

**Convention de partenariat entre
La Métropole Aix-Marseille-Provence et le groupe La Poste**

Participation à la mise en œuvre du Schéma Directeur de la Logistique et du transport de marchandises en ville de la métropole Aix-Marseille-Provence : volet logistique urbaine/ distribution

Entre

La Métropole Aix-Marseille-Provence, dont le siège social est situé au Pharo, 58 boulevard Charles-Livon – 13007 Marseille., représentée par sa Présidente Mme Martine VASSAL,

Ci-après dénommée « la Métropole Aix-Marseille-Provence »

D'une part,

Et

La Poste, société anonyme au capital de 5 364 851 364 euros, immatriculée sous le numéro, 356 000 000 RCS Paris, dont le siège social est situé 9 rue du colonel Pierre Avia – 75015 PARIS, représentée par son Président directeur général, M. Philippe WAHL,

Dénommée ci-après « La Poste » ou « Le Groupe La Poste »

D'autre part,

La Métropole Aix-Marseille-Provence et La Poste sont ci-après désignées ensemble les « Parties » et individuellement une ou la « Partie ».

I. PRÉAMBULE

Le transport de marchandises en ville et plus spécifiquement la logistique de distribution sont des fonctions capitales pour l'économie métropolitaine et la qualité de vie des métropolitains.

La logistique de distribution ou logistique urbaine concerne l'ensemble des flux qui entrent, circulent et sortent de la ville. Elle regroupe toutes les prestations concourant à l'approvisionnement et à l'enlèvement

des marchandises : le transport du dernier kilomètre, les livraisons et services du dernier mètre, les prestations de logistique retour dites du « 1^{er} kilomètre ».

Activité fortement contrainte en zone urbaine dense, la logistique urbaine recouvre des services indispensables aux habitants et génère une activité économique importante.

Les marchandises transportées incluent les biens de consommation (colis, équipements, électroménager...), des produits alimentaires, des produits liés à la santé, des matières premières ou transformées industrielles, les matériaux de construction ou encore les déchets.

Elle fait face aujourd'hui à des défis majeurs : d'une part une transformation profonde induite par le numérique et les nouvelles pratiques de consommation (e-commerce), d'autre part un impératif de transformation durable et de limitation des nuisances induites (bruit, pollution, congestion, etc.).

La logistique urbaine contribue à la congestion urbaine, et à l'émission des GES et de particules notamment en raison de la sous-optimisation du transport de marchandises en ville. Les constats sur ce point sont clairs : 50% de véhicules utilitaires légers qui circulent en compte propre (c'est-à-dire des mouvements opérés par des non-professionnels de la logistique tels les artisans, commerçants, agents publics...), des véhicules dont le chargement n'est pas optimisé, des contenants chargés à 40% de « vide », des itinéraires qui multiplient les ruptures de charge, des flux de marchandises qui ne sont pas mutualisés ...

Pour faire face à l'augmentation des volumes et agir en même temps contre la congestion urbaine et la dégradation de la qualité de l'air, on considère trois leviers d'action efficaces : la massification des flux, la mutualisation des flux et l'optimisation des chargements et des circuits de distribution.

La logistique urbaine est un enjeu essentiel rappelé dans l'agenda du développement économique adopté à l'unanimité par le Conseil Métropolitain le 30 juin 2022, qui place les transitions et la sobriété comme un axe essentiel du développement. En effet, compte-tenu du lien qu'elle opère avec la dynamique commerciale et l'économie résidentielle, la logistique urbaine doit être organisée dans l'objectif de contribuer à la redynamisation des centres-villes. L'écosystème logistique métropolitain accélère sa mutation sous les impulsions conjuguées de la transformation digitale du secteur accélérée par la crise sanitaire, de l'impératif de renforcement d'une économie de proximité pour les habitants et d'un déploiement de la Zone à Faible Émission (ZFE-m) qui vise à préserver la qualité de l'air des habitants les plus exposés.

