Convention de mise en œuvre du Programme Tous Covoitureurs !

Entre

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

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

Et

Klaxit (porteur du programme) : S. A. S au capital de 45 092 euros ayant son siège 8 rue Sainte Foy 75002 PARIS, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 753 153 238, représentée par Julien HONNART, agissant en sa qualité de Président

Eni Gas & Power France (financeur du programme) : S.A. au capital de 29 937 600 euros ayant son siège 24 Rue Jacques Ibert 95233 Levallois Cedex, immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 451 225 692, représentée par Daniel FAVA, agissant en sa qualité de Directeur Général

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

Préambule

Le présent programme s'inscrit dans la deuxième thématique de l'appel à programmes 2019 du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire : « Développer la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles » et adresse plus précisément l'enjeu de développement du covoiturage en entreprise

Le programme Tous Covoitureurs ! vise principalement les salariés des entreprises utilisant leurs véhicules personnels et repose sur la formation et la sensibilisation au covoiturage par des modalités pédagogiques innovantes, et l'accompagnement des entreprises à la mise en place des dispositifs de covoiturage.

Son ambition est également de jouer le rôle d'accélérateur à l'adoption du Forfait Mobilités Durables par les entreprises en démontrant la valeur ajoutée à financer les déplacements écoresponsables des salariés et en initiant la dynamique auprès des salariés eux-mêmes.

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 08 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 Tous Covoitureurs !** ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise principalement les salariés des entreprises utilisant leurs véhicules personnels et repose sur la formation et la sensibilisation au covoiturage par des modalités pédagogiques innovantes, et l'accompagnement des entreprises à la mise en place des dispositifs de covoiturage.

Son ambition est également de jouer le rôle d'accélérateur à l'adoption du Forfait Mobilités Durables par les entreprises en démontrant la valeur ajoutée à financer les déplacements écoresponsables des salariés et en initiant la dynamique auprès des salariés eux-mêmes.

Le Programme s'articule autour des axes suivants :

- La conception d'une méthodologie d'accompagnement personnalisée pour les entreprises :
  Le programme visera à proposer aux entreprises un accompagnement personnalisé et gratuit qui permettra à l'entreprise de promouvoir le covoiturage auprès de ses salariés. Des éléments

de pédagogie et des modalités de communication leur seront notamment mis à disposition pour leur permettre de s'adresser au mieux à leurs salariés en fonction de leurs freins et contextes respectifs. L'ambition de cet axe est d'ainsi accompagner les entreprises dans la prise en main des actions de communication à déployer pour susciter l'intérêt de leurs salariés autour du covoiturage et de les outiller au mieux pour encourager le passage à l'action de leurs salariés. Cela se traduira notamment par la mise à disposition des équipes projets des entreprises d'informations à propos de l'ensemble des acteurs du covoiturage et de leurs offres, par exemple via la plateforme relative au registre des preuves de covoiturage;

- L'animation de journées de sensibilisation au sein des entreprises :
  Les actions de communication ponctuelles autour du covoiturage ne suffisent pas à impliquer réellement les usagers et à déclencher le passage à l'acte. Pour compléter l'accompagnement proposé aux entreprise, le programme assurera donc pour chacune d'entre elle une journée de sensibilisation des salariés en présentiel. Une équipe sera présente sur site lors de cette journée et proposera aux salariés des animations dans des emplacements stratégiques (accueil, restaurant d'entreprise, forum, etc.) afin de capter un maximum de participants et de faire du covoiturage un sujet à forte visibilité, intégré à la vie de l'entreprise. Une information concernant l'ensemble des acteurs du covoiturage et de leurs offres sera intégrée, par exemple via une mention à la plateforme relative au registre des preuves de covoiturage;

- La mise en place d'un dispositif financier pour inciter au passage à l'acte :
  La création d'un réseau de covoiturage suffisamment dense pour attirer et retenir des utilisateurs requiert une masse critique de conducteurs et de passagers. Pour initier le changement, l'incitation financière est nécessaire pour convaincre les utilisateurs de surmonter leurs freins individuels. Afin, d'amorcer la dynamique de covoiturage, le programme proposera donc une incitation financière pour encourager un maximum de salariés à devenir covoitureur. Cette incitation sera versée via l'application Klaxit existante, mise à disposition gratuitement et disposant d'un dispositif de réversibilité incluant la possibilité pour chaque utilisateur de récupérer ses données et de les utiliser dans une autre application. Les entreprises pourront ensuite entretenir cette dynamique à la suite du programme notamment grâce au Forfait Mobilités Durables.

