



**CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ET DE FINANCEMENT  
POUR LA REALISATION D'UNE ENQUETE NATIONALE SUR LE  
TRANSPORT DES MARCHANDISES EN VILLE  
ENTRE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX,  
L'ADEME ET L'ETAT (MEDDTL)**

**ENTRE :**

**La Communauté urbaine de Bordeaux** dont le siège est situé esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex, représentée par son président Vincent FELTESSE en vertu d'une délibération n° 2010/0 du Conseil de Communauté du 26 novembre 2010 ci-après désigné la CUB.,

ET

**Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement**, représenté par la Directrice de la Recherche et de l'Innovation du Commissariat général au développement durable (CGDD), par le Chef du Service de l'Observation et de la Statistique du CGDD et par le Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer, ci-après désigné par MEDDTL,

ET

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, régi par les articles L131-3 à L131-7 et R131-1 à R131-26 du code de l'environnement ayant son siège social : 20 Avenue du Grésillé – BP 90406 – 49004 ANGERS Cedex 01 inscrite au registre du commerce d'ANGERS sous le n° 385 290 309

représentée par :

Monsieur Philippe Van de Maele agissant en qualité de Président

- Vu l'article 8 du code des Marchés publics (décret n° 2006-975 du 1<sup>er</sup> août 2006)
- Vu la délibération n°        en date du
- Vu la délibération n°        en date du

## **PREAMBULE**

La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), l'ADEME et l'Etat représenté par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) ont décidé de mener conjointement une enquête sur les « Marchandises en ville » sur l'agglomération Bordelaise. Cette enquête a pour objectif de déterminer les facteurs explicatifs des différents mouvements de véhicules de transport de marchandises en milieu urbain (livraisons ou enlèvements) tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif. L'intention est d'identifier si des lois existent 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, et de les caractériser.

Le plan de déplacements urbains (PDU) de la CUB est en cours de révision et comportera comme dans le précédent plan/programme un volet marchandises. L'enquête sur le transport et la livraison des marchandises en ville viendra alimenter cette thématique dans le PDU révisé.

Une enquête ménage déplacement a été réalisée en 2009, à l'échelle du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise, pour connaître les comportements de mobilité des personnes. Les deux enquêtes ainsi réalisées permettront de bien prendre en compte la réalité des déplacements dans leur globalité.

Pour le volet marchandises, le modèle FRETURB, développé par le Laboratoire d'Economie des Transports, est utilisé pour simuler les mouvements de marchandises. A ce jour, celui-ci est alimenté par des données relativement anciennes issues des enquêtes marchandises réalisées à Bordeaux, Marseille et Dijon, et par les fichiers SIRENE des établissements d'activité économique de l'agglomération bordelaise.

Afin de mieux appréhender la réalité de l'organisation et de la gestion des flux de marchandises, il est indispensable d'actualiser les données sur les déplacements des biens en zone urbaine.

## **CECI AYANT ETE EXPOSE, LES PARTIES ONT CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT:**

### **ARTICLE 1 : Objet du groupement de commandes**

Il est constitué entre les membres signataires de la présente convention portant groupement de commandes, conformément à l'article 8 du code des marchés publics. Le présent groupement a pour objet la passation, le suivi et l'exécution de marchés relatifs à la réalisation de l'enquête transport de marchandises en ville.

### **ARTICLE 2 : Membres du groupement**

Le groupement de commandes visé à l'article 1<sup>er</sup> de la présente convention constitutive comprend les membres énumérés ci-après :

- la Communauté urbaine de Bordeaux représentée par Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- l'ADEME représentée par son président,
- le MEDDTL représenté par la Directrice de la Recherche et de l'Innovation du CGDD, par le chef du Service de l'Observation et de la Statistique (SoeS) du CGDD et par le Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

### **ARTICLE 3 : Durée du groupement et de la convention**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa signature par les parties, pour une durée maximum de 48 mois à compter de la date de notification de la convention, période recouvrant l'exploitation de l'enquête. Toutefois, la convention conservera ses effets sans limitation de durée en ce qui concerne les dispositions des articles 9, 11 et 12 ci après.