Consciente de ces nombreux enjeux, la Métropole Aix-Marseille Provence a approuvé le 20 octobre 2022 son schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville. Elaboré avec l'appui de ses partenaires publics et privés, il traite de trois niveaux logistiques : la logistique portuaire, la logistique régionale et la logistique de distribution. Ce schéma est ainsi assorti de 15 actions :

1. Mettre en place et suivre un tableau de bord logistique (emploi, foncier, mobilité)
2. Préserver et créer des sites pour la logistique
3. Définir une réglementation métropolitaine marchandises
4. Viser la création de sites logistiques clé en main
5. Accompagner l'innovation dans la filière logistique
6. Promouvoir la filière logistique métropolitaine
7. Accompagner la création d'un guichet unique d'aides au renouvellement de véhicules
8. Veiller au développement d'un maillage de stations d'avitaillement multi énergie cohérent
9. Favoriser les projets contribuant à limiter les trafics de transit
10. Préserver et mutualiser les sites embranchés fer et fluvial
11. Accompagner la création d'un Service de Proximité de Fret Ferroviaire

12. Développer et maîtriser les équipements d'hyper proximité
13. Structurer la logistique favorisant l'émergence de circuits courts
14. Etudier et expérimenter les opportunités et la faisabilité d'une mixité fret/voyageurs
15. Favoriser le développement de la cyclo-logistique et des modes actifs

Dans le cadre de ce schéma, la Métropole Aix-Marseille-Provence met en place un dispositif de gouvernance qui se base sur l'implication des partenaires institutionnels et privés.

C'est pourquoi, concernant la logistique de distribution, la Métropole souhaite associer le groupe La Poste en tant que partenaire dans la gouvernance du schéma.

En effet La Poste constitue un partenaire essentiel dans les questions de logistique urbaine. Le sens fondamental de son action peut se résumer à la formule suivante : « *au service de tous, utile à chacun, La Poste, entreprise de proximité humaine et territoriale, développe les échanges et tisse des liens essentiels en contribuant aux biens communs de la société tout entière.* »-

Elle a franchi un pas supplémentaire le 4 juin 2021 en devenant entreprise à mission. Cette qualité suppose que le Groupe engage des moyens pour réaliser ses objectifs. La Poste prend ainsi quatre engagements spécifiques qui incarnent sa contribution aux biens communs de la société :

- Contribuer au développement et à la cohésion des territoires ;
- Favoriser l'inclusion sociale ;
- Promouvoir un numérique éthique, inclusif et frugal ;
- Œuvrer à l'accélération de la transition écologique pour tous.

Au titre du 4^{ème} engagement en faveur d'une accélération de la transition écologique, La Poste se dote d'objectifs encore renforcés notamment dans le déploiement d'une logistique urbaine à zéro ou à faibles émissions. Elle se fixe ainsi l'objectif de livrer 350 villes en Europe dont au moins les 22 métropoles françaises en mode faibles émissions à horizon 2025. Cet objectif sera mis en œuvre sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Au-delà, La Poste entend contribuer à l'émergence des conditions nécessaires à la mise en œuvre d'une logistique urbaine vertueuse, durable, dont le cadre d'actions bénéficiera à l'ensemble des acteurs : elle-même et l'ensemble de ses opérateurs (La Poste, Colissimo, DPD France, Chronopost, Urby, Stuart, Pick-Up Services), le réseau de leurs entreprises sous-traitantes qu'ils accompagnent dans cette mutation, mais aussi tous les logisticiens, transporteurs au plan national et territorial.

II. OBJET DE LA CONVENTION

La Métropole Aix-Marseille-Provence en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et compétente sur le développement économique souhaite associer la Poste en tant qu'opérateur du service universel du courrier et du colis dans le cadre de la gouvernance du Schéma Directeur de la Logistique et du transport de marchandises en ville. Partageant des objectifs convergents, et dans le souci d'un enrichissement des démarches dans le domaine de la logistique de distribution, la Métropole Aix-Marseille-Provence et La Poste ont donc souhaité établir un cadre partenarial, objet de la présente convention.

