



Et

Distridyn (Financier du Programme) : Société Anonyme au capital de 274 378 euros, , enregistrée au Registre du Commerce et des Sociétés de Créteil sous le numéro 325 366 334, dont le siège social est situé au 18, avenue Winston Churchill, 94220 Charenton-le-Pont représentée par Alfred SOTO, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité à cet effet

Et

Société d'Importation Leclerc - SIPLEC (Financier du Programme) : (ci-après dénommée « SIPLEC »), Société anonyme coopérative à capital variable, à directoire et conseil de surveillance dont le siège social est situé 26 quai Marcel Boyer - 94200 Ivry sur Seine, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Créteil, sous le numéro 315 281 113, représentée par Thierry FORIEN, agissant en qualité de Directeur adjoint

Et

TotalEnergies Marketing France (Financier du Programme) : financeur, Société par Actions Simplifiée à associé unique de droit français au capital de 390 553 839 euros ayant son siège social 562 avenue du parc de l'île - 92000 Nanterre, immatriculée au R.C.S de Nanterre sous le numéro 531 680 445, représentée par Monsieur Emmanuel de FOURNAS en sa qualité de Secrétaire Général, dûment habilité à cet effet

Et

Auchan Energies (Financier du Programme) : société au nom collectif au capital de 2 000 000 € dont le siège social est situé au 200 Rue de la Recherche 59650 Villeneuve d'Ascq, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Lille Métropole sous le numéro de SIREN 317 007 342, représentée par : Pierre-Louis FRAUDET, en qualité de Directeur d'AUCHAN ENERGIES, déclarant être dûment habilité(e) à cet effet par un pouvoir du 01/12/2021 de Philippe BROCHARD, agissant en qualité de représentant de la société AUCHAN RETAIL FRANCE, ladite société étant gérante de la société AUCHAN ENERGIES

Et

Esso S.A.F. (Financier du Programme) : Société anonyme au capital de 98 337 521,70 euros, RCS Nanterre 542 010 053, Adresse du siège social : 20 Rue Hérault 92000 Nanterre France, et représentée par Monsieur Laurent Fischer en sa qualité de Chef de Service Certificats d'Economie d'Energie

Ci-après, tous les 5 (cinq) dénommées individuellement et/ou collectivement le(s) « Financier(s)»

L'ensemble des signataires de cette convention sont ci-après dénommés collectivement les « Parties ».

DS
JG

DS
TC

DS
TF

DS
PF

DS
AD

DS
LF

DS
EDF

DS
DP

DS
CS

Page 2
DS
BR

DS
AS

Préambule

« *TIMS - Territoires, Inclusion, Mobilité & Sobriété* » est un programme de massification de solutions concrètes en matière de mobilité durable et inclusive sur l'ensemble du territoire national. Il cible la professionnalisation et la structuration sur les territoires d'un secteur en émergence liant les enjeux énergétiques et climatiques avec les enjeux sociaux, et par ricochet, la généralisation de retombées environnementales et socio-économiques très fortes, qu'elles soient directes ou indirectes : diminution des impacts des transports sur le **climat** et la **qualité de l'air**, réduction de la **dépendance** aux énergies fossiles, diminution de la **précarité** liée à la mobilité, **retour à la mobilité** pour les personnes en étant éloignées et par là même facilitation du retour à l'emploi du suivi des parcours de santé et des déplacements des particuliers en général... tous générateurs d'une très grande plus-value économique directement inscrite dans le Plan de relance de l'État.

S'appuyant sur les objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) notamment, le programme TIMS propose de se déployer dès 2023 sur 4 années **en rapprochant les professionnels de l'éco-mobilité et les professionnels de l'inclusion** (« mobilité pour tous »), afin de proposer des solutions sobres en consommation d'énergie et faiblement émettrices de gaz à effet de serre, ciblées sur les **publics précaires des zones rurales, urbaines et périurbaines**. TIMS répond ainsi de manière transversale à des enjeux prégnants de notre société, conformément aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre la pauvreté et l'exclusion.

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 12 janvier 2023 relatif à la création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (publié au JORF du 20 janvier 2023) portant validation du programme PRO-INNO 70 TIMS – Territoires Inclusion Mobilité Sobriété à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2026.

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 TIMS – Territoires Inclusion Mobilité Sobriété**, ci-après le « Programme » ainsi que les engagements des Parties.

Le présent Programme vise à développer une mobilité écologique et inclusive en contribuant à la structuration d'un secteur en émergence : celui de l'écomobilité inclusive, en France continentale et dans les zones non interconnectées.

- Développement d'actions locales pour une mobilité plus durable et plus inclusive ;
- Professionnalisation et structuration de l'ingénierie territoriale sur les enjeux d'inclusivité et d'écomobilité ;
- Évaluation, capitalisation et observation pour suivre les résultats du programme, apporter des éléments d'aide à la décision et contribuer au développement d'une approche territoriale de la mobilité ;
- Expérimentation de gouvernances territoriales partenariales nécessaires à la mise en place des mobilités durables et inclusives à l'échelle territoriale.

