

Logo Opérateur + logo Interreg ou STEER



**Convention de coopération
entre
la Métropole du Grand Paris et l'opérateur
d'autopartage X
pour l'expérimentation d'autopartage électrique
STEER-NWE**

Octobre 2026 – Juin 2028

Entre

La Métropole du Grand Paris, sise 15-19 avenue Pierre Mendès France, à Paris (75013), représentée par son Président, Monsieur Patrick OLLIER, dûment habilité par la délibération XXXX,

Ci-après dénommée « la Métropole »

Et

L'opérateur X, dénomination sociale, n° SIRET, adresse, représenté par X, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « l'opérateur d'autopartage » ou « l'Opérateur »

Ci-après désignés ensemble les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Préambule

La Métropole du Grand Paris

Depuis janvier 2016, dans le cadre d'une gouvernance partagée, la Métropole du Grand Paris a démontré sa capacité à initier et mettre en œuvre des projets d'envergure utiles aux habitants de son périmètre géographique en matière d'aménagement et d'urbanisme, d'environnement, de GEMAPI et de développement économique. La Métropole du Grand Paris est une intercommunalité composée de 130 communes et 11 territoires. Elle regroupe Paris, les 122 communes des 3 départements des Hauts-de-Seine, de la Seine- Saint Denis et du Val-de-Marne ainsi que 7 communes des départements limitrophes de l'Essonne et du Val-d'Oise, soit près de 7,2 millions d'habitants.

Établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre et à statut particulier, la Métropole du Grand Paris exerce cinq compétences obligatoires, définies par un projet métropolitain :

- Développement et aménagement économique, social et culturel ;
- Protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie ;
- Aménagement de l'espace métropolitain ;
- Politique locale de l'habitat ;
- Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI).

Les actions menées par la Métropole du Grand Paris ont pour objectifs d'améliorer le cadre de vie des habitants, de réduire les inégalités entre les territoires, de développer un modèle urbain, social et économique durable garant d'une attractivité et d'une plus grande compétitivité au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris est un espace de dialogue et d'orientation stratégique des 130 communes de la zone dense continue. Elle constitue un échelon d'action pertinent pour contribuer au rééquilibrage territorial.

Au regard de l'urgence sanitaire liée à la pollution atmosphérique et aux 7 900 décès prématurés chaque année sur l'ensemble de la Région Ile-de-France, la Métropole du Grand Paris a adopté en février 2026 son Plan climat air énergie métropolitain (PCAEM) révisé qui fixe des objectifs ambitieux en matière de reconquête de la qualité de l'air et des actions en faveur de la mobilité durable.

Dans le cadre de sa politique en matière de mobilité durable, la Métropole s'est saisie de la question de l'autopartage et souhaite accompagner son développement sur le territoire métropolitain, s'agissant d'une alternative à la possession de voiture individuelle.

La Métropole exerce, en application de l'article L. 5219-1 du Code général des collectivités territoriales, une compétence en matière de lutte contre la pollution de l'air. En application de cette compétence, et conformément à la déclaration d'intérêt métropolitain adoptée par le Conseil de la Métropole - CM2017/12/08/10 - du 8 décembre 2017, la Métropole intervient notamment pour fédérer et soutenir les actions des communes et établissements publics territoriaux en matière de mobilité durable, et en particulier les services d'autopartage.

La présente convention s'inscrit dans cette initiative de fédération et de soutien aux actions des communes du territoire de la Métropole ayant délivré des autorisations et conventions d'occupations temporaires du domaine public à des opérateurs d'autopartage pour permettre le développement de ces services.

L'autopartage correspond à la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. Les véhicules peuvent appartenir à l'opérateur d'autopartage ou à la collectivité. L'autopartage se distingue de la location traditionnelle par une mise à disposition des véhicules en libre-service et disponibles en 24/7, avec des conditions d'utilisation qui permettent des trajets d'une heure ou moins, et sans remise des clés en main propre.

