MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE
Liberté
Égalité
Fraternité

Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Convention de mise en œuvre du Programme « Mon Compte Mobilité »

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

CAPGEMINI CONSULTING (INVENT), **(porteur pilote du Programme)**, Société par Actions Simplifiée au capital de 30 777 576 Euros, dont le siège social est situé au 145-151 quai du Président Roosevelt, 92130 Issy-les-Moulineaux, Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 479 766 800, représentée par son Président, Cyril GARCIA,

L'Association « La Fabrique des Mobilités » (porteur associé du Programme), association soumise à la loi de 1901 enregistrée au J.O 2017 sous le numéro 1272 avec le numéro SIRET 835 270 026 00015 et qui est domiciliée 3 passage Saint Pierre Amelot, 75011 Paris, représentée par son Président, Bertil DE FOS,

Total Marketing France (financeur du Programme), 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 son Président, Guillaume LARROQUE,

Carfuel (financeur du Programme), société par Actions Simplifiée au capital de 17 484 390 €, dont le siège social est situé au 1, rue Jean Mermoz 91000 EVRY, Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry sous le n° 306 094 194, et représentée par son Directeur, Karim BENBRIK.

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

Préambule

Le secteur de la mobilité en France compte pour 25% des émissions de CO_2, le véhicule thermique personnel demeurant aujourd'hui le moyen de transport privilégié pour les déplacements quotidiens, avec encore un fort taux d'autosolisme (véhicule utilisé par une seule personne et non partagé). De nombreuses initiatives visent à lutter contre ce constat, cependant, les parties prenantes peinent à offrir une cohérence d'ensemble sur tous les aspects de la mobilité autant du point de vue des utilisateurs que des institutions, notamment en termes de flux de données et d'offres.

Dans le cadre de l'Appel à Programme de 2019, Capgemini a présenté à l'Etat et l'ADEME en partenariat avec la FabMob, le programme « Mon Compte Mobilité » (MCM) dont l'objectif est de déployer une plateforme de services à l'attention des individus leur permettant de collecter et gérer leurs données de mobilité individuelles et accéder à un certain nombre de services additionnels (ci-après la « Plateforme MCM »).

Cadre légal

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie (ci-après « CEE ») dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie.

Ainsi, l'article L.221-7 du Code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie, ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles, peut donner lieu à la délivrance de CEE.

L'arrêté du 27 février 2020 (publié au JORF du 8 mars 2020) portant validation de 12 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 « Mon Compte Mobilité »**, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme « **Mon Compte Mobilité** » vise à apporter une solution à la problématique de l'autosolisme, à accélérer les mutations des mobilités et développer les mobilités dites actives et décarbonées, en construisant une plateforme de services neutre agrégeant les données de mobilité et en les valorisant au service de tous les acteurs ; citoyens, acteurs de la mobilité, collectivité, employeurs, etc.

Le Programme permettra notamment :

- A chaque citoyen de disposer de l'ensemble de ses droits de mobilité (subventions collectivités, budget mobilité employeurs, etc) et les utiliser auprès de l'ensemble des offreurs et aggrégateurs (MaaS) de services de mobilité ;
- A chaque entreprise de paramétrer et gérer la politique mobilité pour tous ses collaborateurs ;
- A chaque collectivité de générer et piloter ses politiques de subventions pour favoriser les mobilités plus durables ;
- A chaque acteur de mobilité (opérateur de service de mobilité ou MaaS) de proposer son offre en intégrant l'abondement des entreprises ou collectivités.

Le Programme a pour objectifs :

- de concevoir et construire cette plateforme digitale ;
- de fédérer de 20 000 à 100 000 utilisateurs inscrits dans différents territoires et d'expérimenter le dispositif dans 3 territoires.

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

Article 8 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

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

Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC, de la DGITM, de l'ADEME, du porteur pilote et du porteur associé, et des financeurs. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour (par exemple GART, CDC ou territoires pilotes).

Les représentants « invités » n'ont pas de pouvoir de décision au sein du Comité de pilotage.

Le comité de pilotage se réunit à minima 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 huit (8) jours avant la date du COPIL.

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

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

L'ensemble des arbitrages opérationnels effectués dans le cadre du Programme sont du ressort du Comité technique (COTECH).

Le comité technique du projet est constitué d'un représentant de Capgemini, d'un représentant de La FabMob, de la DGITM, de la DGEC et de l'Ademe afin de permettre une bonne synchronisation avec les différents travaux en cours en matière de mobilité et de politique nationale des transports terrestres. Il est complété selon l'ordre du jour, de certains représentants des autres membres du Copil et/ou des « invités » sollicités au cas par cas. .