- Toucher 2 millions de ménages
- Accompagner 10 à 12 structures à rayonnement régional au pilotage régional des actions locales
- Déployer 90 actions locales
- Expérimenter au moins 8 territoires à éco-mobilité inclusive.
- Former 100 Conseillers en Éco-Mobilité Inclusive et 100 Référents en Éco-Mobilité Inclusive

Le processus opérationnel du Programme est décrit en annexe 2.

Article 3.1 Comité de pilotage

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 Comité technique

Le Comité technique assure la coordination du déploiement opérationnel du Programme ; il a pour principale mission d'organiser la mise en œuvre du Programme.

Ce Comité technique se réunit, en présentiel ou à distance, *a minima* une fois par mois. Le Porteur du Programme assure le secrétariat. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour. Le Comité est composé *a minima* d'un représentant du Porteur du Programme et de chaque Partenaire du Programme.

Article 3.3 Comité d'experts

Le Comité d'experts assure la supervision du Programme ; il a pour principale mission d'accompagner stratégiquement la mise en œuvre du Programme en proposant des orientations stratégiques, et des actions en lien avec la mise en œuvre du programme. Il assure également le suivi des principaux indicateurs d'évaluation du Programme.

Ce Comité d'experts se réunit, en présentiel ou à distance, *a minima* une fois par an.. Le Porteur du Programme assure le secrétariat. Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du comité d'experts.

Le Comité est composé *a minima* d'un représentant du Porteur du Programme, des Partenaires du Programme, d'experts des économies d'énergie et de la mobilité inclusive. Un représentant de la DGEC, de la DGITM et de l'ADEME sera invité à chacune des réunions de ce comité. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Article 3.4 Fonctionnement général et doctrine liée aux programmes CEE

Les actions du programme et leurs mises en œuvre s'inscrivent dans les principes cadre posés dans la Doctrine des Programmes et dans le guide des programmes CEE, mis tous deux à la disposition sur le site du Ministère de la transition énergétique.

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 directement, et/ou indirectement, réalisées 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 établit 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, les livrables, ... 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 (RGPD, ...), la liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition de la DGEC en application de l'article R.222-4 du code de l'énergie. Les informations remises pourront ultérieurement faire l'objet de traitements informatiques destinés au contrôle des demandes de certificats d'économies d'énergie (CEE) et à l'évaluation du dispositif des CEE. Le bénéficiaire des actions du Programme est susceptible d'être contacté, à l'initiative du ministère chargé de l'énergie, ou d'un acteur mandaté par le Programme, pour la réalisation d'un contrôle concernant les actions du Programme. Les Porteurs prévoient les conditions nécessaires à la collecte de ces données auprès des bénéficiaires.

DS
JG

DS
TC

DS
TF

DS
PF

DS
OD

DS
LF

DS
EDF

DS
DP

DS
CS

Page 5
DS
BR

DS
AS

Article 3.5 Nature et production des livrables

Le Porteur veille à établir, en début de Programme, la nature, la forme et le mode de valorisation des livrables afin de permettre leur réutilisation par des acteurs tiers sous des conditions assurant leur pérennité à l'issue du programme. Le Porteur s'appuie dans sa démarche sur les outils proposés dans le cadre du guide des programmes CEE. La liste des livrables est décrite en Annexe 3. Elle est mise à jour au fur et à mesure de l'avancement du programme.

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 les porteurs.

Engagements du CLER – Réseau pour la transition énergétique (Porteur)

Le CLER – Réseau pour la transition énergétique 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 et être garant du respect de ces principes pour l'ensemble du Programme ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage, du comité d'experts et du comité technique ;
- Mettre à disposition les ressources nécessaires à la gestion du Programme et à son déploiement telles que définies à l'article 5 ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, 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, de l'évaluation du Programme et des bilans prévus par la présente convention ;

Engagements de Distridyn (Financier)

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 3 millions cinq cent mille euros hors taxe (3 500 000 € HT) ;

DS
JGDS
TCDS
TFDS
PFDS
ADDS
LFDS
EDFDS
DPDS
CSPage 6
DS
BRDS
AS













- Appuyer le Porteur pour la préparation et la tenue des COPIL et COTECH ainsi que pour la réalisation de l'audit et de l'évaluation du Programme

Engagements de l'ADEME

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

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les Partenaires du Programme et sous contrôle du Comité de pilotage ;
- Participer au Comité d'experts et sur invitation au Comité technique.
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de l'Etat

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

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

Article 5.1 Financement du Programme

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 12 janvier 2023 portant validation du Programme, les contributions aux 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 2026.

Le Porteur a un rôle d'intermédiaire financier transparent pour le compte et au nom d'autrui entre les Financeurs qui versent les fonds destinés aux actions du Programme et les Partenaires du Programme qui les reçoivent pour mener à bien ces actions telles que décrites en annexes 1 et 2.

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 35 000 000 € 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.