III. EXPOSÉ DES MOTIFS

La Poste est l'opérateur du service universel du courrier et du colis (loi postale du 9 février 2010) : les conditions dans lesquelles La Poste doit produire le service doivent être exemplaires dans le cadre des obligations d'accessibilité, tarifaires et de qualité de service dues aux clients. Le service universel étant opéré dans le réseau global de La Poste, dimensionné à cette fin, l'effet s'applique à l'ensemble de ses activités.

L'art. L1 du Code des Postes et des Communications électroniques définit ainsi les contours du service universel postal :

« Le service universel postal concourt à la cohésion sociale et au développement équilibré du territoire. Il est assuré dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité en recherchant la meilleure efficacité économique et sociale. Il garantit à tous les usagers, de manière permanente et sur l'ensemble du territoire national, des services postaux répondant à des normes de qualité déterminées. Ces services sont offerts à des prix abordables pour tous les utilisateurs. Les prix sont orientés sur les coûts et incitent à une prestation efficace, tout en tenant compte des caractéristiques des marchés sur lesquels ils s'appliquent. »

Le service universel postal comprend des offres de services nationaux et transfrontières d'envois postaux d'un poids inférieur ou égal à 2 kilogrammes, de colis postaux jusqu'à 20 kilogrammes, d'envois recommandés et d'envois à valeur déclarée.

Pour sa part la Métropole Aix-Marseille Provence est l'autorité compétente en matière d'aménagement du territoire sur son périmètre. Planification urbaine, développement économique, opérations d'aménagement, habitat, mobilité et infrastructures, sont autant de compétences qu'elle exerce dans l'optique d'un développement harmonieux du cadre de vie des habitants et de compétitivité de son territoire.

Le caractère systémique de la logistique urbaine en fait un enjeu éminemment transverse qui mérite une pleine prise en compte dans l'ensemble des politiques publiques.

IV. ENTREE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La date d'entrée en vigueur de la Convention est fixée à la date de sa signature par les Parties pour une durée de 4 ans.

V. COLLABORER À UNE LOGISTIQUE URBAINE À FAIBLES ÉMISSIONS

Les Parties décident conjointement de retenir les leviers d'actions suivants, en cohérence avec leurs propres priorités d'actions :

1. Mener des actions de sensibilisation/pédagogie et contribuer aux échanges d'expertise sur les enjeux d'une logistique urbaine durable.
2. Conduire une réflexion sur le partage de la donnée publique-privée.
3. Conduire une réflexion sur les « déserts logistiques » afin de favoriser la livraison réussie à la 1^{ère} présentation.
4. Contribuer au schéma-cible des infrastructures de logistique (foncier/immobilier).
5. Contribuer au développement de la cyclologistique.
6. Accompagner l'innovation et l'expérimentation dans le domaine de la logistique urbaine.

1. Mener des actions de sensibilisation/pédagogie et contribuer aux échanges d'expertise sur les enjeux d'une logistique urbaine durable

Appréhender les enjeux d'une logistique urbaine plus vertueuse suppose d'en maîtriser la définition, les objectifs et les contraintes opérationnelles qui pèsent sur les professionnels du secteur.

Le groupe La Poste et ses opérateurs, bénéficiant de leur expertise et de leur expérience sur le sujet, peuvent contribuer à une meilleure acculturation de l'ensemble des publics concernés : institutionnels, professionnels et artisans-commerçants agissant en compte propre notamment.

Les Parties conviennent de structurer des actions de sensibilisation à destination de ces publics : interventions et apport d'expertise au cours de groupes de travail thématiques mis en œuvre dans le cadre du Schéma Directeur de la Logistique, d'événements dédiés, visites de sites logistiques opérés par La Poste avec l'ensemble des partenaires publics et privés qui seraient intéressés.