La Métropole a confié en 2024 à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) la réalisation d'une étude d'opportunité d'un système d'autopartage à l'échelle métropolitaine. Publiés en octobre 2025, les résultats de cette étude dressent un état des lieux détaillé de l'offre existante et évaluent les potentiels de développement des services d'autopartage dans les différentes communes au travers de plusieurs scénarios de déploiement. Pour conduire et suivre ces travaux, la Métropole a associé Ile-de-France Mobilités (IDFM), l'Agence métropolitaine des mobilités partagées (AGEMOB), la Ville de Paris ainsi que l'ADEME. À la suite de la publication de l'étude, des échanges ont été organisés entre IDFM, l'APUR et la Métropole afin de mobiliser ses enseignements, notamment le dimensionnement et la localisation des stations, dans le cadre du futur service régional d'autopartage piloté par IDFM.

Par ailleurs, la Métropole est lauréate du projet européen STEER-NWE (Europe du Nord-Ouest) portant sur le déploiement de l'autopartage électrique, mobilisant un consortium de 11 partenaires dont 5 autres pays d'Europe du Nord. Le projet a débuté en janvier 2025 et se conclura en juin 2028 (3,5 ans). Dans le cadre du projet STEER-NWE, la Métropole ambitionne de créer les conditions d'un développement de l'autopartage notamment électrique, en permettant, d'une part, un dialogue entre les parties prenantes pour aboutir à un service équilibré et pérenne et, d'autre part, d'ouvrir l'accès à ces services à l'ensemble des catégories socioprofessionnelles.

Malgré ses atouts, notamment un coût global plus faible pour les ménages utilisant la voiture de manière occasionnelle, l'autopartage reste freiné par des facteurs psychologiques et culturels : attachement à la propriété, appréhension face à un véhicule inconnu, crainte de l'indisponibilité, manque de lisibilité des offres et des tarifs. Pour lever ces obstacles, la Métropole mènera une expérimentation consistant à faire bénéficier, à une centaine d'habitants de la Métropole, d'une tarification avantageuse (très forte réduction) pour utiliser un service d'autopartage électrique pendant trois à six mois. Des données d'usage seront collectées durant cette période afin de mieux comprendre les freins et leviers à l'utilisation de l'autopartage. Les enseignements seront partagés dans les livrables du projet européen.

Pour cette tarification incitative, un budget de 75 000€ est prévu pour l'ensemble des opérateurs sélectionnés, financé à 60% par l'Union Européenne. Le recrutement et le suivi des usagers bénéficiaires sera assuré par le Conseil Mobilité de la Métropole.

Afin de mettre en œuvre cette expérimentation avec succès, et après plusieurs échanges successifs avec les opérateurs du territoire, la Métropole a sélectionné via une procédure d'appel à manifestation d'intérêt l'opérateur d'autopartage X pour participer à l'expérimentation.

Le programme Interreg STEER vise à accompagner le déploiement à grande échelle de l'autopartage électrique grâce à une approche transnationale et transversale, organisée autour de trois axes thématiques :

1. Optimisation de l'espace public et intégration à l'habitat ;

2. Infrastructures de recharge et incitations énergétiques ;
3. Gouvernance et modèles économiques.

Les collectivités partenaires du projet STEER-NWE sont chacune chargées de mettre en œuvre des expérimentations d'autopartage électrique sur leur territoire. Ces actions permettront d'identifier des enseignements clés en vue d'accélérer le déploiement de l'autopartage électrique, avec un objectif de répliquabilité dans d'autres villes.

Les résultats et enseignements finaux issus de ces expérimentations seront transmis à l'Union européenne en décembre 2027.

Opérateur d'autopartage

[A remplir par l'Opérateur]

La présente convention cadre pose les fondements d'un partenariat stratégique entre l'opérateur d'autopartage et la Métropole du Grand Paris pour la mise en œuvre de l'expérimentation de service STEER-NWE.

La convention précise les modalités du partenariat sur la thématique de l'autopartage et intègre leur suivi opérationnel et technique. Elle a vocation à être enrichie le cas échéant de nouvelles actions, voire à faire l'objet d'avenants, au gré de l'avancement des différents travaux.

CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

Dans le cadre du projet STEER-NWE, la Métropole du Grand Paris souhaite conventionner avec l'opérateur d'autopartage afin de l'associer à l'expérimentation de service et d'encadrer son déroulement.

La présente convention a pour objet de définir :

- La durée d'implication des opérateurs, et la nature de leur engagement,
- Les modalités de transfert financiers du budget destiné à financer la tarification incitative au bénéfice des usagers,
- Le calendrier du projet, notamment les instances de suivi prévues.

La présente convention constitue le cadre de référence de l'expérimentation conduite en partenariat et des modalités d'intervention de chacune des Parties, qui pourront faire, le cas échéant, l'objet de conventions spécifiques.

ARTICLE 2 – LES ENGAGEMENTS DES PARTIES

1. Engagements de la Métropole du Grand Paris

La Métropole s'engage à assurer le recrutement et le suivi des usagers de l'expérimentation, au travers de son Conseil Mobilité, avec un objectif d'au moins 10 usagers par opérateur et par commune. Le Conseil Mobilité sera le point de contact de référence pour les usagers de l'expérimentation.

La Métropole ne saurait néanmoins être tenue responsable envers l'Opérateur en cas d'infructuosité du Conseil Mobilité à recruter un nombre suffisant d'usagers au regard de cet objectif chiffré.

La Métropole s'engage à organiser et animer des sessions tests pédagogiques avec les usagers recrutés. Ces ateliers seront organisés par la Métropole avec son partenaire du Conseil en Mobilité. Ils pourront comprendre des sessions :

- « Découverte & prise en main augmentée », avec pour objectif de sécuriser la première expérience et de lever les freins pratiques : démonstration guidée du véhicule (ou simulateur si pas de véhicule disponible) ; parcours « premiers gestes » : ouverture, réservation, recharge, fin de trajet ; mini défis pratiques (réserver un véhicule en 2 minutes, estimer le coût d'un trajet...) ; en partenariat avec les opérateurs et les porteurs du service de conseil individualisé
- Et/ou de retours d'expérience entre pairs, avec l'objectif de créer une dynamique communautaire et de renforcer la fidélisation, en appui sur des témoignages structurés de quelques usagers volontaires du groupe test, le partage de « trucs et astuces » (comment optimiser le budget, comment gérer les imprévus, comment organiser un trajet avec enfants / courses / horaires décalés...) et de stratégies de gestion des difficultés rencontrées.

Ces sessions seront proposées à la majorité des usagers recrutés, certains n'en bénéficieront pas afin d'évaluer l'efficacité de ces sessions. Le calendrier et contenu exact sera précisé lors de la réunion de lancement avec les opérateurs.

Dans le cadre du partage de données demandé à l'opérateur, la Métropole s'engage à n'utiliser que les données strictement nécessaires à l'évaluation de l'expérimentation et ce, en conformité avec la réglementation applicable au traitement de données, et notamment le Règlement UE 2016/679 du 14 avril 2016 sur la protection des données (RGPD).

La Métropole s'engage à rembourser les frais occasionnés pour les usagers recrutés dans le cadre de l'expérimentation par l'utilisation des services d'autopartage, selon les conditions et modalités définies à l'article 5 de la présente convention.

L'Opérateur demeure pleinement et personnellement responsable des conditions dans lesquelles le service d'autopartage est organisé et exécuté. Il est précisé que la Métropole ne saurait, en aucun cas et pour quel que motif que ce soit, être tenue responsable de tout différend ou litige survenu entre l'Opérateur et un usager et / ou résultant de la formation ou l'exécution des relations contractuelles entre l'Opérateur et un usager.

2. Engagements de l'Opérateur d'autopartage

L'Opérateur s'engage à participer activement à cette expérimentation sans rémunération directe, tout en bénéficiant des enseignements de l'expérimentation.