### **ARTICLE 4 : Coordonnateur du groupement**

Les parties conviennent de désigner la Communauté urbaine de Bordeaux, dont le siège est « esplanade Charles de Gaulle – 33076 Bordeaux cedex », comme coordonnateur du groupement de commandes prévu à l'article 1<sup>er</sup> de la présente convention.

La Communauté urbaine de Bordeaux est désignée dans la présente convention comme « le Coordonnateur ». Elle est chargée d'exercer les missions prévues par l'article 5 de la présente convention.

### **ARTICLE 5 : Missions du coordonnateur**

Pour la réalisation de l'objet du groupement, le Coordonnateur est chargé des missions suivantes.

#### **5.1 Organisation des opérations de sélection du cocontractant**

Le Coordonnateur est chargé, conformément à l'article 8-II du code des marchés publics, de procéder, dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables, et en particulier des dispositions du code des marchés publics, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection du cocontractant, nécessaires à la réalisation de l'objet du groupement défini à l'article 1<sup>er</sup> de la présente convention.

Cette mission implique notamment, sans que cette liste ne soit exhaustive :

- que le Coordonnateur définit le type de marché applicable,
- que le Coordonnateur définit, dans le respect des règles du code des marchés publics, les procédures de publicité et de mise en concurrence éventuellement applicables à la passation du marché
- qu'il procède à la mise en oeuvre de ces procédures, ce qui inclut notamment la rédaction du dossier de consultation, l'analyse des candidatures et des offres, la rédaction des documents constitutifs du marché qui devront préciser les modalités d'exécution du marché pour chacun des membres signataires, l'information des candidats évincés, etc.

Le Coordonnateur tient les membres du groupement informés du déroulement

des procédures.

### **5.2 Commission d'appel d'offres**

La commission d'appel d'offres qui interviendra dans le cadre de la procédure nécessaire à la passation du marché est celle du Coordonnateur, conformément aux dispositions de l'article 8-VII du code des marchés publics. Elle s'adjoindra en qualité d'experts un à deux représentants par membre du groupement.

### **5.3 Signature et notification des marchés publics**

Le Coordonnateur est chargé, conformément à l'article 8-VII du code des marchés publics, de signer et notifier au cocontractant retenu le marché au nom de l'ensemble des membres du groupement. Il en informe les membres du groupement de commandes.

### **5.4 Exécution des marchés publics**

Le Coordonnateur est chargé de suivre l'exécution du marché au nom de l'ensemble des membres du groupement, conformément aux dispositions de l'article 8-VII du code des marchés publics.

A ce titre, il assure notamment le contrôle de l'exécution, la constatation du service fait et la passation des avenants.

Après établissement du service fait sur avis de l'instance de pilotage de l'Enquête, le Coordonnateur transmettra aux autres membres du groupement les factures ayant trait aux dépenses certifiées et appellera le financement respectif de chacun des membres, tel qu'indiqué dans cette même convention.

Les missions du Coordonnateur ne donnent pas lieu à rémunération.

Mandat est également donné au Coordonnateur pour ester en justice pour le compte des différents membres du groupement, aussi bien en tant que demandeur qu'en tant que défendeur dans le cadre strict de sa mission. Toute action sera précédée d'une demande d'accord des parties à la convention.

