



Convention de mise en œuvre du Programme Appel d'air

Entre

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

Et

L'ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, partenaire du Programme, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial ayant son siège social au 20 avenue du Grésillé – BP 90406 – 49004 ANGERS CEDEX 01, représentée par Patrick LAVARDE, Président du Conseil d'Administration par intérim,

Et

AI CARGO FOUNDATION (Porteur du Programme), dont le siège social est c/o Hub France IA / 8-10 Charles V 75004 Paris, enregistrée au Répertoire National des Associations (RNA) sous le numéro W751256309, et au répertoire SIREN sous le numéro 883 143 398, représentée par Guillaume DESVEAUX, en sa qualité de Président,

Ci-après, dénommée le « Porteur »

Et

DISTRIDYN (Financier du Programme), Société Anonyme au capital de 274 378 euros enregistrée au RCS de CRETEIL sous le numéro 325 366 334, dont le siège social est situé à 18 avenue Winston Churchill 94220 Charenton le Pont, représentée par Alfred SOTO, Directeur Général,

Ci-après, dénommée le « Financier »

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

Préambule

Aujourd'hui le transport par rail ne concerne que 9% des marchandises. Le transport intérieur terrestre de marchandises en France représente ~370 milliards de tonnes-kilomètres qui sont essentiellement réalisés (89%) par la route. Cette déconsidération du fret ferroviaire et fluvial a des impacts majeurs pour les citoyens, l'économie et les territoires français. Les impacts sont très négatifs sur le climat (CO2 émis) et la santé de ses citoyens (accidents, morts prématurées liées à la pollution de l'air notamment celle liée aux particules fines). De nombreuses initiatives visent à lutter contre ce constat, cependant les parties prenantes peinent à bénéficier de l'efficacité numérique et à connecter les services de transport ferroviaire et fluvial aux flux de fret.

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 25 mars 2022 relatif à la création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie NOR : TRER2209698A (publié au JORF du Jeudi 7 avril 2022 / N° 82) portant validation du programme PRO-INNO-64 « Appel d'aiR » à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2025.

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 Appel d'aiR**, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 – Définition du Programme

Le présent Programme vise à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique (des chargeurs, des commissionnaires, des entreprises du fluvial, du ferroviaire, des transporteurs, des éditeurs, et des territoires) vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial du transport de marchandises.

De plus le présent Programme vise à accélérer les mutations du transport de marchandises vers le ferroviaire et le fluvial en construisant une plateforme de services neutre, c'est-à-dire en veillant à ne favoriser aucun acteur du marché, au service de tous les acteurs, pour permettre :

- à chaque entreprise remettante de fret (chargeurs, commissionnaires) de disposer de l'ensemble des trajets et horaires des services de transport ferroviaire et fluvial ; de paramétrer et gérer la politique de report du transport de marchandises vers le ferroviaire et le fluvial ;
- à chaque entreprise de transport ferroviaire ou fluvial (ou opérateur de services de transport combiné), de proposer son offre en intégrant ses services ferroviaires et fluviaux ;
- à chaque éditeur de logiciel de gestion du fret de proposer dans son offre une interconnexion à la plateforme ;
- à chaque territoire de générer et piloter ses politiques de subventions pour favoriser un transport de marchandises plus durable.

Le Programme a pour objectifs de :

- fédérer les acteurs de la filière autour d'un référentiel et d'une charte de l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial ;
- construire la plateforme numérique de simulation et de mise en relation entre chargeurs/transporteurs/acteurs ferroviaires-fluviaux pour le report modal ;
- identifier numériquement le fret éligible au report modal ferroviaire et fluvial (massifié ou mutualisé), passant sur le territoire français à hauteur de 2 000 000 000 de tonnes-kilométriques ;
- labelliser les entreprises sur la conformité de leur système d'informations et connecter 200 entreprises à la plateforme ;
- sensibiliser et accompagner les acteurs à l'utilisation de la plateforme numérique ;
- outiller et accompagner les acteurs pour se connecter et utiliser la plateforme en vue de l'augmentation de la part du report modal dans le transport du fret en France.

Le processus opérationnel du Programme est décrit en annexe 2.

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

Article 3.1. Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un comité de pilotage et une instance de suivi de projet intermédiaire entre deux COPIL.

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

Le comité de pilotage se réunit a minima semestriellement. Le porteur 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.

Article 3.2. Les actions du programme et leurs mises en œuvre s'inscrivent dans les principes cadre posés dans la Doctrine des Programmes qui est mise à la disposition sur le site du ministère de la Transition écologique.