A la date de signature de la convention et pour toute la durée de l'expérimentation, l'Opérateur atteste remplir les conditions suivantes :

- Flotte de véhicules électriques : Disposer d'une flotte de véhicules électriques accessible au grand public, en circulation sur le territoire métropolitain à la date de lancement de l'expérimentation (octobre 2026). Sont exclues les flottes réservées aux entreprises ou stationnées en résidentiel sans accès public.
- Opérationnalité : Être pleinement opérationnel dès octobre 2026, sans phase de déploiement préalable.
- Engagements techniques et pédagogiques : accepter les contributions suivantes :
 - Adaptation minimale de l'interface de réservation.
 - Suivi des usagers de l'expérimentation et partage de données anonymisées.
 - Participation ponctuelle aux temps pédagogiques organisés par la Métropole.

A défaut pour l'Opérateur de remplir l'une de ces conditions en cours d'exécution de l'expérimentation, la Métropole se réserve la possibilité de mettre fin à la présente convention et au partenariat mis en place, dans les conditions définies à l'article 11 de la présente convention.

L'Opérateur s'engage à intégrer une tarification incitative dans son interface de réservation, via un code promotionnel Métropole du Grand Paris d'une valeur de 750 € par usager, utilisable pendant la durée de l'expérimentation. Il s'engage également à permettre aux usagers de consulter leur solde en temps réel, via un espace dédié dans l'application ou le site web.

L'Opérateur s'engage à transmettre des factures retraçant l'utilisation effective des services par chaque usager recruté, en vue de leur remboursement par la Métropole. Ces factures devront permettre d'identifier distinctement le reste à charge de l'usager et la part financière incombant à la Métropole, selon les modalités prévues à l'article 5.

L'Opérateur s'engage à ne pas modifier ses conditions tarifaires pour des motifs en lien direct ou indirect avec le financement de l'expérimentation par la Métropole, tel que décrit à l'article 5 de la présente convention.

L'Opérateur s'engage à participer à deux des sessions pédagogiques organisées par la Métropole pour les usagers recrutés.

L'Opérateur s'engage à solliciter explicitement l'autorisation des usagers avant de collecter leurs données, dans le respect du RGPD.

L'Opérateur s'engage à la confidentialité des données récupérées et leur utilisation dans le cadre strict du respect du RGPD.

L'Opérateur est financièrement responsable de toute erreur de gestion dans l'application de la tarification. À titre d'exemple, en cas de facturation indue ou de trop-perçu auprès d'un usager, les montants correspondants resteront à la charge de l'Opérateur.

L'opérateur d'autopartage s'engage, dans le respect du RGPD à collecter et à partager, de manière anonymisée, à la Métropole les données suivantes pour les usagers inscrits dans le cadre de l'expérimentation :

- Nombre d'usagers inscrits,
- Date, nombre, durée, et nombre de km des trajets
- Durée des réservations,
- Horaires des trajets,
- Répartition géographique des réservations par station,
- Réservation en avance (oui/non/combien de temps)
- Moment de la recharge du véhicule par l'utilisateur (pendant / à la fin de son utilisation) ,
- Problèmes rencontrés et signalés par l'utilisateur.

L'Opérateur s'engage à transmettre un premier volet de données au terme de la tarification incitative, en mars 2027, puis un second volet à la fin de la période d'observation, en juillet 2027 .

L'Opérateur d'autopartage s'engage à avertir la Métropole, sans délai, en cas de dysfonctionnement entravant le bon déroulement de l'expérimentation : indisponibilité des véhicules, problème sur la plateforme de réservation, incapacité à identifier les usagers de l'expérimentation, etc.

Notamment, en cas de non-disponibilité répétée des véhicules, signalée par les usagers ou la Métropole, l'opérateur s'engage à rendre disponible au moins 10% de sa flotte pour les usagers de l'expérimentation, pendant les trois mois de l'expérimentation.

L'Opérateur s'engage à ne pas autoriser des départs prolongés pour les usagers de l'expérimentation, dépassant 3 jours de réservation continus.

3. Engagements mutuels

Les Parties s'engagent à mobiliser les équipes et l'ensemble des moyens nécessaires pour contribuer aux actions et à la bonne réalisation des projets définis dans la présente convention.

Les Parties s'engagent à s'informer régulièrement de l'avancée de l'expérimentation, notamment via les instances de suivi prévues dans le cadre du projet (article 4), et à valoriser le partenariat dans l'ensemble des actions de communication des projets définis dans la présente convention.

