergie

« Réduire de 30 % de consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012 » : tel est l'un des grands objectifs de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV). Or, selon l'ADEME, le secteur des transports représente 33% de la consommation d'énergie finale en France et provoque 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, l'État et ses établissements publics doivent, selon la LTECV, respecter lors du renouvellement de leurs flottes une part minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions de CO_2 et de polluants de l'air, tels que des véhicules électriques. Les collectivités s'engagent de leur côté à hauteur de 20 %.

Par ailleurs, l'article 14 bis du projet de LOM précise que les conventions qui seraient passées entre une autorité organisatrice et une entreprise pour l'organisation de services de transport réguliers ou à la demande doit encourager le développement de solutions de mobilités innovantes qui facilitent la multimodalité et l'intermodalité. Parallèlement, de nombreuses autorités locales engagent des politiques en faveur de la qualité de l'air. Ainsi, Paris a mis en place une « Charte en faveur d'une logistique urbaine durable »[2] et a annoncé qu'à l'horizon 2030, tous les véhicules à motorisation fossile (essence et diesel) seront interdits *intramuros*, en partant du postulat que les moyens de déplacements électriques seront alors la norme[3].

Attrait des Français et opportunités

Selon l'étude de l'association Prévention Routière/Allianz menée par le cabinet Smart Mobility Lab, les EDPM éveillent la curiosité : 57% de l'ensemble des personnes interrogées (pratiquants actuels inclus) se déclarent disposées à utiliser un EDPM à l'avenir, dont 28% certainement ou probablement. Par ailleurs, 43 % des personnes n'en ayant jamais fait envisagent d'en utiliser. Ce sont prioritairement les moins de 25 ans issus de milieux favorisés qui semblent les plus intéressés, tandis que tous avancent l'écologie, l'innovation et la modernité dans leur motivation.

L'association Prévention Routière a très vite compris l'enjeu collectif et identifié les risques de cette nouvelle pratique. Aussi, conduit-elle depuis plusieurs mois des actions permettant de diffuser des messages de prévention auprès d'un large public. L'une des actions emblématiques, Electro Mouv, déployée à Paris, Lyon et Bordeaux, a permis de sensibiliser des centaines de personnes, mais surtout de leur faire prendre conscience que la prise en main de ces EDPM nécessite quelques conseils, un équipement adapté, un peu de patience et beaucoup de vigilance envers l'environnement routier. Ces actions confirment la pertinence d'un programme plus large.

Description détaillée du candidat et des partenaires

Porteurs du programme : Missions et responsabilités

Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité (FP2M)

---

[2] https://api-site.paris.fr/images/80326

[3] https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/paris-veut-interdire-tous-les-moteurs-thermiques-et-apres-753938.html

Créée en 2017 sous l'impulsion des autorités publiques (DSCR et DGE), elle regroupe les acteurs concernés par le marché des engins de déplacements personnels (EDP) quel que soit le type de propulsion et vise à accompagner leur développement dans une logique d'intermodalité en lien avec la volonté des pouvoirs publics de limiter l'impact environnemental des transports. La FP2M a pour objectif principal de promouvoir l'usage des mobilités actives et vertes auprès des particuliers, des entreprises et des institutionnels. Elles œuvrent au travers d'actions collectives : communication, formation, études, mutualisation des questions de recyclage batteries et produits, label qualité en micro mobilité, etc ...).

Association de la Prévention Routière (APR)

Créée en 1949 et reconnue d'utilité publique en 1955, l'association Prévention Routière conduit ses actions préventives dans de multiples domaines : éducation routière des enfants et adolescents, sensibilisation et information du grand public et formation continue des conducteurs (infractionnistes, salariés des entreprises, seniors). Elle intervient régulièrement auprès des pouvoirs publics pour faire des propositions visant à améliorer la sécurité routière.