Le comité technique est présidé par le Porteur du Programme et se réunit à minima mensuellement sur la durée de l'ensemble du Programme. Ce comité technique a pour rôle la mise en œuvre et le suivi opérationnel du Programme « MCM » dans ses différentes phases ainsi qu'un rôle d'aide à la décision. Ce comité ne remplace pas les éventuels autres comités opérationnels que le Porteur du Programme mettrait en œuvre avec ses partenaires techniques dans le cadre de comités séparés.
Le Porteur du Programme en assure le secrétariat. Le COTECH peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques).

En complément le programme s'appuiera sur des interviews, réunions, ateliers thématiques avec les

différents utilisateurs (AOM / Collectivités, entreprises, citoyens, opérateurs de mobilités)

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements de Capgemini (Porteur pilote)

Capgemini s'engage au titre de la présente convention à :

- Mettre en œuvre les actions du programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage et présider le comité technique ;
- Mettre à disposition son savoir-faire et ses compétences au service du Programme ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du 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 annuellement les comptes du programme par un Commissaire aux comptes ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Réaliser ou faire réaliser les Prestations de services nécessaires dans le cadre du Programme sur la base des estimations de charges et coûts validés entre les Parties via le Comité ;
- Tenir compte des informations de la DGEC pour permettre une bonne coordination avec les autres programmes CEE sur la thématique des transports ainsi qu'avec toutes les initiatives publiques relayées par les membres du COPIL ;
- Apporter un cofinancement au Programme, hors CEE, à hauteur de 400 000 € HT.

Engagement de La Fabrique de Mobilité (Porteur associé)

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

- Mettre en œuvre les actions du Programme ;
- Mettre à disposition son savoir-faire et ses compétences au service du Programme et sa connaissance de l'écosystème des mobilités ;
- Recevoir par l'intermédiaire du Porteur Pilote les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme sur les actions menées en propre 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 ;
- Participer à la conception et au développement de la plateforme en éclairant les choix sur le produit, opérer la plateforme pendant les expérimentations, mener toutes les autres activités dont elle aura la responsabilité ;
- Participer au Comité de Pilotage et Comité Technique ;
- Participer à la partie communication sur le Programme en collaboration avec le porteur du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Apporter un Cofinancement au Programme, hors CEE, à hauteur de 50 000 € HT.

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, Total Marketing France s'engage au titre de la présente convention à :

- Financer le programme pour un montant de 6 016 500 € HT ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme à travers leur participation au Comité de pilotage et Comité technique à la demande du Porteur du Programme.

Engagements de CARFUEL (Financeur)

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

- Financer le programme pour un montant de 2 578 500 € HT ;
- Contribuer au pilotage et à Comité technique à la demande du Porteur du Programme.

Engagements de l'ADEME

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

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme ;
- Participer au financement du Programme avec un cofinancement de 500 000 € HT.

Engagements de l'Etat

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

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

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 27 février 2020 portant validation du Programme, les contributions au fonds du Programme seront versées par les financeurs à réception des appels de fonds émis par le porteur du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 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 8 595 000 € HT[1] .

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

Frais fixes		
Action	Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Cadrage	Benchmark, Cas d'usages, Business plan, feuille de route, supports des séminaires de co-construction	398 900
Design de l'expérience	Résultats des enquêtes utilisateurs, identité visuelle, parcours utilisateurs, maquettes des écrans	654 546
Construction de la plateforme et des cas d'usage	Solution d'architecture de la plateforme, Bases de données, user stories, backlog, résultats des tests de bout en bout	2 513 439
Infrastructure	Macro-processus de traitement des données en lien avec régulation RGPD et cybersécurité, construction des plateformes de développement, pré-production & production & tests	347 035
Communication	Plan de stratégie de communication, feuille de route de mise en œuvre de la communication	97 790
Opérations	Préparation des opérations, du support, de l'exploitation et transfert	699 331

[1] Si les frais de gestion sont supérieurs à 5% du montant total du Programme ou 250 000 € HT, ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

Pilotage opérationnel associé aux 3 premières tranches	Suivi de la relation avec les parties prenantes, tableaux de bord des risques techniques, pilotage agile du projet à la maille quotidienne, modalités et pilotage du transfert	409 248
Frais de gestion	Secrétariat du programme, supports de présentation des copil et cotech	245 093
	TOTAL	5 365 382