ARTICLE 3 - PERIMETRE DE LA CONVENTION

Les engagements de la présente convention s'appliquent à l'intérieur des frontières administratives de(s) la commune(s) de X où l'opérateur d'autopartage dispose actuellement de X véhicules électriques.

Le recrutement des usagers sur le territoire retenu est encadré par des critères géographiques, sociaux et d'usage déterminés par la Métropole, visant à cibler en priorité les publics aujourd'hui éloignés de l'autopartage, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de l'expérimentation, notamment en matière d'amélioration de l'accessibilité.

ARTICLE 4 - SUIVI DE LA CONVENTION

Pour le suivi de cette convention, les Parties conviennent d'organiser un comité technique (COTECH) mensuel composé des agents techniques de la Métropole responsables du projet, du représentant de l'opérateur d'autopartage et du groupement du Conseil Mobilité. Ce comité de suivi aura pour objet :

- Pour la Métropole du Grand Paris, de tenir informé l'opérateur d'autopartage des avancées de l'expérimentation,
- Pour l'Opérateur, de fournir l'actualisation du nombre d'inscrits et de faire remonter des dysfonctionnements éventuels, et toute autre information pertinente sur le déroulé de l'expérimentation.

La première réunion de ce COTECH prendra la forme d'un atelier de travail et de lancement de l'expérimentation avec le prestataire de la Métropole en charge du suivi de l'expérimentation. Cette première réunion aura lieu la deuxième quinzaine du mois d'octobre 2026 une fois la sélection des opérateurs effective.

Les Parties conviennent en outre de se tenir mutuellement informées de la mise en œuvre des différentes actions prévues dans la convention.

Le suivi de la présente convention sera piloté par :

- La Direction de l'Environnement, de l'Energie et du Climat pour le compte de la Métropole Fanny CHEVALIER - Chargée de Mission Autopartage, project officier du Projet STEER-NWE mobilites@metropolegrand.paris.fr
- XXXXX pour le compte de l'opérateur d'autopartage

ARTICLE 5 – FINANCEMENT

La Métropole mobilise une enveloppe financière maximale de 75 000 € dédiée à la mise en œuvre d'une tarification incitative, pour l'ensemble du projet européen STEER-NWE.

Ce budget est réparti entre les opérateurs, pour la prise en charge des dépenses des usagers, en fonction du nombre définitif d'usagers recrutés, avec un objectif de 10 usagers au minimum par opérateur, sous réserve du recrutement d'un nombre suffisant d'usagers. Le plafond maximal de prise en charge par usager s'élève à 750 euros TTC.

La Métropole verse une enveloppe financière à l'opérateur afin de financer cette tarification incitative, selon le principe suivant :

- L'utilisateur prend à sa charge 1 € par jour d'utilisation du service ;
- La Métropole prend en charge le reste des dépenses réellement engagées par les usagers, dans la limite du plafond indiqué au 2ème alinéa du présent article.

Le versement de la Métropole à l'opérateur est effectué à l'issue de la période d'expérimentation de trois mois de la tarification incitative. Afin de procéder au versement, l'opérateur transmet à la Métropole un appel de fonds assorti des pièces suivantes :

- La présente convention signée ;
- Un état détaillé, par usager recruté et sur la période de tarification incitative (janvier à mars 2027), des données listées à l'article 2, dans un format modifiable ;
- Un état financier synthétique faisant apparaître :
 - o Pour chaque usager recruté,
 - Le total des dépenses engagées, précisant les modalités de tarification appliquées
 - Le nombre de jours d'utilisation et la prise en charge financière associée par l'utilisateur, à hauteur de 1€ par jour d'utilisation
 - Le montant de l'enveloppe financière de la Métropole, dans la limite du plafond indiqué au 2ème alinéa du présent article
 - En cas de dépassement du plafond, le reste à charge complémentaire pour l'utilisateur
 - o Au niveau consolidé, tous usagers recrutés confondus,
 - Le total des dépenses engagées
 - Le nombre de jours d'utilisation et la prise en charge financière associée par les usagers, à hauteur de 1€ par jour d'utilisation
 - Le montant de l'enveloppe financière de la Métropole
 - En cas de dépassement du plafond, le reste à charge complémentaire pour les usagers

