

*Présenté par  
Jean-Paul Huchon  
Président du conseil régional  
d'Île-de-France*

**ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA  
POLITIQUE REGIONALE DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE**

- **CHARTRE OBJECTIF CO<sub>2</sub>**
- **TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE  
TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE**
- **PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL (PARM) 2013-  
2017**



Chapitre 908 «Transport»  
Code fonctionnel 884 «Transports ferroviaires de marchandises»  
Programme HP 884-006 « Etudes des sites potentiels de logistique urbaine »

## **Sommaire**

<b>EXPOSE DES MOTIFS.....</b>	<b>4</b>
Annexe au rapport.....	7
<b>PROJET DE DELIBERATION .....</b>	<b>9</b>
<b>ANNEXE 1 ALA DELIBERATION : PROTOCOLE .....</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXE 2 ALA DELIBERATION : CONVENTIONS .....</b>	<b>22</b>

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet :

1/ d'autoriser le président à signer d'une part le protocole d'accord entre la Préfecture de la Région Ile-de-France, la Direction régionale de l'ADEME et la Région Ile de France, pour acter la participation de la région dans le projet de charte « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ».

2/ et d'autre part, d'autoriser le président à signer les conventions de partenariat concernant la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville – (ETMV).

<b>1. Protocole d'accord entre la Préfecture de la région Ile-de-France, la Direction régionale de l'ADEME et la région Ile de France, pour acter la participation de la région dans le projet de charte « Objectif CO<sub>2</sub> »</b>
--

Le protocole d'accord relève du Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD), et plus particulièrement de son dispositif « Contribuer à une meilleure efficacité du transport de marchandises et optimiser les conditions de livraison par des actions innovantes de logistique urbaine » point n°3 : Accompagner les entreprises de transport routier à améliorer leur bilan carbone via la charte 'Objectif CO<sub>2</sub>'. (Délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014).

Adhérer à la charte est une démarche volontaire qui s'adresse aux entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs et vise notamment à :

- améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la consommation de carburant,
- leur fournir un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu nationalement,
- permettre aux entreprises signataires de la charte de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

En l'Ile-de-France, 93 entreprises sont actuellement engagées dans la démarche, représentent en tout 11 802 véhicules et 14 023 conducteurs.

Ces résultats optimistes pourraient toutefois être amplifiés par un soutien de la région Ile de France. En effet, chaque entreprise décidant de signer la charte d'engagements doit au préalable avoir réalisé un diagnostic CO<sub>2</sub>. La région pourrait aider au financement de ces diagnostics conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 37-14 de juin 2014. Ces entreprises, pour la plupart TPE ou PME seront identifiées par le ou les chargé (s) de mission référent(s) en Ile de France et soumises pour validation au Comité de Pilotage de la Charte (le détail et la mise en œuvre de la charte sont présentés en annexe de ce présent rapport).

La Région a organisé des Assises en juin 2011 afin de préciser ses modalités concrètes d'intervention et de construire sa politique régionale du fret et de la logistique.

Cette politique s'est traduite par la mise en place de dispositifs cadres dès 2012 (Plan Régional Pour la Mobilité Durable PRMD). L'Etat a mené en parallèle des Assises une concertation avec l'ensemble des acteurs du fret et de la logistique qui a abouti à la production d'un Document d'Orientation Stratégique (DOS). Les travaux de chacun aboutissant globalement aux mêmes conclusions, il a été convenu de mettre en cohérence des travaux et d'avancer ensemble sur un certain nombre d'actions.

Cette stratégie a été proposée lors d'une rencontre Préfet-Président et a été confirmée lors du COPIL Schéma d'Orientation Stratégique pour le Fret à la Préfecture le 9 mars 2012.

C'est dans ce contexte que la Région s'est rapprochée de l'ETAT et de l'ADEME afin rejoindre la charte « Objectifs CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ».

Cette démarche répond pleinement à la stratégie proposée au sein du volet Marchandises du PDUIF qui vise notamment à améliorer les performances environnementales du transport de marchandises. La Région

Vous trouverez à l'adresse suivante, <http://www.objectifco2.fr/index/documents> l'ensemble des documents relatifs à la démarche.

## **2. Conventions de partenariat concernant la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville**

La Région travaille, depuis les Assises du fret et de la logistique de juin 2011, en faveur d'une politique ambitieuse de logistique urbaine.

Dans ce contexte, la Région, en lien avec l'ADEME et l'Etat, a décidé de mener une grande enquête sur les « Marchandises en ville ». C'est la première enquête d'une telle envergure et c'est aussi une première sur le territoire francilien. Elle doit permettre de donner une vision claire sur ce secteur vital pour l'économie francilienne.

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

Cette stratégie vise à mettre en œuvre les grandes orientations exprimées dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France en matière de fret et du Plan de développement urbain (PDUIF) qui vient d'être adopté. Elle doit aussi permettre de trouver un nouvel équilibre entre les activités génératrices et les flux de transports de marchandises, en considérant les volumes de flux de véhicules d'une part, et l'organisation logistique d'autre part.

Cette enquête a vocation à devenir un véritable outil d'aide à la décision dans les futurs projets d'aménagement, elle doit aussi permettre de réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises.

La logistique du dernier kilomètre constitue un sujet majeur. Il s'agit à présent de lui conférer une dimension structurante de l'aménagement et du bien-être en milieu urbain et c'est en réalisant un travail collaboratif que cela deviendra possible.