Frais variables

Action	Livrables	Coûts unitaires (€ HT)	Nb d'unités	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Infrastructure (à partir de la Tranche 2 et sur la durée du programme)	Souscription initiale plateforme de développement	6 157	4 mois	24 628
	Plateformes de développement, pré-prod et prod & managed services / supervision	25 309	25 mois	632 725
Opération (exploitation, support, ...)	Correctifs et évolutions critiques, tableaux de bord d'utilisation, Support client, Roadmap évolution produit	103 629	16 mois	1 658 064
Compatibilité par territoire	Communication locale & abondement Résultats, procédures et interfaces standardisées entre MaaS et brique Compte Mobilité	169 870	3 territoires	509 609
Pilotage récurrent	Suivi du déploiement sur les territoires et de l'évolution des usages, suivi des économies d'énergie, pilotage agile du projet avec les territoires à la maille hebdomadaire	25 287	16 mois	404 592
			TOTAL	3 229 618

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 950 000 € HT, se décomposant comme suit :

- L'ADEME contribuera à hauteur de 500 000 € HT sur l'analyse et le reporting des économies d'énergie, la fédération et l'animation de l'écosystème et la définition des modèles opérationnels pour le futur opérateur ;
- Capgemini contribuera à hauteur de 400 000 € HT à l'apport d'expertise et à la charge de pilotage du programme ;
- Enfin la Fabrique des Mobilités contribuera à hauteur de 50 000 € HT pour financer une partie de la fédération et l'animation de l'écosystème.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

En cas de l'obtention par le Partenaire d'un co-financement additionnel par une autre institution, visant à financer certaines actions prévues au Programme, par exemple sous la forme de mise à disposition de ressources (matérielles, servicielles ou humaines), le partenaire pourra proposer au Copil, une réallocation du budget de financement CEE initialement prévu pour ces actions, pour financer d'autres actions du programme. Le Copil sera donc consulté pour approuver cette proposition de réallocation apporté par le Partenaire.

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

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

- 100% des coûts fixes relatifs au cadrage ;
- 81,7% des coûts fixes relatifs au design de l'expérience ;
- 100% des coûts fixes relatifs à la conception de l'infrastructure ;
- 63,7% des coûts fixes relatifs à la construction de la plateforme et des cas d'usages ;
- 22,1% des coûts fixes relatifs aux opérations
- 100% des coûts fixes relatifs à la stratégie de communication ;
- 42,4% des coûts fixes relatifs au pilotage ;
- 100%% des coûts fixes relatifs aux frais de gestion ;
- 12% des coûts variables relatifs à la supervision et à la mise en place des environnements de pré-prod et prod
- 100% des coûts variables relatifs à la souscription initiale de la plateforme de développement

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première et deuxième période du Programme (jusqu'au 28 février 2021), s'élève à 3 653 391 € HT. Ce premier appel de fonds du financement CEE se décompose selon la répartition suivante par financeur :

- 2 557 374 € HT financés par l'Obligé TMF ;
- 1 096 017 € HT financés par l'Obligé Carfuel.

Article 6 - Audit

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

Article 7 - Evaluation du Programme

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

Par ailleurs, des évaluations du dispositif des CEE sont menées afin de déterminer si cet instrument permet d'obtenir les effets attendus.

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

Article 8 – Communication

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

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

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

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

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

Toute communication mentionnant les raisons sociales ou les marques et logos, ou d'une façon plus générale l'image de TMF ou de son groupe devra recevoir l'autorisation préalable, expresse et écrite, de TMF.

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.

Dans le cas où des logiciels dits « libres » ou open source (« OSS ») (y compris des outils OSS, bibliothèques, cadres ou tout autre élément directement ou indirectement régi par une licence OSS) seraient utilisés dans le cadre du Programme, le ou les opérateurs cibles de la Plateforme devra accepter les termes de la licence OSS (la « licence OSS »). Ledit OSS est réputé acquis par le ou les opérateurs cibles de la Plateforme de sorte que sa disponibilité et son fonctionnement correct relève de la responsabilité de l'exploitation finale de la Plateforme. Une liste des OSS et des licences correspondantes sera à fournir dans le cadre de la documentation projet, le ou les opérateurs cibles étant liés, dans le cadre des utilisations effectuées de la Plateforme, par tous les engagements et obligations qui en résultent. Dans la limite autorisée par la loi, la responsabilité du Porteur Pilote ni du Porteur associé ne pourra être engagée pour aucun dommage causé par l'OSS y compris pour des dommages résultant de l'utilisation de l'OSS, de son interopérabilité, des garanties accordées par sa licence, de revendications de propriété intellectuelle, de la qualité du logiciel, de sa conception et de ses fonctionnalités, de l'accès à sa maintenance, de ses mises à jour, etc. En cas de contradictions entre les dispositions de la présente Convention ou et celles de la licence OSS, ces dernières prévaudront. Les limitations précitées sont également applicables à tout logiciel tiers dont le Porteur pilote ou le Porteur associé ne serait pas l'auteur ou l'éditeur.