## **ARTICLE 6 : Phasage d'exécution**

Les opérations faisant l'objet de la présente convention se dérouleront selon les étapes suivantes, sous la responsabilité scientifique et avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage du Laboratoire d'Economie des Transports (LET) :

Définition du zonage de l'enquête spécifique à l'agglomération bordelaise réalisée par le LET en accord avec le coordonnateur et les autres membres du groupement de commandes,

Phase préparatoire à la collecte des données (rédaction du cahier des charges, construction de l'échantillon, rédaction des questionnaires) réalisée par le LET en accord avec le coordonnateur et les autres membres du groupement de commandes,

Formation des enquêteurs et organisation sur le terrain réalisée par le LET

Début de la collecte par le titulaire du marché,

Bilan qualité sur l'enquête sur les premiers mois de collecte réalisée par le LET

Fin de la collecte,

Mise à disposition des fichiers provisoires par le prestataire de l'enquête,

Mise à disposition des fichiers définitifs par le prestataire de l'enquête,

Mise à disposition des données détaillées par le prestataire de l'enquête,

Premières exploitations réalisées par le LET.

Le pilotage de l'enquête est assuré par un comité de projet élargi (COPRO), composé d'élus communautaires et d'élus ou représentants des différentes instances finançant l'opération. Le COPRO assure le suivi qualitatif du travail fourni et la validation des étapes successives.

Le comité technique, ou COTEC, composé des membres du groupement, de représentants des partenaires locaux et du LET, se réunit périodiquement avec une fréquence qui reste à déterminer. Il assure le suivi technique du projet et prépare l'ordre du jour des COPRO

## **ARTICLE 7 : Engagement des membres du groupement**

Les membres désignés à l'article 2 de la présente convention sont chargés de définir leurs besoins et de les communiquer au Coordonnateur, dans des conditions de délais fixées par le Coordonnateur et permettant l'accomplissement des formalités nécessaires à la conclusion du marché. Le Coordonnateur peut solliciter des membres toute précision utile dans ce cadre.

Le coût global estimé des travaux se monte à 730 000 € TTC. Les financements apportés à l'opération par les différents membres sont les suivants :

- 250 000€ TTC pour CUB,
- 180 000€ TTC pour le MEDDTL, répartis comme suit :
  - 100 000 € pour la DGITM
  - 80 000 € pour le SOeS,
- 300 000€ TTC pour l'ADEME

Par ailleurs, une somme de 164 000 € TTC au titre de crédits de recherche est apportée par le CGDD/DRI (direction de la recherche et de l'innovation au MEDDTL) au Laboratoire d'économie des Transports situé à Lyon. Ce dernier sera en charge des recherches préalables et indispensables à tout démarrage des travaux et aura la responsabilité scientifique de l'enquête. Une convention bilatérale entre les deux parties sera signée dans le cadre de ce programme de recherche expérimental sur lequel les chercheurs du LET travaillent depuis plus de 15 ans.

La convention entre le CGDD/DRI et le Laboratoire d'économie des Transports est jointe à la présente convention de groupement de commande.

Le montant global de l'opération se monte ainsi à 894 000 € TTC.

## **ARTICLE 8 : Rémunération du titulaire du marché**

La Communauté urbaine de Bordeaux, coordonnateur du groupement, assurera la validation et le paiement des factures émises par le titulaire du marché. Elle émettra ensuite des titres de recettes à son bénéficiaire qu'elle adressera aux autres membres du groupement afin que ceux-ci apportent leur contribution à l'étude.

Le paiement sera effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Agence	Code Banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
CUB	Banque de France BORDEAUX	30001	00215	H3350000000	50

Le marché donnera lieu au versement d'acomptes, selon les modalités définies dans le marché du titulaire.

#### **ARTICLE 9 - Conditions de transmission des données**

L'Etat transmettra aux membres du groupement et aux partenaires financiers de la CUB, à titre gratuit, deux types de documents.

1) Le fichier informatique contenant les données individuelles de l'enquête, accompagné de toute la documentation nécessaire à la lecture et au traitement des données. Le MEDDTL se réserve le droit de ne pas fournir l'information relative à une ou plusieurs des variables au cas où, après vérification, il apparaîtrait que ces informations n'ont pas la qualité requise pour permettre des études fiables.

2) Des données détaillées, sous forme de tableaux constituant les résultats généraux de l'enquête,

Pour les données qui seront acquises à titre onéreux (ex : fichiers SIRENE) pour l'usage de l'enquête, les membres du groupement auront un droit d'usage selon les conditions contractuelles d'acquisition des dites données.