Pour cela, la Région, souhaite transmettre à plusieurs acteurs demandeurs les premiers résultats issus de l'enquête. Pour ce faire, elle doit déterminer les modalités de transmission de ces fichiers à l'aide d'une convention de partenariat entre les bénéficiaires concernés notamment à la Direction régionale de l'ADEME, l'Etat, l'Institut d'Aménagement et

d'Urbanisme d'Ile de France (IAU), l'IFSTTAR (Institut Français de sciences et technologie des transports, de l'aménagement et des réseaux), le LET (Laboratoire d'économie des transports) et la Ville de Paris.

### 3. Programme « Etudes des sites potentiels de logistique urbaine »

Est concerné, au titre du programme «Etudes de sites potentiels de logistique urbaine», le projet suivant :

- **Plan d'aides au report modal (PARM) 2013-2017**

Le dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM), initié par VNF, consiste à verser aux entreprises (chargeurs) une aide financière à la réalisation d'équipements (infrastructure et ou outillage) qui permet la création ou l'augmentation du trafic mis sur la voie d'eau.

La Région s'appuie sur ce dispositif mis en œuvre par VNF et l'abonde à parité avec l'opérateur afin de traiter un plus grand nombre de demandes, conformément à la convention votée par délibération n° CP 13-556 du 17 octobre 2013.

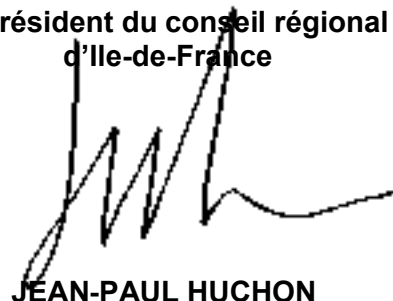
Par délibération CP 14-414 du 18 juin 2014, une affectation d'un montant de **51 149,31 €**, correspondant au versement réalisé par VNF de novembre 2013 à mars 2014, a été votée au bénéfice de Voies Navigables de France (VNF).

Suite à une erreur matérielle, une autorisation de programme de projet a été votée. Il vous est proposé de la modifier en autorisation de programme.

Ces opérations vous sont présentées dans les fiches projet en annexe 2 à la délibération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du conseil régional  
d'Ile-de-France**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP HUCHON', written over the printed name.

**JEAN-PAUL HUCHON**

## Annexe au rapport :

### **Protocole d'accord entre la préfecture de la région Ile-de-France, la direction régionale de l'ADEME et la région Ile de France, pour acter la participation de la région dans le projet de charte « objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ».**

Elaborée en 2007 par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> a été retenue comme l'une des actions du Grenelle de l'environnement. Cette démarche a été lancée par des signatures nationales en mars 2007 et décembre 2008. Elle se décline à un niveau régional depuis le 8 janvier 2009 et s'est adressée dans un premier temps aux entreprises de transport routier de marchandises. Elle a été étendue depuis aux entreprises de transport routier urbain et interurbain de voyageurs, et aux entreprises de transport léger de marchandises.

Adhérer à la charte est une démarche volontaire qui s'adresse aux entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs et vise notamment à :

- améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la consommation de carburant,
- leur fournir un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu nationalement,
- permettre aux entreprises signataires de la charte de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

Au 1er juin 2014, plus de 1000 entreprises nationales étaient engagées dans la démarche, soit **672** transporteurs routiers de marchandises (soit **15 %** de la flotte totale du secteur et **25 %** des émissions de CO<sub>2</sub> générées par les poids lourds) et 48 entreprises de transport routier de voyageurs. Les programmes d'actions de ces entreprises représentent un potentiel d'économie de plus de **550 000** tonnes de CO<sub>2</sub> ce qui représentent une diminution de **9,3%** de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

Pour ce qui concerne l'Ile-de-France, à ce jour 93 entreprises ayant leur siège dans la région ont déjà été accompagnées par l'ADEME et la DRIEA-IF dans le cadre du dispositif « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ». 14 d'entre elles ont déjà mené avec succès leur première phase d'engagement de trois ans, les autres, actuellement engagées dans la démarche, représentent en tout 11 802 véhicules et 14 023 conducteurs. Au total, l'engagement de ces transporteurs a déjà permis d'éviter l'émission de plus de 700 000 tonnes de CO<sub>2</sub> en France.

Ces résultats optimistes pourraient toutefois être amplifiés par un soutien de la région Ile de France. En effet, ces chiffres prometteurs sont notamment l'aboutissement du travail de chargés de mission embauchés par des organisations professionnelles, des chambres de commerce ou des organismes de formation, qui ont pour mission de sensibiliser, d'informer et d'apporter un conseil méthodologique aux entreprises dans les différentes phases de la démarche. En Ile de France, c'est un seul chargé de mission (AFT) qui se charge depuis quatre ans de sensibiliser les entreprises, un deuxième a rejoint l'équipe chez Promotrans en 2013.