La prise en charge financière de la Métropole a pour objet exclusif de financer les dépenses réellement engagées par les usagers, incluant les coûts liés à l'usage du véhicule, et, le cas échéant, les frais d'inscription et les frais d'abonnement. Elle ne peut, en toute hypothèse, être utilisée à d'autres fins par l'Opérateur. Elle ne peut notamment, par un effet d'aubaine, conduire à une modification des conditions tarifaires appliquées par l'Opérateur conformément aux engagements visés à l'article 2 des présentes. Le budget total alloué à chaque usager pour ses trajets couvre la période sur les trois mois de l'expérimentation.

Afin d'éviter que le budget ne soit utilisé pour des déplacements assimilables à des départs en vacances, il ne pourra pas être mobilisé pour une réservation d'une durée supérieure à trois jours consécutifs.

Les éventuelles dégradations des véhicules seront à la charge de l'utilisateur. Celui-ci s'engage à respecter l'ensemble des conditions d'utilisation fixées par l'Opérateur, notamment en matière de recharge et de nettoyage des véhicules.

Toute prestation réalisée en dehors du cadre défini par le présent dispositif sera facturée directement à l'utilisateur.

Tout montant non consommé par l'utilisateur à l'issue de l'expérimentation sera considéré comme perdu et ne donnera lieu à aucun appel de fond à la Métropole.

La demande de versement est à déposer sur CHORUS. Le numéro d'engagement de la présente convention sera notifié dans les meilleurs délais par la Métropole, après sa signature par les deux Parties.

Le paiement est conditionné au respect par le Bénéficiaire des dispositions de la présente convention.

Le mandatement est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée au 1er alinéa de l'article 1.

Les paiements sont effectués par mandat administratif sur le compte bancaire de l'opérateur, qui sera à communiquer à la Métropole.

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	N° SIRET	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone/ adresse électronique
Opérateur				
Métropole du Grand Paris	200 054 781 00022	15-19 avenue Pierre Mendès-France CS 81411 75646 PARIS Cedex 13	Service administratif et financier	Saf@metropolegrandparis.fr

ARTICLE 6 – COMMUNICATION

La Métropole, financeur de l'opération, pourra porter des actions de communication sur l'expérimentation.

Les actions de communication communes portant sur cette convention et sur les projets qu'elle recouvre sont définies conjointement par un échange et accord préalable exprès et écrit entre les Parties, tant sur le fond que sur la forme.

Il est entendu que cette collaboration ne pourra pas faire l'objet, sur quel que support que ce soit, d'une communication de nature événementielle ou promotionnelle sans en avertir préalablement l'autre Partie qui pourra réserver son autorisation si elle le juge utile, dans un délai de 15 jours.

De manière générale, toute mention par l'une des Parties du concours apporté par l'autre, et du cadre de la présente coopération, suppose l'accord préalable exprès et écrit de l'autre Partie.

L'ensemble des supports de communication devra indiquer que l'opération est réalisée avec le soutien du programme Interreg et intégrer les logos du projet STEER-NWE et du programme Interreg, tels qu'annexés à la présente convention (Annexe 1).

Les publics recrutés devront être informés du cofinancement du projet par le programme Interreg dès leur intégration au dispositif, ainsi que lors des différents temps d'échange organisés.

Tout certificat de participation au dispositif intégrera les logos du projet STEER-NWE et du programme Interreg.

ARTICLE 7 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa signature par chacune des deux Parties, et prendra fin au 31 juin 2028.

La durée de la présente convention pourra, le cas échéant, faire l'objet d'une prolongation par voie d'avenant.

ARTICLE 8 - CONFIDENTIALITE

On entend par « Informations Confidentielles » tous documents de toute nature et sur tout support qui sont transmis entre les Parties dans le cadre de la présente convention.