#### **ARTICLE 10 : Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par voie d'avenant, approuvé par l'ensemble des membres du groupement selon les règles qui leur sont propres.

#### **ARTICLE 11 : Propriété et exploitation des données issues de l'enquête**

**Les membres du groupement sont copropriétaires des fichiers de l'enquête sans limitation de durée.**

Les membres du groupement se réservent un droit de regard sur la publication de documents d'information issus de l'enquête pendant les 24 premiers mois à compter des premiers résultats.

Les membres du groupement et les partenaires financiers de la CUB s'engagent à ne pas communiquer les données individuelles contenues dans ces fichiers à des tiers quels qu'ils soient, par quelque moyen que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, en totalité ou en partie.

Les membres du groupement se réservent, pendant un an et demi, un délai d'exclusivité pour l'exploitation des données de l'enquête à compter de la date de fourniture des fichiers.

Durant cette période, les membres du groupement ne céderont le droit d'usage des fichiers à des tiers n'ayant pas participé au financement de l'enquête qu'avec un accord écrit.

L'utilisation faite des fichiers et les résultats obtenus par les partenaires ne saurait engager la responsabilité des membres du groupement.

Les membres du groupement s'engagent réciproquement à se fournir, pour leurs usages internes, tous les résultats et tous les documents diffusés obtenus principalement sur la base des fichiers fournis. La diffusion par les membres du groupement de ces résultats et documents devra faire l'objet d'un accord préalable avec le partenaire émetteur.

## **ARTICLE 12 : Recours**

*Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention feront l'objet d'une procédure de négociation amiable et, autant que de besoin, avant toute procédure contentieuse, fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Bordeaux dans le cadre des dispositions de l'article L.211-4 du Code de Justice Administrative.*

*Fait à Bordeaux, le :*

*Pour la Communauté urbaine de Bordeaux,  
Le président,*

*Pour le MEDDTL,  
La directrice de la recherche  
et de l'Innovation*

*Vincent FELTESSE*

*Pour l'ADEME,  
Le président,*

*Pour le MEDDTL,  
Le Chef du service de l'observation et des  
statistiques,*

*Pour le MEDDTL  
Le Directeur Général des Infrastructures  
des Transports et de la Mer*



**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer en charge des  
Technologies vertes et des Négociations sur le climat.**

**DIRECTION DE LA RECHERCHE et de l'INNOVATION**

CGDD/DRI, Tour Voltaire  
92055 La Défense Cedex

**CONVENTION**

relative au financement de l'Enquête sur les Transports de Marchandises en ville dans l'agglomération de Bordeaux

Entre :

**la Direction de la recherche et de l'innovation** désignée ci-après par les initiales **DRI**, et représenté par sa directrice

d'une part,

et :

le Centre National de la Recherche Scientifique, Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique, n° SIRET 180 089 013, dont le siège est 3 rue Michel Ange 75794 Paris cedex 16, représenté par son Président, Monsieur Alain Fuchs, lequel a délégué sa signature pour la présente convention à Madame SCHMIDT-LAINE, Déléguée Régionale Rhône-Auvergne, 2 avenue Albert Einstein, BP 61335, 69609 Villeurbanne cedex.

agissant au nom et pour le compte du Laboratoire d'Economie des Transports, dirigé par M. Charles Raux

ci-après désigné LET-CNRS

d'autre part,

il est convenu ce qui suit

**Préambule**

Les enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux (1994-1995), Marseille et Dijon (1996-1997), effectuées dans le cadre du programme « Marchandises en Ville » ont été les premières de cette envergure en France et ont été réalisées sur la base d'une méthodologie novatrice (Bonnafous, 2000). Elles ont permis de déterminer les facteurs explicatifs des mouvements de véhicules de transport de marchandises en milieu urbain (livraisons ou enlèvements) tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif. Elles ont permis de dégager des lois entre les activités économiques génératrices et les flux de transports de marchandises, en considérant les flux de véhicules d'une part, et l'organisation logistique d'autre part.