Pour la Métropole, ce levier d'action s'inscrit dans le cadre de l'action 6 : Promouvoir la filière logistique métropolitaine du Schéma Directeur de la Logistique qui a pour objectif notamment de faire reconnaître l'importance de la logistique et du transport de marchandises dans le fonctionnement du territoire métropolitain. L'enjeu de cette action est également environnemental (valoriser les bonnes pratiques favorisant la transition énergétique ou le report modal) et économique (renforcer l'attractivité économique du territoire notamment en favorisant l'implantation d'entreprises innovantes dans le domaine de la logistique).

2. Conduire une réflexion sur le partage de la donnée publique-privée

La Métropole a fait le constat que contrairement aux déplacements des personnes, le transport de marchandises en ville ne génère pas de données exploitables pour observer son fonctionnement.

La Poste et la Métropole s'engagent à réfléchir à l'opportunité de partager des standards de données utiles pour l'ensemble des opérateurs. Concernant les données publiques, cela pourrait concerner l'offre, dans le cadre de la démarche open data, avec une remontée de données de la part de la Métropole concernant la réglementation, les aires de livraison et les données de localisation des pôles d'échanges multimodaux, leur fréquentation (en fonction de la disponibilité et fiabilité de ces dernières).

Concernant les données privées du groupe La Poste, pourront être étudiés le partage des données relatives aux volumes traités, les itinéraires empruntés, les localisations de consommation et les flottes utilisées. La Métropole s'engage au respect de la confidentialité de ces données et ne pourra en faire usage qu'en interne. Pour la Métropole, cette action se matérialise par la mise en place et le suivi d'un tableau de bord logistique correspondant à l'action 1 du Schéma Directeur de la Logistique. Ce tableau de bord aura pour vocation de permettre l'échange, au-delà du plan d'actions, pour consolider, produire et diffuser des connaissances sur la logistique au niveau du territoire. Il permettra de réaliser une veille territoriale sur la thématique des marchandises, afin notamment de rattacher les expérimentations ponctuelles mises en place sur le territoire métropolitain et de garantir l'intégration de ces informations au suivi du schéma directeur de la logistique.

3. Conduire une réflexion sur les « déserts logistiques » afin de favoriser la livraison réussie à la 1ère présentation

La Métropole fait le constat que certains territoires se révèlent sous-dotés en formats de livraison à destination des particuliers, notamment hors-domicile (défaut de point relais pérenne à Cassis par exemple).

Afin de limiter l'encombrement de l'espace public et la pollution, en évitant les mouvements de marchandises inutiles, il est proposé de renforcer les initiatives en termes de service qui permettent la livraison dès la première présentation.

Afin d'augmenter le taux de livraison réussie à la première présentation et donc d'éviter de générer des mouvements supplémentaires par la mise en instance ou la relivraison, les Parties conviennent d'échanger ensemble afin d'identifier des solutions et services innovants et de nouveaux formats : conciergeries, consignes fixes ou mobiles, espaces de stockage en pied d'immeubles ou exploitation des parkings, maillage en points relais...etc.

Un diagnostic des secteurs sous-dotés sera présenté par le groupe La Poste à la Métropole et à ses partenaires dans le cadre des réunions du schéma directeur. Les solutions offertes par la Poste et d'autres logisticiens dans d'autres territoires pourront être mises en réflexion entre l'ensemble des partenaires dans le cadre de des réunions du schéma directeur.

Le positionnement de ces formats au cœur des pôles d'échanges intermodaux, lieux de flux quotidiens, pourra être étudié avec l'expertise de la Métropole sur les contraintes d'exploitations liées aux infrastructures de transports de voyageurs.

Pour la Métropole, ce levier d'actions s'inscrit dans le cadre de l'action 12 de son Schéma Directeur Logistique qui vise à réduire les tonnes-kilomètres induites par les livraisons en articulant la démarche « Espaces Logistiques de Proximité » (ELP) avec les démarches économiques/commerciales et les démarches de rénovation des centres-villes, en évaluant les besoins des commerces/entreprises localement, en réfléchissant à réserver des sites de proximité, en étudiant au cas par cas les possibilités d'intégration de ces surfaces logistiques de proximité dans les projets d'aménagements urbains.

