MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE
Liberté
Égalité
Fraternité

Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE

Convention de mise en œuvre du Programme STEER

Entre

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

Et

DYNEFF (porteur et financeur du Programme), Société par Actions Simplifiée au capital de 20 000 000 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Montpellier sous le numéro 305 800 997, dont le siège social est sis 1300 avenue Albert Einstein - 34000 Montpellier, représentée par sa Directrice Commerciale, Karine GREZE,

APRR (partenaire du Programme), APPR SA au capital de 33 911 446,80 euros, enregistrée au RCS de Dijon sous le numéro 016250029 dont le siège social est situé à 36 rue du Docteur-Schmitt, 21 850 Saint Apollinaire, représentée par son Directeur Général Adjoint, Guillaume Herent.

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

Préambule

À l'aube de la remise en question du modèle de la voiture comme mode de déplacement privilégié des Français, il apparaît que la transition ne se fera pas du jour au lendemain. Ainsi, l'autoroute est toujours privilégiée par les familles pour partir en vacances, les commerciaux utilisent toujours leur voiture de fonction pour parcourir le pays... Et ceux malgré une connaissance de jour en jour meilleur de l'impact de ce mode de déplacement sur l'environnement et notre santé. Il est par conséquent essentiel d'accompagner cette transition, mais également d'améliorer l'efficacité de ce mode de transport. La consommation globale de carburant de nos véhicules pèse lourd, à la fois sur le budget des ménages, mais aussi sur celui de l'État. Les importations de pétrole rendent le pays dépendant d'autres nations, mais aussi des cours de la bourse. Et ne parlons pas du déséquilibre de la balance commerciale française. Du côté environnemental et sanitaire, la réalité n'est pas plus belle : réchauffement climatique, émission de gaz et particules toxiques qui asphyxient nos villes, pollutions en tous genres imputables à l'extraction et au transport du pétrole...

La réduction des consommations de carburant est donc un enjeu majeur, aujourd'hui prise en compte dans nos politiques publiques. Ainsi, la mise en place de la loi de transition énergétique pour la croissance verte dont les objectifs en matière d'économies d'énergie tablent sur une diminution de la consommation d'énergie finale de 50% en 2050 (par rapport à la référence 2012) requiert des efforts dans tous les secteurs. Le transport est l'un des axes essentiels de cette politique dont l'importance a été réitérée dans le plan climat qui s'inscrit dans une échéance à 2040.

Dans ce contexte, le développement de la mobilité économique en énergie fossile est un thème qu'il faut prendre en main d'urgence.

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

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

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise à sensibiliser 185 000 automobilistes sur les aires de repos d'autoroutes (principalement) ou de routes secondaires (accessoirement) au travers d'animations ludiques et à mettre en place une plateforme web permettant de pérenniser l'opération

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- Mise en place d'animations ludiques à l'intérieur des stations autoroutières mais également en extérieur sur les sites les plus adaptés ;
- Mise en place d'une plateforme web pour assurer le suivi des personnes sensibilisées.

Le Programme a pour objectifs :

- Réaliser une économie d'énergie immédiate au bénéfice des automobilistes sensibilisés au sortir de l'aire de repos par l'adoption de pratiques d'écoconduite ou la vérification de ses pressions de pneus et au-delà de développer des comportements d'écomobilité comme le co-voiturage ;
- Encourager l'adoption au quotidien de gestes d'écoconduite pour le conducteur mais aussi les passagers qui sont des conducteurs potentiels ;
- Sensibiliser aux nouvelles solutions de mobilité économes en énergie fossile tels que les véhicules électriques ;
- Réduire l'empreinte environnementale des automobilistes.

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

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

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

Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC, du porteur 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 du Programme en assure le secrétariat. Il peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du COPIL.

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

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.

Article 4 – Engagements des Parties

Engagements de DYNEFF (porteur)

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

- Mettre en œuvre les actions du Programme, en dissociant les activités du Programme de ses activités commerciales ;
- Financer directement les actions qu'il met en œuvre ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- Mettre à disposition les espaces de sensibilisation sur les stations services autoroutières et accessoirement routières, dédier le personnel nécessaire sur un plan Marketing, Communication , Juridique , IT et mise à disposition de personnel sur les aires d'autoroutes pour le lancement du programme ;

- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder au suivi budgétaire donnant lieu à validation par le comité de pilotage des dépenses donnant droit à CEE sur la base de la présente convention ;
- Faire certifier annuellement les comptes du Programme par un Commissaire aux comptes.

Engagements de DYNEFF (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, DYNEFF s'engage au titre de la présente Convention à financer le Programme pour un montant de 3 700 000 € HT.

Engagements de APRR (partenaire)

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

- Mettre à disposition un espace intérieur et/ou extérieur jusqu'à 9 aires d'autoroutes ;
- Proposer un calendrier de mise à disposition des aires ;
- Participer aux comités de pilotages semestriels ;
- Contribuer à l'amélioration des actions aux cours du deploiement duprogramme selon les retours d'expérience ;
- Répondre aux enquêtes et questionnaires de l'Etat relatifs à ce programme.

Engagements de l'Etat

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

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

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 (publié au JORF du 8 janvier 2020) portant validation du Programme,celui-ci sera financé par DYNEFF dans les limites et conditions convenues, et les dépenses engagées et validées par le Comité de Pilotage feront l'objet de demande de CEE par DYNEFF.
Ces dépenses et 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 3 700 000 € 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)
Communiquer	Kit de sensibilisation mobilité durable	20 000 €
Sensibiliser	Création , Fabrication , Déploiement Ateliers Intérieurs et Extérieurs/ Réalisation des animations	619 410 €
Numériser Steer	Outil E-learning – Achat matériel informatique	255 000 €
Frais de gestion	Coordination Projet, frais de commissaires aux comptes, frais comptable et de trésorerie, frais de	137 750 €

[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.

	déplacement, frais d'audit	
	TOTAL	**1 032 160 €**

Frais variables			
Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
Communiquer	spots radio (conception, diffusion, màj) communiqués de presse Invitations transmises inauguration sur une aire kits (édition, diffusion, màj)	331,39 4 000 6,75 20 000 1,74	723 000 €
Sensibilisation	modules d'animation (fabrication, déploiement, formation)	86 107,65	1 794 840 €
Numériser	Outil E-learning + màj + maintenance Site internet + màj Tablettes achetées	17 333,34 22 000 400	150 000 €
		TOTAL	**2 667 840 €**

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 687 600 € HT par Dyneff.

Un budget détaillé est disponible en annexe 3.

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

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.

Article 9 - Droits de propriété intellectuelle

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

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

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

Article 10 - Attribution des CEE aux financeurs

Les CEE sont attribués à DYNEFF dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 03 janvier 2020 portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

Le porteur du Programme s'engage 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 du Programme sera responsable des conséquences de toute utilisation des fonds versés non conforme aux stipulations de la Convention et à d'autres fins que celles du Programme.

Article 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, relatives à la lutte contre la corruption.