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

Frais fixes		
Action	Livrables	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
1.1 Gestion	Suivi et gestion administrative et financière du programme, appels de fonds, délivrance attestations de versement, certification des comptes Préparation du suivi budgétaire, consolidation de ses bilans financiers Rapport d'audit	246 060 €
1.2 Coordination	Compte-rendu de chaque Comité de Pilotage, Rapport d'activité annuel du Programme incluant le suivi des principaux indicateurs Evaluation globale du programme Feuille de route sur la gouvernance Accords de partenariat et conventions avec les bénéficiaires intermédiaires ou autres acteurs	1 267 600 €
2. Professionnalisation	Formation : Référentiel métier/Fiches de poste pour les métiers de Conseiller et Référent en éco-mobilité inclusive, Programme et supports pédagogiques des deux formations, Liste des formateurs formés, Programme et supports pédagogiques de la formation de formateurs, Rapports d'évaluation annuel, Fiches d'inscription aux sessions Centre de ressources : notes de décryptage, retours d'expériences, guide méthodologique et opérationnel, guide technique des solutions d'éco-mobilité, plateforme web de base de données documentaires, ordre du jour et compte-rendu des divers temps d'animation / diffusion / échanges,	1 931 360 €
3. Communication	Stratégie et plan de communication, outils et supports de communication dédiés (nationaux et locaux)	402 800€
4. Évaluation	Référentiel d'évaluation des actions, production et diffusion annuelle de données, évaluation qualitative du programme, outil informatique	821 000 €
5. Accompagnement des territoires	Cahier des charges de l'appel à manifestation d'intérêt actions locales, liste de diffusion, liste des structures lauréates, contributions au rapport annuel d'activité et rapport d'évaluation, liste des webinaires et ateliers de travail, formalisation de la méthodologie d'accompagnement des territoires	850 180 €
TOTAL		5 519 000 €

Frais variables			
Action	Livrables	Coût unitaire (€ HT)	Montant maximal financé par les CEE (€ HT)
1. Pilotage régional	Compte-rendu des comités régionaux, rapport annuel technique et financier régional	175 000 € avec au moins 10 pilotes régionaux prévus	1 836 000 €
2. Déploiement des actions locales	Rapport annuel technique et financier régional (comprenant la remontées des données qualitatives et quantitatives pour chaque action locale) Outils et supports de sensibilisation, de formation et d'accompagnement utilisés directement avec les bénéficiaires finaux	En moyenne 266 667 € par territoire avec au moins 90 projets locaux	24 165 000 €
3. Expérimentation des Territoires à écomobilité inclusive	Rapport annuel technique et financier territorial (comprenant la remontées des données qualitatives et quantitatives) Méthodologie d'accompagnement des Territoires	En moyenne 435 000 € par territoire expérimenté avec au moins 8 TEMI	3 480 000 €
TOTAL (HT)			29 481 000 €

Un budget prévisionnel détaillé est disponible en annexe 4.

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. Le Porteur et les Partenaires doivent pouvoir identifier et justifier les dépenses du programme réalisées en propre. Une comptabilité analytique peut être mise en place à ces fins.

A minima une procédure, qui s'applique au Porteur, aux Partenaires et aux bénéficiaires intermédiaires, établit les processus et les règles de gestion financière du Programme pour disposer d'un suivi des dépenses selon les livrables, les actions et les lignes budgétaires du Programme. Les dépenses du Programme sont certifiées annuellement par un Commissaire aux comptes ou un Comptable public.

Article 5.2 Premier appel de fonds

Un premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs par le porteur, pour les actions mises en œuvre par ce dernier, correspondant à 30% des coûts fixes relatifs à la gestion, la coordination et au développement des premières actions de communication, professionnalisation, évaluation et accompagnement des territoires par le Porteur et les Partenaires.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première période du Programme prévue jusqu'à novembre 2023, s'élève à 1 655 700 € HT représentant 4,73 % du budget total, selon la répartition suivante par financeur :

- Deux cent quatre-vingt-dix-huit mille vingt-six euros hors taxe (298 026 € HT) financés par Auchan Énergies ;
- Cent soixante-cinq mille cinq cent soixante-dix euros hors taxe (165 570 € HT) financés par Distridyn SA ;
- Trois cent quatre-vingt-dix-sept mille trois cent soixante-huit euros hors taxe (397 368 € HT) financés par Esso S.A.F. ;
- Trois cent quatre-vingt-dix-sept mille trois cent soixante-huit euros hors taxe (397 368 € HT) financés par Siplec ;
- Trois cent quatre-vingt-dix-sept mille trois cent soixante-huit euros hors taxe (397 368 € HT) financés par TotalEnergies Marketing France.

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 - 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 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 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 les autres Parties 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 les autres Parties 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'événement 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 aux autres Parties 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 des autres Parties, 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 les autres Parties 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 ; à leurs 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 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 - 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>).

Article 20 - Loi applicable et attribution de juridiction

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

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

À défaut, un (1) mois après l'envoi d'une lettre en recommandé avec accusé de réception par une Partie aux autres Parties 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.

Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu détaillé

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3 – Liste des livrables du Programme

Annexe 4 – Budget prévisionnel détaillé (CONFIDENTIEL)

Fait à Paris, 07/07/2023

Agnès PANNIER-RUNACHER

Ministre de la Transition énergétique

Pour la ministre et par délégation,
Olivier DAVID, Directeur du climat, de l'efficacité
énergétique et de l'air, par intérim

DocuSigned by:

Olivier David

B4A3812C77CD453...

Boris RAVIGNON,

Président par intérim de l'Agence de
l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie
(ADEME)

DocuSigned by:

Boris Ravignon

C36820C5E4794DA...