Dans ce contexte, la région souhaite rejoindre la démarche vertueuse élaborée par l'Etat et l'ADEME afin de pouvoir multiplier, dans un premier temps auprès des entreprises

franciliennes de transport de marchandises, des démarches volontaires qui viseraient à réduire significativement leur empreinte carbone. Pour cela, la région souhaiterait venir en appui à la démarche et soutenir les entreprises qui rencontreraient des difficultés pour se lancer. En effet, chaque entreprise décidant de signer la charte d'engagements doit au préalable avoir réalisé un diagnostic CO<sub>2</sub> qui vise à :

- définir des indicateurs de performance environnementale avec un objectif chiffré de réduction associé
- établir un plan d'actions sur une période de 3 ans
- fixer les indicateurs et objectifs chiffrés pour les actions identifiées.

La région pourrait aider au financement de ces diagnostics conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 37-14 de juin 2014. Ces entreprises, pour la plupart TPE ou PME seront identifiées par le ou les chargé (s) de mission référent(s) en Ile de France et soumises pour validation au Comité de Pilotage de la Charte (le détail et la mise en œuvre de la charte sont présentés en annexe de ce présent document).

Cette démarche répond pleinement à la stratégie proposée au sein du volet Marchandises du PDUIF qui vise notamment à améliorer les performances environnementales du transport de marchandises et au Plan Régional pour la Mobilité Durable (PRMD), voté en juin 2014, qui a permis d'arrêter un certain nombre de dispositifs permettant d'améliorer les pratiques concernant le transport de marchandises.

Vous trouverez à l'adresse suivante, <http://www.objectifco2.fr/index/documents> l'ensemble des documents relatifs à la démarche.



**PROJET DE DELIBERATION****DU****ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE REGIONALE DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE**

- CHARTE OBJECTIF CO<sub>2</sub>
- TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE
- PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL (PARM) 2013-2017

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE,

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des Transports ;
- Vu** La loi n° 82-1153 modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment les articles 14 et 28-3 ;
- VU** La délibération n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente ;
- VU** La délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;
- VU** La délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 approuvant le Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) ;
- VU** La circulaire du 12 janvier 2012 relative aux modalités de mise en œuvre, au niveau régional, de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises et de voyageurs (NOR : DEVT1128393C - Texte non publié au Journal officiel)
- VU** La délibération n° CP 09-800 du 24 septembre 2009 relative au financement de l'enquête transport de marchandises en ville,
- VU** La délibération n° CP 10-502 du 8 juillet 2010 relative à l'enquête transport de marchandises en ville portant affectation d'une autorisation de programme, notamment son article 3 ;
- VU** Le budget de la Région Ile-de-France pour 2014 ;
- VU** L'avis de la commission des Transports et des Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission des Finances, de la contractualisation et de l'administration Générale ;
- VU** Le rapport CP 14-606 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Ile-de-France ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

**Article 1 :**

Approuve le protocole d'accord entre la Préfecture de la Région Ile-de-France, la Direction régionale de l'ADEME et la Région Ile-de-France, pour acter la participation de la Région à la charte « Objectif CO<sub>2</sub>: les transporteurs s'engagent », joint en annexe à la présente délibération et autorise le président du Conseil Régional à le signer.

**Article 2 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à la **Direction régionale de l'ADEME**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 3 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à l'**Etat (DRIEA)**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 4 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à l'**Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France (IAU)**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 5 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à l'**Institut Français de Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)**, la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 6 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville au **Laboratoire d'économie des transports (le LET)**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 7 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à la **Ville de Paris**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 8 :**

Subordonne la transmission de fichiers issus de l'enquête transport de marchandises en ville à la **DGITM**, à la signature de la convention de partenariat jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

**Article 9 :**

L'article 3 de la délibération CP 14-414 du 18 juin 2014 est modifié comme suit :

Décide de participer au financement du projet détaillé en annexe 2 (fiche projet) à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de 51 149,31 €.

<b>Bénéficiaires</b>	<b>Opération</b>	<b>Localisation</b>	<b>Action (388003015)</b>
Voies Navigables de France	Plan d'aides au report modal (PARM)	Ile de France	51 149,31 €

Affecte une autorisation de programme de 51 149,31 € disponible sur le chapitre 908 «transports», code fonctionnel 884 «Transports ferroviaires de marchandises», programme HP 884-006 «Etudes des sites potentiels de logistique urbaine», action 18800601 «Etudes des sites potentiels de logistique urbaine», du budget 2014, conformément à l'état récapitulatif joint en annexe 1.

**Le président du conseil régional  
d'Ile-de-France**

**JEAN-PAUL HUCHON**

## **ANNEXE 1 ALA DELIBERATION : PROTOCOLE**



***PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LA PREFECTURE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE, LA DIRECTION REGIONALE DE L'ADEME ET LA REGION ILE DE FRANCE POUR ACTER LA PARTICIPATION DE LA REGION A LA CHARTE «OBJECTIF CO2, LES TRANSPORTEURS S'ENGAGENT »***

**Entre**

La REGION ILE DE FRANCE, dont le siège est situé au 33, rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul Huchon, habilité à signer le présent protocole par délibération du Conseil Régional en date du 30 mai 2013 ;

Désignée ci-après par les termes « la Région IdF»,

La PREFECTURE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE  
Désignée ci-après par «la Préfecture de la RIF »,

Et

L'AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L ENERGIE

Désignée ci-après par « ADEME »

## **Préambule**

La Région Ile de France met en place depuis plusieurs années une politique régionale de soutien au développement du fret et de la logistique urbaine en participant à l'organisation et au financement des actions à mener dans le cadre du PDU. A la suite des Assises du Fret en juin 2011, la Région a souhaité renforcer sa stratégie dans deux directions :

- L'accélération des grands projets d'infrastructure positionnant l'Ile de France au cœur des échanges internationaux
- Un plan d'action en faveur de la logistique urbaine, reposant sur des actions concrètes, plus territorialisées, découlant directement du PDUIF et qui puissent être engagées dans les cinq prochaines années.