Article 17 - Lutte contre le travail dissimulé

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

Article 18 - Confidentialité

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

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

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

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

Article 19 - 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 3 exemplaires, le 2 Juillet 2020

Elisabeth BORNE
Ministre de la Transition écologique et solidaire

Directeur Général de l'Énergie et du Climat

Laurent MICHEL

Karine GREZE
Directrice Commerciale DYNEFF

DYNEFF S.A.S.
Au capital de 20 000 000 euros
Parc du Millénaire Stratégie Concept - Bât. n° 5
1300 Avenue Albert Einstein - CS 76033
34060 MONTPELLIER CEDEX
RCS MONTPELLIER 306 800 997 01 000
Tél. : 04 97 12 99 70 - Fax : 04 97 12 99 80

Guillaume HERENT
Directeur Général Adjoint APRR

Liste des annexes :
Annexe 1 – Contenu détaillé
Annexe 2 – Processus opérationnel
Annexe 3 (confidentielle) – Budget détaillé

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Contexte

1.1. La voiture, mode de déplacement encore incontournable

32 millions, c'est le nombre estimé d'automobiles en circulation en France au 1er janvier 2019 (Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire). Avec 66,99 millions d'habitants, le pays est donc équipé d'un véhicule pour environ 2 personnes. Dans ces conditions, la voiture est encore et toujours le premier mode de transport : par exemple, 72% des actifs utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail (Source : INSEE). D'après un sondage pour Statista, 84% des Français utilisaient leur voiture pour se rendre dans leur lieu de vacances en 2018. Nous sommes donc encore loin d'un recul de l'usage de la voiture. Selon le Ministère de la Transition écologique et solidaire, les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 0,4 % en 2017, en lien avec l'augmentation de la circulation routière. Ainsi, les transports (de personnes et de marchandises comprises) sont responsables de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France en 2017.

Au-delà des émissions de CO_2, l'impact sanitaire du parc automobile est considérable : celui-ci étant majoritairement diesel (environ 61% du parc en 2017), ces voitures émettent des particules toujours plus fines et des oxydes d'azote (NO_x) particulièrement nocifs pour la santé humaine. La prise de conscience de ces enjeux par la population progresse, mais il apparaît que tout n'est pas fait pour réduire ces derniers. En effet, des méthodes simples, ne nécessitant aucun investissement financier, existent pour rendre les transports plus efficaces : l'écoconduite. D'abord mise en avant par les entreprises disposant de flotte de véhicules important, cette pratique est encore loin d'avoir atteint son potentiel maximal parmi les Français. Et pourtant, les avantages sont très importants : diminution des consommations de carburant, des émissions polluantes, de l'usure des véhicules, du stress du conducteur, et enfin diminution des accidents. Et pourtant, nombre d'automobilistes n'ont pas adopté ces pratiques qui peuvent permettre de réaliser jusqu'à 15% d'économie de carburant d'après l'ADEME. Plusieurs raisons à cela : le fait que la voiture soit considérée comme un espace de liberté et que l'écoconduite la contraindrait, la fin du plaisir de conduite, la perte de temps, ou encore la méconnaissance des impacts directs de l'écoconduite. Ces arguments sont souvent infondés, d'où l'importance de l'information et de la sensibilisation pour le développement de cette pratique.

1.2. Les autoroutes, passage obligé pour les automobilistes

En France, c'est un peu plus de 9 000 km d'autoroute qui sont concédés, et donc gérés, par des sociétés privées en 2016. Cette même année, c'est 79,4 milliards de km qui ont été parcourus sur ce réseau par des véhicules légers (Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire). Les autoroutes sont donc des lieux incontournables du trafic automobile. Même si l'autoroute n'est pas l'endroit où le potentiel d'économie de carburant par la pratique de l'écoconduite est le plus important, des gestes simples peuvent permettre la réalisation d'économies significatives, comme l'anticipation des barrières de péages par exemple. Le potentiel de certains comportements, à grande échelle, est néanmoins très important : la réduction de la vitesse 10 km/h sur le réseau autoroutier peut ainsi permettre d'économiser jusqu'à 1L/100 km, soit un potentiel théorique maximal de près de 800 millions de litres de carburant par an.

L'autoroute est donc un lieu stratégique pour agir sur la consommation de carburant de ces usagers, il s'agit aussi d'un lieu stratégique pour aller à la rencontre de ces derniers. Notamment, le réseau compte plus de 330 boutiques, qui offrent un large éventail de services aux consommateurs qui sont aussi, pour la grande majorité, des automobilistes. Lors des grands départs en vacances principalement, l'atmosphère générale est particulièrement favorable aux opérations de sensibilisation. Les automobilistes sont plus détendus, ils s'arrêtent dans les aires de service pour se reposer, pour déjeuner ... Le temps n'est souvent pas la variable la plus importante, d'autant plus lorsque les autoroutes sont saturées. Les sociétés d'autoroutes ne s'y trompent pas : elles proposent souvent des opérations, généralement très ludiques, durant cette période pour profiter à la fois de l'affluence et cette atmosphère.

2. Présentation du programme

2.1. Objectifs

L'objectif du programme STEER est multiple, et à plusieurs horizons. À court terme, STEER devrait permettre :

- Une réduction immédiate des consommations de carburant des automobilistes à la sortie de l'aire de services ;
- Une diminution de la vitesse moyenne et de l'accidentologie sur les autoroutes où ont lieu les opérations de sensibilisation.

À moyen terme, le programme devra permettre de :

- Construire une dynamique positive autour des gestes de l'écoconduite ;
- Favoriser l'adoption au quotidien de pratiques plus responsables ;
- Réaliser des économies de carburant pour l'ensemble des déplacements des bénéficiaires, sur autoroute comme sur le réseau secondaire ou en ville.

Enfin, à plus long terme, l'objectif de STEER est de réduire l'empreinte environnementale du transport automobile.

1.1 Objectifs à court terme

Le programme STEER, via la sensibilisation des usagers du réseau autoroutier, va permettre la mise en pratique directe des apprentissages d'écoconduite. De part l'attention qui sera portée sur la nécessité de réduire la vitesse, d'anticiper les ralentissements, de préparer convenablement son itinéraire et son véhicule, etc. une réduction des consommations de carburant des participants sera perceptible. De plus, les gestes d'écoconduite sont associés à une réduction globale de l'accidentologie, il s'agit donc d'une autre conséquence à court terme du projet.

1.2 Objectifs à moyen terme

Le programme STEER vise à construire une atmosphère ludique et positive autour des gestes essentiels de l'écoconduite pour créer un phénomène d'émulation chez les participants et leur entourage autour de cette question. De par les efforts de communication et l'attractivité des actions menées, nous voulons créer une dynamique au niveau national autour de l'écoconduite pour augmenter la portée du programme.

Ainsi, le travail mené pour ce programme doit avoir pour but de favoriser l'adoption pérenne des pratiques vertueuses de l'écoconduite chez les participants ainsi que dans l'entourage de ces personnes. Le but n'est pas seulement de favoriser l'écoconduite sur l'autoroute : nous savons que le potentiel est encore plus important sur le réseau secondaire et en ville. Les participants seront ainsi sensibilisés et encouragés à pratiquer les techniques d'écoconduite sur l'ensemble de leur parcours. Dans ce but, nous insisterons sur les gains concrets de ces dernières, en terme financier notamment (coût des carburants, usure du véhicule…).