Le Programme a pour objectifs de déployer des actions de sensibilisation au covoiturage auprès de 450 entreprises pour viser 765 000 salariés.

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, de l'ADEME, de Klaxit et d'Eni Gas & Power France. 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 Klaxit (porteur)

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

- Mettre en œuvre les actions du programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage ;
- 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 qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Faire certifier les comptes du programme par un Commissaire aux comptes ;
- Piloter la prestation de recherche ;
- Produire un retour d'expérience méthodologique sur les obstacles à la distribution par les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) d'incitations financières au covoiturage à plusieurs opérateurs de covoiturage sur un même territoire et les moyens à mettre en œuvre pour les lever. Ce retour d'expérience sera alimenté par les retours terrains du programme dans le cadre d'un groupe de travail ouvert et a pour objectif principal d'établir les conditions d'une réplicabilité du financement des trajets en covoiturage à l'issu du programme ;
- Mettre en œuvre le site institutionnel de présentation du Programme.

Engagements de Eni Gas & Power France (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, Eni Gas & Power France s'engage au titre de la convention à :

- Financer le programme pour un montant de 4 997 300 € HT ;
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du programme ;
- Mettre à disposition des ressources pour la communication et la diffusion des modalités et conditions du programme.

Engagements de l'ADEME

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

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

Engagements de l'Etat

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

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

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 03 janvier 2020 portant validation du Programme, les contributions au fonds du Programme seront versées par les financeurs 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 2022.
Ces sommes sont comptabilisées hors taxes sans préjudice des dispositions de droit commun applicables en matière de TVA prévues au Code général des impôts.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du Programme, dans la limite de 4 997 298,40 € HT[1].
Les frais d'élaboration et de gestion du Programme sont décomposés de la façon suivante :

Frais fixes							
Action		Sous-action		Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)	Montant de l'action (€ HT)	Part de l'action dans les frais fixes
1	Coordination du programme	1.1	Frais de personnel	Temps passé à la coordination	199 200 €	214 200€	30%
		1.2	Commissariat aux comptes	Rapports annuels CAC	15 000 €		
2	Mise en œuvre du site institutionnel	2.1	Design / Prototypage du site et MOA	Maquette du site	15 000 €	70 000€	10%
		2.2	Développement du site	Mise en ligne du site	55 000 €		
3	Communication et prospection	3.1	Participation aux salons	Devis d'inscription signé	100 000 €	210 000€	30%
		3.2	Communication digitale	Budget et plan marketing digital signé	100 000 €		
		3.3	Acquisition de base de données	Bases d'entreprises qualifiées	10 000 €		
4	Prestation de recherche	4.1	État de l'art et étude de la méthodologie actuelle	Synthèse de l'état de l'art et de l'étude de la méthodologie	54 000 €	215 000€	30%
		4.2	Conception d'une nouvelle méthodologie	Note explicative de la nouvelle méthodologie	53 000 €		
		4.3	Suivi et évaluation annuelle de la méthodologie	Évaluation annuelle	90 000 €		
		4.4	Rédaction des livrables de fin de programme	Rendu de l'ensemble des livrables	18 000 €		
		4.5	Étude d'identification des freins et de pistes de solutions à la transmission des données entre opérateurs privés de mobilité et agrégateurs publics	Rapport écrit	- €		
					TOTAL	**709 200 €**	