Le porteur du Programme établit une méthodologie de suivi et d'évaluation d'impact des actions menées dans le cadre du Programme qu'il présente au comité de pilotage. Cette méthodologie est validée par le comité de pilotage et comporte notamment des éléments sur les économies d'énergies, réalisées directement et/ou indirectement grâce au Programme, et sur l'efficacité du Programme, ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du projet.

Le porteur fait également un bilan annuel et le bilan du Programme en fin de Convention basés sur cette méthodologie de suivi et d'évaluation.

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

Sans préjudice des règles relatives à la protection des données à caractère personnel, la liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition de la DGEC.

Article 4 – Engagements des Parties

Les porteurs s'engagent à informer le comité de pilotage des éventuelles situations d'interférence entre les intérêts des porteurs ou partenaires et les intérêts du Programme de nature à influencer ou paraître influencer leur exercice pour mener les actions du Programme dans un cadre indépendant, impartial et objectif. Notamment, il est fait mention des éventuels liens existant entre les sociétés prestataires ou les salariés recrutés dans le cadre du Programme, et le porteur.

Engagements de AI CARGO FOUNDATION (porteur)

AI Cargo Foundation s'engage au titre de la présente Convention à :

- mettre en œuvre les actions du Programme conformément aux principes de la Doctrine des programmes et au principe de bonne gestion financière ;
- coordonner les actions du programme avec celles liées à d'autres programmes menés sur les thématiques du transport de marchandises ou de la logistique et s'assurer de la bonne cohérence entre les actions engagées des différents programmes ;
- animer et coordonner des comités techniques avec des acteurs des filières du fret et de la logistique afin d'informer, de partager les actions réalisées et prévues par le Programme ainsi que d'évaluer la bonne adéquation des actions menées par le Programme et les besoins des acteurs économiques ;
- piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- assurer le secrétariat du comité de pilotage ;

- procéder aux appels de fonds vers les financeurs, en notifiant le montant HT et le montant TTC, 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 ou le cas échéant par un comptable public ;
- procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- piloter la bonne réalisation de l'audit et de l'évaluation du Programme prévus par la présente Convention ;
- apporter un cofinancement au programme, hors CEE, à hauteur de 45 000 EUR HT.

Engagements de Distridyn (financeur)

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

- financer le Programme pour un montant de deux millions cent mille euros (2 100 000 € HT)

Engagements de l'ADEME

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

- participer au comité de pilotage ;
- apporter son expertise technique sur demande de la DGEC ;
- faire le lien entre le programme Appel d'aiR et les programmes REMOVE et EVE2 dont elle est porteur pilote.

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

Article 5.1. 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 25 mars 2022 relatif à la création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie, publié au JORF du jeudi 7 avril 2022) portant validation du programme, les contributions au fonds du Programme seront versées par le financeur sur présentation des appels de fonds émis par le porteur du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2025.

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 7 000 000 € HT¹.

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.

La présente convention précise l'affectation budgétaire pour le financement initial par Distridyn de 2 100 000 € HT, selon la répartition précisée dans le tableau ci-dessous :

Frais fixes		
Action	Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
1. Sensibilisation		
1.1 Communication	Actions /Bilans de communication / facture temps passé et détail des actions	315 000
1.2 Coordination et Animation sectorielle	Compte-rendu des réunions des groupes de travail sectoriels et des comités Charte d'usage du numérique par secteur d'activité Cahier des charges de labélisation Attestation des ateliers des représentants sectoriels / facture temps passé et détail des actions	260 000
1.3 Promotion, prospection, sensibilisation	Compte-rendu des actions et résultats Attestation de rencontres individuelles et de réunions de sensibilisation collective Nombre de connexions / facture temps passé et détail des actions	390 000
2. Plateforme numérique		
2.1 Etude Technique	Rapports d'études Factures prestation/ facture temps passé	180 000
2.2 Développement et maintenance de l'Outil Informatique	Spécifications/cahier des charges des fonctionnalités Livrables de l'outil informatique Factures prestation/ facture temps passé / détail des fonctionnalités et développements des cas d'usage	610 000
3. Frais de gestion	Factures prestation/ facture temps passé	105 000
TOTAL		1 860 000

Frais Variables			
Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT) *	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
4. Accompagnement technique	Liste des entreprises labellisées (x 16) Rapports travaux, factures et conventions signées (validation numérique ou document)	Par entreprise : aide variable capée à 7500 EUR	120 000
5. Outils informatiques	Liste des entreprises connectées (x 16) Rapport travaux + factures sur justificatifs	Par entreprise : aide variable capée à 7500 EUR	120 000
TOTAL			240 000

**valeur prévisionnelle*

Par ailleurs, il est prévu un cofinancement du Programme à hauteur de 45 000 € HT par AI CARGO FOUNDATION, au titre de la présente convention.