1.3 Objectif à long terme

In fine, l'écoconduite tel que le promouvra STEER sera un moyen pour diminuer l'impact environnemental de la voiture. Il s'agit de l'une des motivations principales qui ont amené à la création de ce programme. Les émissions de gaz à effets de serre (le CO_2 notamment) sont ainsi directement liées aux économies de carburant réaliser. Notre ambition est donc, dans le but d'agir face aux enjeux climatiques, de diminuer ces dernières. De plus, l'impact de STEER va aller plus loin, de par la diminution des émissions de NO_x et de particules fines qui ont un impact démontré sur la santé humaine.

2.2. Public cible

Les automobilistes (particuliers ou professionnels) résidents français et de passage les aires de service du réseau de stations-service Dyneff/Rompetrol et APRR que nous ciblons. Aucune obligation d'achat dans les commerces de ces aires ne sera demandée. Par ailleurs, nous privilégierons les périodes les plus opportunes comme notamment les départs en vacance, ainsi, le public que nous sensibiliserons sera en grande partie composé de particuliers en transit vers leur lieu de vacances.

1.4 Aires d'autoroutes APRR

		2020		2021		2022		
		HIVER	ETE	HIVER	ETÉ	HIVER	ÉTÉ	Surfaces extérieures
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17 24 et 31 Juillet	6 12 19 Février	16 23 et 30 Juillet	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	16 25 Juillet 1er Août	13 20, 27 Février	[illegible]	6 12 16 Février	16 23 et 30 Juillet	[illegible]
A7	Orange			6 13 20 27 Février 6 Mars	3 10 17 24 et 31 Juillet 7 Août		2 9 16, 23 et 30 Juillet 6 et 13 Août	APRR
A10	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		AREA
A43	[illegible]	[illegible]				[illegible]		[illegible]
A43	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]
A49	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
A5	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	6 12 19 Février	[illegible]	[illegible]
A30	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Compte tenu du trafic conséquent aux périodes choisies nous pouvons considérer que 100 % des places VL sont occupées avec une rotation de 20 mn à 2,5 personnes en moyenne par véhicule.

Pour les aires avec passerelle, il convient d'ajouter 10 % de fréquentation en plus à l'aire concernée.

Implantation des aires APRR prévues en sensibilisation

1.5 Aires d'autoroutes DYNEFF

Station-service	Autoroute /Route	Aire de service	Code postal	Ville	Fréquentation
Romepetrol	**A87**	**Aire des Herbiers**	**85 500**	**Les Herbiers**	
Romepetrol	A89	Aire de Palombières	33 600	Gours	

Romepetrol	A9	Aire du Village Catalan	66 300	Banulys-dels-Aspres
Romepetrol	A52	Aire de Peypin	13 124	Peyrin
Romepetrol	A61	Aire d'Arzens Sud	11 290	Arzens
Romepetrol	A61	Aire d'Arzens Nord	11 290	Arzens
Romepetrol	A10	Aire de Rouille Pamproux	79 800	Pamproux
Dyneff	A43	Aire de Saint-Julien-Mont-Denis	73 870	Saint-Julien-Mont-Denis
Dyneff	RN10	Aire des Groies	16 700	Villegats

Figure 1 : Liste des aires de service concernées par le programme STEER.

Figure 2 : Carte des aires de services concernées par le programme STEER.

2.3. Programme détaillé

Démontrer que la mobilité durable concerne chacun d'entre nous et s'inscrit dans une démarche positive pour soi comme pour la planète (lutte contre le dérèglement climatique, réduction de consommation d'énergies non renouvelables...)

- Créer une dynamique collective autour des gestes de l'éco-mobilité (covoiturage, écoconduite, choix des modes de déplacement...)
- Favoriser l'adoption au quotidien de pratiques plus responsables

- Réduire l'empreinte écologique
- Réaliser des économies d'énergie significatives

1.6 Lieux et mode de sensibilisation pressentis

Dans et à côté de l'espace café intérieur des stations-serviceou dans les points stratégiques de croisement des clients à l'intérieur comme à l'extérieur,un beau décor avec mise en avant du jeu-concours sera proposé pour attirer les automobilistes depuis l'extérieur (totems) jusqu'à l'espace dédié, et leur donner les informations essentielles à connaître sur la mobilité durable et agir immédiatement.

Mise en place d'un totem de Sensibilisation extérieur

Stand avec animatrices

Stand de sensibilisation ou panneau devant le stockage

2 – **Dans des dômes en bois de 35 m² environ, situés sur les pelouses des aires de parking**, qui permettent d'approfondir les sujets abordés grâce à des ateliers thématiques.

- L'idée est de garantir le flux de personnes sensibilisées dans l'espace intérieur (car elles y viennent pour faire une pause, aller aux toilettes, boire un café, réaliser quelques achats…), mais qui est réduit en termes de taille, et de les amener à se rendre sur un espace plus informatif, plus calme et plus agréable pour poursuivre leur sensibilisation.

Dans les dômes extérieurs, les ateliers sont basés sur le triptyque « temps-argent-énergie » : gagner du temps, réaliser des économies financières et réduire ses consommations d'énergie grâce à la mobilité durable.

Les ateliers traitent des sujets suivants :

« Moins se déplacer, c'est possible ! » : reconsidérer ses besoins de déplacements

« Mieux se déplacer, c'est possible aussi ! » : les règles simples et efficaces

« Les nouveaux modes de transports » : leurs caractéristiques, avantages, inconvénients (coût, niveau de danger, facilité d'usage, nombre d'utilisateurs, avantages fiscaux...)

« Pourquoi on a du mal à changer notre mobilité ? » : principes de base de la conduite du changement, des croyances, freins psychologiques et comportementaux...

Fonctionnement des ateliers

1- On s'équipe d'une puce électronique placée au bout du doigt

2- On récupère un défi à réaliser par atelier

3- On repère les différentes balises dans l'espace

4- On réalise notre défi en validant nos passages aux bonnes balises avec le doigt électronique

5- On vérifie notre réussite sur l'ordinateur

6- On recommence en choisissant un nouveau défi

7– On découvre son niveau en fin de parcours

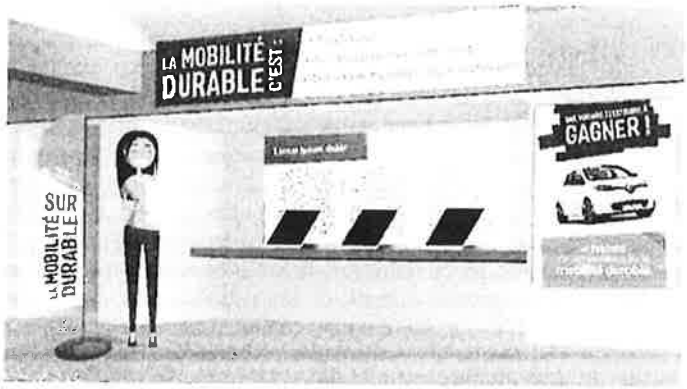
Les participants sont libres de réaliser les ateliers comme ils le souhaitent.