Cette dernière dimension a été développée dans le Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) et déclinée selon 3 grands axes d'intervention : le foncier, la gestion des flux de marchandises dans les zones urbaines denses et le soutien aux entreprises qui souhaitent proposer des démarches vertueuses et respectueuses de l'environnement en matière de transport de marchandises.

Le présent protocole d'accord concerne précisément l'axe suivant : « Contribuer à une meilleure efficacité du transport de marchandises et optimiser les conditions de livraison par des actions innovantes de logistique urbaine » point n°3 : Accompagner les entreprises de transport routier à améliorer leur bilan carbone via la charte 'Objectif CO2'

C'est dans ce contexte que la Région Ile de France a souhaité s'appuyer sur l'Etat et l'ADEME et rejoindre la démarche de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ».

L'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public à caractère industriel et commercial, placée sous la tutelle conjointe du ministère de l'Ecologie et du Développement durable et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre.

Depuis 2009, la Direction régionale Ile-de-France de l'ADEME se mobilise pour apporter son expertise et motiver les entreprises d'Île-de-France à s'engager dans le processus vertueux des engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est aussi relever le défi de réduire la dépendance du transport routier au pétrole afin de contribuer à la réalisation des objectifs fixés aux niveaux régional, national et international.

La Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) en charge du champ de compétences du Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'Énergie (MEDDE) exerce des missions régionales, sous l'autorité du préfet de région, et des missions départementales pour Paris et les 3 départements de la petite couronne (Seine- Saint-Denis, Val de Marne et Hauts-de-Seine) sous l'autorité fonctionnelle du préfet de département. Elle poursuit deux objectifs : la mise en place d'une gouvernance de développement durable capable d'assurer sur le territoire régional et départemental les décisions du Grenelle de l'environnement dans les domaines de l'aménagement, d'urbanisme, des transports, de l'équipement et l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers, élus, professionnels, citoyens. Ainsi, dans le domaine des transports, elle mène avec son Service de la sécurité des transports (SST) des actions spécifiques comme, celle

de la « Charte CO2 », avec le monde économique des transporteurs en faveur du développement durable. Par ailleurs, elle assure des missions de contrôle, anime des politiques de sécurité routière et coordonne l'action des préventions des risques et des menaces

Il a été convenu ce qui suit :

## **Article 1 : Objet**

L'objet du présent protocole est d'acter la participation de la Région Ile de France à la démarche « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent ».

L'objectif étant de multiplier, auprès des entreprises franciliennes, des démarches volontaires qui viseraient à réduire significativement leur empreinte carbone. Pour cela, la Région souhaite venir en appui à la démarche et soutenir les entreprises qui rencontreraient des difficultés pour se lancer dans la démarche en finançant une part des diagnostics conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 37-14 de juin 2014 « Contribuer à une meilleure efficacité du transport de marchandises et optimiser les conditions de livraison par des actions innovantes de logistique urbaine » point n°3 : Accompagner les entreprises de transport routier à améliorer leur bilan carbone via la charte 'Objectif CO2'

En effet, chaque entreprise décidant de signer la charte d'engagements doit au préalable avoir réalisé un diagnostic CO2 qui vise à :

- Définir des indicateurs de performance environnementale avec un objectif chiffré de réduction associé
- Etablir un plan d'actions sur une période de 3 ans
- Fixer les indicateurs et objectifs chiffrés pour les actions identifiées.

Ces entreprises, pour la plupart TPE ou PME seront identifiées par le ou les chargé (s) de mission référent(s) en Ile de France et soumis pour validation au Comité de Pilotage de la Charte. **Chaque dossier de subvention retenu fera ensuite l'objet d'une présentation pour attribution en commission permanente.**

## **II)- DEMARCHES PREALABLES A LA SIGNATURE DE LA CHARTE**

### **Article 2.1 Mise en place du comité régional de la charte**

Le comité régional de la charte, présidé par le Préfet de région ou son représentant, a pour mission de piloter le dispositif. Il se réunit au moins une fois par an. Il est constitué par un représentant du service territorial chargé des transports, d'un représentant du Conseil Régional d'Ile de France, de la Direction régionale Ile-de-France de l'ADEME, de chacune des organisations professionnelles régionales participant de façon habituelle à la vie professionnelle et, si nécessaire, par des personnalités qualifiées.

Sur la base de l'analyse technique des engagements des entreprises par la Direction régionale Ile-de-France de l'ADEME et sur la base de la vérification par le service territorial chargé des transports et la Direction des Transports de la Région Ile-de-France, du respect de la réglementation par l'entreprise, il se prononce sur la validation des dossiers de candidature des entreprises postulantes. Il se prononce également sur les exclusions de la démarche en cas de non respect par l'entreprise de ses engagements.

### **Article 2.2 L'information préalable des entreprises**

La Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), la direction régionale de l'ADEME ainsi que la Direction des Transports de la Région Ile-de-France, sont chargés d'informer, de renseigner et d'orienter les entreprises de transport routier de marchandises sur la démarche.