Le budget prévisionnel 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. Les dépenses du programme respectent le principe de bonne gestion financière, notamment en ce qui concerne l'économie et l'efficacité des dépenses. Toutes les dépenses doivent être imputées à une ligne budgétaire, être justifiées sur facture ou temps de travail effectué en Equivalent Temps Plein. Les porteurs et les porteurs associés doivent pouvoir identifier et justifier les dépenses du programme réalisées en propre. Une comptabilité analytique peut être mise en place à ces fins. Les dépenses du Programme sont certifiées annuellement par un Commissaire aux comptes ou un comptable public. Le porteur dispose de procédures de cadrage des entreprises bénéficiaires des actions du programme et des aides qui leur sont apportées. Le porteur réalise un suivi de la bonne mise en œuvre de ces procédures de cadrage et le rapporte au COPIL.

Article 5.2. Un premier appel de fonds d'un-million-quatre-cent-mille euros hors taxe (1 400 000 € HT) est réalisé auprès du financeur Distridyn par le porteur pour les actions mises en œuvre par ce dernier correspondant à :

- Pour les frais « Communication » (Action 1.1) : deux-cent-dix-mille euros hors taxes (210 000,00 € HT), soit 67% des frais de « Communication » au titre de la présente convention
- pour les frais « Coordination et Animation sectorielle » (Action.2) : cent-quatre-vingt-mille euros hors taxes (180 000,00 € HT), soit 69 % des frais de « Coordination et Animation sectorielle » au titre de la présente convention ;
- pour les frais « Promotion, prospection, sensibilisation » (Action 1.3) : deux-cent-quarante-mille euros hors taxes (240 000,00 € HT), soit 62 % des frais de « Promotion, prospection, sensibilisation » au titre de la présente convention ;
- pour les frais « Etude Technique » (Action 2.1) : cent-soixante-mille euros hors taxes (160 000,00 € HT), soit 89% des frais d' « Etude Technique » au titre de la présente convention ;
- pour les frais « Développement et maintenance de l'Outil Informatique » (Action 2.2) : quatre-cent-quarante-mille euros hors taxes (440 000,00 € HT), soit 72 % des frais d' « Outils Informatique » au titre de la présente convention ;
- pour les « Frais de gestion » du programme (Action 3) : soixante-dix-mille euros hors taxes (70 000,00 € HT), soit 67 % des « Frais de gestion » au titre de la présente convention ;
- pour les frais d' « Accompagnement technique des entreprises » (Action 4) : cinquante-mille euros hors taxes (50 000 EUR HT), soit 42% des frais d' « accompagnement technique des entreprises » au titre de la présente convention ;
- pour les frais d' « Outils informatiques des entreprises » (Action 5) : cinquante-mille euros hors taxes (50 000 EUR HT), soit 42% des frais de « outils informatiques des entreprises » au titre de la présente convention.

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, contraires 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 outils informatiques et les bases de données, soient libres de droit.

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

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

Article 10 - Attribution des CEE aux financeurs

Les CEE sont attribués aux financeurs dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 25 mars 2022 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 2025 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

En cas de manquement par l'une des Parties à l'une de ses obligations contractuelles, la Partie la plus diligente mettra en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, la Partie défaillante de respecter ses obligations contractuelles. Si cette lettre est restée sans effet pendant un délai d'un (1) mois à compter de la réception de ladite lettre, il est convenu de convention expresse entre les Parties que la Partie défaillante sera exclue de la présente Convention, sans aucune indemnité et sans impacter l'application de la Convention entre les autres Parties, sous réserve des trois phrases suivantes. Si la Partie défaillante est un Financier, la DGEC émettra alors un appel à financeurs pour suppléer à la Partie défaillante et ce dans les conditions prévues par arrêté ministériel. Si la Partie défaillante n'est pas un Financier, les Parties conviennent qu'elles se rencontreront pour étudier les adaptations nécessaires à la Convention. 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.

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 événement constitutif d'un cas de force majeure tel que défini par la loi française et la jurisprudence des tribunaux français (ci-après la « Force Majeure »).

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

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

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

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

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

Article 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 financeur) 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.

Article 20 - Signature électronique

Les Parties conviennent expressément que la présente Convention peut être signée par voie électronique et dans ce cas constitue l'original du document et fait foi entre les Parties.

Dans ce cas, les Parties s'engagent à ne pas contester la recevabilité, l'opposabilité ou la force probante de la Convention sur le fondement de sa nature électronique.