Des nudges visuels (lumières apaisantes au niveau des bonnes pratiques, plus agressives lors des pratiques non durables) et auditifs (musique calme au niveau des bonnes pratiques, plus agressives lors des pratiques non durables) viennent compléter le dispositif.

Des animateurs sont présents pour apporter des compléments d'informations

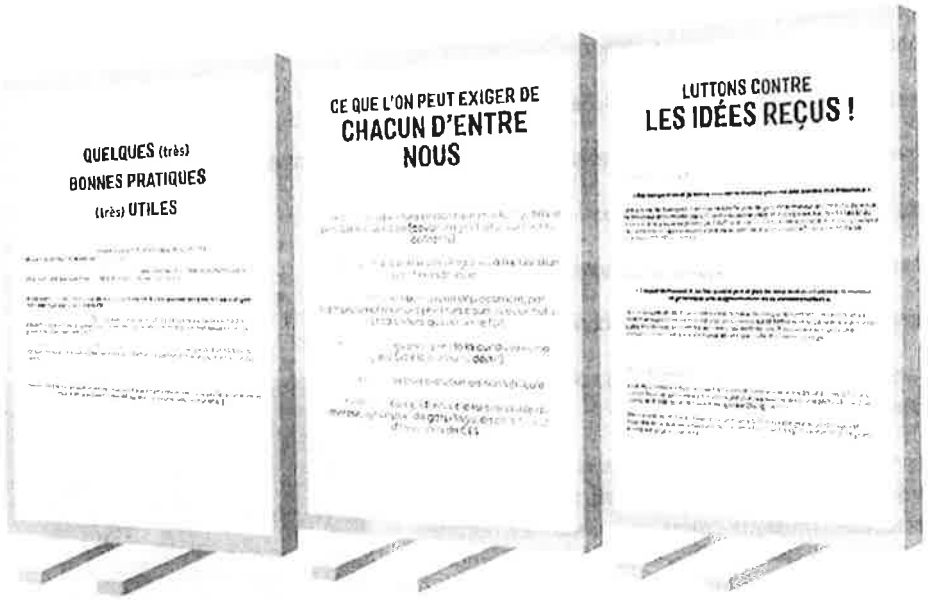
1.7 Un parcours de sensibilisation à l'écoconduite ludique

Une première action interactive sera conduite par l'intermédiaire de tablettes en libre-service. Sur ces dernières, un programme de sensibilisation en e-learning, d'une durée approximative de 5 minutes, sera proposé. Celui-ci s'articule autour de deux phases :



1.7.1 Diagnostic de ses pratiques

Les utilisateurs seront amenés à répondre à des questions qui vont permettre de déterminer et de diagnostiquer les pratiques des automobilistes. Cette étape va également permettre à l'utilisateur de voir si ses pratiques sont vertueuses ou non. Concrètement, le diagnostic se fera en deux étapes : avant et pendant le voyage. La première partie insistera sur la préparation du véhicule (pression des pneus, coffre de toit inutile, covoiturage ...) et de l'itinéraire (application de prédiction du trafic...). La seconde étape sera, elle, centrée sur les pratiques de conduite en tant que telle, comme l'utilisation de la climatisation, l'anticipation des freinages, l'utilisation de l'économètre... A chaque question, l'outil informatique indiquera qu'elle était le meilleur comportement à adopter avec les effets associés. Se voulant très ludique, cet outil disposera d'une interface graphique proposant des vues intérieures et extérieures d'une voiture avec des zones cliquables et mises en évidence.



1.7.2 Résultats du diagnostic

La deuxième phase consiste en un récapitulatif des pratiques de l'automobiliste, avec le résultat du questionnaire précédent associé à un score. Pour chaque pratique de l'automobiliste qui ne serait pas optimale, des conseils et des explications sur les possibilités d'amélioration seront affichés avec un potentiel d'économies d'énergie en pourcentage.

1.8 Les cibles pédagogiques du projet

Les cibles pédagogiques sont multiples. En premier lieu, l'automobiliste doit comprendre l'impact de son comportement sur l'environnement, la santé, mais aussi sur ses propres finances. À travers des quizz sur les principales données d'impact de la voiture, il sera possible de développer la conscience de ces enjeux parmi les personnes sensibilisées. C'est la première démarche avant toute volonté de changement des comportements : l'automobiliste doit comprendre pourquoi son comportement actuel pose problème et donc pourquoi il doit en changer. Ce n'est qu'en second lieu qu'intervient l'écoconduite. Le programme vise ici à présenter les principaux gestes économes en carburant ainsi que les principaux outils à disposition des consommateurs pour les aider dans cet apprentissage au quotidien (application de coaching sur smartphone, boîtier connecté à la prise OBD de la voiture...). L'ensemble des impacts (directs et indirects) de ces gestes seront abordés : les économies d'énergie, la diminution de l'accidentologie, la diminution des embouteillages ...

Grâce aux tablettes et aux ateliers munis de systèmes de capteurs et balises, on peut sensibiliser jusqu'à 15-20 personnes simultanément

Figure 3 : Aire de service du Village Catalan.

1.9 Une loterie mettant à profit la théorie des « nudges »

En parallèle du parcours de sensibilisation, nous souhaitons également organiser une loterie au sein des aires de service. Celle-ci se veut innovante, avec l'utilisation d'une technique issue des sciences et de l'économie comportementales : les « nudges ». Ce concept, qui a valu le prix Nobel d'économie à Richard H. Thaler en 2017 pour ces travaux sur cette théorie, repose sur l'idée de modifier l'environnement par petite touche pour induire un changement de comportement involontaire et inconscient chez l'homme. Ici, l'idée est de faire varier dans le temps les chances de gagner à cette loterie. Cette action s'inspire d'une expérience menée en Inde par l'Université de Stanford et l'office local des transports publics. La mise en place d'une loterie similaire a permis de réduire de 17% le nombre de voyageurs dans les transports en commun pendant les heures de pointe.

L'objectif est alors de rediriger les flux d'automobiliste vers des périodes d'activité creuse pour les aires de service. De ce fait, la sensibilisation à l'écoconduite se fera dans de meilleures conditions en augmentant le ratio automobilistes / animateur et donc en améliorant l'accueil des usagers. Ce dispositif permettra également d'augmenter le temps de passage dans les aires de service et donc d'augmenter le temps de disponibilité des automobilistes pour la sensibilisation. De plus, de part d'attractivité des lots que la loterie permettra de gagner, ce dispositif permettra de créer une émulation autour du programme qui rejaillira sur la sensibilisation à l'écoconduite. Enfin, les lots à gagner seront en relation avec le propos de la sensibilisation : par exemple, des boîtiers OBD couplés à un outil sur téléphone pour apprendre l'écoconduite en condition réelle, compresseurs pour pneus...