Afin d'assurer une meilleure lisibilité et faciliter les contacts avec les acteurs institutionnels et les entreprises candidates, chaque service territorial chargé des transports (la DRIEA en Ile-de-France), la direction régionale de l'ADEME et la Direction des Transports de la Région Ile-



de-France nomment en interne une personne coordinatrice de la démarche qui sera chargée d'informer, de renseigner et d'orienter les entreprises de transport routier.

### **Article 2.3 La phase d'autoévaluation**

La phase d'autoévaluation a pour objet de permettre à l'entreprise de déterminer si elle remplit ou non les conditions préalables nécessaires pour se lancer dans la démarche. Le cas échéant, un certain nombre de mesures sont préconisées afin d'y remédier. Ces conditions préalables doivent être remplies au plus tard au moment de la signature de la charte. L'autoévaluation est réalisée par l'entreprise au moyen de l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr).

Afin d'assurer l'harmonisation des informations transmises par chacun des interlocuteurs et un suivi de l'avancement des dossiers, il est conseillé d'établir un fichier commun de contacts entreprises que chaque correspondant met régulièrement à jour.

### **Article 2.4 La phase « diagnostic CO<sub>2</sub> »**

La phase « diagnostic CO<sub>2</sub> » consiste notamment pour l'entreprise à :

- faire un état des lieux de sa situation de référence,
- compléter le tableur « Objectif CO<sub>2</sub> »,
- définir un projet de plan d'actions personnalisé, sur trois ans, sur le périmètre retenu,
- chiffrer l'objectif sur lequel l'entreprise s'engage.

Cette phase est réalisée sur le site internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr) soit par l'entreprise elle-même en interne, soit par un prestataire extérieur qui peut être un bureau d'études.

Pour cette phase, l'entreprise peut demander un soutien financier auprès du Conseil Régional d'Ile de France conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 19-12 de février 2012 « Soutenir les entreprises et optimiser les bonnes pratiques » article 1.3 'Accompagner des expérimentations visant à améliorer les performances des chaînes logistiques sur le dernier kilomètre et réduire leurs impacts environnementaux' selon les modalités de financement suivants :

- **Nature des dépenses subventionnables** : dépenses liées aux études de diagnostics auprès des TPE et des PME,
- **Taux de financement maximum** : 50%
- **Plafond de dépenses éligibles** : 30 000€ par entreprises ou associations d'entreprises.

Dans les cas où l'aide attribuée au titre de ce dispositif est susceptible d'affecter les échanges communautaires ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions au sens de l'article 107 du traité sur l'Union européenne, elle est attribuée dans le cadre du règlement CE n°1407/2013 de la Commission, du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'union européenne aux aides *de minimis* (Journal officiel de l'Union européenne n° L 352 du 24/12/2013).

Les entreprises demandeuses seront préalablement identifiées par le ou les chargé(s) de mission référent(s) en Ile de France et soumis pour validation au Comité de Pilotage de la Charte.

**Une fois les dossiers retenus, la subvention régionale sera proposée pour attribution à la commission permanente.**

## **Article 2.5 La phase de validation du diagnostic CO2**

Pour signer la charte d'engagements volontaires et ainsi intégrer la démarche, le candidat devra renseigner l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr) et respecter ainsi les pré-requis suivants :

- Réaliser un diagnostic CO2 formalisé par l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr). Il vise notamment à faire un état des lieux de sa situation et choisir le périmètre d'engagement. Ceci nécessite, de la part de l'entreprise, une bonne connaissance et un suivi de la structure de son parc, de ses consommations de carburant par véhicule et/ou par conducteur, de ses actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport.
- Choisir / Définir deux indicateurs de performance environnementale propres à l'entreprise (gCO<sub>2</sub>/km et une unité d'activité permettant d'obtenir l'indicateur gCO<sub>2</sub>/t.km) avec un objectif de réduction à 3 ans.
- Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour des quatre axes suivants :
  - le véhicule
  - le carburant
  - le conducteur
  - l'organisation des flux de transport.
- Choisir au moins une action par axe étant précisé qu'à toute action retenue, devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus.

D'autres éléments plus qualitatifs peuvent également être pris en compte, comme par exemple :

- les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions
- la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue.

Toutes ces informations sont rassemblées dans la fiche de synthèse du tableur « Objectif CO2 » qui est examinée par la Région Ile-de-France, le service territorial chargé des transports et la direction régionale Ile-de-France de l'ADEME. Dans l'hypothèse où cet examen susciterait des observations, celles-ci sont transmises à l'entreprise, aux fins de rectification. Le service territorial chargé des transports et la direction régionale de l'ADEME déterminent ensuite, en liaison avec la Direction des Transports de la RIF, la date à laquelle le dossier sera présenté au comité régional de la charte. Sur la base des éléments présentés par l'entreprise dans l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), le comité régional de la charte valide la candidature de l'entreprise.

Le service territorial chargé des transports et/ou la direction régionale de l'ADEME informe(nt) alors l'entreprise de l'avis émis par le comité régional de la charte.

En cas d'avis favorable, le service territorial chargé des transports et/ou la direction régionale de l'ADEME organise(nt) la signature de la charte. Si elle le souhaite, l'entreprise peut engager le plan d'actions sans attendre la signature effective de la charte.

En cas d'avis défavorable, le comité régional de la charte délivre à l'entreprise les recommandations qui pourront lui permettre d'effectuer les adaptations nécessaires.