Les Parties reconnaissent expressément que la Convention signée électroniquement constitue une preuve écrite et à la même valeur probante qu'un écrit sur support papier conformément aux dispositions du Code civil.

En conséquence, les Parties reconnaissent expressément que la Convention pourra valablement leur être opposée.

Ces stipulations sont valables pour tout autre avenant à la Convention que les Parties seraient amenées à signer.

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

Fait à Paris,


DocuSigned by: 12/12/2022

B4A3812C77CD453...

Agnès PANNIER-RUNACHER

Ministre de la transition énergétique


Pour la ministre et par délégation,

Olivier DAVID, Chef de service du climat et de l'efficacité énergétique

DocuSigned by: 22/12/2022

BC3C03CCBB5A46A...

Patrick LAVARDE

Président du conseil d'administration de l'ADEME par intérim

DocuSigned by: 14/12/2022

9E1B42E7193F4DB...

Alfred SOTO

Directeur Général de Distridyn

DocuSigned by: 14/12/2022

F28D26F2B65E46D...

Guillaume DESVEAUX

Président d'AI Cargo Foundation

Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu détaillé

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3 – Budget prévisionnel détaillé (CONFIDENTIEL)

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Présentation du porteur et des acteurs associés

Dans une optique de réduction de l'impact énergétique et environnemental du transport de marchandises, au travers d'AI CARGO FOUNDATION, le ministère de la Transition écologique et les organisations professionnelles du secteur travaillent conjointement depuis plusieurs années à sensibiliser, à rassembler les compétences et à animer l'environnement numérique d'innovation au service de la filière. Le but est d'offrir aux acteurs du secteur un cadre méthodologique à travers des outils numériques pratiques pour les aider à améliorer l'efficacité énergétique de leurs transports et ainsi réduire leur impact environnemental (notamment en termes de consommation d'énergie et d'émissions de GES).

Ce Programme permet de compléter les programmes CEE existants pour offrir à chaque entreprise une assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial, comme levier d'efficacité pour atteindre les objectifs de la loi Climat.

AI Cargo Foundation est une association loi 1901 d'intérêt général, qui opère ses activités en tant que pôle d'innovation dans le cadre de la stratégie nationale pour le cloud et qui réunit de manière paritaire des représentants de la filière Transport & Logistique et de la filière Tech.

2. Description du programme

La feuille de route du Programme est la suivante :

Sur la période 2022-2025, le Programme vise à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique (entreprises ferroviaires, commissionnaires, transporteurs et chargeurs) vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial pour l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale. Pour cela, le Programme s'articule autour des axes suivants :

- la sensibilisation et l'accompagnement des acteurs professionnels aux méthodes et outils du numérique comme source de progrès et de performance vers le report modal ferroviaire et fluvial ;
- la définition avec les acteurs de la filière des solutions techniques, pour le management du report modal ferroviaire et fluvial, adaptées à leurs besoins ;
- la sensibilisation et l'accompagnement à l'utilisation d'une plateforme transverse commune facilitant le report modal ferroviaire et fluvial ;
- l'information sur la réduction des émissions de GES et des économies d'énergie réalisables est apportée à chaque test, pour guider le choix de l'utilisateur.

Le Programme Appel d'aiR a pour objet la construction, en collaboration avec l'ensemble des acteurs de la filière, d'un référentiel d'assistance numérique et d'un label informatique ayant pour objectif l'évaluation de l'efficacité des démarches engagées par les entreprises du fait d'un usage du numérique qui favorise le report modal ferroviaire et fluvial. Afin de généraliser le déploiement de ces dispositifs, de démultiplier leurs bénéfices et de créer une dynamique vertueuse globale, il est indispensable de mettre en œuvre des groupes de travail sectoriels et un accompagnement au plus près de chaque acteur avec une approche adaptée aux particularités de chacun, tout en développant des synergies entre ces acteurs.

2.1 Plateforme pour favoriser le report modal vers le transport du fret ferroviaire et fluvial

La plateforme permettra à chaque partie prenante de la chaîne de valeur de répondre à ses besoins pour favoriser le report modal ferroviaire et fluvial :

- pour une entreprise remettante de fret de disposer de l'ensemble des trajets et horaires des services de transport ferroviaire et fluvial ;
- pour une entreprise de paramétrer et gérer la politique de report du transport de marchandises vers le ferroviaire et le fluvial ;
- pour une entreprise du ferroviaire ou du fluvial ou un opérateur de service de transport combiné de proposer son offre en intégrant ses services de ferroviaire et du fluvial ;

- pour l'ensemble des parties prenantes d'identifier les flux pouvant être massifiés ou mutualisés ;
- pour un territoire de générer et piloter ses politiques de subventions pour favoriser un transport de marchandises plus durable ;
- pour un acteur du numérique (éditeur de logiciel de gestion du fret) de proposer dans son offre une interconnexion à la plateforme.