4. Contribuer au schéma-cible des infrastructures de logistique (foncier/immobilier).

Une logistique urbaine efficace s'appuie avant tout sur des schémas de distribution optimisés reposant sur des infrastructures immobilières adaptées. Les trois formats de sites dédiés à la logistique urbaine identifiés par la Poste, en cohérence avec les principes du Schéma Directeur Logistique de la Métropole sont :

- L'Hôtel de logistique urbaine (HLU) : situé en entrée de ville, le HLU est forcément raccordé aux réseaux d'infrastructures disponibles (routier, rail, fluvial >> multimodalité). D'une surface de 5000 à 10 000m² environ, il constitue le point de réception et de massification des flux entrants et de distribution des flux sortants vers un centre de mutualisation, un espace de logistique urbaine ou une livraison directe au destinataire en mode propre pour une livraison du dernier kilomètre en ville. En sa qualité d'hôtel, il peut accueillir des opérateurs multiples.
- Le Centre de mutualisation (CDM) ou CDU (centre de distribution urbaine *si pas de mutualisation*) : échelon intermédiaire, le CDM est situé en entrée de ville ou en ville. D'une surface de 1000 à 5000m² environ, il peut associer des fonctions de dégroupage classiques à des fonctions de mutualisation et des services tels l'entreposage, le stockage, la préparation de commande ou encore le drive. La mutualisation consiste au regroupement de plusieurs types de marchandises, jusqu'ici livrées par des circuits indépendants, en organisant leur acheminement groupé par secteur. Ainsi, on réduit le nombre de mouvements et de véhicules nécessaires à leur livraison par zone géographique.
- L'Espace de logistique urbaine (ELU) : L'ELU est le format le plus urbain. Plusieurs ELU peuvent mailler le centre-ville. D'une surface de 100 à 1000 m², toutes les livraisons sortantes sont assurées en mode propre et au maximum en mode actif (vélo, piéton). Selon les caractéristiques de la ville, des ELU d'hyperproximité permettent de couvrir les besoins de distribution, voire de collecte à l'échelle d'un quartier par exemple.

Afin de favoriser le positionnement optimal des HLU / CDM-CDU / ELU dans la ville, l'objectif est d'identifier les conditions d'accessibilité, de positionnement et les contraintes d'exploitation liées à chacun des trois formats d'infrastructures.

La Poste pourra présenter sa vision d'un schéma optimal des implantations de logistique urbaine dans la ville de Marseille, y compris au sein du patrimoine immobilier de La Poste.

Cette vision viendra enrichir les réflexions conduites par la Métropole et l'agence d'urbanisme pour la spatialisation des surfaces logistiques. Une fois le schéma organisationnel abouti, il pourra être présenté par la Métropole à La Poste et à l'ensemble des autres partenaires impliqués dans la démarche du Schéma Directeur Logistique.

Ce levier d'action correspond dans le Schéma Directeur de la Logistique de la Métropole Aix-Marseille-Provence à l'action 2 préserver et créer des sites pour la logistique portuaire, régionale et urbaine qui a pour objectifs de réserver et / ou d'atteindre des objectifs de surfaces foncières et immobilières par type de logistique, de mettre en place des outils adaptés aux différents types de logistiques recherchés et de privilégier le renouvellement urbain aux développements en extension.

Ce levier d'action correspond également à l'action 12 développer et maîtriser les équipements d'hyper proximité vu dans le précédent levier.

5. Contribuer au développement de la cyclologistique

Un vélo-cargo présente un volume utile de 1m³, soit une capacité d'emport d'environ 150kg. Les développements en cours permettent même d'envisager des capacités sur des plus gros volumes jusqu'à 300kg.