3. Parties prenantes au programme

3.1. DYNEFF : Porteur et financeur du programme

Avec une centaine de stations-service en France et en Espagne, Dyneff est un acteur important chez les distributeurs de produits pétroliers.

Chaque année, c'est ainsi 3,3 millions de m^3 de carburant qui sont commercialisés (France et Espagne confondue). L'entreprise, au fil de son histoire, n'a eu de cesse de se démarquer par l'innovation au service de ses clients : accès 7j/7 et 24h/24 aux stations, paiement par carte bancaire, distribution de carburant plus propre comme le Superéthanol E85... Et depuis plusieurs années, Dyneff s'engage dans la protection de l'environnement, avec par exemple l'adhésion à Charte Objectif CO2 en 2011.

L'entreprise fut ainsi à l'origine de l'ouverture de la première station Haute Qualité Environnementale, sur l'Aire de Rouillé Pamproux (A10).

De par sa présence sur les autoroutes françaises et ses engagements en faveur du respect de l'environnement, Dyneff sera en mesure de partager son expérience pour garantir la réussite de ce programme.Gouvernance du programme

4. Gouvernance du programme

Le pilotage du programme et le contrôle de sa mise en œuvre seront la prérogative d'un comité de pilotage. Il sera également chargé de décider des orientations que le programme devra prendre en fonction des retours d'expérience dans le but de maximiser les économies d'énergie.

Il est prévu que ce comité se rencontre au moins une fois par semestre durant toute la durée de déploiement du programme. Ces rencontres seront l'occasion de présenter les résultats provisoires de l'opération.

Membres officiels

4.1. L'Etat

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

4.2. APRR

« Au croisement de technologies innovantes et d'un plus grand respect de l'environnement, les mobilités changent ; elles deviennent multiples et se conjuguent au futur. »

Pour réussir la transition énergétique, les énergies propres s'imposent dans tous les modes de déplacement. Pour décongestionner les villes, les véhicules se partagent et les bus marquent des arrêts sur les aires d'autoroute. Pour gagner du temps ou pour vivre le temps autrement, des choix de mobilité différents apparaissent : conduire ou justement ne pas conduire, covoiturage ou transports en commun sur des voies dédiées. Ces nouvelles mobilités trouvent toutes leur place sur les autoroutes APRR

La société APRR en tant que 2 ème groupe autoroutier français et 4ème en Europe a ainsi fait de l'environnement et l'attractivité des territoires deux engagements forts de sa politique.

C'est pourquoi sa stratégie d'innovation et d'investissements sont notamment orientés vers l'économie bas carbone. Pour cela, l'entreprise vise une réduction globale des émissions sur toute la chaîne de valeur de ses métiers mais aussi la promotion d'actions concrètes auprès de plus de 23 millions de clients, ce qui permettra d'atteindre des objectifs significatifs d'économie d'énergie, de réduction des émissions et d'amélioration de la sécurité de automobilistes.

En octroyant sans frais un espace sur 9 aires de ses autoroutes avec une proposition de calendrier de déploiement pour adresser un maximum d'automobilistes, APRR, contribue à donner avec

DYNEFF une dimension inégalée en France mais aussi en Europe à une opération de sensibilisation sur autoroute de par sa nature, son ampleur et sa durée. La valeur de la contribution de APRR peut ainsi être estimée à 270 000€.

Membres invités

4.3. La Compagnie des Economies d'Energies (La C2E)

La Compagnie des Economies d'Energies (La C2E) a été créée en se spécialisant dans l'amélioration de la performance énergétique et son financement. La société au capital de 505 000€ connait une forte croissance et profite de l'expérience solide de ses collaborateurs sur différents métiers de l'optimisation énergétique.

Avec plus de 18 ans d'expérience dans les économies d'énergie, la conception et le déploiement de projets digitaux comme le logiciel NRJMarket ou de vaste projet de sensibilisation sur aire d'autoroute, son équipe a acquis un savoir faire pertinent dans le cadre du programme STEER et le suivi de son déploiement.

Ayant participé à l'élaboration de plusieurs programmes par le passé, dont le programme ECLER sélectionné durant l'appel à programme 2018, la C2E dispose d'une solide expérience dans la conduite de projets logistiques.

4.4. Bioviva : Prestataire

Engagée dans la promotion du développement durable depuis 1996, Bioviva est une entreprise pionnière en France dans les formations de salariés aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux. Son expérience dans le conseil, la formation et la communication dans ces domaines est reconnue, en témoignent les nombreuses entreprises ou organisations qui lui ont fait appel : ESA (Agence spatiale européenne), LVMH, Sanofi, Société Générale ... Bioviva a ainsi pu tirer de son expérience la méthode 3A© :

- Apprendre : Élaborer et diffuser un socle commun de connaissances pour comprendre le fonctionnement et les enjeux de la RSE, au niveau individuel comme collectif
- s'Approprier : Créer les conditions d'évolution de nos schémas de pensée, amenant à une véritable prise de conscience de nos rapports au monde vivant
- Agir : Favoriser l'émergence et la diffusion de pratiques responsables au niveau environnemental, social et économique

De plus, Bioviva s'est ouvert au grand public par la conception de jeux éducatifs destinés aux enfants et familles sur ces thèmes. Récompensées par des prix en Europe comme aux États-Unis et au Canada notamment, les capacités et l'efficacité de la société dans l'innovation pédagogique ne sont plus à prouver.

5. Les économies d'énergie

5.1. Les économies d'énergie attendues

Le projet STEER vise à promouvoir l'écoconduite pour l'ensemble des trajets que seront amenés à faire les bénéficiaires, et non pas seulement ceux sur les autoroutes. Les bénéfices en matière d'économie d'énergie dépassent ainsi très largement ce cadre. Nous prendrons donc en compte pour les calculs l'ensemble des kilomètres parcourus par les automobilistes. D'après l'ADEME, la pratique de l'écoconduite sur un parcours mixte (ville, réseau secondaire et autoroute) permet en moyenne un gain en consommation de carburant chez un automobiliste de 7% à 10%. De plus, ces chiffres sont recoupés par de nombreuses études sur le sujet, notamment dans des comptes-rendus d'action pour promouvoir l'écoconduite dans d'autres pays. Pour les besoins de nos calculs, nous prendrons un gain moyen de 8,5% par automobilistes.

Les données compilées par Statista Research Department nous donnent des informations sur le parcours moyen des bénéficiaires : un automobiliste parcourt avec sa voiture en moyenne 15 910 km par an si elle est diesel, et 8 935 km par an si elle est essence. Enfin, une voiture diesel consomme en moyenne en 2017 6,07 L/100 km tandis qu'une voiture essence consommée en moyenne 7,31 L/100 km. Ainsi, un automobiliste possédant une voiture diesel consomme en moyenne 966 L de gazole par an, soit une économie possible de 82 L par an. Par ailleurs dans le cadre où la sensibilisation réalisée sur aire d'autoroute parvient à convertir une fraction des automobilistes à la mobilité électrique les économies d'énergie s'établissent à 966L de gazole par an. Un automobiliste possédant une voiture essence consomme, lui, en moyenne 653 L par an, soit une économie possible de 56 L par an. En sachant que le parc automobile français est composé 61% de véhicule diesel et que notre objectif en nombre de participants à l'opération est de 185 000 personnes, nous pouvons estimer les économies d'énergie sur une échéance de 5 ans à 53,5 millions de litres de gazole et 23,5 millions de litres d'essence. Au total, c'est donc 28,4 milliards de km qui devraient être parcourus par an par les participants à l'opération et qui pratiqueront donc l'écoconduite.