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

Frais variables								
Action		Sous-action		Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)	Montant total de l'action (€ HT)	Part de l'action dans les frais variables
1	Formation d'assistants communication évènementiel à la méthodologie	1.1	Formation d'assistants communication évènementiel à la méthodologie	Emargement des participants	3 283 €	19 700 €	19 700€	0,46%
2	Action de sensibilisation de sites de < 300 salariés ou agents	2.1	Fabrication des supports et matériels de communication	Bon de commande signé	100 €	22 000 €	968 514,80€	23%
		2.2	Sensibilisation	Émargement du site bénéficiaire	3 552,34 €	781 514,80 €		
		2.3	Enveloppe de cofinancement des premiers trajets	Configuration de la campagne de cofinancement par entreprise	750 €	165 000 €		
3	Action de sensibilisation de sites de 300 – 750 salariés ou agents	3.1	Fabrication des supports et matériels de communication	Bon de commande signé	182 €	27 300 €	1 642 350€	38%
		3.2	Sensibilisation	Émargement du site bénéficiaire	9 517 €	1 427 550 €		
		3.3	Enveloppe de cofinancement des premiers trajets	Configuration de la campagne de cofinancement par entreprise	1 250 €	187 500 €		
4	Action de sensibilisation de sites de > 750 salariés ou agents	4.1	Fabrication des supports et matériels de communication	Bon de commande signé	250 €	20 000 €	1 657 533,60 €	39%
		4.2	Sensibilisation	Émargement du site bénéficiaire	14 969,17 €	1 197 533,60 €		
		4.3	Enveloppe de cofinancement des premiers trajets	Configuration de la campagne de cofinancement par entreprise	5 500 €	440 000 €		
						TOTAL	**4 288 098,40 €**	
						TOTAL GENERAL	**4 997 298,40 €**	

Par ailleurs, il n'est pas prévu de cofinancement du Programme.

Un budget détaillé est disponible en annexe.

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

Un premier appel de fonds détaillé en annexe 4 est réalisé auprès du financeur par le porteur, pour les actions mises en œuvre par ce dernier, correspondant à :

- 54 % des coûts fixes 383 333,60 € HT dont 33 % de l'action 1, 100 % de l'action 2, 50 % de l'action 3, 64 % de l'action 4 ;
- 33 % des coûts variables 1 415 072,47 € HT dont 33 % de l'action 1, 33 % de l'action 2, 33 % de l'action 3, 33 % de l'action 4.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première période du Programme, s'élève à 1 798 406,07 € HT représentant 36 % du budget total, financés par Eni Gas & Power France.

Article 6 - Audit

La Direction Générale de l'Énergie 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 - Évaluation 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'État, 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 attribuées à Eni Gas & Power France 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.

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 4 exemplaires, le 17/02/2020

Élisabeth BORNE
Ministre de la Transition écologique et solidaire
pour Le ministre de la Transition Écologique et Solidaire
Directeur Général de l'Énergie et du Climat

Laurent MICHEL

Arnaud LEROY
Président de l'ADEME

Julien HONNART
Président de Klaxit
klaxit
8 rue Sainte-Foy
75002 Paris

Daniel FAVA
Directeur Général Eni Gas & Power France

Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu détaillé

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3– Lettre de soutien du Docteur Xavier Brisbois

Annexe 4 – (Confidentielle)

Annexe 5 – (Confidentielle)

Annexe 1 – Contenu détaillé du Programme Tous Covoitureurs !

1.1 Thème et cible du programme

Le programme ***Tous covoitureurs !*** s'inscrit dans la deuxième thématique de l'appel à programmes 2019 du Ministère de la Transition écologique et solidaire : « **Développer la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles** », et adresse plus précisément l'enjeu de développement du covoiturage en entreprise. Le programme vise principalement les salariés des entreprises utilisant leurs véhicules personnels et repose sur la formation et la sensibilisation au covoiturage par des modalités pédagogiques innovantes, et l'accompagnement des entreprises à la mise en place des dispositifs de covoiturage.