Article 10 - Attribution des CEE aux financeurs

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

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

Le Porteur pilote et le Porteur associé du Programme s'engagent respectivement à utiliser les fonds versés par les financeurs uniquement dans le cadre et aux bonnes fins d'exécution du Programme.

A ce titre, le Porteur pilote du Programme et le Porteur associé 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.

A la clôture des comptes du Programme, dans le cas où un reliquat des fonds du programme n'aurait pas été dépensé par le porteur ce dernier s'engage à rembourser les frais aux financeurs au prorata des dépenses engagées.

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

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

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 - de plein droit et sans formalité préalable - céder, transférer, apporter ou transmettre, en ce compris par voie de transmission universelle de patrimoine, tout ou partie de la présente Convention, ou tout ou partie des droits et / ou obligations résultant de la présente Convention, à l'une de ses sociétés apparentées au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce.

La Partie concernée ou la société apparentée qui lui serait substituée dans ses droits et obligations par l'effet de la présente clause en informera l'autre Partie par tout moyen, dans un délai raisonnable.

Toute modification du nom ou de la forme juridique d'une des parties (porteur, porteur associé, partenaire ou financier) fait l'objet d'une information, sous un délai raisonnable, au comité de pilotage.

Article 16 - Lutte contre la corruption

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

Article 18 - Confidentialité

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

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

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

- À leurs directeurs, employés, comptables, assureurs, auditeurs, conseillers juridiques et financiers, banquiers, établissements financiers, cessionnaires ou cessionnaires potentiels, agents ou représentants dès lors que ceux-ci sont tenus d'une obligation de confidentialité ;
- Aux entités du Groupe auxquelles 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 – Manquement aux obligations

En cas de manquement à ses obligations, chaque Porteur pourra voir sa responsabilité engagée sur la base d'un manquement prouvé à ses obligations au titre de la présente Convention dans la limite du montant des appels de fonds reçus par chacun des Porteurs dans le cadre du Programme.
Aucune des Parties ne pourra être tenu responsable des retards et conséquences dommageables dus à des événements qui ne lui sont pas exclusivement attribuables, qui résulteraient du fait d'une des Parties ou d'un tiers, ou des cas présentant les caractères de la force majeure.
Les Parties conviennent expressément que tous dommages indirects sont exclus de toute réparation.
Le présent article survivra à la réalisation ou à l'expiration du Contrat pour quelque cause que ce soit.

Article 21 - Loi applicable et attribution de juridiction

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

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

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

Fait à Paris en 6 exemplaires, le 01/07/2020

Elisabeth BORNE
Ministre de la Transition écologique et solidaire
Pour la ministre et par délégation,
Le chef du service du climat et de l'efficacité énergétique

Olivier DAVID

Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

Guillaume LARROQUE
Président de TMF

Cyril GARCIA
Président de Capgemini Consulting SAS

Karim BENBRIK
Directeur de CARFUEL

Bertil de FOS
Président de La Fabrique des Mobilités

Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu du Programme

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3 – Budget détaillé

Annexe 1 - Contenu du Programme

Notre programme CEE Mon Compte Mobilité vise à aider l'écosystème de la mobilité à faire réaliser des économies d'énergie aux citoyens et entreprises en réduisant l'autosolisme au profit des mobilités douces

L'ORIGINE DU PROGRAMME : Un partenariat entre Capgemini Invent et La Fabrique des Mobilités pour inventer une mobilité plus durable pour demain

Un constat partagé du manque d'une plateforme de données et de services neutre pour l'écosystème. Une détermination commune pour répondre à ce manque et apporter de la valeur à l'écosystème

ETAT DES LIEUX : La mobilité produit 29% des émissions de CO2 et en reste l'un des contributeurs majeurs

- Pour diminuer l'impact carbone des transports et produire des économies d'énergie dans ce secteur, il faut réduire significativement l'autosolisme, et développer les nouvelles mobilités,
- Il apparaît qu'il manque une brique neutre dans l'écosystème pour centraliser et fluidifier le partage des données sous un format standard, indispensable pour produire des offres combinées multiservices et promouvoir efficacement ces mobilités douces.