Il est donc un moyen adapté pour le transport de marchandises dans l'hyper centre urbain. Doté d'une remorque, il permet de transporter des marchandises plus volumineuses. Il enrichit et complète la gamme des moyens de locomotion utilisés dans les entreprises, notamment par les opérateurs du groupe La Poste qui développeront le recours au vélo-cargo pour soutenir la croissance des volumes des petits colis à distribuer dans les zones urbaines les plus denses.

L'essor de la filière cyclologistique en ville impose toutefois d'intégrer les contraintes d'exploitation qui y sont liées. La Métropole Aix-Marseille-Provence et le groupe La Poste travailleront ensemble pour une cyclologistique sûre et responsable. Il s'agira pour la Poste :

- De communiquer à la Métropole les axes sur lesquels elle souhaite améliorer l'usage de ce mode de transport, via les retours d'expérience en propre et des cyclologisticiens qui travaillent pour elle. D'exprimer les besoins nécessaires pour le stationnement, accès aux aires piétonnes.
- D'étudier des formats d'accueil innovants, multi-opérateurs, tels des maisons des coursiers ; des tiers lieux où les cyclologisticiens peuvent continuer à se former au métier, effectuer des réparations sur leurs véhicules, ...

Pour la Métropole, ce levier d'action s'inscrit dans le cadre de l'action 15: favoriser le développement de la cyclologistique et des modes actifs du Schéma Directeur de la Logistique. Ce dernier a pour objectifs notamment de limiter le trafic urbain, de réduire les Gaz à Effet de Serre et les pollutions atmosphériques et de favoriser le report modal au bénéfice des modes actifs. Cela se traduira par une meilleure connaissance des flux de marchandises (quantification) et le dimensionnement des moyens à mobiliser (matériels roulants, supports et surfaces logistiques, lieux de rupture de charge, ...), ainsi que l'aménagement de l'espace public en faveur de la cyclologistique (aires de livraisons adaptées à l'accueil de cargo-cycles, développement des surfaces piétonnes uniquement accessibles aux cycles, ...). La mise en place des indicateurs de suivi de la cyclologistique à l'échelle métropolitaine (nb de cyclologisticiens, nb de colis/tonnes transportés, nb d'aires de livraison adaptées...) est également inclus dans cette action du Schéma Directeur Logistique.

6. Accompagner l'innovation et l'expérimentation dans le domaine de la logistique urbaine

Le domaine de la logistique connaît d'importantes avancées en lien avec le numérique et la robotique. Les évolutions technologiques de la logistique du 21ème siècle révolutionnent considérablement l'organisation des métiers de la filière : suivi des colis, automatisation d'entrepôts, mise en consignes automatiques, livraisons par drones... Afin d'encourager le développement de solutions innovantes et les expérimentations, la Métropole souhaite accompagner l'écosystème d'innovation pour les entreprises innovantes de la filière. Cela participera notamment à la transition numérique de la logistique et les attentes sociétales (e-commerce, environnement).

La Poste s'engage à partager ses retours d'expérience liés entre autre, aux robots suiveurs, drones et à étudier les possibilités de dupliquer une expérimentation sur d'autres usages auprès des partenaires institutionnels et privés.

La Métropole mettra en réseau les acteurs de la filière lors d'évènements dédiés en y associant le groupe La Poste. Elle pourra l'associer au « Club Innov' Provence », qu'elle a initié, réseau et collectif d'acteurs au service de l'innovation sur le territoire métropolitain.

Pour la Métropole, ce levier d'action s'inscrit dans le cadre de l'action 5 : Accompagner et structurer l'innovation dans la filière logistique du Schéma Directeur de la Logistique qui a pour objectifs notamment de faciliter la mise en œuvre d'expérimentations, de structurer et mettre en valeur l'offre de services de l'écosystème d'innovation pour les entreprises innovantes de la filière et d'accompagner la transition numérique de la logistique ainsi que les attentes sociétales (e-commerce, environnement).

VI. GOUVERNANCE DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA LOGISTIQUE - SUIVI DU PARTENARIAT ET ÉVALUATION

1. Gouvernance du Schéma Directeur de la Logistique

Le groupe La Poste sera membre du comité technique mis en place dans le cadre de la gouvernance du Schéma Directeur de la Logistique.