Son ambition est également de jouer le rôle d'accélérateur à l'adoption du Forfait Mobilités Durables par les entreprises en démontrant la valeur ajoutée à cofinancer les déplacements éco-responsables des salariés et en initiant la dynamique auprès des salariés eux-mêmes.

Les cibles prioritaires du programme sont les entreprises avec des problématiques de mobilité et dont une partie importante des salariés se déplace avec une voiture individuelle (30% de part modale voiture personnelle, avec un cœur de cible aux alentours de 70% des salariés venant au travail en voiture).

1.2 Descriptif du programme

1.2.1 *Grands principes du programme*

Eni et Klaxit partagent la conviction **qu'une double approche, sensibilisation et incitation financière** constitue le meilleur levier pour générer un véritable changement des habitudes de mobilité. Le premier axe est nécessaire pour assurer une transformation durable, le second est un prérequis pour initier une dynamique de passage à l'acte. Ces dispositifs seront **gratuits pour les bénéficiaires, sans engagement auprès de Klaxit** et **déployés à grande échelle sur l'ensemble du territoire**.

Afin de déployer sur l'ensemble du territoire un nouveau mode de transport durable dans le temps le programme ***Tous covoitureurs !*** vise la création de réseau autour des bassins d'emplois. Ils représentent en effet le principal lieu de déplacement pour les trajets pendulaires. A l'échelle du territoire, les sites employeurs jouent le rôle d'agrégateur de flux.

Le programme s'appuiera par ailleurs sur les collectivités afin d'identifier en collaboration avec elles les zones peu denses où le véhicule individuel est privilégié car le réseau de transport en commun maille insuffisamment le territoire.

1.2.2 *Structure globale du programme*

Le programme ***Tous covoitureurs !*** se décompose en 3 axes :

La conception d'une méthodologie d'accompagnement personnalisée pour les entreprises

Afin d'aider les entreprises à s'emparer du sujet, le programme visera à leur proposer un accompagnement personnalisé et gratuit qui permettra à l'entreprise de promouvoir le covoiturage auprès de ses salariés. Des éléments de pédagogie et des modalités de communication leur seront notamment mis à disposition pour leur permettre d'adresser au mieux leurs salariés en fonction de leurs freins et de contextes respectifs.

L'ambition de cet axe est d'ainsi accompagner les entreprises dans la prise en main des actions de communication à déployer pour susciter l'intérêt de leurs salariés autour du covoiturage et de les outiller au mieux pour encourager le passage à l'acte de leurs salariés.

Des actions de sensibilisation au sein des entreprises de plus de 300 salariés

Les actions de communication ponctuelles autour du covoiturage ne suffisent pas à impliquer réellement les usagers et à déclencher le passage à l'action. Pour compléter l'accompagnement proposé aux entreprises, le programme assurera donc pour chaque site de plus de 300 salariés des animations en présentiel. Une équipe sera présente sur site lors de ces temps de sensibilisation et proposera aux salariés des animations dans des emplacements stratégiques afin de capter un maximum de participants et de faire du covoiturage un sujet à forte visibilité, intégré à la vie de l'entreprise.

La mise en place d'un dispositif financier pour inciter au passage à l'action

Pour initier le changement de comportement, l'incitation financière est ainsi nécessaire pour convaincre les utilisateurs de surmonter leurs freins individuels : devenir passager de covoiturage implique en effet un certain effort fourni par les utilisateurs pour changer leurs habitudes, lequel est fortement découragé quand il doit se doubler d'une contribution financière.

Un co-financement des premiers trajets réalisés en covoiturage permettra de réduire le coût pour les passagers, et d'ainsi amorcer une dynamique que les entreprises pourront ensuite entretenir à la suite du programme, notamment grâce au Forfait Mobilité Durable.

1.2.3 *Zoom sur la conception de la méthodologie d'accompagnement*

Afin de délivrer une valeur ajoutée supplémentaire aux dispositifs existants de promotion du covoiturage, notre ambition est de proposer aux entreprises un appui personnalisé et modulaire en fonction de leurs contextes respectifs. Le nombre de salariés, leurs besoins en termes de mobilité, mais également leurs contraintes quotidiennes et leurs freins à l'adoption du covoiturage seront pris en compte dans la conception de la méthodologie d'accompagnement.