Les services de la plateforme sont développés en considération des actions mises en œuvre et envisagées dans le cadre des autres programmes CEE existants sur les thèmes du fret et de la logistique. La plateforme créée ne reproduit pas d'outils numériques existants sur le marché économique.

2.2 Assistance numérique « à la décision » de report modal

Le programme offre aux professionnels de la logistique, remettant ou commissionnaire, du report modal, une assistance numérique, « comme un service », avec une plateforme de données à laquelle l'utilisateur peut se connecter via son propre système d'exploitation. Sur celui-ci, il est proposé un accès à l'information des horaires, des lignes de transport ferroviaire et fluvial et des lignes de transport combiné bout en bout. Cette information est aujourd'hui pratiquement indisponible sur internet. Le système permettra de renseigner sur la plateforme l'offre de l'ensemble des moyens et infrastructures de transport ferroviaire et fluvial et les points nodaux de transbordement.

La plateforme permettra également de faire émerger par des analyses statistiques des données visant à :

- cartographier les flux de marchandises et analyser les flux réguliers ;
- pratiquer l'analyse croisée des données des services de transport ferroviaire et fluvial et les transports réguliers ;
- définir des tableaux de bord personnalisés et « benchmarker » les différents axes réguliers de transport ;
- mettre à disposition des bénéficiaires des indicateurs de pilotage en matière de report modal.

2.3 Assistance numérique à la « mise en relation »

Les offres de transport des entreprises du fluvial et du ferroviaire (existantes et futures) sont diffusées sur la plateforme aux chargeurs remettants de fret. Le terme chargeur fait référence à une entreprise qui commande un service logistique à un prestataire de services logistiques. Les demandes de transport éligibles au report modal (massifiées ou mutualisées) des remettants sont diffusées sur la plateforme de façon anonymisée aux opérateurs fluviaux et ferroviaires. Un mécanisme de mise en relation sur demande du remettant pourra être réalisé vers les opérateurs fluviaux et ferroviaires.

2.4 Assistance numérique à la régie du fret pour les territoires

L'assistance vise à mettre à disposition des territoires :

- une cartographie numérique des réseaux de transport fluvial et ferroviaire vers les zones ;
- un diagnostic numérique du fret éligible au report modal fluvial ou ferroviaire vers les zones.

Ces analyses numériques permettront de structurer la démarche au sein des collectivités. Cette étude technique permettra d'élaborer une stratégie à partir du diagnostic et d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes du territoire pour aboutir à un engagement sur des actions partagées avec ces acteurs.

Le programme développera une approche spécifique et renforcée dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), notamment celles de Paris, Lyon et Aix-Marseille. Un groupe de travail assuré par les membres de l'association, des partenaires de l'association et/ou des prestataires externes se chargera d'animer la démarche avec les territoires de Paris, Lyon et Aix-Marseille.

2.5 Label numérique pour les professionnels du secteur transport et logistique et pour les éditeurs de logiciels de transport

Un projet de label numérique pour les professionnels du secteur transport et logistique et les éditeurs de logiciel de transport sera développé dans le cadre du Programme.

Le label devra permettre aux organisations de transport et de logistique d'obtenir une reconnaissance de leur démarche numérique en faveur du report modal vers le fluvial et le ferroviaire.

Le label atteste que les systèmes d'information utilisés par les chargeurs, les commissionnaires, les opérateurs de services ferroviaires et fluviaux, ou fournis par les éditeurs de logiciels (notamment TMS, bourse de fret...) leur permettent de se connecter avec la plateforme cloud d'assistance au report modal.

Les entreprises et en particulier les éditeurs qui sont labellisés pourront communiquer sur la labellisation de leur solution. La liste des solutions labellisées sera publiée sur le site « Appel d'aiR » : www.appeldair.org. Le label pourra être octroyé aux systèmes d'information propres (« legacy system ») des entreprises non-éditrices de logiciels.

Une réflexion sur les conditions d'octroi du label devra être engagée : seuil de labellisation, définition de différents niveaux de labels. Le label est à construire et expérimenter avec les représentants de la filière.

Pour les entreprises, l'audit label Appel d'aiR, ainsi que l'accompagnement approfondi Appel d'aiR seront confiés à des auditeurs ou des bureaux d'études référencés.

Le porteur engage cette démarche avec une perspective de long terme pour disposer d'un label numérique qui perdure post-Programme CEE.