NOTRE AMBITION : Accélérer la mutation des mobilités pour réduire massivement l'autosolisme, en construisant une plateforme de services neutre proposant un compte personnel de mobilité fluidifiant la relation entre les opérateurs de mobilité et les acteurs souhaitant favoriser la mobilité de leurs employés et des citoyens

Analogue au compte personnel de formation, un point d'entrée unique accessible à tous pour fluidifier les interactions entre les parties prenantes, encourager l'utilisation des mobilités douces et la réalisation d'économies d'énergie dans le transport.

NOTRE PHILOSOPHIE : S'inscrire dans l'innovation ouverte avec l'objectif de créer un commun neutre au service de tous les acteurs et du développement des mobilités durables

- Développement en licence libre et ouverte d'un bien commun au service de tous
- Cet actif citoyen sera transféré à terme à un acteur neutre lié à l'état, tel que la CDC

NOTRE SOLUTION : Une plateforme avec pour cœur un compte personnel unique pour chaque utilisateur pour gérer sa mobilité et son budget mobilité, des économies d'énergie et des services additionnels pour favoriser les mobilités douces. Notre solution permet :

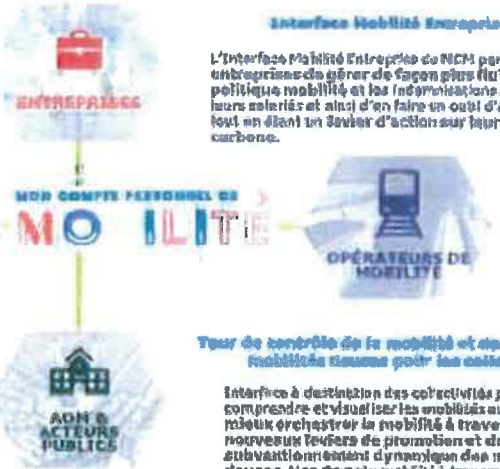
- A chaque citoyen de disposer de l'ensemble de ses droits de mobilité (subventions, budget mobilité employeurs, etc) et les utiliser auprès de l'ensemble des offreurs de services de mobilité,
- A chaque entreprise de paramétrer et gérer la politique mobilité pour tous ses collaborateurs,
- A chaque collectivité de piloter ses politiques de subventions pour favoriser les mobilités douces

LES FINANCEURS : TOTAL, Carfuel

NOS PARTENAIRES OFFICIELS : klito, citymy

NOTRE ECOSYSTEME : CNIL, DGITM

Le Compte Personnel de Mobilité, une plateforme conçue en open source qui permet de bénéficier à tout l'écosystème



Compte Personnel de Mobilité (gestion d'une identité unique et portefeuille)

L'interface permet de découvrir et s'inscrire facilement à toutes ses offres de mobilité préférées, de visualiser ses droits que finance son employeur et ses collectivités, et de pouvoir avoir une vision complète de son budget mobilité et de ses économies d'énergie.

Le Coach transformateur des mobilités

Système de recommandations et de challenges, gamifiés pour les bons comportements de mobilité. Pourra être utilisé en première expérimentation pour les usagers en situation de précarité de mobilité pour mieux les accompagner au quotidien.

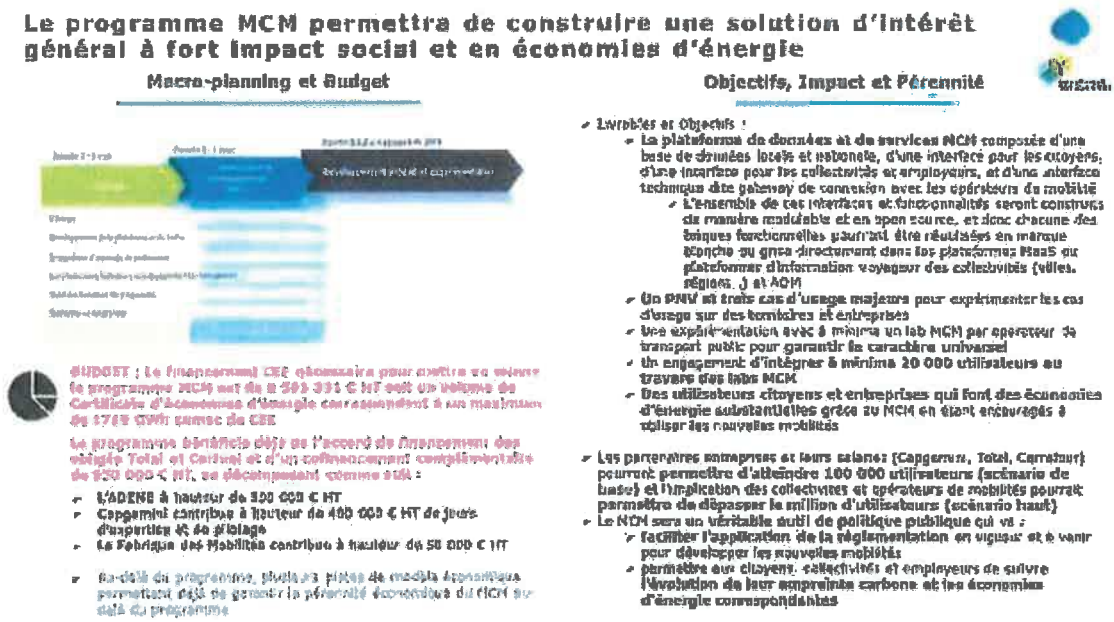
Focus sur les publics précaires : ce cas d'usage s'intéressera particulièrement aux usagers en situation de précarité de mobilité en partenariat avec Wimoov (demandeurs d'emploi et personnes âgées par exemple) pour mieux les accompagner dans leur mobilité quotidienne.