Le programme STEER devrait ainsi permettre de dégager une économie de 77 millions de litres de carburant, soit au total 746 GWh cumac. En termes d'émissions de CO_2 évitées, l'impact du programme est estimé à 193 000 tonnes sur 5 ans. En ramenant ces chiffres par automobiliste et par an, STEER va permettre de faire 694 kWh d'économie d'énergie par an et par automobiliste, soit une économie moyenne de 103 € par an sur le budget carburant d'un automobiliste (prix des carburants moyen constaté le 22/08/2019).

5.2. Les indicateurs de suivi

Plusieurs indicateurs, qualitatifs et quantitatifs, nous permettrons de suivre dans le temps la réalisation des objectifs du programme. Ces indicateurs seront déclinés au niveau de chaque aire de service.

1.10 Indicateurs qualitatifs

Définition	Taux de bénéficiaires par rapport au trafic routier de l'autoroute
Interprétation de l'indicateur	Mesure l'attractivité des stands et de la sensibilisation
Source de données	Enregistrements par les animateurs des stands sur tablette et nombre de passage péage enregistrés par APRR ou nombre de pleins enregistrés par DYNEFF
Définition	Taux de bénéficiaires par rapport au trafic routier de l'autoroute après spot radio
Interprétation de l'indicateur	Mesure l'efficacité et la qualité de la communication radio
Source de données	Enregistrements par les animateurs des stands sur tablette et nombre de passage péage enregistrés par APRR ou nombre de plein enregistrés par DYNEFF
Définition	Sondage de satisfaction in situ auprès des sensibilisés
Interprétation de l'indicateur	Mesure la pertinence par rapport au besoin de l'opération
Source de données	Sondage par animateurs ou sur application dédiée à l'opération
Définition	Nombre d'heures formateurs employées par mois/ Nombre de sensibilisés
Interprétation de l'indicateur	Mesure la pertinence des moyens déployés par rapport aux résultats
Source de données	BIOVIVA

1.11 Indicateurs quantitatifs

Définition	Nombre de bénéficiaires hebdomadaire de l'opération
Interprétation de l'indicateur	Mesure l'efficacité de l'opération par rapports aux objectifs
Source de données	Enregistrements par les animateurs des stands sur tablette et nombre de passage péage enregistrés par APRR ou nombre de plein enregistrés par DYNEFF
Définition	Nombre d'aires déployées
Interprétation de l'indicateur	Mesure la capacité de dispersion géographique et de déploiement
Source de données	APRR, DYNEFF et éventuellement autre opérateur
Définition	Nombre d'heures formateurs employées par mois
Interprétation de l'indicateur	Mesure la capacité de sensibilisation
Source de données	BIOVIVA
Définition	Nombre de connexion à l'application du programme
Interprétation de l'indicateur	Mesure la capacité de sensibilisation digitale, la capacité de pérénisation e
Source de données	BIOVIVA

Déploiement Prévisionnel

5.3. Communication

La fréquentation normale des aires de services où seront déployées les animations du programme étant importantes, il ne sera pas nécessaire de déployer un plan de communication très ambitieux. Néanmoins, nous communiquerons auprès des bénéficiaires par le biais de spots radio diffusés sur les radios 107.7 des réseaux d'implantation de ces aires. Ces publicités seront réparties sur les trois années du programme, selon les jours où auront lieu les animations et où la fréquentation des autoroutes est la plus importante.

Ce choix résulte du fait que les stations radio d'autoroutes ont une audience très importante et très ciblée : ainsi, d'après une étude Médiamétrie de 2011, 78,5% des usagers des axes autoroutiers ont eu au moins un contact avec le média au cours des 2 heures et 1 minute de trajet qu'ils passent en moyenne chaque jour sur l'autoroute.

Enfin, les réseaux sociaux seront utilisés pour promouvoir le programme et l'éconduite en général, en renvoyant notamment vers le site internet de celui-ci. Un community manager sera ainsi en charge d'organiser la promotion de STEER sur ces médias.

5.4. Fonctionnement de la communication

1 – Je suis informé à la radio 107.7 et sur les réseaux sociaux d'activités et d'un jeu-concours « Mobilité Durable » sur les aires d'autoroute Dyneff. On informe que les chances de gagner sont maximisées en participant aux activités lors des départs en vacances conseillées par les autorités et qui réduisent les bouchons.

C'est le 2ème effet positif du projet (j'améliore ma conduite individuelle et je contribue à la fluidité de la circulation générale)

2 – Je vois les oriflammes et panneaux présentant le jeu-concours lorsque je rentre dans une station-service Dyneff

3 Au-dessus de l'espace intérieur dédié, un panneau indique « Le Grand Jeu-Concours sur la Mobilité Durable, c'est ici ! »

4 – Une hôtesse m'accueille et me propose de participer, en suivant simplement les indications figurant sur la tablette qui m'est remise

5 – Je participe à l'e-learning en répondant à des énigmes, rébus, questions simples, ludiques et pertinents (je reste debout, la tablette étant posée contre une planche horizontale)

6 – Je complète ma participation en me rendant sur les panneaux interactifs qui encadrent l'espace dédié

7 – Une fois mon questionnaire rempli, je participe au jeu-concours en indiquant mes coordonnées, ce qui valide ma participation à la sensibilisation. On me remet « Le Guide Pratique de la Mobilité Durable »

8 – Je reçois également l'information que les activités continuent à l'extérieur dans les dômes de la mobilité durable, et que je peux maximiser mes chances de gagner au jeu-concours, car de nombreuses réponses y sont données sur les 4 ateliers.