Missions et responsabilités générales des co-porteurs du projet

- Mise en place de la base de données de suivi des bénéficiaires et de la qualité de service auprès des loueurs de flottes, d'engins individuels ainsi que des opérateurs chargés des interventions auprès des organisations
- Analyse des besoins des bénéficiaires, définition des « packages solutions » pour les bénéficiaires
- Suivi et évaluation des relations entre Partenaires de solutions de location (individuels et flotte), Partenaires Accompagnement du changement et les bénéficiaires finaux (employés, particuliers, organisations)
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Rédaction des cahiers des charges des partenaires et autres contractants
- Etablissement des contrats, suivi de réalisation, facturation, décaissements
- Secrétariat du comité de pilotage, rapports d'activité,
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Faire certifier les comptes du programme par un Commissaire aux comptes

Les objectifs qualitatifs et quantitatifs du programme

Objectif quantitatif d'économie d'énergie

Le programme MobiProx a pour principal objectif de fournir aux parties intéressées les données nécessaires pour une évaluation fine des apports de la micro mobilité en termes d'économie d'énergie générée.

L'objectif est de mobiliser plus de **5 000 collaborateurs** répartis dans 200 entreprises, collectivités locales (100 avec mise à disposition de flottes d'EDPM, 100 sans prêt de matériel), **plus de 10 000 particuliers et employés** des établissements publics et **550 particuliers utilisateurs d'EDP** suivis de façon spécifique. A ce jour, des hypothèses de gain sont réalisées de façon empirique en utilisant des données existantes :

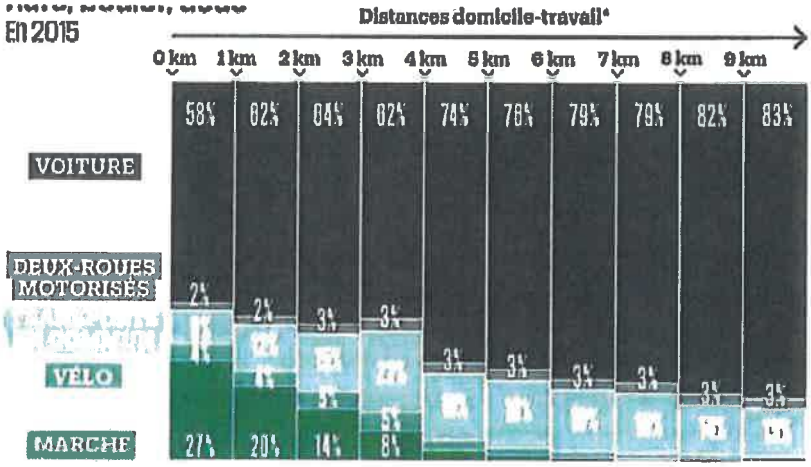
Données générales du calcul des économies d'énergie

Seules les données d'utilisation sont prises en compte.

- Emission moyenne de CO2/km en voiture : 120,5g (2017[4])

[4] https://www.jato.com/co2-emissions-rise-to-highest-average-since-2014-as-the-shift-from-diesel-to-gasoline-continues/

- Emission moyenne de CO2/km en EDPM : 3,3g (source Trottinette-Labr)
    - Pour calculer les émissions de CO2 des trottinettes : on divise la capacité de la batterie par la capacité d'autonomie. Puis on multiplie ce résultat par l'émission de CO2 pour chaque watt-heure utilisé (en Belgique par exemple, environ 0,425 grammes par watt-heure). Exemple pour la Ninebot ES2, un modèle populaire actuellement : Ninebot ES 2 SegwayKickscooter ; → 180 Watt-heure pour 24 km d'autonomie (187Watt-Heure/24km)x0,425) = 3,3gr de CO2 émis par KM parcouru.
- Nombre de kilomètres « quotidiens » parcourus par les Français : la distance domicile-travail moyenne est de 25,9 km. Pour la moitié des salariés, la distance est inférieure à 7,9 km (source : Insee[5]).



Source : Insee[6]

Les utilisateurs des EDPM parcourent entre 3 et 7 km par trajet. (Étude Smart Mobility Lab/ APR/Allianz[7]). Considérons une moyenne de 5 km. Selon la même étude, 28 % des Français seraient prêts à utiliser un EDPM. Or, 70% des 27 millions de Français en activité prennent leur voiture quotidiennement pour aller travailler. Considérons que parmi les 28 % de Français prêts à utiliser des EDPM, nous avons la même part d'actifs que sur la population totale.