## **Article 2.6 La signature de la charte**

Après validation par le comité régional, l'entreprise pourra officiellement signer la charte d'engagements volontaires « Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent », qui devra inclure en annexe la fiche de synthèse provenant de l'outil Web.

Cette signature est quadripartite : elle fait l'objet d'une signature entre le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (représenté par le Préfet de région, préfet d'Ile-de-

France), le directeur régional Ile-de-France de l'ADEME, le Président du Conseil Régional et l'entreprise.

Pour l'entreprise, la charte doit être signée impérativement par le Président directeur général (PDG) ou le Directeur Général (DG).

### **Article 2.7 L'accompagnement des entreprises**

Un ou des poste(s) de chargé (s) de mission peuvent être créé en vue de sensibiliser, d'informer et d'apporter un conseil méthodologique aux entreprises pour les différentes phases de la démarche. La structure d'accueil du chargé de mission dépendra des partenaires locaux. Il peut par exemple s'agir d'une organisation professionnelle, d'une chambre de commerce et d'industrie ou d'un organisme de formation. En Ile-de-France, ces postes sont portés par l'AFT et PROMOTRANS.

L'ADEME peut contribuer au financement du chargé de mission dans la limite de 30 % des dépenses (salaires et charges). L'assiette de cette aide est plafonnée à 230 000 € pour un équivalent temps plein sur une période maximum de 3 ans. Elle pourra être complétée par d'autres aides publiques (Feder, ...). Le complément éventuel est à la charge de l'organisme qui héberge le chargé de mission.

## **III) - MISE EN OEUVRE DE LA DEMARCHE**

### **Article 3 :**

Le comité régional de la charte se réunit régulièrement pour réaliser un bilan de la démarche (nombre d'entreprises signataires, retour d'expériences, gains de CO<sub>2</sub> réalisés grâce à la mise en place des actions...) pour s'assurer du suivi annuel des engagements. Dans ce cadre, il peut proposer de réajuster le plan d'actions ou en cas de non-respect des engagements pris demander au Préfet de région d'exclure une entreprise de la démarche. Le comité régional pourra également auditionner les responsables de projet des entreprises postulantes à un réengagement à travers un retour d'expérience global sur la mise en œuvre de la démarche en vue de promouvoir un réengagement sur un périmètre plus large si possible ou incluant la sous-traitance.

### **Article 4 : Communication et propriété intellectuelle**

Le contenu de tout projet de publication ou d'action de communication relative au présent protocole est soumis à validation du comité régional de la charte.

Toute publication (sur tout support dont des sites internet) ou manifestation (événementiel...) qui résultera des travaux menés dans le cadre du présent protocole porteront la mention de la participation de chacun des signataires. Notamment, la présence du logotype de la préfecture de région, de la DRIEA IF, de la Région et de l'ADEME est obligatoire en première de couverture ou page de garde, sur tous les supports de promotion, d'information, de publicité et de communication.

La Région pourra créer sa page web relative à la démarche.

### **Article 5 : Modifications**

Le présent protocole pourra faire l'objet, par voie d'avenant, d'ajustements ou de modifications qui s'avèreraient nécessaires à la bonne mise en œuvre du dispositif.

Les modifications statutaires ou réglementaires d'une des parties ne sont pas opposables pour l'exécution du protocole. Les engagements prévus par ce dernier se transmettent à la personne juridique issue de la transformation juridique d'un des signataires.

**Article 6 – Résiliation**

Le présent protocole ne peut être résilié que d'un commun accord entre les parties.

**Article 7 – Contentieux**

A l'occasion de toute contestation ou tout litige relatif à l'interprétation ou à l'application du présent document, les parties s'engagent à rechercher un accord amiable. Si un tel accord ne peut être trouvé, le litige sera porté devant le Tribunal Administratif compétent.

Fait en trois exemplaires,

A \_\_\_\_\_, le

Pour l'ADEME

Pour la REGION IDF

Pour la Préfecture de la Région Ile-de-France

## **ANNEXE 2 ALA DELIBERATION : CONVENTIONS**

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT****Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**



Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT**

**Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**

Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.



La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

#### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

#### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

#### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

#### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**L'INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME D'ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT**

**Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

## **L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

## **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

## **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en 3 grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers transporteurs, les fichiers chauffeurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIV**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**

Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour l'IAU **à compléter**

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers appurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire



**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT**

**Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**

Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT**

**Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**



Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

#### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

#### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

#### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

#### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT****Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**

Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.



La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter

**CONVENTION DE PARTENARIAT  
CONCERNANT LA TRANSMISSION DE FICHIERS ISSUS DE L'ENQUETE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES EN VILLE**

**ENTRE :**

**LE CONSEIL REGIONAL ILE DE FRANCE**, dont le siège social est situé 33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris, représenté(e) par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional,

ci-après désigné(e) « la RIF »,

d'une part,

**ET :**

**XXXXX**, dont le siège social est situé Paris, représenté(e) par **à compléter**

ci-après désigné(e) « le Partenaire »,

d'autre part,

**APRES AVOIR RAPPELE EN PREAMBULE CE QUI SUIT****Objectifs de l'Enquête Transport de Marchandises en Ville**

Sur le modèle des enquêtes transport de marchandises en ville menées à Bordeaux, Dijon et Marseille au milieu des années 90, une vaste enquête sur l'approvisionnement des établissements économiques d'Ile-de-France a été réalisée en 2011 – 2012. Cette enquête devait répondre aux objectifs suivants :