5.5. Calendrier prévisionnel de l'opération

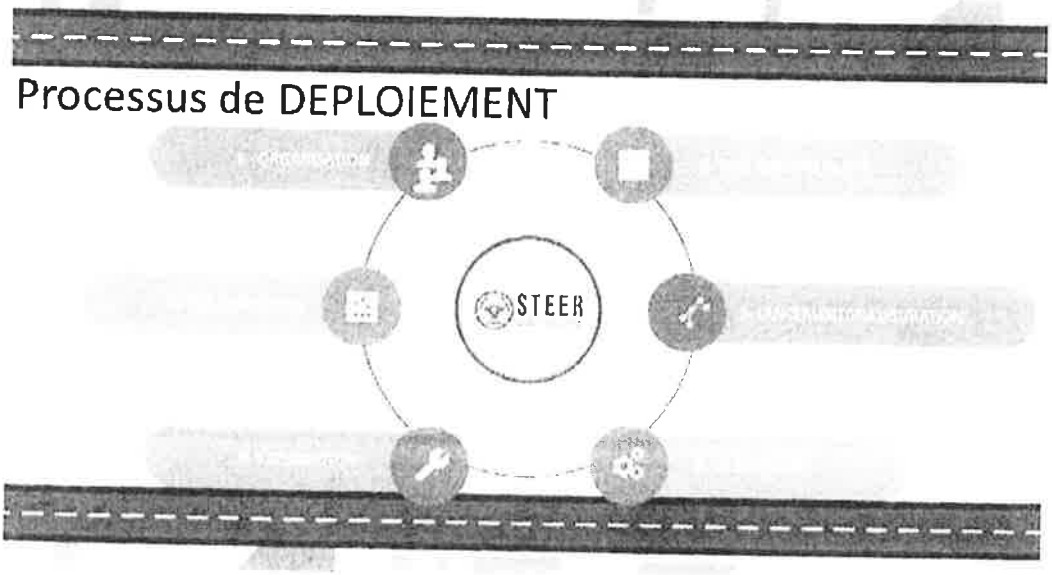
Calendrier pouvant évoluer et soumis à validation des sous-concessionnaires pour les implantations intérieures et / ou extérieures sur leurs surfaces affectées. Cette validation dépendra aussi des dispositfs à implanter (taille, contenus, communication associée,...)

		2020		2021		2022		
		HIVER	ÉTÉ	HIVER	ÉTÉ	HIVER	ÉTÉ	
A5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A5	[illegible]			6 13 20 27 Février 6 Mars	3 10 17 24 et 31 Juillet 7 Août		2 9 16 23 et 30 Juillet 6 et 13 Août	APRES
A53	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]
A61	[illegible]	[illegible]				[illegible]		[illegible]
A43	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]
A29	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
A7	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A15	[illegible]	[illegible]	[illegible]	6 13 20 27 Février 6 Mars	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Pérennité du programme

Les sociétés d'autoroutes sont coutumières du fait d'organiser des activités sur leur réseau, notamment pendant les grands départs en vacances estivaux. Il s'agit, en effet, d'un excellent moyen de communiquer pour développer l'image de marque de ces entreprises. De plus, la plupart d'entre elles ont un engagement fort de responsabilité sociale d'entreprise. Ainsi, le programme STEER peut tenir une place importante au sein de ce cadre. Les actions menées pourraient ainsi être prolongées par les sociétés d'autoroutes, comme elles réalisent aujourd'hui de la sensibilisation sur les risques de somnolence par exemple. Les préoccupations environnementales sont chaque jour plus prégnantes chez les Français, et donc aussi chez les usagers des autoroutes. De plus, les économies que peuvent en tirer les automobilistes sont importantes, il s'agit donc un argument de plus pour que les sociétés d'autoroutes s'emparent du sujet.

À plus court terme, le projet prévoit le développement d'une application et d'un site web qui permettra aux participants, mais également à l'ensemble du public, de vivre ou revivre l'expérience proposée dans les aires de service. De cette manière, nous prolongeons les effets de la sensibilisation en réduisant en partie l'effet d'atténuation des connaissances d'écoconduite après le passage en aire de service. Enfin, l'application et le site internet permettront certainement de toucher d'autres cibles.



Processus de SENSIBILISATION

Annexe 3 (confidentielle) - Budget détaillé du Programme

Action		Sous-action		Sous-sous-action		Coût unitaire (en € HT)	Unité	Nombre d'unités sur la durée du programme	Livrables/Modes de validation chiffrés	Financement par les CEE		Financement hors CEE (cofinancement)		Montant total (en € HT)
										Part	Montant (en € HT)	Part	Montant (en € HT)	
Frais fixes														
1	COMMUNIQUER (hors radio)	1.1	Mettre en place les kits de sensibilisation mobilité durable	1.1.1	Créer le kit de sensibilisation mobilité durable				Cahier des charges/charte graphique	100%	20 000 €	0%	0 €	20 000 €
									sous-total 1.1(frais fixes)	***100%***	***20 000 €***	***0%***	***0 €***	***20 000 €***
2	SENSIBILISER	2.1	Créer, fabriquer et déployer des ateliers interieurs aux aires et organiser un concours						***sous-total 1 (frais fixes)***	***100%***	***20 000 €***	***0%***	***0 €***	***20 000 €***
				2.1.1	Concevoir le parcours ludique intérieur				Cahier des charges : Définition des objectifs pédagogiques / Type de support / Format / Nombre de support	100%	30 000 €	0%	0 €	30 000 €
				2.1.2	Créer des contenus				Dossier de contenus (matrice des contenus, photos, illustrations, BAT, jeu concours.....)	100%	50 000 €	0%	0 €	50 000 €
				2.1.3	Fabriquer le prototype de parcours				Prototype (Matériel pour équiper 1 station en test)	100%	15 000 €	0%	0 €	15 000 €
				2.1.4	Créer un document et un module de formation puis former des animateurs				Document de formation/formateurs recrutés	100%	10 000 €	0%	0 €	10 000 €
				2.1.5	Organiser le jeu concours, le doter de services de mobilité sous forme de bons d'achat à transformer en services de mobilité,				Mises à disposition de bons d'achat vers des services de mobilité au choix des participants (bons covoiturage, sncf, bus..)	100%	45 000 €	0%	0 €	45 0000 €
				2.1.6	Voiture électrique -Organiser le jeu concours et le doter d'équipement de mobilité durable voiture électrique				1 voiture électrique achetée et 100 gonfleurs pneumatiques	20%	4 600 €	80%	18 400 €	23 000 €

				2.1.7	Gonfleurs électriques - Organiser le jeu concours et le doter d'équipement de mobilité durable gonfleurs électriques		100 gonfleurs électriques	20%	800 €	80%	3 200 €	4 000 €
				2.1.8	Organiser le concours et la distribution des services d'écomobilité		185 000 tickets à gratter distribués sur 3 ans, identification et envoi des services mobilité choisis par les bénéficiaires	100%	27 760 €	0%	0 €	27 760 €
				2.1.9	Optimiser, coordonner et améliorer les parcours		Rapports d'avancement, d'optimisation, coordination générale	100.0 %	157 500 €	0%	0 €	157 500 €
							sous-total 2.1 (frais fixes)	***94%***	***340 860 €***	***6%***	***21 600 €***	***362 260 €***
		2.2	Créer, fabriquer et déployer des ateliers exterieurs aux aires	2.2.1	Concevoir le parcours ludique extérieur		Cahier des charges	100%	40 000 €	0%	0 €	40 000 €
				2.2.2	Créer des contenus		Dossier de contenus	100%	70 000 €	0%	0 €	70 000 €
				2.2.3	Mettre en place le prototype de parcours		Prototype	100%	80 000 €	0%	0 €	80 000 €
				2.2.4	Créer le support et former des animateurs		Document de formation/formateurs recrutés	100%	10 000 €	0%	0 €	10 000 €
				2.2.5	Optimiser, coordonner et améliorer les parcours		Rapports d'avancement, d'optimisation	100%	78 750 €	0%	0 €	78 750 €
							sous-total 2.2 (frais fixes)	***100%***	***278 750 €***	***0%***	***0 €***	***278 750 €***
							sous-total 2 (frais fixes)	***97%***	***619 410 €***	***3%***	***21 600 €***	***641 010 €***
3	NUMERISER STEER	3.1	Mise en place de l'outil e-learning sur tablette	3.1.1	Concevoir l'outil		Cahier des charges	100%	17 000 €	0%	0 €	17 000 €
				3.1.2	Construire le prototype et le tester		Outil elearning opérationnel (developpement informatique et récupération des statistiques)	100%	150 000 €	0%	0 €	150 000 €
				3.1.3	Interfaçage indicateur de performance et de cohérence		Tableau de bord de suivi de l'opération	100%	40 000 €	0%	0 €	40 000 €
				3.1.4	Acheter le matériel informatique		Materiel informatique (système de gestion des participants au parcours extérieur)	100%	48 000 €	0%	0 €	48 000 €
							sous-total 3.1 (frais fixes)	***100%***	***255 000 €***	***0%***	***0 €***	***255 000 €***
							sous-total 3 (frais fixes)	***100%***	***255 000 €***	***0%***	***0 €***	***255 000 €***