2.6 Charte d'usage du numérique

Une charte d'usage du numérique pour le report modal vers le ferroviaire et le fluvial sera rédigée par le comité opérationnel du programme. Cette charte comprendra, les conditions d'exercice de la libre concurrence ; le respect des circuits et logiques commerciales existants ; les modalités permettant aux chargeurs d'avoir une offre pour leur demande de transport ; les modalités de sécurisation des échanges de données ; les modalités de traçabilité et de consentement d'échanges de données ; les critères d'acceptation de cette charte par l'administration.

Un groupe de travail interprofessionnel sera constitué pour préfigurer la création de la charte d'usage du numérique.

2.7 Gouvernance des données

Le management des données et leur accès depuis de la plateforme est assuré par le comité opérationnel du programme qui anime et définit les règles d'usage de :

- la cartographie numérique des réseaux de transport fluvial et ferroviaire :
 - des horaires ;
 - des données statistiques massifiées.

Le management des conditions d'utilisation des données sur la plateforme est assuré par le comité opérationnel du programme qui garantit :

- l'obligation de neutralité et de transparence ;
- la libre concurrence ;
- la complétude de l'offre du marché ;
- la sélection non discriminatoire de l'offre privée et publique ;
- le plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires.

Le management des données ouvertes de la plateforme est assuré par le comité opérationnel du programme qui anime et définit les conditions :

- de réutilisation des données statistiques anonymisées
 - par les autorités publiques
 - par les régions et métropoles en charge de l'animation de l'ouverture des données
- d'accessibilité des données par un point d'accès national.

Annexe 2 – Processus opérationnel

1. Description générale du processus opérationnel du programme

Le programme a pour objet la construction, en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes sectorielles, d'une plateforme d'assistance numérique au report modal fluvial et ferroviaire.

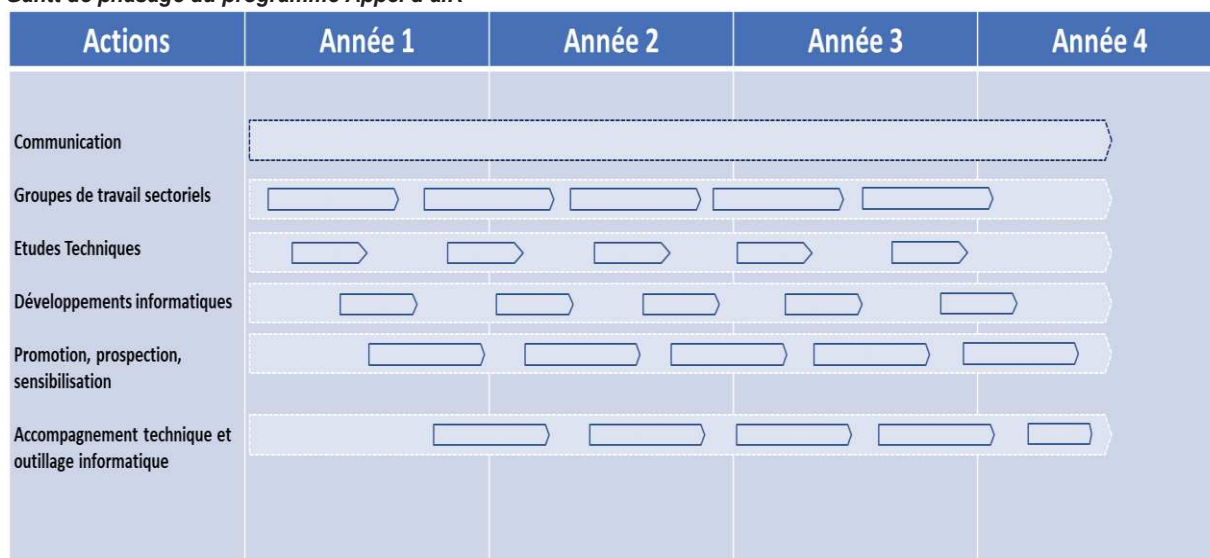
Afin de généraliser le déploiement de cette assistance numérique, de démultiplier leurs bénéfices et de créer une dynamique vertueuse globale, une méthode d'accompagnement sera mise en œuvre au plus près de groupes d'acteurs sectoriels avec une approche adaptée aux particularités de chacun, tout en développant des synergies entre ces acteurs.

Le programme est décomposé en séquences successives et itératives. Chaque séquence est décomposée en :

- une phase d'amorçage avec la création d'un groupe de travail sectoriel
- une phase de développements informatiques itératifs
- une phase de promotion, prospection, sensibilisation et information des entreprises
- une phase d'accompagnement technique et d'outillage numérique des entreprises volontaires

Les acteurs impliqués et leurs missions sont décrits dans les paragraphes détaillés ci-dessous.