Aux axes généralement considérés de coût, distance et confort, nous proposons d'ajouter un **axe innovant** pour sensibiliser au covoiturage : l'axe comportemental. Une prise en compte des leviers de motivations individuels et des différents facteurs de réticence possible nous permettra de concevoir des actions de sensibilisation au covoiturage plus efficaces car centrées sur les utilisateurs.

Pour ce faire, nous collaborerons avec Xavier Brisbois, docteur en psychologie sociale depuis 2010. Principalement intéressé par la mise en usage de la science, Xavier Brisbois travaille sur le changement de comportement et mène des recherches appliquées et des études pour augmenter les capacités d'adaptation des individus et des groupes dans le contexte de la transition écologique. Il travaille particulièrement sur la mobilité et les choix de mode de transport et sur le tri des déchets. En pratique, il est chercheur associé au LVMT et au LIRTES et travaille en indépendant, notamment avec la RATP, CITEO, le CNFPT ou différentes collectivités. Son expertise de psychologue social et son expérience sur les sujets de mobilité lui permettront d'apporter une véritable valeur ajoutée en appuyant la conception de dispositifs d'accompagnement les plus pertinents possibles au regard des populations de salariés à adresser.

Xavier Brisbois interviendra notamment :

- Au début du programme, pour un travail de conception de la méthodologie qu'il construira sur la base de l'état de l'art mais également sur le traitement d'une série d'entretiens semi-

directifs réalisé auprès d'usagers et non-usagers, des équipes projets mobilité des entreprises et d'experts Klaxit.

- Au cours du programme, dans le cadre d'enquêtes et d'observation auprès des salariés et membres des équipes projet mobilités des entreprises bénéficiaires afin d'évaluer et de faire évoluer en continu la méthodologie.
- En fin de programme, dans la rédaction d'un livrable décrivant la méthodologie appliquée et constituant un retour d'expérience de l'efficacité de la démarche sur le passage à l'acte vers la pratique du covoiturage.

Par cette approche innovante, nous proposerons aux entreprises une méthodologie d'accompagnement sur mesure pour leur permettre de sensibiliser leurs salariés au covoiturage en levant le plus de freins possibles.

Le dispositif sera adaptatif selon la taille des entreprises et pourra évoluer au cours du temps en fonction des retours collectés dans les enquêtes et observations terrain.

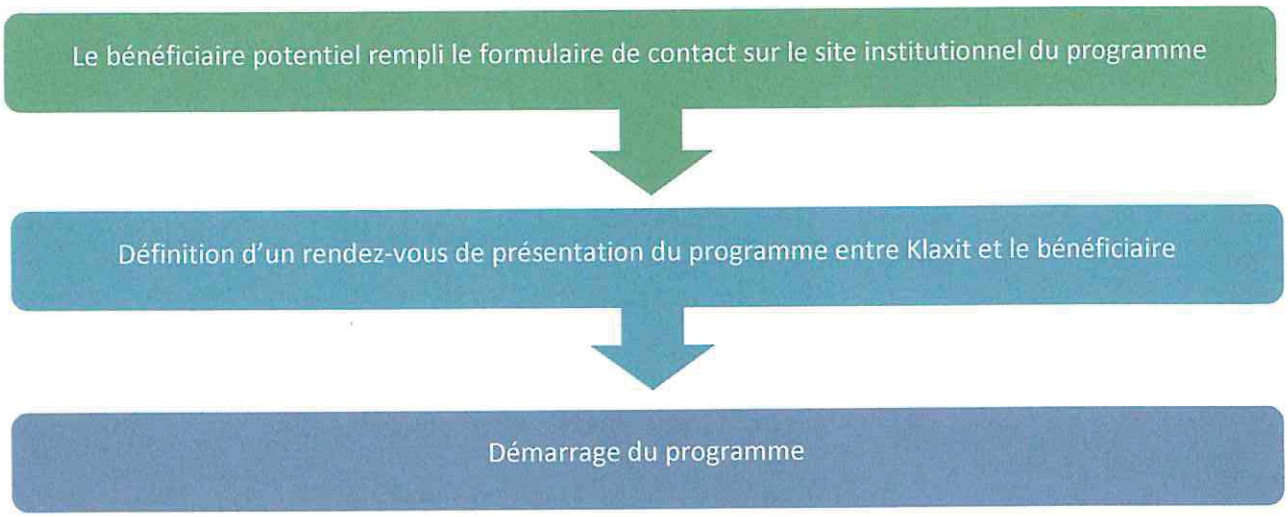
Annexe 2 - Processus opérationnel du Programme