Jean-Pierre GOUDARD

Co-Président du CLER – Réseau pour la transition
énergétique

DocuSigned by:

Jean-Pierre Goudard

1ABFC5E4A35C409...

Catherine STARON

Présidente - Auvergne Rhône-Alpes Energie
Environnement

DocuSigned by:

Catherine Staron

4EEB1E76DEDF454...

Thomas CHEVILLARD

Président – Mob In France

DocuSigned by:

Thomas Chevillard

F2B5B6043AA14E9...

Didier PERALTA

Président - Réseau des Agences Régionales de
l'Énergie et de l'Environnement

DocuSigned by:

Didier Peralta

A89FE9C7A9C746E...

Pierre Louis FRAUDET

Directeur d'Auchan Energies

DocuSigned by:

Pierre-Louis Fraudet

C4C7CDA535724ED...

Alfred SOTO

Directeur Général de DISTRIDYN SA

DocuSigned by:

Alfred SOTO

9E1B42E7193F4DB...

Laurent FISCHER

Chef du Service CEE ESSO S.A.F.

DocuSigned by:

Laurent Fischer

805B318FED64471...

Thierry FORIEN

Directeur Energies de Siplec

DocuSigned by:

Thierry FORIEN

119BC6A719B4473...

Emmanuel de FOURNAS

Secrétaire Général de TotalEnergies Marketing
France

DocuSigned by:

Emmanuel de Fournas

9660133903014F1...

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Contexte

La conjonction des pressions croissantes sur le plan économique, sanitaire et environnementale qui ont pour conséquence l'augmentation du coût de la vie et du prix des énergies fossiles impactent de manière croissante la part de la population vivant sous le seuil de pauvreté (en France 9,3 millions de personnes en 2019 soit près de 15% de la population). Le constat demeure pour toute une part des habitants et des territoires, partout en France métropolitaine et de façon exacerbée dans les zones insulaires, qui restent à l'écart de solutions de mobilité du quotidien adaptées.

Alors que ce contexte social et énergétique est renforcé par l'actualité 2022, la publication du rapport 2022 du GIEC lance une nouvelle alerte et un appel à privilégier les options d'adaptation inclusives et multisectorielles. Ce contexte ne fait qu'accroître la vulnérabilité toujours plus forte dans les territoires ruraux, péri-urbains et urbains en phase de renforcement de mesures en matière de qualité de l'air via les Zones à Faibles Émissions – mobilité (ZFEm).

2. Finalité du programme

Le programme TIMS « Territoires, Inclusion, Mobilité & Sobriété » vise à contribuer à la structuration du secteur de l'éco-mobilité inclusive.

L'écomobilité inclusive – rapprochement d'écomobilité et de mobilité inclusive – permet d'apporter des réponses adaptées à ces enjeux imbriqués. Or aujourd'hui en France, cette notion est émergente. Les professionnels des secteurs de l'inclusion et de l'écomobilité ne travaillent pas souvent ensemble alors que les réalités des populations amènent les uns comme les autres à s'ouvrir – pour les uns aux enjeux écologiques – pour les autres aux enjeux sociaux. Face à la montée des problématiques de pouvoir d'achat, de climat, d'énergie et de réduction de la pauvreté, l'écomobilité inclusive est une réponse inévitable à l'actualité des prochaines années, qui a besoin d'un vrai soutien pour se structurer, s'organiser, et se professionnaliser.

Pour répondre à ces enjeux imbriqués, TIMS cible la professionnalisation et la structuration sur les territoires d'un secteur en émergence liant les enjeux énergétiques et climatiques avec les enjeux sociaux, et par ricochet, la généralisation de retombées environnementales et socio-économiques très fortes, qu'elles soient directes ou indirectes.

3. Axes d'intervention du programme

TIMS propose de combiner deux approches complémentaires :

- structuration à l'échelle nationale d'outils et d'espaces permettant la professionnalisation et l'évaluation en vue de modéliser des solutions
- déploiement de solutions locales pour les ménages empêchés sur des territoires enclavés contribuant elles-aussi à la modélisation des solutions

Le programme vise à ce que ces approches soient déployées avec une approche méthodologique et d'évaluation permettant de réaliser des retours d'expériences, faire émerger les leviers et les freins aux solutions locales dans le but d'éclairer d'éventuelles décisions locales prises par les acteurs politiques territoriaux.

A. 3.1. Pôle Professionnalisation

3.1.1. Formation

La mise en place de nouvelles solutions axées sur un mode ou un usage (covoiturage, autopartage, vélos, ...) n'est pas, à elle seule, suffisante à conduire ce changement pour les publics en situation de précarité, qui ont besoin d'un accompagnement socio-technique favorisant le changement à la fois individuel et collectif, directement sur les territoires.

Cela nécessite le développement de compétences précises (techniques mais également psycho-sociales) auprès des acteurs professionnels existants, qui leur permettront d'accompagner au changement les individus mais aussi les acteurs territoriaux.

Pour cela, le Programme TIMS propose de faire émerger deux nouveaux métiers : (CEMI, REMI), fonctions clés des actions conduites sur les territoires par les acteurs de la mobilité solidaire et inclusives à l'attention des associations, de collectivités, ou d'entreprises.

Objectif stratégique

Professionnaliser le secteur de l'écomobilité inclusive et contribuer à la structuration du secteur sur le long terme.