Les Parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues :

- Soient traitées avec la même précaution que celle portées par les Parties à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,
- Ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies dans la présente convention sur le Projet,
- Ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues ci-après,
- Conformément à l'article 1120 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les Parties apporteraient la preuve écrite :

- Qu'elles étaient en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leurs soient communiquées par l'autre Partie ;
- Qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- Qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les Parties ne sont pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- En cas d'injonction d'une autorité judiciaire ou de toute autre autorité de contrôle de divulguer les Informations Confidentielles,
- En application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la Partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles,
- En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique ou à un tiers. Dans cette hypothèse, la Partie concernée doit informer la Partie propriétaire des Informations Confidentielles de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de les communiquer, demande aux entités auxquelles ces informations doivent être divulguées de les traiter comme confidentielles et coopère avec l'autre Partie pour limiter la divulgation à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire à ses obligations.

ARTICLE 9 - MODIFICATION

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant. Les avenants ultérieurs feront partie de la présente convention et seront soumis à l'ensemble des dispositions non contraires qui la régissent.

La demande de modification de la présente convention est réalisée en la forme d'un envoi à l'autre Partie d'un courrier recommandé avec accusé de réception signé par son représentant légal, précisant l'objet de la modification, sa cause et toutes les conséquences qu'elle emporte.

L'autre Partie peut y faire droit dans un délai de 2 mois à compter de sa réception.

A défaut de réponse dans ce délai, la demande de la Partie est considérée comme refusée.

ARTICLE 10 – CESSION ET TRANSFERT

La présente convention ne peut être cédée ou transférée sans l'accord préalable exprès et écrit de l'autre Partie.

ARTICLE 11 - RESILIATION

1. En cas d'infructuosité de la Métropole à recruter tout usager à l'issue de la période de recrutement la convention peut être dénoncée à tout moment par l'une ou l'autre des Parties, par envoi à l'autre Partie d'un courrier recommandé avec accusé de réception signé par le représentant légal de la Partie à l'initiative de la résiliation La convention est résiliée à l'issue d'un préavis de trois mois à compter de la réception par l'autre Partie de ce courrier recommandé.

2. En cas d'inexécution par l'une ou l'autre des Parties de ses obligations visées à la présente convention, l'autre Partie pourra adresser une mise en demeure à la Partie défaillante de se conformer à ses obligations.

En l'absence de remédiation sous un délai d'un mois à ce manquement par la Partie défaillante, l'autre Partie pourra résilier de plein droit la présente convention, sans préjudice de tous dommages-intérêts.

3. La présente convention sera résiliée de plein droit et sans formalité nécessaire entre les Parties en cas de suspension, résiliation ou annulation de la procédure d'Appel à manifestation d'intérêt ayant conduit à la désignation de l'Opérateur, ou, plus largement d'événement extérieur aux Parties et présentant les caractéristiques de la force majeure et rendant impossible la mise en œuvre du projet. Il n'en résultera aucun droit à indemnité pour l'une ou l'autre des Parties.

ARTICLE 12 - LOI APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

La loi applicable à la convention est la loi française.

La présente convention est exécutée de bonne foi.

Les Parties font leurs meilleurs efforts pour résoudre tout éventuel différend susceptible de naître entre elles de manière amiable. A cette fin, et si des difficultés surviennent dans l'interprétation, l'application ou l'exécution de la présente convention, elles s'accordent pour organiser une réunion de négociation aux fins de se rencontrer et tenter de parvenir à un accord.

A défaut d'accord amiable entre les Parties dans un délai de trente (30) jours à compter de la réunion de négociation, le Tribunal administratif de Paris pourra être saisi par la Partie la plus diligente.

Sur l'ensemble des objectifs cités dans la présente convention, les deux partenaires s'engagent dans un processus de coopération.

Annexes :

- Annexe 1 : Logos du projet STEER-NWE et du programme Interreg
- [Charte d'utilisation spécifique à la tarification incitative du projet STEER-NWE]
- [Conditions d'utilisation propre à l'Opérateur]

SIGNATURE DES PARTIES

Fait à _____, le _____

En deux exemplaires originaux

Signataires

Monsieur Patrick OLLIER

Madame / Monsieur X

Président de la Métropole du Grand Paris

X de l'entreprise d'autopartage