Le site institutionnel du programme sera construit afin de prendre en charge les bénéficiaires potentiels du programme. Plus concrètement, un formulaire de contact sera mis à leur disposition.

A ce titre, le programme ***Tous Covoitureurs !*** s'adresse aux bénéficiaires pouvant se définir comme tout établissement disposant d'un numéro de SIRET hors associations loi 1901 et établissements scolaires, présent sur le territoire métropolitain hors Corse.

Par ailleurs, les cibles prioritaires du programme sont les entreprises avec des problématiques de mobilité et dont une partie importante des salariés se déplace avec une voiture individuelle (30% de part modale voiture personnelle, avec un cœur de cible aux alentours de 70% des salariés venant au travail en voiture).

Ainsi, il est possible de décrire le parcours d'un bénéficiaire au programme par le schéma suivant :



Annexe 3 - Lettre d'intention du Docteur Xavier Brisbois

Réflexion sur l'apport d'une analyse comportementale pour la conception d'une méthodologie d'accompagnement au changement vers la pratique du covoiturage domicile-travail

Docteur en psychologie sociale expérimentale, et tout autant intéressé par les dimensions cognitives que par les sociales, j'applique depuis ma thèse les modèles et méthodes de cette discipline au domaine de la mobilité individuelle. Le point de vue « comportemental » consiste, à mon sens, dans l'analyse des choix et pratiques des individus dans les situations réelles subjectives dans lesquelles ils se trouvent.

Plusieurs disciplines scientifiques contribuent à ces recherches dont l'objet fondamental est de décrire les phénomènes qui caractérisent le comportement humain d'un point de vue externe aux individus qui les réalisent. Ce parti pris n'interdit pas de les interroger sur leurs croyances et ressentis, mais permet une analyse globale, systémique, de l'ensemble des paramètres qui déterminent les pratiques. Nous avons ainsi bien souvent l'occasion d'identifier des dimensions négligées qui expliquent pourquoi des actions ne parviennent pas à atteindre leur but d'influence sur les comportements. En outre, cette analyse permet une vision d'ensemble des facteurs en jeu du point de vue des individus concernés, au filtre de leurs propres grilles d'analyses et dans le contexte réel tel qu'il est perçu. Je crois personnellement que c'est par cette prise en compte de la subjectivité des personnes, permise par la compréhension des phénomènes qui la construisent, que cette approche est performante.

En plus de la pertinence de l'analyse, l'approche comportementale a l'utilité de faciliter l'identification et la hiérarchisation des pistes d'action. En effet, une approche descriptive et compréhensive des processus qui construisent les pratiques permet d'établir les conditions de la réussite d'une action et d'inférer des tâches impliquées les moyens qui peuvent permettre d'influer sur leurs résultats.

Dans le contexte d'une pression forte sur les mobilités du fait de la transition écologique et énergétique, de la réduction des moyens de l'action publique, et de la recherche d'une meilleure efficacité et de la réduction des externalités négatives de la voiture et particulièrement de l'autosolisme, le covoiturage est perçu depuis longtemps maintenant comme une solution idéale. En effet, cette solution ne nécessite pas d'évolution majeure du système de mobilité, ni d'investissements majeurs dans les infrastructures et pourrait profiter de la révolution des technologies de l'information. Hélas, malgré tous ces atouts, le covoiturage est encore aujourd'hui perçu comme une solution à construire même si des progrès essentiels ont été faits.