2. Suivi du partenariat et évaluation de la présente convention : mise en place d'un comité de suivi

Un comité de suivi sera mis en place afin de préparer et suivre les actions prévues à la présente convention ainsi que pour déterminer les indicateurs qui permettront d'en évaluer l'impact.

Ce dernier est composé des animateurs de la Convention, chargés de piloter l'exécution du plan d'actions prévu à la présente Convention ainsi que du directeur de programme de la logistique urbaine du groupe La Poste, du délégué au développement régional du groupe La Poste, les chefs de projet de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le groupe La poste se chargera d'organiser ces comités de suivi en collaboration avec les services de la Métropole concernés. Compte tenu des spécificités du groupe la Poste sur ses métiers (bancaire, logistique, numérique, etc..), des sujets les concernant pourront être abordés dans le cadre de ce comité de suivi.

Un bilan annuel sera réalisé par le Comité de suivi. Chaque partie s'engage à présenter ce bilan au comité de pilotage du schéma Directeur de la logistique pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, et en Comité de coordination logistique pour le groupe La Poste.

VII. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Par « Résultat », on désigne toute information, connaissance, étude, travaux, savoir-faire, méthodologie, données, logiciel, base de données, concept, schéma, plan, document, réalisés ou obtenus en exécution de la présente Convention, qu'ils soient ou non protégeables par des droits de propriété intellectuelle.

Par « Connaissance Antérieure », on désigne toute information, connaissances, études, travaux, savoir-faire, méthodologie, données, logiciel, base de données, concept, schéma, plan, document dont les Parties disposaient antérieurement à la signature de la Convention, ou qu'elles ont obtenus indépendamment de l'exécution de celle-ci.

Les connaissances antérieures restent la propriété de la partie qui l'apporte.

La Partie qui réalise, fait réaliser ou transmet des résultats est propriétaire de ceux-ci mais permet aux autres Parties d'en faire usage suivant les conditions définies ci-dessous.

La Partie qui met à disposition dans le cadre de la présente Convention des Résultats susceptibles d'être

protégés par des droits de propriété intellectuelle concède à titre non exclusif aux autres Parties un droit d'exploitation sur ceux-ci, incluant le droit de reproduction, de représentation, d'adaptation, de modification, d'usage sous toutes ses formes selon tous modes et sur tous supports, par elles-mêmes ou par tout tiers de son choix, pour le monde entier et pour les durées légales de protection.

Lorsque les Résultats transmis aux autres Parties incorporent des Connaissances Antérieures, la Partie à l'origine des Résultats concède aux autres parties le droit d'exploiter de façon temporaire ou permanente en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes, les connaissances antérieures strictement nécessaires pour utiliser les Résultats. Ces droits sont concédés pour la durée des droits portants sur les Résultats.

La Partie qui met à disposition des résultats ou des connaissances antérieures, s'assure d'en avoir la pleine propriété ou la libre exploitation avec le droit d'en faire bénéficier un tiers sous quelque forme que ce soit. Elle garantit les autres Parties de toute réclamation ou action intentées par des tiers à raison d'une contrefaçon ou d'une autre violation de leurs droits notamment de propriété intellectuelle relatives à ces Résultats ou Connaissances Antérieures.

VIII. COMMUNICATION

Les actions de communication réalisées dans le cadre de la présente convention feront l'objet d'une concertation entre les Parties.

Chaque Partie s'engage à soumettre obligatoirement aux autres Parties le contenu de chaque communiqué les associant ou les intéressant directement ou indirectement et à obtenir leurs autorisations avant toute publication ou diffusion dudit communiqué et/ou publicité, et ce quel qu'en soit le support. Le retour écrit devra être donné dans un délai de 10 jours ouvrables sans quoi l'accord sera réputé acquis.

Chaque partie s'engage à faire apparaître sur ces principaux documents de communication les logos des partenaires.