Emission moyenne de gCO2/km en EDPM (source Trottinette Lab)	3,3
Emission moyenne de gCO2/km en EDPM cycle de vie entier (source Anumme[8])	29,3
Emission moyenne de gCO2/km en voiture (2017 : source Jato Dynamics)	120,5

Distance moyenne en EDPM (SML/FP2M/ALLIANZ/APR)	5
Population d'actif (million)	27
Pourcentage d'actif utilisant la voiture (%))	70%
Pourcentage de conversion potentielle estimée (population - %)	28%

[5] https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280781
[6] https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426
[7] http://smart-mobility-lab.com/wp-content/uploads/2018/10/Extrait-EtudeQualitative_e-EDP_Juillet2018.pdf
[8] http://www.anumme.fr/2019/06/21/les-edpm-sont-ils-ecologique/

Population d'actif utilisant la voiture sur des trajets de - 5km (%)	74%

Population active faisant des trajets de moins de 5 km (million)	18,98
Population active faisant des trajets de moins de 5 km prenant la voiture (million)	13,986
Population d'actif prêt à prendre un EDPM en place de la voiture	3,91608
Kilomètre parcouru total en prenant la voiture sur 5km (en million de kilomètres)	19,5804

Estimation des porteurs du programme

En appliquant ce ratio aux seuls Français actifs réalisant moins de 5 km (moyenne EDPM), on obtient

EDPM en utilisation uniquement: économie d'énergie (en tonne de CO2)	**2294,8**
Energie dépensée en voiture (tonne de CO2)	2359,4
Energie dépensée en EDPM (tonne de CO2)	64,6

Consommation d'énergie cradle to grave (hypothèse Anumme)

Dans un article du 26/06/2019, l'association Nationale des Utilisateurs des Micro-Mobilités Electrique a estimé le potentiel théorique de consommation d'énergie d'une trottinette électrique pendant sa durée de vie : de sa fabrication, son utilisation, jusqu'à sa destruction (.

De cette analyse du cycle de vie globale d'une trottinette électrique, d'entrée de gamme, de type Xiaomi M365, il ressort une consommation d'énergie de **29,3 g de CO2 par km.**

EDPM « craddle to grave » : économie d'énergie (gCO2/km)	**1785,7**
Energie dépensée en voiture (gCO2/km)	2359,4
Energie dépensée en EDPM (gCO2/km)	573,7

L'apport du programme MobiProx dans les actions d'économies d'énergie et d'une meilleure évaluation de l'impact des micro-mobilités

Accompagner le développement de l'usage des EDPM et suivre les évolutions des économies d'énergie et la décarbonation des modes de transport des Français, grâce à la création d'un Observatoire des micro-mobilités.

Les outils utilisés

- Information, sensibilisation, formations et information aux sein des entreprises et institutions publiques,
- Suivi des mobilités des particuliers en équipant leurs EDPM d'outils de géo-traçage de leurs déplacements,
- Suivi des indicateurs de changement (sondages utilisateurs, enquêtes sur les reports modaux, collecte de données géolocalisation) et évaluation des impacts des actions du programme.

Les collectes de données d'usage

La mise à disposition d'équipements de traçabilité des EDPM des particuliers mais aussi des flottes de trottinettes électriques pour le personnel des organisations est corrélée à la collecte des données d'usage du panel : distances parcourues, économies d'énergie, budget transport, perception qualitative des entreprises et des collaborateurs, etc...mais aussi qualité des parcours (état des chaussées, accidentalité, perceptions...) afin d'alimenter l' « Observatoire de la micro mobilité » spécialement créé et conçu pour le programme MobiProx.

Objectifs qualitatifs du programme MobiProx

- Pour les entreprises et les organismes publics : accompagner la conduite du changement vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement.
- Pour les particuliers : l'incitation au travers de la prise en charge des frais « assurance et SAV EDPM » permettant de réduire les coûts de leur engin tout en les impliquant dans une démarche visant à améliorer la qualité des déplacements des personnes et leur impact environnemental.
- L'ensemble des parties prenantes poursuivent des buts communs : optimiser leurs temps de déplacement, limiter leur impact environnemental et se déplacer en sécurité.