Interface Mobilité Entreprise

L'interface Mobilité Entreprise de MCM permet aux entreprises de gérer de façon plus fluide leur politique mobilité et les informations dont bénéficient leurs salariés et ainsi d'en faire un outil d'attractivité, tout en étant un levier d'action sur leur impact carbone.

Tour de contrôle de la mobilité et des subventions mobilités réunies pour les collectivités

Interface à destination des collectivités pour mieux comprendre et visualiser les mobilités au quotidien et mieux orchestrer la mobilité à travers de nouveaux leviers de promotion et de subventionnement dynamique des mobilités douces. Mon Compte mobilité à travers ces différents cas d'usage donnera un accès plus étendu et uniformisé aux collectivités et à l'état pour mieux organiser les politiques mobilités aux échelles locales et nationales.



Le programme permettra de développer l'usage des mobilités plus durables, les modes de covoiturages et autres modes partagés :

- en informant les ménages et entreprises sur les différentes offres de mobilité du territoire et leurs financements.
- en incitant les changements de comportement grâce à l'inscription et à une connexion facilitée à ces services, et grâce au financement apportés sur les comptes mobilités par les employeurs et les collectivités.
- Il touche en particulier les populations défavorisées puisqu'il favorise des politiques en leur faveur. Par ailleurs plusieurs axes spécifiques à ces populations sont développés dans le programme à travers le partenariat avec l'association Wimoov (dans la continuité et l'additionnalité de son programme CEE) qui accompagne ces publics fragiles dans les territoires.

Les cas d'usages développés dans le cadre de cette plateforme favoriseront les mobilités douces et donneront un accès plus étendu et uniformisé aux collectivités et à l'état pour mieux organiser les flux de mobilité aux échelles locales et nationales.

Annexe 1 - Processus opérationnel

La plateforme « **Mon Compte Mobilité** » vise à impliquer l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème et concevoir une plateforme industrielle utilisable par un ensemble d'utilisateurs souhaitant faire partie de l'expérimentation.

- En particulier elle impliquera des AOMs qui pourraient être réunis au travers du Groupe de travail animé par le GART
- La méthode de conception et développement est basé sur la méthodologie agile. Le Porteur Pilote du Programme arbitrera les cas d'usages fonctionnels et techniques au regard des recommandations métiers comme des avis d'experts recueillis, afin de respecter le budget annoncé.
- La Plateforme « Mon Compte Mobilité » sera développée en licence libre pour en faire bénéficier le plus grand nombre et en particuliers les acteurs publics aux bénéfices de l'Etat et des citoyens. Elle pourra être pleinement utilisable par l'Etat et les collectivités en qualité d'opérateurs cibles pendant et à l'issue du Programme et pourra permettre à terme d'être déployable à l'ensemble des citoyens, collectivités et employeurs pour permettre d'améliorer les économies d'énergie dans la mobilité.
- La plateforme « Mon Compte Mobilité » sera composée d'une base de données locale et nationale, d'une interface pour les citoyens, d'une interface pour les collectivités et employeurs, et d'une interface technique dite « gateway de connexion » avec les opérateurs de mobilité. L'ensemble de ces interfaces et des différentes fonctionnalités sera construit de manière modulable et en open source, l'objectif étant que les briques fonctionnelles puissent être réutilisées en marque blanche ou grise directement dans les plateformes MaaS ou plateformes d'information voyageur des collectivités (villes, régions...) et AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité). L'expérimentation permettra aussi de réaliser des tests d'interfaces avec les MaaS
- La plateforme sera, dans le cadre du programme CEE, expérimentée sur 3 territoires et dans différents contextes/cas d'usage/ territoires, sous la forme d'un lab par territoire, et sera construite pour pouvoir être opérée au niveau national. Il est prévu que dans le cadre du programme les Partenaires s'attacheront à expérimenter la Plateforme auprès de 20 000 utilisateurs inscrits dans les différents territoires.