Les résultats de ces enquêtes ont été déterminants dans l'acquisition des connaissances de base sur la formation des flux de transport de marchandises en ville. Ainsi il a été démontré que les lois de comportement des générateurs de flux et des opérateurs de transport sont peu dépendantes de la morphologie des villes enquêtées. En particulier, des liens fonctionnels ont été mis en évidence

entre les activités, le mode de gestion, le mode d'organisation et les types de véhicules utilisés lors des livraisons/enlèvements des marchandises.

Un apport essentiel a été de montrer que, par une simple connaissance des activités dans la ville, un diagnostic et une simulation des déplacements des véhicules utilitaires est possible, ce qui permet alors de mesurer le taux de participation du TMV à la congestion urbaine sans qu'il soit nécessaire de réaliser d'enquête lourde dans chaque ville. Un modèle de génération des flux d'échanges entre les établissements économiques d'une ville a été construit sur cette base de connaissances. Le logiciel *FRETURB* permet aux villes de réaliser un diagnostic du TMV à l'échelle d'une agglomération et de simuler les effets de divers scénarios sur l'occupation de la voirie par les véhicules (durée de stationnement, véhicules x km).

Cependant, si les enquêtes ont montré la robustesse des ratios dans l'espace à un moment donné, nous n'avons pas de preuve que ces derniers sont invariants dans le temps. Depuis 15 ans, de nombreuses transformations ont eu lieu tant dans la composition des ménages, l'âge de la population, les habitudes d'achats, les organisations logistiques que dans l'offre commerciale, en particulier avec le développement du e-commerce. Il devient indispensable d'analyser les effets de ces transformations sur la logistique urbaine et ainsi de vérifier si les ratios sont toujours pertinents et les relations fonctionnelles constantes. Ce qui permet de caler le modèle *FRETURB*. Autant de raisons qui plaident pour le renouvellement ou la réactualisation de ces enquêtes. C'est la raison pour laquelle la DRI lance une nouvelle campagne d'enquêtes.

La Communauté Urbaine de Bordeaux, l'ADEME et l'Etat représenté par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) ont alors décidé de mener conjointement une enquête sur les « Marchandises en ville » sur le territoire de La Communauté Urbaine de Bordeaux'

La DRI assure la maîtrise d'ouvrage de l'enquête, en collaboration avec l'Ademe et la Communauté Urbaine de Bordeaux qui co-financent la réalisation de l'enquête sur le terrain.

Comme pour les précédentes enquêtes, les pouvoirs publics souhaitent confier la coordination scientifique et l'analyse de cette nouvelle enquête nationale au LET-CNRS.

## **Article 1er - Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de confier au LET-CNRS le suivi, le pilotage scientifique et l'assistance à maîtrise d'ouvrage de premier niveau de l'enquête « marchandises en ville » qui sera réalisée sur l'agglomération de Bordeaux.

Elle définit également les conditions de participation financière de la DRI

Afin de garantir une bonne comparabilité des résultats avec les enquêtes précédentes, la méthode choisie restera proche de la méthode retenue en 1994.

## **Article 2 - Méthodologie de l'enquête**

L'intention étant de revisiter les lois établies lors des enquêtes de 1994-97 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, la méthodologie mise en oeuvre sera proche de celle des années 1994-97.

Sur la base d'un travail préparatoire effectué au premier semestre 2010 nous pouvons énoncer la description suivante:

Les trois principaux acteurs seront simultanément enquêtés:

1. les générateurs de flux (établissements industriels, commerciaux et tertiaires),
2. les chauffeurs livreurs (description des parcours des véhicules),
3. les principales entreprises de transport impliquées dans les livraisons/enlèvements auprès des établissements générateurs.