Objectif final du programme MobiProx

Elaborer un processus d'accompagnement reproductible, basé sur l'expérimentation de la conduite du changement sur la base des mesures effectuées pendant la durée du programme.

Rédiger une fiche standardisée « C2E » portant sur la formation et la sensibilisation, assortie des observations de changement de mode de déplacement constatées pendant la durée du programme MobiProx.

Convertir les organismes aux bienfaits des actions d'économie d'énergie en favorisation les mobilités douces.

Contenu du programme

Les bénéficiaires du programme MobiProx

Constitution d'un échantillon

Pour répondre à ses objectifs, le programme MobiProx doit constituer un échantillon capable de recueillir les pratiques de mobilité :

- Des collaborateurs des entreprises (TPE, PME, grand groupes) en quête de solutions pour les déplacements du « dernier kilomètre » : trajet domicile-travail, déplacement intra ou inter-sites ;
- Des collaborateurs des organisations publiques, locales et les élus soucieux de respecter des obligations en termes de mobilité en quête de diversification des moyens mis en place ;
- Des établissements publics nécessitant de moyens de transport doux dans des périmètres fermés ;
- Des particuliers déjà utilisateurs de EDPM.

L'échantillon recherché doit satisfaire une équitable représentativité de ces organisations, ainsi qu'une répartition géographique homogène en privilégiant un équilibre centre urbain/zone rurale. L'objectif est de mobiliser environ 5000 collaborateurs répartis dans 200 organisations (100 avec mise à disposition de Flottes de EDPM, 100 sans prêt de matériel) et 550 particuliers.

Cette mission de sélections de l'échantillon (particuliers) sera confiée à des partenaires spécialisés dans la constitution et la gestion de panel (est pressenti : Smart Mobility Lab) ou des associations d'utilisateurs légitime (pressenti : Anumme).

Attendus du programme MobiProx

Les attendus du programme sont multiples pour les bénéficiaires :

Pour les entreprises :

- Améliorer les conditions d'accès aux lieux de travail ;
- Réduire les charges liées aux déplacements et optimiser la surface dédiée au stationnement ;
- Participer à une démarche citoyenne et valoriser l'image de la marque-entreprise ;
- Améliorer le bien-être au sein de l'entreprise et gagner en productivité ;
- Bénéficier d'une aide à l'équipement des entreprises et/ou des collaborateurs (20% des frais de location des engins pris à la charge de MobiProx).

Pour les organisations publiques et collectivités

- Améliorer la connaissance des EDPM et favoriser des prises de décisions optimales
- Réduire la congestion urbaine et le nombre d'accidents.
- Améliorer la qualité de l'air et rendre la métropole plus agréable à vivre.
- Maintenir l'attractivité économique du territoire.

Pour les collaborateurs et les particuliers :

- Réduire les frais et le temps des trajets domicile-travail ;
- Réduire le stress lié aux déplacements professionnels ;
- Amélioration de la qualité de vie des salariés.

Recueil de données de mobilité

Pour les particuliers, le recueil des données de mobilité se fera grâce à un boîtier de géolocalisation et de captage de données installé sur leur propre trottinette (ce boîtier sera fourni par un partenaire spécialisé qui travaillera en étroite collaboration avec le gestionnaire du panel).

Pour les collaborateurs d'entreprise, l'engin mis à leur disposition par le gestionnaire de la flotte permettra de remonter ces informations.

Ces outils de recueils permettront de capter des données de déplacement qui permettront également d'améliorer la connaissance comportementale des utilisateurs et de mesurer leur attitude face au risque routier. Pour l'association Prévention Routière, l'enjeu est primordial et permettra de faire évoluer le contenu des actions de sensibilisation tout au long du programme MobiProx.

Campagnes d'information et de sensibilisation

Organiser dans chaque organisme une session de sensibilisation en début de programme et des actions d'évaluation des changements induits à fréquence définies.