- La connaissance du nombre de mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises occasionnés par l'activité économique de la métropole parisienne, et de leurs caractéristiques en termes de types de véhicules utilisés, organisation logistique déployée (importance des tournées de véhicules, poids respectifs du transport professionnel et du transport en compte propre), rythme (quotidien, hebdomadaire et annuel), types de marchandises, conditionnement, poids ;
- La description fine des pratiques de livraisons/enlèvements afin de comprendre l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises, qu'il s'agisse des types de stationnement utilisés, des moyens de manutention employés, de l'organisation des arrêts au sein des tournées, des distances parcourues par les véhicules ;
- Des indicateurs sur l'organisation du secteur des transports sur ce segment particulier des livraisons urbaines : importance du recours à la sous-traitance, poids du transport dédié, implantation des plates-formes...

L'enquête livre à présent ses premiers résultats, qui s'enrichiront au fur et à mesure de la progression de l'exploitation des données.

**L'organisation de la réalisation de l'ETMV**

L'enquête sur les transports de marchandises en ville réalisée en Île-de-France s'est inscrite dans la continuité des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), à Marseille et Dijon (1996-1997).

Ces enquêtes avaient été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice. Elles avaient alors permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transports de marchandises en milieu urbain, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, notamment grâce à un modèle développé par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET).

Ces enquêtes devaient être renouvelées et élargies à des agglomérations de tailles variables. C'est pourquoi la Région Île-de-France, l'Etat et l'ADEME ont souhaité mener conjointement une enquête en Île-de-France. Elle a été réalisée en 2011-2012.

Le LET, du fait de sa connaissance tant scientifique que technique de la méthodologie d'enquêtes TMV, a été chargé d'adapter son modèle à l'Île de France à partir des résultats de l'enquête afin de corriger, ajuster et apurer la base de données dont il a assuré une première exploitation.

### **Nature des fichiers mis à disposition**

Les questionnaires remplis originaux ainsi que leur codage informatique comportent toutes les données brutes de l'enquête. Les données permettant l'identification directe des personnes interrogées (noms et adresse) en ont été supprimées. Les documents ainsi expurgés de leurs mentions directement identifiables sont contenus dans des fichiers appelés ci-après «Fichiers apurés», que la RIF se propose de mettre à disposition du Partenaire dans les conditions ci-après.

### **Contenu des Fichiers apurés**

L'enquête a abouti à la constitution de fichiers informatiques qui se divisent en trois grandes parties : les fichiers établissements, les fichiers chauffeurs les fichiers transporteurs.

Afin de réaliser ou de faire réaliser des études complémentaires à ces analyses de mouvements de marchandises, le partenaire souhaite pouvoir utiliser les Fichiers apurés.

Compte tenu de ces différents éléments, les parties ont souhaité se rapprocher afin de déterminer les modalités de transmission de ces fichiers.

## **IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

### **ARTICLE 1 : Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la RIF met à disposition du Partenaire, à titre non exclusif, les fichiers informatiques dits « Fichiers apurés » élaborés dans le cadre de la réalisation de l'Enquête Transports de Marchandises en Ville, et permet son utilisation par le Partenaire.

### **ARTICLE 2 : Désignation des correspondants des organismes intervenants**

Pour l'exécution de la présente convention, chaque partie désigne un correspondant attitré :

- pour la Région Ile de France, AUBOUIN Cédric, Chef de service Etudes et stratégies de la Direction des Transports ([cedric.aubouin@iledefrance.fr](mailto:cedric.aubouin@iledefrance.fr) - 01 53 85 60 76)
- pour XXXX à compléter

Tout changement du correspondant d'un organisme signataire devra faire l'objet d'un courrier officiel au correspondant de l'autre organisme signataire de la convention.

### **ARTICLE 3 : Modalités de transmission**

Une copie de l'ensemble des Fichiers Détails sous format informatique est remise par la Région au Partenaire après signature de la convention par les deux parties.

Ces fichiers seront livrés sur CD-Rom ou support équivalent.

### **ARTICLE 4 : Protection des données**

#### ***4.1. Propriété des Fichiers Détails***

La RIF reste propriétaire des Fichiers apurés et des données transmises dans le cadre de la présente convention. En aucun cas, la présente convention n'entraîne un quelconque transfert de droit de propriété, quel qu'il soit, sur les Fichiers apurés Détails et les données transmises au profit du Partenaire.

Le LET reste quant à lui propriétaire de la méthode utilisée. Avec la RIF, il est garant de l'utilisation des données dans le respect de la présente convention.

Le Partenaire s'engage à informer la RIF de toute atteinte aux droits de propriété de ce dernier dont il pourrait avoir connaissance.

### **ARTICLE 5 : Conditions d'utilisation des données transmises**

#### ***5.1. Droits de réutilisation***

Le Partenaire est autorisé pendant la durée de la présente convention à utiliser les Fichiers apurés pour ses besoins propres, uniquement à des fins statistiques ou des études rigoureusement anonymes, pour les besoins de la connaissance des mouvements de marchandises selon les différents modes de transport et les motifs.

Le secret statistique sera respecté dans toute publication.

Le Partenaire s'interdit donc d'utiliser les données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, même sous une forme modifiée ou altérée, à des fins autres que celles mentionnées au premier alinéa de l'article 5.1.