L'unité statistique choisie est le *mouvement*, terme qui désigne la visite d'un véhicule dans un établissement pour une opération de dépose ou/et enlèvement de marchandises. L'observation des mouvements permet à la fois de décrire les caractéristiques des établissements qui reçoivent ou expédient la marchandise (enquête auprès des établissements), de décrire la façon dont se déroulent les tournées (enquêtes chauffeurs-livreurs) et l'organisation de l'opérateur de transport (enquête auprès des transporteurs).

L'enquête auprès des établissements qui émettent ou reçoivent des marchandises (activités industrielles, commerciales ou tertiaires) permet de couvrir toutes les opérations d'enlèvement ou de livraison de marchandises réalisées par la plupart des activités urbaines. Elle est composée de deux volets :

Un descriptif de l'établissement permet d'obtenir les caractéristiques socio-économiques et un descriptif de l'environnement de l'établissement qui sont susceptibles d'avoir une influence sur le déroulement des opérations de livraison et enlèvement.

Un recensement systématique des mouvements réalisés dans l'établissement est effectué sur une semaine entière dans un carnet de bord. Ces enquêtes permettent d'établir des relations entre les mouvements et l'activité des établissements qui les ont induits. Pour chaque mouvement enregistré seront notamment consignés la nature, le poids et le volume des produits transportés, le nombre de livraisons par semaine, les conditionnements, et la description complète des conditions techniques des mouvements. Au moment de l'enlèvement ou de la livraison le chauffeur-livreur reçoit un questionnaire à remplir qu'il remplit à la fin de sa tournée (enquête postale) ou bien il est interrogé en face à face par un enquêteur (enquête fin de tournée) ou encore il est accompagné dans sa tournée par un enquêteur qui décrira toutes les observations utiles (lieu et temps de stationnement pour livrer, opérations annexes effectuées, itinéraires utilisés...), Le GPS sera également utilisé lors de ces tournées « embarquées ».

L'enquête auprès des chauffeurs-livreurs ayant assuré la livraison ou l'enlèvement de marchandises auprès d'un établissement décrit l'ensemble de son activité de transport réalisée le jour de son passage dans l'établissement. Celle-ci permet de décrire les déplacements des véhicules dans la ville grâce aux informations suivantes : description des itinéraires et des points touchés par le véhicule ainsi que la distance parcourue et la durée de sa tournée, des arrêts, les conditions de livraison.

L'enquête auprès des transporteurs décrit les différents types d'organisation logistique: cette enquête permet de décrire les principales chaînes logistiques utilisées par les entreprises de transport et de localiser les plates-formes les plus utilisées. Le lien avec les deux autres enquêtes reste le chauffeur-livreur enquêté. A travers cette enquête, il est possible de définir le rôle des plates-formes utilisées sur le plan local, régional et national. A l'intérieur de ces périmètres, le nombre de véhicules impliqués, les entrées et sortie des véhicules dans la ville

Cette enquête aura des applications multiples. Les villes sélectionnées pourront:

- connaître les déplacements des marchandises réalisés par les transporteurs, les commerçants, les artisans et plus généralement toutes les activités (industries et services),
- alimenter leurs différents documents de planification : plan de déplacements urbains, plan d'urbanisme, SCOT, PADD, Plan Climat Territorial,...
- engager ou amplifier la concertation avec l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels, travailler avec les commerçants à une réflexion sur les nouveaux services logistiques à mettre en place pour faciliter leurs activités, travailler avec les transporteurs-livreurs à un plus grand respect de l'espace public et une amélioration des conditions de travail.

et avec des traitements supplémentaires :

- obtenir un bilan énergie détaillé d'une partie importante des activités de transport et déplacements,
- obtenir un bilan bruit et un bilan émissions de polluants atmosphériques locaux détaillés d'une partie importante de leurs activités de transport et déplacements,
- évaluer les effets des localisations des activités sur la génération des flux de véhicules,

L'objectif est de constituer une base de données portant sur 1500 établissements, 1300 chauffeurs et 80 transporteurs.