Pour commencer je crois qu'il faut noter que cette solution est bien moins évidente et simple qu'il n'y paraît a priori. Oui, les trajets ont lieu et des places sont disponibles dans les véhicules, mais si ces conditions fondamentales sont nécessaires elles sont loin de suffire à la réalisation de trajets. La condition essentielle complémentaire à mobiliser est que les personnes se projettent effectivement dans l'usage. Sans faire l'analyse systématique qui serait justement un des objets de ce projet, on peut identifier quelques exemples a priori des présupposés indispensables à la réalisation de trajets en covoiturage :

- croire pouvoir se fier à la réalisation du trajet
- croire que l'inévitable interaction sociale sera au moins sans danger, et en outre sans désagréments
- percevoir la pratique comme porteuse d'une identité positive, ou au moins acceptable
- savoir comment utiliser cette possibilité en remplacement d'un autre mode ou usage pour réaliser le programme d'action quotidien de l'individu – problématique des chaînes de mobilité notamment
- savoir comment faire usage du service
- savoir comment se comporter face aux autres usagers
- etc.

Les progrès réalisés depuis les premières tentatives, sont souvent analysables sous l'angle de permettre l'établissement de ces présupposés nécessaires. L'existence de fournisseur de service de covoiturage par exemple a permis l'intercession d'un tiers de confiance qui permet d'augmenter la garantie perçue que le trajet aura bien lieu et que le danger réel soit réduit. Plus récemment la tendance à faire des « fiches » individuelles ou le fait de recruter les covoitureurs au sein d'une même entreprise ont contribué à avoir l'image a priori d'une interaction sociale envisageable et d'une identité sociale

acceptable. L'évolution de ces services et la montée en compétence générale de la population sur l'usage d'applications mobiles ont en outre augmenté la compétence individuelle à l'usage et facilité la projection dans l'usage.

Pour autant, il manque encore certaines conditions, et sans doute profondément une évolution de la représentation de la mobilité en voiture pour transformer l'image de ce mode conçu comme personnel en quelque chose de plus partagé ou ayant une dimension d'espace collectif temporaire clair. Le programme d'action qui est proposé vise justement à réaliser une analyse la plus systématique possible de toutes ces dimensions, notamment en croisant les retours des usagers et non-usagers avec une analyse de l'activité d'usage et des processus la construisant ou non. Sur cette base il sera possible d'élaborer un programme de conception de solutions potentielles que nous pourrons tester ponctuellement et dans la durée. Il s'agira, en parallèle et dans la continuité de cet effort, de contribuer aussi à améliorer la compréhension de ce type de mobilité pour les décideurs publics et acteurs du secteur, via un livrable de fin de programme.

A priori, il convient aussi de noter qu'au vu des retours d'expériences, deux grands sujets peuvent être envisagés comme objets d'étude et d'optimisation :

- La manière dont la méthodologie du programme touche son public, ce qui consiste à étudier la méthodologie tout début jusqu'à la toute fin du processus tel qu'il est vécu par les usagers potentiels. Depuis le tout premier email diffusé, jusqu'aux raisons de remise en cause de l'usage chez les habitués. Une nouvelle méthodologie innovante sera construite et permettra d'identifier le meilleur processus et contenu des emailling et des ateliers de sensibilisation sur site.
- L'accompagnement des entreprises dans l'appropriation et la mise en place interne du dispositif de covoiturage. Cela implique d'étudier comment travailler avec les équipes projets, quels processus peuvent être améliorés, quels outils et conseils peuvent être fournis aux équipes projets pour tirer profit des apports proposés, impliquer la hiérarchie et donner sens à la proposition d'évolution des pratiques à travers l'ensemble des enjeux de l'entreprise/organisation.

A l'issue du projet *Tous covoitureurs !*, l'ensemble de cette méthodologie sera retranscrit dans un livrable rendu public selon les modalités prévues du programme.

Xavier Brisbois