Gantt de phasage du programme Appel d'air



2. Coordination et animation sectorielle du programme

Des groupes de travail sectoriels sont constitués. Ils permettent d'identifier et de privilégier les ajustements de la plateforme, de la charte d'usage du numérique et du label pour correspondre aux cas d'usages des groupes d'entreprises. Ces participants aux groupes de travail seront issus ou représentent :

- les réseaux ferroviaires et fluviaux ;
- les transports ferroviaires et fluviaux ;
- les commissionnaires et des transporteurs ;
- les entreprises remettantes de fret (chargeurs) ;
- les éditeurs.

Les groupes de travail opérationnels sectoriels ont pour objectifs

- d'informer de l'existence du Programme, des dispositifs d'accompagnement qui le composent, ainsi que de la plateforme d'échange de données.
- de valider ou adapter la solution technique avec les parties prenantes.

Les principales tâches seront :

- la rédaction et la validation des spécifications fonctionnelles et techniques, nécessaires aux développements informatiques de la plateforme ;
- l'utilisation en bêta-test de la plateforme ;
- l'acquisition de données initiales ;
- la rédaction et la validation de la charte d'usage du numérique ;
- la rédaction et la validation des conditions générales d'utilisation de la plateforme ;
- l'animation de groupes de travail sur les axes stratégiques définis par les filières.

Le résultat des travaux des groupes de travail aboutira à la rédaction des cahiers des charges, du lancement des appels d'offres et la sélection des prestataires externes pour les études et les outils informatiques

Un processus de référencement des intervenants (prestataires informatiques, cabinets conseils, ...) qui accompagnent les entreprises dans ce dispositif, et de ceux qui réalisent les audits du Label Appel d'aiR sera réalisé en lancement du programme.

Les permanents de l'association assureront la coordination technique et la mise en œuvre des outils informatiques de la plateforme AI Cargo existants ou développés dans le cadre du programme.

3. *Promotion, prospection, sensibilisation et information des entreprises*

Dans le processus de connexion à la plateforme, une phase préalable de promotion, prospection, sensibilisation et information des entreprises est envisagée. Il s'agit de convaincre les entreprises cibles de participer durablement à une démarche d'amélioration de l'efficacité énergétique et environnementale de leurs activités de transport, proposée par le Programme Appel d'aiR, et d'utiliser la plateforme Appel d'aiR.

Cette phase préalable prévoit :

- la mise en œuvre du plan de communication sur l'ensemble du Programme ;
- la prospection de nouvelles entreprises et la mobilisation des entreprises déjà engagées ;
- l'élaboration de partenariats avec des relais parmi les représentations régionales ou sectorielles des entreprises, qui sera discutée en amont afin d'atteindre les objectifs fixés de collaboration ;
- la présentation du dispositif et de ses outils dans le cadre de réunions, salons, colloques, échanges individuels, webinars, etc. ;
- la diffusion d'information et de supports de communication auprès des entreprises de manière individuelle ou collective ;
- la création et la mise à jour tout au long du Programme des supports didactiques d'accompagnement des entreprises à l'usage de la plateforme.

4. *Etudes techniques*

Les études techniques recouvrent les spécifications informatiques, les spécifications en besoin technologique et la constitution de jeux de données adaptées et spécifiques.

Des études seront conduites par le porteur pour modéliser et numériser les données des différents acteurs, tant des chargeurs et des commissionnaires que des transporteurs ferroviaires ou fluviaux, afin de traiter correctement ces données sur la plateforme Appel d'aiR.

Afin d'apporter les connaissances nécessaires pour assurer l'amélioration et l'évolution des outils numériques, des études ponctuelles pourront également être lancées par le porteur, en concertation avec les acteurs de la filière au travers de groupes de travail, selon les besoins identifiés au cours des activités du Programme. Elles pourront potentiellement nécessiter l'achat de licences informatiques de tiers, de bases de données. Le programme pourra s'appuyer sur des technologies et outils informatiques propriétaires si cela s'avère pertinent en termes d'innovation technologique. Les Parties veilleront en particulier à la souveraineté et à la sécurisation des solutions déployées ou développées.

Le porteur assure le suivi des études envisagées/réalisées ainsi que le suivi budgétaire associé à travers une feuille de route. Il en informe le COPIL.

5. Plateforme numérique

La plateforme informatique constitue un élément clé dans la mise en œuvre du programme Appel d'aiR.

Pour créer cette plateforme, le porteur s'appuiera sur plusieurs prestataires informatiques externes. Les prestataires externes, membres ou non membres de la structure AI CARGO FOUNDATION, seront sélectionnés à la suite d'appels d'offres ouverts et selon ses procédures internes qui sont compatibles avec la gestion de fonds publics.