4	FRAIS DE GESTION	4 1	Gérer Steer	4.1.1	Gérer (frais de gestion)				Gestion du programme	58%	137 750 €	42%	100 000 €	237 750 €
									sous-total 4.1 (frais fixes)	***58%***	***137 750 €***	***42%***	***100 000 €***	***237 750 €***
									sous-total 4 (frais fixes)	***58%***	***137 750 €***	***42%***	***100 000 €***	***237 750 €***
									Sous-total des frais fixes	***89%***	***1 032 160 €***	***11%***	***121 600 €***	***1 153 760 €***
Frais variables														
1	COMMUNIQUER	1.1	Communiquer	1.1.1	Concevoir des spots radio	688	/spot	32	32 spots radio conçus	100%	22 000 €	0%	0 €	22 000 €
				1.1.2	Diffuser des spots radio	308	/diffusion	650	650 diffusions des spots radio conçus	100%	200 000 €	0%	0 €	200 000 €
				1.1.3	Faire évoluer les messages des spots radio	1 667	/màj	3	3 mises à jour des messages	100%	5 000 €	0%	0 €	5 000 €
				1.1.4	Réaliser des communiqués de presse	4 000	/communiqué	9	9 communiqués de presse	55%	36 000 €	45%	30 000 €	66 000 €
				1.1.5	Transmettre des invitations pour adhérer aux pages Linkedin, Instagram de Steer	6,75	/invitation	20 000	20 000 invitations transmises	87%	135 000 €	13%	20 000 €	155 000 €
				1 1.6	Effectuer une inauguration du programme sur une aire	20 000	/aire	1	1 inauguration sur 1 aire	20%	4 000 €	80%	16 000 €	20 000 €
									sous-total 1.1 (frais variables)	***86%***	***402 000 €***	***14%***	***66 000 €***	***468 000 €***
		1.2	Mettre en place les kit de sensibilisation	1.3.1	Editer le kit de sensibilisation de mobilité durable et le distribuer	1,68	/kit	185 000	185 000 kits édités et distribués	100%	311 000 €	0%	0 €	311 000 €
				1.3.2	Opérer la mise à jour du kit de sensibilisation au cours de l'opération	5 000	/màj	2	2 mises à jour réalisées	100%	10 000 €	0%	0 €	10 000 €
									sous-total 1.2 (frais variables)	***100%***	***321 000 €***	***0%***	***0 €***	***321 000 €***
									sous-total 1 (frais variables)	***92%***	***723 000 €***	***8%***	***66 000 €***	***789 000 €***
2	SENSIBILISER	2.1	Fabriquer et déployer des ateliers dans les aires	2.1.1	Déployer les animations intérieures	6 857,14	/module	14	14 modules d'animations fabriqués et déployés	100%	96 000 €	0%	0 €	96 000 €
				2.1.2	Déployer les animations extérieures	71666,67	/module	6	6 modules d'animations fabriqués et déployés	100%	430 000 €	0%	0 €	430 000 €
				2.1.3	Améliorer les animations intérieures	6666.67	/dossier	9	9 dossiers d'améliorations intérieures à valider en copil	100%	60 000 €	0%	0 €	60 000 €
				2.1 4	Mettre à disposition les aires	38888.89	/aire	9	9 aires minimum mises à disposition	0%	0 €	100%	350 000 €	350 000 €

										sous-total 2.1 (frais variables)	***63%***	***586 000 €***	***37%***	***350 000 €***	***936 000 €***
		2.2	Réaliser des animations	2.2.1	Former des animateurs	818 89	/jour	36	36 jours 1 ETP pour former les animateurs	100%	29 480 €	0%	0 €	29 480 €
				2.2.2	Réaliser les animations	98 280	/ETP	12	12 ETP chargés sur les 3 ans (estimation correspondante à 30 temps partiel)	89%	1 179 360 €	11%	150 000 €	1 329 360 €
									sous-total 2.2 (frais variables)	***89%***	***1 208 840 €***	***11%***	***150 000 €***	***1 358 840 €***
									sous-total 2 (frais variables)	***78%***	***1 794 840 €***	***22%***	***500 000 €***	***2 294 840 €***
3	**NUMERISER STEER (Informatique)**	3.1	**Mettre en place les outils e-learning sur tablette et le site internet**	3.1.1	Intégrer GécoAir	10 000	/an	3	3 ans d'intégration dans Steer	100%	30 000 €	0%	0 €	30 000 €
				3.1.2	Créer mettre en place le site internet	20 000	/site	1	1 site internet de l'opération	100%	20 000 €	0%	0 €	20 000 €
				3.1.3	Réaliser les mises à jour du site internet	2 000	/màj	6	6 mises à jours	100%	12 000 €	0%	0 €	12 000 €
				3.1.4	Acheter des tablettes pour les animations	400	/tablette	120	120 tablettes achetées	100%	48 000 €	0%	0 €	48 000 €
				3.1.5	Mettre à jour le contenu de l'application	6 666,67	/màj	3	3 mises à jour	100%	20 000 €	0%	0 €	20 000 €
				3.1.6	Améliorer l'application de STEER	666,67	/mois	30	30 mois de maintenance informatique, forfait résolution de bug et hotline	100%	20 000 €	0%	0 €	20 000 €
									sous-total 3.1 (frais variables)	***100%***	***150 000 €***	***0%***	***0 €***	***150 000 €***
									sous-total 3 (frais variables)	***100%***	***150 000 €***	***0%***	***0 €***	***150 000 €***
									Sous-total des frais variables	***82%***	***2 667 840 €***	***18%***	***566 000 €***	***3 233 840 €***
									TOTAL	**84%**	**3 700 000 €**	**16%**	**687 600 €**	**4 387 600 €**