Tout au long du programme, l'entreprise communiquera sur l'état d'avancement de sa consommation énergétique et de son bilan carbone lié aux transports, afin de partager les résultats des efforts fournis.

Les prestations liées au déploiement des flottes en partage

Les prises en charge financière des différentes opérations se feront par facturation de la part du prestataire (sont pressentis : Mobistreet, Plume, Revoe, GreenRider,...), dans les limites définies dans les prévisions budgétaires.

La tarification de l'ensemble de ces prestations ne devra pas différer de plus de **15 %** des tarifs habituellement appliqués par le prestataire pour le même niveau de prestation ou du tarif par défaut défini par le programme.

Toutes prestations supplémentaires nécessaires feront l'objet d'une tarification spécifique avec les Co-Porteurs de projet.

Sont à prévoir des prestataires pour :

- Recruter les entreprises et organismes publics volontaires pour mettre en place le programme (type de structure ? noms ?) ;
- La mise à disposition de flotte d'EDPM ; l'équipement et la maintenance pour les entreprises et organismes publics ;

Communication sur le programme global

L'association Prévention Routière (APR) aura pour charge la communication sur le programme. Elle mettra à disposition des outils et son savoir-faire, depuis la stratégie de communication, jusqu'à la communication opérationnelle, en passant par l'image et l'identité, les problématiques internet, et la médiatisation du projet. En relation avec la FP2M et sous supervision du COPIL, l'APR assistera l'ensemble des partenaires du programme sur l'ensemble des activités de communication du programme. Les responsabilités de communication impliqueront notamment :

- Mettre en place une présence optimale sur le Web : création du site internet, référencement naturel, utilisation des formulaires de contact, utilisation des réseaux sociaux, constitution d'un fichier d'abonnés ;
- Alimentation de la plate-forme internet du programme et mise à jour de tous les indicateurs du projet : données chiffrées, graphiques, information institutionnelles, information de suivi des projets, l'évaluation du programme tout au long de sa vie etc. Les informations publiquement diffusables seront définies par les co-porteurs en liaison avec le COPIL ;
- Rédaction de contenus pour internet ou tous supports physiques ;
- Charte graphique, création de maquettes et autres supports physiques ;
- Encarts Publicitaires sur des médias spécialisés notamment pour les opérations de recrutement des bénéficiaires sur les activités de sensibilisations, formation, information ;
- Etc.

Fin du programme

Phase de transition

Le financement apporté par le programme apportera une impulsion sans précédent pour le développement des micro mobilités comme possible alternative aux mobilités fossiles.

La construction de référentiels, indicateurs de performance et de satisfaction permettra de qualifier de façon quantitative et qualitative l'impact de la mise en place des services de flotte de location des EDPM.

Ils permettront également de qualifier l'impact de l'utilisation par des particuliers de ces nouveaux modes de déplacement.

Ces indicateurs offriront une vision objective de l'impact des opérations de sensibilisation et d'accompagnement des organisations dans la transformation des mobilités vers plus d'économie d'énergie, une meilleure prise en compte du bien-être des salariés et une amélioration de la qualité de l'air.

L'évolution des réglementations d'émissions de gaz polluants et la mise en place de zone d'exclusion voiture et de potentiels péages urbains accompagneront l'évolution de ces services EDPM vers un avantage coût/bénéfice indéniable face aux mobilités à utilisant des énergies fossiles.

Maintien de la démarche en dehors du programme

Les co-porteurs s'engagent à communiquer sur le nombre d'organisation qui maintiendront une flotte EDPM en direction des employés. Les partenaires location s'engagent à communiquer les perspectives économiques, les prospectives sur les nouveaux clients générés par les activités liées au programme. Une évaluation du taux de maintien dans le nouveau modèle sera réalisée par le porteur de Programme.

Consolidation des données

Le porteur de Programme s'engage à consolider les données et les informations reçus de la part de tous les partenaires et contractant et à en diffuser un rapport trimestriel auprès du comité de pilotage. Ces données consolidées feront également l'objet d'une communication sur le site internet du programme.