### **Article 3 – Pièces contractuelles**

La présente convention est accompagnée d'une annexe financière et d'une copie de la convention de groupement de commandes signée entre le MEEDDM, l'Ademe et la Communauté urbaine de Bordeaux.

### **Article 4 – Conditions de réalisation**

Le LET-CNRS assure les principales tâches suivantes:

#### A) Responsabilité scientifique sur les principaux points suivants;

- Définition du zonage de l'enquête spécifique à l'agglomération de Bordeaux,
- Phase préparatoire à la collecte:
  - rédaction du cahier des charges technique de l'appel d'offres lancé par la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) (y compris la rédaction des questionnaires et maquettage),
  - construction de l'échantillon (à partir du fichier SIRENE fourni par l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux et lapurement du fichier),
  - méthodologie de passation des questionnaires,
  - formation des premiers enquêteurs et des formateurs œuvrant pour le prestataire en charge de l'enquête,
  - organisation des Comités techniques locaux,
- Elaboration des procédures de contrôle-qualité à mettre en place avec le prestataire
- Fixation des critères de contrôle et de validation des questionnaires
- Bilan qualité sur l'enquête tout au long de la collecte,
- Contrôle en continu des fichiers provisoires remis par le prestataire de l'enquête,
- Contrôle des fichiers définitifs remis par le prestataire de l'enquête,
- Apurement des données détaillées fournies par le prestataire de l'enquête après qu'il les aient contrôlées, et redressements.
- Première exploitation de la base de données : elle présentera un premier état des lieux global :
  - nombre de livraisons effectuées par semaine (par type d'activité)
  - nombre de véhicules impliqués dans les livraisons (par type de véhicule),
  - durées moyennes des livraisons selon l'activité et le type de véhicule,
  - nombre de km parcourus pour livraison,
  - mode de stationnement et durée de livraison (par quartier et type d'activité),
  - activités génératrices des flux,
  - rythmes horaires et saisonniers, heures de pointe des livraisons,

#### B) Assistance à maîtrise d'ouvrage de premier niveau

Il assurera également une assistance à maîtrise d'ouvrage de premier niveau. Celle-ci consistera à expliquer la méthodologie des enquêtes aux différents partenaires opérationnels, à fournir les explications nécessaires sur les choix méthodologiques tels que les modes d'administration et en expliquer les tenants et aboutissants au bureau d'étude ainsi qu'au CETE du Sud-Ouest (AMO),.

Il assurera la formation initiale du prestataire et du CETE SO, puis des enquêteurs en présence et avec l'aide du prestataire et du CETE SO. Les formations de nouveaux enquêteurs

recrutés en cours d'étude seront assurées ensuite par le bureau d'étude sous contrôle du LET-CNRS et du CETE SO.

il sera garant du respect de la méthodologie tout au long du déroulement de l'enquête de terrain.

Enfin, le LET-CNRS assurera l'apurement, des fichiers validés fournis par le prestataire ainsi que l'exploitation des enquêtes comportant notamment l'analyse et les redressements des premiers résultats

- Participation au Comité de pilotage de l'enquête co-présidé par les membres signataires du groupement de commande qui assure le suivi qualitatif global de l'enquête,
- Définition des travaux à confier au CETE Sud-Ouest
- Supervision et contrôle sur le plan scientifique des tâches confiées à l'AMO de second niveau et/ou au CETE
- Participation aux Comités techniques locaux

C) Livrables

Le LET-CNRS produira les documents suivants :

- D1 : Un fichier des établissements à enquêter (avec en moyenne cinq sosies par établissement effectivement enquêté). Ce fichier sera remis au bureau d'études chargé de l'enquête.

- D2 : Un rapport intermédiaire remis six mois après le début de l'enquête de terrain, comportant un premier bilan sur sa qualité, les contrôles effectués, les procédures de validation des enquêtes, les apurements réalisés en cours d'enquête et ceux qui seront nécessaires à l'issue de l'enquête.