Objectifs opérationnels

Le Programme TIMS propose de concevoir et de mettre en œuvre un programme de formation afin de développer sur le marché du travail les deux métiers suivants :

- le Conseiller en Éco Mobilité Inclusive (CEMI) avec la formation de 100 CEMI sur la durée du programme
- le Référent territorial en Éco Mobilité inclusive (REMI) avec la formation de 100 REMI sur la durée du programme

Moyens mis en œuvre

Ces deux formations seront destinées en priorité aux porteurs d'actions locales, parties prenantes du programme TIMS et pourront être proposées à d'autres acteurs territoriaux. Pour concevoir et mettre en œuvre ces deux formations, TIMS s'attachera à :

- Concevoir des programmes de formation, en prenant appui sur les experts du sujet (issus notamment du comité d'orientation et de suivi)
- Identifier et former des formateurs qui délivreront la formation
- Animer une vingtaine de sessions de formation (12 pour les REMI et 12 pour les CEMI)
- Évaluer et améliorer les formations de façon continue

Livrables

- Fiches de poste pour les métiers de Conseiller et Référent en éco-mobilité inclusive
- Programme et supports pédagogiques des deux formations
- Liste des formateurs
- Programme et supports pédagogiques de la formation de formateurs
- Rapports d'évaluation annuel : nombre et profils des stagiaires formés, satisfaction des stagiaires, impacts sur l'accompagnement des publics et des territoires (en fin de programme).
- Fiches d'inscription aux sessions

Indicateurs d'évaluation

- Programmes de formation qualifiante : 2
- Formations certifiées en fin de programme : 2
- Personnes formées pendant le projet TIMS : 200
- Satisfaction des participants : 80% de satisfaits à très satisfaits
- Compétences acquises : 80% des participants valident l'ensemble des compétences (via le mini mémoire)

3.1.2. Centre de ressources

La structuration d'un nouveau secteur professionnel nécessite de s'appuyer sur des connaissances solides permettant d'orienter et de prioriser le développement des actions. Notamment grâce aux travaux du projet PEnD'Aura et PEnD'Aura+, mais également ceux du Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), des structures institutionnelles (ADEME, ONPE) ou d'autres experts et think tanks sur l'énergie (Negawatt,...).

Il existe en France une bonne base de ressources permettant d'envisager le croisement de la dimension Mobilité Inclusive et Mobilité Décarbonée. Cependant il manque à ce jour un lieu identifié qui réponde aux besoins suivants :

- la capacité à caractériser cette information riche et à l'organiser
- la capacité à "digérer" l'information pour la rendre opérationnelle pour les professionnels de terrain
- la capacité à accueillir les retours d'expérience de terrain et à modéliser ses enseignements (leviers, risques, impacts...)

Objectif stratégique

Le Centre de ressources est conçu pour être le centre névralgique de la structuration à long terme du secteur de l'écomobilité inclusive. Il doit à la fois fournir les ressources de référence concernant les enjeux du secteur (connaissance, retours d'expérience, guides et bonnes pratiques...) mais également fournir un espace concret d'échanges et d'émulation pour les professionnels du secteur et enfin proposer une vitrine de la vision systémique de l'écomobilité inclusive pour les acteurs du terrain.

Le centre de ressources est donc à la fois un lieu de capitalisation, de diffusion et d'animation.

Il est structuré en lien étroit et systématique avec les autres dimensions du projet TIMS : la formation des professionnels, la dynamique d'évaluation, la communication et le déploiement des actions.

A terme, c'est ce centre de ressources qui sera la porte d'entrée pour le secteur, portant le réseau des professionnels, capitalisant les bonnes pratiques, leviers et freins, et faisant le lien avec les acteurs institutionnels et les producteurs de connaissances.

Objectifs opérationnels

Dimension Capitalisation et Production de ressources

- identifier les besoins de ressources
 - études et chiffres sur mobilité durable, études et chiffres sur mobilité inclusive, contexte réglementaire et ambition politique, acteurs et experts, territoires engagés, retours d'expérience, guide méthodologique ...
- mutualiser les ressources existantes et produire les ressources nouvelles
- les indexer et les diffuser au sein d'une base de donnée accessible en ligne
- identifier et paramétrer un outil de documentation en ligne

Dimension Animation de réseau

- identifier les professionnels du secteur via les réseaux du consortium et les partenaires, et leur proposer de rejoindre le réseau TIMS
- mettre en place un espace d'échanges en ligne (type forum ou liste de discussion)
- organiser 1 évènement annuel de type séminaire à partir de 2024

Moyens

- Un espace dématérialisé en ligne
- Des expertises en termes de veille et référencement documentaire, de production de ressources (vulgarisées) et de diffusion

Livrables

- Une plateforme web avec base de données de ressources
- Un espace d'échanges (forum ou plateforme)
- 3 séminaires de "rencontres réseau"
- Des productions types décryptages, retours d'expériences, guides de bonnes pratiques thématiques ... à destination des acteurs de terrain

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de ressources en ligne dans la base de données : 50 en 2024, 100 en 2026
- Participation aux séminaires annuels : 50 participants en 2024, 100 en 2026

B. 3.2. Pôle évaluation

Les initiatives inscrites dans le champ de l'éco-mobilité inclusive restent disparates et isolées sur les territoires. A ce jour et à notre connaissance, aucun état des lieux ni aucune évaluation de l'impact de ces dispositifs n'a été menée sur la double dimension à la fois environnementale et sociale. L'évaluation est donc un point essentiel du programme afin de répliquer et massifier le déploiement de solutions efficaces pendant et au-delà du programme.