Le rapport final du programme devra mettre en avant le rapport d'*économies générées par types de bénéficiaires, par type d'activités (Flotte, particuliers, sensibilisation et accompagnement) et devra être mis en parallèles avec les gains qualitatifs pour les employés des organisations.*

Rapport final

Les porteurs du programme, APR et FP2M, émettront un bilan d'étude final du programme qui sera publié à la fin 2022 début 2023. Ce rapport sera public et permettra d'apprécier la pertinence des aspects quantitatifs et qualitatifs tels que mentionnés dans le projet de programme.

Annexe 2 - Processus opérationnel

Organisation des activités

L'Association de Prévention Routière

De par son expertise, ses champs d'intervention historique, son organisation et son statut d'organisation existant depuis plusieurs années ; l'APR sera en charge de :

- Gestion administrative et comptable sur l'ensemble du programme MOBIPROX : réception des fonds, traitement des commandes et factures, rapports etc...
- Pilotage de l'ensemble de la communication du programme
- Le pilotage de l'ensemble des activités d'accompagnement, sensibilisation du programme incluant les choix des prestataires
- Le pilotage de l'ensemble des prestataires quand nécessaires à la réalisation de ces activités

La fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité

La FPMM, de par son expertise et sa connaissance de l'environnement de Micro-Mobilité sera en charge du :

- Pilotage de l'ensemble des activités de collecte de data aussi bin auprès des particuliers que des flottes d'entreprise.
- Pilotage des « focus group » d'utilisateurs suivi
- Pilotage de l'ensemble des prestataires/fournisseurs nécessaires pour la réalisation de ces activités

Conditions de recrutement des bénéficiaires

Un cahier des charges de sélection des bénéficiaires sera établi par les co-porteurs et soumis au comité technique. Il regroupera toutes les conditions nécessaires à l'inclusion du bénéficiaire dans le programme MobiProx.

Des prérequis pourront être mentionnés :

Pour les particuliers : être un utilisateur régulier (plus de 5 trajets par semaine) et posséder son propre EDPM. Les utilisateurs très engagés (ex : faisant parti d'une association, d'un groupe ou autre) seront privilégiés.

Pour le personnel des organisations : une déclaration d'intérêt individuel à intégrer le programme de collecte de data.

Pour les organisations (accompagnement) : montrer un besoin précis (initiation, information réglementaire, sensibilisation sur les économies d'énergie etc...). Les organisations intégrant MobiProx dans un plan plus large (ex : cas des PDE) seront privilégiés.

Projet de calendrier de réalisation

		janv-20	fevr-20	mars-20	avr-20	mai-20	juin-20	juil-20	août-20	sept-20	oct-20	nov-20	déc-20
Jalons administratifs		8 Publication JORF	Signature convention	1er appel de fond								2nd appel de fond	
Réunions d'organisation	COPIL												
	COTECH												
	APR/FPMM	Finalisation convention	Prépa comm	Organisation									
Evénements/rencontres de présentation du programme	Aux professionnels						Session d'info aux profs					4-5 Salon Autonomy	
	Aux institutionnels				2-3 Salon Electric Road							24 - 26 Salon des Maires	
	Au grand public										1-11 Salon de l'auto		
	Aux médias				21 Conf de presse accidentologie FP2M/FFA								
Organisation	CDC fournisseurs		Choix solution tech Data	CDC opérateur flotte	CDC presta sensibilisation								
	Recrutement entreprise Flotte					Phase 1: pilote				Phase 2			
	Enregistrement bénéficiaires "accompagnement"					Phase 1: pilote				Phase 2			
	Focus group particuliers				Mise en place gp pilote					Phase 2: Déploiement groupes		Phase 3: Déploiement groupes	
	Collecte data particulier					Phase 1: pilote					Phase 2: déploiement		
Communication et service presse													
	Internet		CDC site officiel		Lancement site phase 1 info		Lancement site phase 2						
	Mise à jour data												
	Communication sur les MAJ												
	Comuunity manager				Recrutement/ Prestation								