Les livrables du Programme

Les livrables fonctionnels et techniques permettant de mettre en œuvre le programme seront livrés en 6 tranches (1 tranche équivalent à un semestre hormis la 1ère réduite à 5 mois)

TRANCHE 1 (Les 5 premiers mois à compter du 01/04/2020)

La première tranche correspond au **cadrage du programme, à la définition du modèle économique de la plateforme et la construction de la feuille de route, des cas d'usage et produits.**

- **Cadrage stratégique** : Le cadrage stratégique permettra en s'appuyant sur des études, des benchmarks de plateformes dans le même univers en France et à l'international, des interviews de personnes clés de l'écosystème et un séminaire de co-construction et de convergence de définir la proposition de valeur et de services de la plateforme, en lien étroit avec l'équipe technique pour la définition de l'architecture cible et des APIs. Cette partie permettra de dresser la feuille de route complète du projet.
- **Ecosystème des partenaires** : La plateforme et ses briques fonctionnelles constitueront un ensemble de nouveaux services d'intérêt général à destination de tous les acteurs de l'écosystème. Pour garantir son succès, il s'agira de fédérer, convaincre, impliquer et animer

un large panel d'acteurs publics et privés autour du compte mobilité, puis de piloter l'implication des différents acteurs et leur séquençage et la contractualisation avec les différentes parties prenantes.

- **Design de l'expérience** : l'utilisation de protocoles ethnologiques et de recherche utilisateur, permettra de récolter les attentes et points de friction des différents types d'utilisateurs (personae) : citoyens avec des modes de vie différents, employeurs et collectivités. Cela permettra de prioriser les cas d'usages, confirmer et consolider les besoins fonctionnels des différents utilisateurs, et de construire les premiers parcours utilisateurs, sous forme de user journeys, wireframes, maquettes, et prototypes cliquables qui seront validés par les différents tests utilisateurs.
- **Protection des données et cybersécurité** : le programme impliquera le traitement de données à caractère personnel dont certaines sensibles (ex : données de géolocalisation). Les règles de stockage et de traitement des données feront l'objet d'étude de la part d'experts techniques confirmés Capgemini (et si besoin l'intervention d'un conseil externe pourra être décidée par le Porteur Pilote du programme) afin de prendre en compte, les exigences imposées par la réglementation applicable, étant précisé que l'opérateur futur de la plateforme aura la qualité de responsable de traitement et devra, à ce titre, effectuer pour son compte, l'ensemble des démarches et évaluations nécessaires.

Les livrables de la Tranche 1:

- Tableaux de bord de gouvernance et reporting du Programme
- Benchmark en France et à l'international de modèles comparables
- Cas d'usage identifiés, documentés et priorisés
- Résultats de l'enquête utilisateurs (attentes, points de friction)
- Identité visuelle (logo, nom, slogan, charte graphique)
- Business plan du compte mobilité
- Etude d'impact sur la vie privée et dossier d'opportunités sur la portabilité dans la mobilité
- Feuille de route de construction de la plateforme et des cas d'usage
- Backlog initial avec les premières user stories (description fonctionnelle)

TRANCHE 2 (Les 6 mois suivant la fin de la Tranche 1 Cadrage) :

La deuxième tranche vise à **construire le Produit minimum Viable (PMV ou MVP) avec le socle technologique de la plateforme et ses premières fonctionnalités.** Il s'agira notamment de :

- Confirmer le dimensionnement et les choix d'infrastructure et mettre en place les infrastructures d'hébergement des données et du code des interfaces.
- Mettre en place les bases de données liées aux différentes interfaces,
- Concevoir et développer les différents ponts technologiques et API permettant de communiquer avec les partenaires de mobilité, les partenaires aggrégateurs, les entreprises et collectivités, et leurs bases de données respectives.
- Elaborer les spécifications des interfaces standardisées des MaaS
- Développer les interfaces web et mobile de la plateforme pour l'utilisateur citoyen (à la fois en portail web et mobile) et pour l'administrateur
- Préparer le déploiement sur le 1er territoire pilote.