Ainsi, toute autre utilisation des données des Fichiers apurés issus de l'ETMV, en particulier leur utilisation à des fins commerciales, pour l'élaboration de logiciels de consultation cartographiques ou encore d'outils de requettage des données, pour des besoins autres que internes, est interdite dans le cadre de cette convention (mais pourra le cas échéant faire l'objet d'une convention spécifique).

### **5.2. Mention de l'origine des données issues de l'ETMV**

La publication par le Partenaire de documents, articles, rapports ou présentations ayant pour objet principal des analyses faites à partir des Fichiers apurés de l'ETMV ou réalisés en tout ou partie à partir des données issues des Fichiers apurés de l'ETMV devra intégrer la mention suivante : « L'enquête transport de marchandises en ville a été pilotée par le Laboratoire d'Economie des Transports et financée par la Région, la DRIEA et l'ADEME. » La publication par le Partenaire de documents, articles, cartes, rapports ou présentations citant des résultats de l'ETMV initiale devra porter la mention obligatoire de la source : « ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME ».

De même, ces documents, articles, rapports, présentations devront être transmis pour information au LET, à la Région, à la DRIEA et à l'ADEME sur support papier ou support informatique avant leur publication.

### **5.3. Communication à des tiers**

Le Partenaire s'interdit de communiquer les Fichiers apurés ou tout ou partie de leur contenu à des tiers. Il n'est pas autorisé à céder ou transmettre la présente convention, ni à consentir des conventions de réutilisation des données transmises, à quelques tiers que ce soit, sous quelque forme que ce soit, même à titre temporaire et/ou gratuit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable et écrite de la RIF.

Toutefois, le Partenaire pourra mettre à disposition des prestataires sous-traitants tels que sociétés d'études auxquelles il confierait par contrat la réalisation de travaux statistiques ou d'études. Ces contrats, qui préciseront que ces prestataires ne pourront agir que sur instruction du Partenaire, devront alors imposer aux sociétés d'études les engagements pris par le Partenaire, notamment :

- l'interdiction d'utiliser les données transmises, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que ceux nécessaires à la mission qui lui est confié par le Partenaire, laquelle ne peut excéder ses propres droits d'utilisation décrits à l'article 5.1. ;
- le respect de la confidentialité des données et du secret statistique,
- prendre toutes mesures de sécurité, notamment matérielle et logique, pour assurer la sécurité et la confidentialité des Fichiers Détails et de leur contenu ;
- l'interdiction de toute communication à des tiers, sous quelque forme que ce soit,
- la restitution, au terme de ces contrats, de l'intégralité des données communiquées, la destruction et/ou la non conservation de toute copie, sous quelque forme que ce soit.

### **ARTICLE 6 : Conditions financières**

La présente convention ne donne lieu à aucun flux financier, les parties consentant à respecter leurs engagements réciproques gratuitement.

### **ARTICLE 7 : Responsabilité**

Le Partenaire utilise les données transmises, conformément à la présente convention, sous sa seule et exclusive responsabilité et à ses risques et périls, sans que d'aucune manière, la RIF ne soit responsable vis-à-vis des tiers de cette utilisation.

La RIF s'engage à mettre en œuvre les moyens adaptés pour transmettre les données selon les modalités convenues. En aucun cas, la responsabilité du RIF ne pourra être engagée au titre d'un dommage indirect ou imprévisible pouvant résulter de l'utilisation des données par le Partenaire. De convention expresse entre les parties, sont considérés notamment comme préjudices indirects, la perte de chiffre d'affaires ou de bénéfices, la perte d'image, de données, le manque à gagner, ou tout préjudice commercial.

#### **ARTICLE 8 : Confidentialité**

Chaque partie reconnaît que l'exécution de la présente convention peut l'amener à prendre connaissance d'informations propres à l'autre partie. Chaque partie prend donc l'engagement et se porte fort pour son personnel du respect de l'obligation de ne communiquer à quiconque, soit directement, soit indirectement, les renseignements, informations ou documents, identifiés comme confidentiels, recueillis à l'occasion de l'exécution de la convention ou à l'occasion d'échanges ou de visites précédant la conclusion de la présente convention.

La présente obligation de confidentialité survivra pendant une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration de la présente convention. En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la présente convention, chaque partie devra soit restituer à l'autre partie l'ensemble des documents communiqués, soit assurer l'autre partie de la destruction de ces informations.

#### **ARTICLE 9 : Entrée en vigueur et durée**

La présente convention entre en vigueur à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par la RIF au Partenaire, et se termine à la date de parution d'une nouvelle ETMV, ou au plus tard le 31 décembre 2024.

A l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit (arrivée du terme ou résiliation), le Partenaire devra cesser d'utiliser les Fichiers apurés transmis et leur contenu dès la date d'expiration.

#### **ARTICLE 10 : Résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles**

Tout manquement de l'une ou de l'autre des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, entraînera la résiliation de plein droit de celle-ci, 15 jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet ou immédiatement en cas de manquement non réparable, sans préjudice de tous dommages et intérêts.

D'un commun accord, les parties peuvent en outre résilier la présente convention par avenant.

#### **ARTICLE 11 : Règlement amiable des différends – Litiges**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés devant la juridiction territorialement et matériellement compétente.

Fait à Paris, en 2 exemplaires :

Le

Pour la RIF

Pour le Partenaire à compléter