TIMS intègre, dès sa mise en place, un dispositif d'évaluation et de capitalisation des actions déployées en vue de structurer un dispositif d'observation de la thématique.

La méthode et les outils mis en place permettront de :

- évaluer les résultats des actions : nombre de personnes concernées, taux de réalisation des objectifs de chaque action, évolution des écosystèmes locaux...
- évaluer l'impact social et environnemental : pratiques actuelles, taux de changement de pratiques, taux d'accès ou maintien dans l'emploi, taux d'accès aux services, réduction des GES, etc.
- définir des indicateurs de suivi de ce secteur d'activité et l'échelle pertinente d'observation des impacts.

Évaluer pour capitaliser et modéliser les solutions d'éco-mobilité inclusive**Objectif stratégique**

- Mesurer l'impact et évaluer les actions pour modéliser les solutions efficaces d'écomobilité inclusive et favoriser leur reproductibilité.

Objectifs opérationnels

L'outil de suivi du programme TIMS permettra à la fois d'observer le fonctionnement du programme et de contribuer à son pilotage.

- Définir un référentiel d'évaluation des résultats et effets attendus, dès le lancement du programme
- Intégrer la démarche d'évaluation dans chacune des actions locales mises en place par les appels à candidatures
- Collecter et analyser les données tout au long du programme
- Modéliser les impacts et produire des fiches techniques par type d'actions

Moyens

Pour réaliser cette démarche, TIMS s'appuie sur une expertise "évaluation, observation, modélisation" du consortium complétée d'un groupe de travail d'experts qui concevra et mettra en œuvre la démarche d'évaluation, ainsi qu'un outil de collecte de données (issu de TerriSTORY®, cf ci-après)

Livrables

- Un référentiel d'évaluation proposant un ensemble de critères et d'indicateurs portant sur les champs suivants
 - Les personnes selon les niveaux de classes sociales et les pratiques initiales
 - Les résultats obtenus par type de solutions d'éco-mobilité inclusive (ex : nombre de personnes accompagnées, nombre de personnes qui sont passées de manière pérenne au vélo, au covoiturage, part modale voiture...)

- Les impacts socio-économiques des actions mises en place sur la population du territoire (ex : taux de retour à l'emploi des personnes, taux de précarité énergétique mobilité, taux d'emploi vacant, etc.)
- Les impact environnementaux (ex : économies d'énergie réalisées, impacts sur les gaz à effet de serre émis...)
- Le niveau d'efficacité de la solution ou de l'action locale (ex. ratio résultats obtenus/budget engagé)

Ce référentiel et les outils connexes seront transmis lors des appels à candidatures pour identifier des solutions à déployer localement afin que les structures lauréates construisent des actions qui permettront de produire et transmettre des données répondant aux indicateurs établis.

- Création d'un outil spécifique et commun de suivi, d'évaluation et d'observation
 - Cet outil sera développé d'après le code de l'outil TerriSTORY®, en open source (les données seront disponibles en Open data). Cet outil permettra de suivre le programme TIMS et de développer des indicateurs de suivi du secteur de l'écomobilité inclusive sur l'ensemble des territoires concernés. L'outil s'appuiera sur des données publiques et multi-sources, issues de l'INSEE, de l'IGN, des services de l'État, de plateformes Open data, des observatoires régionaux, etc.
 - L'outil mettra à disposition un ensemble de fonctionnalités pour simuler des scénarios, leurs impacts socio-économiques et environnementaux, et ainsi faire des choix éclairés.
 - Grâce à une interface de visualisation dynamique et interactive, l'outil permettra de comprendre son territoire, d'en identifier les atouts et les leviers d'actions prioritaires. Il permettra également d'initier l'observation de ces dynamiques à l'échelon régional et local en matière d'écomobilité inclusive.
 - Ce travail permettra de structurer une gouvernance de cet outil et d'établir les liens techniques avec l'ONPE et la base de données GEODIP.
- Publication d'un guide technique prenant appui sur les résultats de l'évaluation et contenant des fiches type pour chaque catégorie d'action d'écomobilité inclusive pour en faciliter le déploiement d'actions au-delà du programme.

Les fiches types ainsi produites alimenteront le Centre de Ressources. Elles compléteront, grâce aux données collectées tout au long du programme, le référentiel d'actions cité plus haut, en particulier sur les éléments évaluatifs soulignés ci-dessous.

- Le contexte de mise en place de l'action
- Les objectifs poursuivis
- Le descriptif détaillé de l'action
- Les moyens engagés
- Les facteurs de réussite et les écueils à éviter
- Les indicateurs d'évaluation (retombées/impacts)
- Le modèle économique
- Les conditions de déploiement et de répliquabilité

C. 3.3. Pôle Déploiement

Accompagner le déploiement de 90 projets locaux

Le développement de l'écomobilité inclusive sur les territoires impose la mise en œuvre d'un ensemble d'actions et de mesures permettant le changement de pratiques de mobilité. Pour créer un environnement favorable au dépassement de l'autosolisme, les acteurs locaux vont combiner trois grandes catégories d'actions : accompagnement individuel et collectif, information et sensibilisation, et développement de services de mobilité active et partagée.