Les livrables de la Tranche 2 :

- Maquettes de l'interface de la plateforme (écrans principaux, arborescence)
- Base de données utilisateur PMV 1 (PMV : Produit Minimum Viable)
- Base de données produit PMV 1
- Parcours utilisateurs PMV 1

- User stories (description fonctionnelle) PMV1
- Backlog des fonctionnalités PMV 1
- Interfaces PMV 1 pour le citoyen
- Spécifications des interfaces standardisées des MaaS
- Etude de compatibilité OSS
- Tableaux de bord de suivi des économies d'énergie réalisées
- Plan de communication institutionnelle programme CEE
- Site internet institutionnel du programme
- Stratégie de communication

TRANCHE 3 (Les 6 mois suivant la fin de la Tranche 2)

La troisième tranche vise d'une part à **déployer le compte mobilité sur un premier territoire et recueillir les impressions utilisateurs, et d'autre part à enrichir le parcours utilisateur d'une interface employeur et d'une interface collectivité locale.**

- **Déploiement** : Le déploiement d'une communication ciblée sera mis en place notamment auprès des utilisateurs dit « influenceurs », mêlant réunions publiques et communication digitale. Pour contribuer à l'adoption, un budget d'abondement pourra être distribué pour les premières personnes ayant téléchargées et utilisés l'application.
- **Développement des interfaces Entreprises et Collectivités** : Le fonctionnement complet de Mon Compte Mobilité sera mis en place à travers le développement des interfaces pour les employeurs et les collectivités locales leur permettant d'une part de créer en quelques clics de nouveaux droits de mobilité (subvention, aide, budget mobilité employeur) et d'autre part de suivre l'abondement des droits de mobilité et de mesurer à la maille agrégée les transformations de pratiques de mobilité.
- **Fonctionnalités additionnelles** : Ces fonctionnalités pourront notamment comprendre les tableaux de bord de suivi de réduction de consommation d'énergie et les recommandations générales pour les utilisateurs.
- **Mise en place du support** : Le support utilisateur se concentrera d'une part sur la rédaction et mise à jour de contenus type FAQ sur la plateforme et d'autre part d'une équipe formée répondant aux demandes des utilisateurs via courriel.

Les livrables de la Tranche 3 :

- Base de données utilisateur PMV 2
- Base de données produit PMV 2
- Parcours utilisateurs PMV 2, y compris sur l'accompagnement du support
- User stories (description fonctionnelle) PMV2
- Backlog des fonctionnalités PMV 2
- Interfaces PMV 2 pour le citoyen, les collectivités, et les entreprises
- Supports de communication digitale
- Tableaux de bord de suivi des économies d'énergie réalisées
- Tableaux de bord de gouvernance et reporting du Programme

TRANCHE 4 (Les 6 mois suivant la fin de la Tranche 3), TRANCHE 5 (Les 6 mois suivant la fin de la Tranche 4 Cadrage) et TRANCHE 6 (la dernière phase allant de la fin de la tranche 5 jusqu'au 31 Décembre 2022)

Les tranches quatre, cinq et six permettront ;

- **D'étendre le déploiement du compte mobilité à deux nouveaux territoires**, voire au-delà, en cas de co-financement par ces territoires
- De tester l'interopérabilité des MaaS territoriaux sur le périmètre fonctionnel Compte Mobilité
- **D'opérer le service** sur ces différents territoires et notamment proposer un support utilisateur, garantir une qualité de service et un respect des données personnelles décrit dans le Plan

d'Assurance Sécurité (PAS)

- D'améliorer l'expérience utilisateur sur la base du retour d'expérience en incorporant des **fonctionnalités correctives.**
- Et de préparer les modalités de **transfert opérationnel au futur opérateur**

Livrables Tranche 4 :

- Tableaux de bord de suivi des économies d'énergie réalisées et suivi de l'adoption de l'outil
- Tableaux de bord de gouvernance et reporting du Programme
- Bilan du 1er déploiement sur les 3 territoires

Livrables Tranche 5 et Tranche 6 :

- Tableaux de bord de suivi des économies d'énergie réalisées et suivi de l'adoption de l'outil
- Tableaux de bord de gouvernance et reporting du Programme
- Fonctionnalités correctives
- Bilan des expérimentations sur les territoires
- Modalités opérationnelles du futur opérateur et modalités de transfert opérationnel