Ces prestataires seront en charge des outils informatiques et systèmes d'information du Programme Appel d'aiR. Les données collectées, avec l'accord préalable des entreprises, présentant un enjeu de statistique d'intérêt général seront publiques dans la mesure où l'anonymisation est garantie et dans les respects des règles d'usage définies par le comité opérationnel du programme.

La plateforme Appel d'aiR peut être interfacée via des API avec d'autres plateformes sectorielles développées dans le cadre d'autres programmes d'économies d'énergie.

6. Accompagnements techniques des entreprises

Toute entreprise qui souhaite utiliser la plateforme numérique bénéficie d'un accompagnement technique. Il porte de manière générale sur :

- la présentation des dispositifs d'accompagnement ;
- la présentation de la plateforme ;
- la présentation du label ;
- la présentation de la méthodologie d'accompagnement ;
- la définition des périmètres et des objectifs de report modal en tonnes-kilométriques ;
- les méthodologies de collecte et de suivi des données clés qui serviront à l'usage de la plateforme ;
- le support au déploiement, au paramétrage et à l'usage de la plateforme.

Cet accompagnement est effectué, selon les cas, par un chargé de mission ou un bureau d'étude préalablement référencé, et coordonné par le porteur.

Le porteur assure la gestion de l'aide CEE dédiée à l'accompagnement technique à l'usage de la plateforme, conformément aux dispositions validées par le COPIL. Le porteur dispose à cet effet de procédures de cadrage qui précisent en particulier le montant et le taux de financement de l'accompagnement aux entreprises ainsi que les modalités techniques et de gestions associées. Le porteur réalise un suivi de la bonne mise en œuvre de ces procédures de cadrage et le rapporte au COPIL.

Les montants et les taux d'aide pourront être revus en comité de pilotage notamment dans le cadre d'une pérennisation des actions au-delà de la durée du programme.

7. Outils informatiques des entreprises

Toute entreprise qui souhaite se connecter à la plateforme peut bénéficier d'une aide CEE associée pour la connexion et / ou l'adaptation de ses « outils informatiques » à la plateforme intégrant les connecteurs (API), les interfaces utilisateurs, les développements spécifiques.

Le porteur assure la gestion de l'aide CEE dédiée. Le porteur dispose à cet effet de procédures de cadrage des entreprises bénéficiaires des actions du programme et des aides apportées. Le porteur réalise un suivi de la bonne mise en œuvre de ces procédures de cadrage et le rapporte au COPIL. Les montants et les taux d'aide pourront être revus en comité de pilotage notamment dans le cadre notamment d'une pérennisation des actions au-delà de la durée du programme. L'aide CEE sera versée par test d'éligibilité au report modal assisté numériquement, tenant compte un coût informatique plafonné par acteur, dans une limite fixée par les procédures de cadrage. Au-delà des forfaits d'aide, le coût supplémentaire de mise œuvre restera à la charge des entreprises accompagnées.

8. Communication

Un plan de communication du Programme sera mis en place. Il pourra engager des actions telles que :

- la création de supports, brochures, publicités médias, logos, chartes graphiques ;
- le développement et la maintenance de sites internet ;
- l'animation de réseaux sociaux ;
- l'organisation d'événements spécifiques nationaux et régionaux ;
- la participation à des événements partenaires et des salons professionnels.

Le plan de communication est soumis au comité de pilotage. Le porteur le pilotera et le mettra en œuvre.

9. Indicateurs du programme

Le Programme a pour indicateurs :

- l'identification numérique du potentiel de fret éligible au report modal ferroviaire et fluvial réalisé sur le territoire français, à hauteur de 2 000 000 000 de tonnes- kilométriques ;
- la connexion et la labellisation de 240 entreprises à la plateforme ;
- la sensibilisation de 4000 entreprises, chargeurs, commissionnaires, transporteurs.

Un état d'avancement des indicateurs listés ci-après sera présenté en COPIL :

- le nombre de conventions signées ;
- le nombre d'entreprises connectées ;
- le nombre de tests d'éligibilité au report modal effectués ;
- le nombre de tonnes-kilomètres reportables identifiées ;
- le nombre de tonnes-kilomètres réellement reportées ;
- la répartition géographique, la typologie de fret, la technique de transport ;
- un état de recoupement des bénéficiaires du programme Appel d'aiR avec les bénéficiaires des autres programmes CEE sera également présenté.

Les indicateurs listés sont mentionnés à titre indicatif et pourront évoluer au cours de l'avancée du Programme.