En déployant des solutions adaptées à leur contexte local, ces acteurs territoriaux participeront à la structuration du secteur. En effet, une attention particulière sera portée au potentiel de standardisation de la méthodologie de mise en œuvre des actions du Programme afin d'en accroître la modélisation en vue d'une répliquabilité à plus grande échelle, au-delà du programme.

Ainsi un cahier des charges sera diffusé afin d'identifier 90 projets composés de bouquets d'actions dans au moins 10 régions, dont deux régions insulaires, la Corse et la Guadeloupe volontaires pour participer au programme. Un effort supplémentaire sera fourni pour cibler les territoires les plus en difficulté sur le sujet. La sélection de ces actions répondra donc à des critères, tels que le type de territoire concerné (rural, urbain, péri-urbain, concerné par la législation ZFEm, quartier prioritaire de la ville, taux de pauvreté, secteurs captifs de la voiture individuelle et thermique, ...), le type d'actions proposées (afin de constituer un panel de solutions répliquables), le soutien explicite de la collectivité mentionnant les ressources qui seront mise en œuvre par leur soin, la capacité à contribuer à l'évaluation (notamment par la remontée de données quantitatives et qualitatives)...Les actions locales pouvant être financées dans le cadre d'autres programmes CEE seront ré-orientées vers ceux-ci : il est ainsi prévu d'associer au comité d'experts, qui participera à la sélection des actions et projets locaux, des porteurs de ces autres programmes CEE.

Structurer et pérenniser au moins 8 Territoires à Écomobilité Inclusive

Cette partie du programme a pour objectif d'accompagner les territoires volontaires à développer une véritable politique locale de mobilité durable et inclusive capable de répondre aux besoins de tous les citoyens, en cohérence avec l'ensemble des politiques du territoire. Il s'agit pour ces territoires d'expérimenter et de promouvoir les approches de gouvernance partenariale, de planification croisée et de co-construction. Ce sont ces approches, construites avec l'ensemble des acteurs (développement économique, la cohésion sociale, l'environnement, la santé...) qui apporteront la vision systémique du territoire permettant de déployer des réponses structurantes véritablement transformantes sur le long terme.

Objectif stratégique

TIMS a pour objectif de rendre ces actions structurantes et à l'échelle en accompagnant le passage à une échelle significative et en accompagnant la structuration d'une gouvernance transversale rassemblant la mobilité, le développement économique, la cohésion sociale, l'environnement, la santé en concertant les acteurs publics et privés.

Les principaux objectifs sont :

- Proposer aux habitants des territoires enclavés et aux personnes en précarité des solutions de mobilité durables.
- Aider les collectivités à planifier l'écomobilité inclusive sur leur territoire, de manière concertée, transversale, en impliquant l'ensemble des acteurs publics, privés et associatifs.
- Disposer d'un nombre et d'une diversité d'actions significatives pour permettre une évaluation et modélisation pertinentes

Objectifs opérationnels

- Identification et accompagnement de 90 projets locaux composés de bouquets d'actions
- Identification et accompagnement individuel et collectif d'au moins 8 territoires à éco-mobilité inclusive (TEMI)

Moyens

Le développement des TEMI et des actions locales est prévu par appel à candidatures, de manière à couvrir de manière homogène le territoire français, en particulier les endroits où se concentrent les difficultés d'accès à des alternatives à l'autosolisme.

Livrables

- Cahier des charges des appels à candidatures et liste des lauréats
- Liste de diffusion, Compte-rendu des réunions de travail,

- Contribution au rapport annuel d'activité et d'évaluation, comprenant des éléments de résultats des actions auprès des bénéficiaires finaux ; les remontées des besoins et l'identification d'expériences / outils à partager
- Un rapport technique et un rapport financier annuel par territoire régional

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de réponses à l'appel à manifestation d'intérêt TEMI : au moins 8
- Nombre de réponses à l'appel à manifestation d'intérêt actions locales : 130
- Nombre de projets locaux engagés en 2024 : 90
- Nombre de bénéficiaires des actions

Annexe 2 - Processus opérationnel

Le programme TIMS se déroulera en 4 grandes phases, selon le calendrier prévisionnel suivant :

PHASE 1 Semestres 1 & 2 Structuration du programme	<ul style="list-style-type: none"> ○ Cadrage et outillage du suivi technique, administratif et financier ○ Conception des modules de formation à destination des CEMI et REMI ○ Rédaction du cahier des charges des Appels à Manifestations d'Intérêt (Actions locales et Territoires à écomobilité inclusive) ○ Cadrage sur les indicateurs et des outils en vue de l'évaluation
PHASE 2 Semestre 2 Lancement des 1ères actions	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en place du Centre de ressources ○ Lancement d'un AMI pour identifier les projets locaux et les TEMI ○ Identification des pilotes régionaux
PHASE 3 Semestres 3 à 7 Déploiement du programme à grande échelle	<ul style="list-style-type: none"> ○ Démarrage du déploiement des 90 projets locaux identifiés par l'AMI ○ Déploiement des formations auprès des CEMI et REMI ○ Constitution et animation des réseaux de CEMI, REMI, TEMI ○ Déploiement des TEMI ○ Production et indexation de contenus dans le centre de ressources
PHASE 4 Semestres 7 & 8 Bilan	<ul style="list-style-type: none"> ○ Conduite de l'évaluation ○ Bilan final en vue de la capitalisation des actions

Déploiement des actions locales

90 projets locaux proposant des bouquets d'actions d'éco-mobilité inclusive seront identifiés, déployés et évalués.