Chaque Partie s'engage à ne pas porter atteinte à l'image et la réputation des autres Parties.

IX. CONFIDENTIALITÉ

Chaque partie s'interdit de divulguer à des tiers les informations, données et/ou documents, de toute nature et quelle que soit leur forme, qui lui seraient communiqués par les autres Parties ou dont elle aurait connaissance à l'occasion de l'exécution de la Convention sous réserve que les informations et/ou documents soient confidentiels et identifiés comme tels.

Ces informations, données et documents ne peuvent être utilisés par les Parties que dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Chaque Partie s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect de ses engagements et, en particulier, s'engage à faire respecter cette obligation de confidentialité à ses personnels et partenaires éventuels, y compris sous-traitants.

Ne sont pas soumis à l'obligation de confidentialité les informations, données et/ou documents :

- Tombés dans le domaine public préalablement à leur communication aux autres Parties
- Diffusés au public, après qu'ils aient été communiqués aux autres Parties, sans qu'il y ait violation de confidentialité par la Partie les ayant reçus ;

- Identifiés comme étant non confidentiels par la Partie qui les a communiqués ;
- Requis par l'autorité publique ou par un tiers, par obligation légale ou réglementaire ou par décision de justice.

L'obligation de confidentialité court à compter de la date de signature de la Convention et perdurera deux (2) ans après la date d'expiration ou de résiliation de la Convention.

X. RÉSILIATION

Chaque Partie peut résilier la Convention en cas d'inobservation par l'une des Parties de l'une de ses obligations, sous réserve que cette résiliation soit notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception, avec un préavis de trente (30) jours calendaires et que la Partie en défaut n'ait pas rempli lesdites obligations durant le préavis.

XI. DROIT APPLICABLE - LITIGES

Les Parties s'efforceront de régler à l'amiable tout différend éventuel relatif à l'interprétation des stipulations de la Convention ou à l'exécution des tâches.

Tout différend entre les Parties doit faire l'objet d'une réclamation écrite exposant les motifs. Cette réclamation doit être communiquée à l'autre Partie dans le délai d'un mois, courant à compter du jour où le différend est apparu, sous peine de forclusion.

La Partie recevant la réclamation dispose d'un délai d'un (1) mois, courant à compter de la réception de ladite réclamation, pour notifier sa décision. L'absence de décision dans ce délai vaut rejet de la réclamation.

Pour tout litige né de cette Convention ou relatif à sa violation ou son exécution, les tribunaux d'Aix-en-Provence seront seuls compétents, y compris en matière de référé et de pluralité de défendeurs.

XII. ACCORD DES PARTIES

La Convention contient l'intégralité des termes et conditions sur lesquels les Parties se sont mises d'accord. Elle annule et remplace toute correspondance, document et/ou accord verbal ou écrit antérieur à sa signature par les Parties et relatifs au même objet.

La Convention ne peut être modifiée que par un avenant écrit dûment signé par les Parties.

Fait à Marseille :

Le :

Martine VASSAL

Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Philippe WAHL

PDG du groupe La Poste

ANNEXE

Synthèse des leviers d'action

Leviers d'action	Thématiques
1. Mener des actions de sensibilisation/pédagogie et contribuer aux échanges d'expertise sur les enjeux d'une logistique urbaine durable.	Acculturation Information Communication
2. Conduire une réflexion sur le partage de la donnée publique-privée.	Objectivation de la donnée
3. Conduire une réflexion sur les « déserts logistiques » afin de favoriser la livraison réussie à la 1 ^{ère} présentation	Diagnostic Nouveaux formats de service domicile et hors-domicile
4. Produire un schéma-cible des infrastructures de logistique (foncier/immobilier)	Implantations logistiques Planification urbaine Aménagement
5. Contribuer au développement de la cyclologistique	Réglementation Itinéraires Accompagnement de la filière
6. Accompagner l'innovation et l'expérimentation	Mise en réseau Information Communication