- D 3-4 : Un rapport final comportant deux volets :

- D3 : rapport d'enquête : respect de la méthodologie (nombre de questionnaires valides, plan d'échantillonnage, qualité des résultats (taux de non réponses, , apurements,

- D4 : Rapport de résultats (premiers traitements) conformes à l'article 4 A.

## **Article 5 – Obligation de discrétion professionnelle**

Le titulaire est tenu au respect de l'obligation de discrétion professionnelle.

## **Article 6 - Utilisation des résultats**

Les fichiers de l'enquête sont la propriété de la DRI qui cède aux signataires de la convention de groupement de commandes le droit d'usage d'une copie, sans limitation de durée.

Le LET-CNRS s'engage à fournir à la DRI tous les résultats et tous les documents diffusés pendant la durée de cette convention et obtenus principalement sur la base des fichiers fournis.

## **Article 7 – Coût des travaux et conditions de règlement**

Les coûts de coordination scientifique et d'assistance à maîtrise d'ouvrage de premier niveau de l'enquête s'élèvent à 163 280 € (cent soixante trois mille deux cent quatre vingt euros) toutes taxes comprises.

Les règlements s'effectueront dans les conditions suivantes :

30% en tant que premier acompte versé sur présentation d'un engagement sur l'honneur d'un commencement d'exécution de travaux, daté et signé par le responsable scientifique et co-signé par la personne habilitée à engager le contrat ;

30 % à la mise en œuvre de la formation des enquêteurs et de l'enquête sur le terrain,

20 % à la remise d'un bilan qualité sur les six premiers mois de la collecte,

20 % à la livraison des fichiers définitifs, d'un rapport de bilan sur la qualité de l'enquête et d'un rapport de présentation des résultats de la première exploitation de la base de données d'enquête.

L'Etat se libérera des sommes dues par virement :

au compte n° **00001004266**

ouvert auprès du Trésor public

code banque : 10071

code guichet : 69000

Clé RIB : 70

au nom de : Agent Comptable Secondaire du CNRS – Délégation Rhône-Auvergne

- code PRM : Régine Bréhier

- code nomenclature :

Cette convention qui constitue un ensemble unique de prestations homogènes concourant à une même opération, porte le N° **10 MT CV**

### **Article 8 – Imputation budgétaire**

La dépense est imputable sur les crédits du Programme 190 THUR-BSAF action 13 sous-action 4. Elle sera ferme pendant la durée d'exécution de la convention.

L'ordonnateur est le MEEDDM. Le comptable assignataire est le contrôleur budgétaire et comptable ministériel auprès du MEEDDM.

### **Article 9 - Durée de la convention**

La présente convention est valable pour une durée de 48 mois à compter de la date de notification, période recouvrant la préparation de l'enquête, l'enquête et son exploitation.

### **Article 10 : Modifications, litiges**

Toute modification aux dispositions de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

Dans le cas où l'interprétation ou l'exécution de la présente convention soulèverait un différend qui ne pourrait être réglé à l'amiable, les parties conviendront de rechercher une conciliation par un

tiers choisi d'un commun accord, avant de porter éventuellement le différend devant la juridiction compétente.

### **Article 11 : Conditions de dénonciation**

La présente convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties au moyen d'une lettre recommandée avec avis de réception. Cette dénonciation prendra effet un mois après réception de cette lettre, toutes dépenses engagées par le LET-CNRS à la date de réception de cette lettre au titre de la présente convention restant acquise.

Fait en deux exemplaires originaux à Paris, le

**La directrice de la DRI**

**Madame Schmidt-Lainé,  
Déléguée Régionale Rhône-Auvergne du CNRS**

## **ANNEXE 1**

### **BUDGET PREVISIONNEL DE L'ENQUÊTE**

<b>Rubriques</b>	<b>Montants</b>
Charges de personnel autres que celui de l'Etat	82 000
Sous-traitance	51 000
Autres frais de fonctionnements	21 000
Equipement de R&D	3 000
Frais généraux	6 280
<b>Total en euros</b>	<b>163 280</b>