1. Faire acte de candidature

Les structures éligibles au Programme sont les collectivités locales en priorité et toute structure ancrée localement qui pourra faire valoir un partenariat avec une collectivité.

Celles-ci font acte de candidature auprès du Porteur en remplissant le dossier de candidature qui détaille les actions réalisées, les moyens alloués et les engagements pris notamment en matière de suivi et d'évaluation des actions, et qui figure dans l'appel à manifestation d'intérêt. Un jury composé du Porteur, des Partenaires et d'experts des mobilités inclusives et solidaires se réunira, en présentiel ou à distance, pour statuer sur les dossiers de candidatures reçus et valider leur éligibilité au Programme.

2. Mettre en œuvre les actions

Une fois le dossier de candidature validé, la structure éligible reçoit une confirmation de la part du Porteur lui stipulant l'éligibilité de son dispositif local au Programme. Celui-ci peut avoir démarré avant la réunion du comité d'experts. Pour la mise en œuvre de son projet et de ses actions locales, la structure éligible :

- réalise elle-même ou mandate une structure pour la réalisation des actions relatives à son action retenue ;
- réalise l'ensemble des dépenses relatives à la mise en œuvre de ses actions et donnant lieu aux certificats d'économies d'énergie.

Le Porteur rapportera en COPIL le suivi de la réalisation des actions retenues et les dépenses dédiées.

Pilotage régional des actions locales

Au moins 10 structures à rayonnement régional seront identifiées et accompagnées par le Porteur et ses partenaires. Leur rôle sera d'accompagner les porteurs de projets locaux sur leur territoire dans la mise en œuvre et le suivi technique, administratif et financier et d'animer les échanges entre ses porteurs d'actions et plus largement l'écosystème régional de l'écomobilité inclusive.

Ces 10 structures sont identifiées par le Porteur et ses partenaires et la liste validée par le comité d'experts.

Expérimentation des Territoires à éco-mobilité inclusive (TEMI)

La mise en place de TEMI répond à un **double enjeu** :

- Assurer aux habitants des territoires enclavés et aux personnes empêchées l'accès aux services et aux activités essentielles (emploi, formation, santé, droits, ...), à un coût raisonnable, en privilégiant les solutions de mobilité durables (mobilités actives, mobilités partagées, ...)
- Aider les collectivités à engager une démarche concertée, mobilisant l'ensemble des acteurs publics, privés et associatifs

Au moins 8 TEMI sont identifiés en année 1 ou début d'année 2, puis accompagnés individuellement et collectivement en année 2 à 4. Un appel à manifestation d'intérêt est lancé dans les territoires régionaux identifiés.

Annexe 3 – Liste des livrables du Programme

Action	Livrables
1.1 Gestion	Suivi et gestion administrative et financière du programme, appels de fonds, attestations de versement, certification des comptes
1.2 Coordination	Comptes-rendus des Comités de Pilotage et des Comités d'Experts Rapport d'activité annuel du Programme incluant le suivi des principaux indicateurs Evaluation globale du programme Accords de partenariat et conventions avec les bénéficiaires intermédiaires ou autres acteurs
2. Professionnalisation	<u>Formation :</u> Référentiel métier/Fiches de poste pour les métiers de Conseiller et Référent en éco-mobilité inclusive, Programme et supports pédagogiques des deux formations Liste des formateurs formés <u>Centre de ressources :</u> Ressources produites : notes de décryptage, retours d'expériences, guide méthodologique et opérationnel, guide technique des solutions d'éco-mobilité etc. Plateforme web de base de données documentaires
3. Communication	Stratégie et plan de communication, outils et supports de communication dédiés (nationaux et locaux)
4. Évaluation	Référentiel d'évaluation des actions Production et diffusion annuelle de données Evaluation qualitative du programme Outil informatique de remontée et d'analyse des données
5. Accompagnement des territoires	Cahiers des charges des appels à manifestation d'intérêt, liste des structures lauréates, Valorisation des résultats à travers les contributions au rapport annuel d'activité et rapport d'évaluation Formalisation de la méthodologie d'accompagnement des territoires
1. Pilotage régional	Compte-rendu des comités régionaux Rapport annuel technique et financier régional
2. Déploiement des actions locales	Outils et supports de sensibilisation, de formation et d'accompagnement utilisés directement avec les bénéficiaires finaux Valorisation des résultats à travers les contributions au rapport annuel d'activité et rapport d'évaluation
3. Expérimentation des Territoires à écomobilité inclusive	Rapport annuel technique et financier pour chaque TEMI Etudes, planifications, etc., développés dans par les TEMI dans le cadre du programme