

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

Numéro de la consultation 2019V12082110

Intitulé de la consultation **Connaissance et évolution des pratiques de mobilité en lien avec les politiques de déplacement à Paris.**

Procédure de passation **Appel d'offre ouvert**

SOMMAIRE

ARTICLE 1. CONTEXTE	3
ARTICLE 2. OBJET DU MARCHÉ	3
ARTICLE 3. OBJET DES PRESTATIONS ATTENDUES.....	6
ARTICLE 3.1 NATURE DES ÉTUDES À RÉALISER.....	6
ARTICLE 3.2 DÉCOMPOSITION DES PRESTATIONS	6
ARTICLE 3.3 COMMANDE DES PRESTATIONS	9
ARTICLE 4. RENDU DES PRESTATIONS	10
ARTICLE 4.1 CONTENU DES DOCUMENTS	10
ARTICLE 4.2 FORMAT DES DOCUMENTS	10
ARTICLE 4.3 MISE À DISPOSITION DES DONNÉES SOURCES	11
ARTICLE 5. MÉTHODOLOGIE.....	11
ARTICLE 6. DEROULEMENT DU MARCHÉ	11
ARTICLE 6.1 INTERLOCUTEURS.....	11
ARTICLE 6.2 SUIVI QUALITÉ.....	12
ARTICLE 6.3 MODALITÉS DE SUIVI DE CHAQUE ÉTUDE	12

ARTICLE 1. CONTEXTE

Forte de ses 2,2 millions d'habitants et de ses 1,8 million d'emplois, Paris est au cœur d'une grande agglomération urbaine et se doit d'offrir à ses différents usagers des structures et réseaux performants permettant la circulation des personnes et des biens. Le dynamisme et la prospérité économique de la métropole parisienne sont intimement liés aux échanges qui animent la cité et qui répondent aux besoins de sa population, de ses entreprises et de leurs activités économiques.

Pour autant, la ville souffre de la pollution de l'air et de la congestion. Malgré une baisse de la circulation automobile et l'introduction de solutions de mobilités alternatives au véhicule patrimonial, une forte dégradation de la qualité de l'air est observée à Paris et dans l'ensemble de l'agglomération. De manière générale, les rues et avenues les plus exposées à la pollution sont celles de l'hyper-centre du fait de leur configuration (voies peu larges et bordées de part et d'autre du bâti). Ainsi, à l'échelle de la rue, la pollution émise par le trafic automobile vient s'ajouter à la pollution ambiante, résultante des autres sources d'émission.

Les politiques de déplacements actuelles se veulent respectueuses de l'environnement et tentent ainsi de contribuer à la baisse des émissions de polluants de proximité et de gaz à effet de serre par les transports routiers. C'est en particulier le cas des politiques parisiennes qui ont vocation à souhaiter lutter contre la pollution atmosphérique locale en restreignant la circulation des véhicules les plus polluants afin d'accélérer le rajeunissement du parc circulant sur son territoire et de développer des solutions innovantes de mobilité, basées sur le véhicule serviciel et partagé.

Dans ce cadre, le Conseil de Paris a approuvé les 9 et 10 février 2015 le plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier (2015 SG 19 et 2015 DVD 106). Ce vote implique pour les services techniques de la Ville de Paris d'avoir une parfaite connaissance des pratiques et besoins de mobilité sur le territoire parisien, de leurs évolutions, mais aussi de pouvoir proposer des modes de transport en péréquation avec ces pratiques et besoins, et avec les politiques de déplacement mises en œuvre. L'évaluation de ces politiques de déplacement est par ailleurs attendue par l'exécutif parisien et les services de l'État.

Depuis ce vote, la sphère des mobilités a significativement évoluée à Paris avec, notamment, la mise en œuvre des premières étapes de la zone à circulation restreinte, l'arrêt d'Autolib, le renouvellement du marché Velib', le développement des engins de déplacements personnels, l'arrivée des trotinettes en libre-service et de l'autopartage en free floating. Les réflexions concernant les mobilités autour des sites des Jeux Olympiques et Paralympiques vont également être légion.

ARTICLE 2. OBJET DU MARCHÉ

Au sein de la Mairie de Paris, l'Agence de la mobilité (Direction de la voirie et des déplacements) a pour mission d'établir une vision prospective des déplacements et de proposer des solutions innovantes de mobilité dans le respect de la qualité de l'air. Elle a également en charge l'élaboration de stratégies thématiques autour de la mobilité.

Cela passe par une connaissance approfondie des pratiques et besoins de mobilité des usagers de la voirie parisienne, et des impacts que peuvent avoir ces politiques sur leur quotidien. Son rôle est aussi de répondre, dans un délai court, aux sollicitations de l'exécutif parisien et de l'orienter dans ses choix stratégiques.

Afin de consolider sa propre expertise sur le champ de la mobilité, l'Agence de la mobilité souhaite s'adjoindre une assistance et une expertise sur les thématiques qui ne manqueront pas d'impacter les besoins et les pratiques de déplacements au quotidien et, en conséquence, l'organisation de l'espace urbain parisien. Dans ce contexte, pour pouvoir répondre aux besoins ponctuels de l'Agence de la mobilité en termes de connaissances sur la mobilité des parisiens, il est opportun de se doter d'un marché à bons de commande. Ce type de marché présente de plus l'intérêt de la réactivité par rapport aux demandes de l'exécutif parisien, le suivi d'une méthodologie éprouvée, et de fait la confiance dans les résultats.

Les grandes thématiques qui seront abordées au cours de ce marché sont, entre autres :

- l'évolution des pratiques de mobilité des parisiens, métropolitains et franciliens par des enquêtes et exploitations de bases de données ;
- l'analyse des politiques de déplacements mises en œuvre dans d'autres grandes villes françaises, européennes, voire mondiales, et leur transposition sur le territoire Parisien, voire métropolitain ;
- l'évaluation des pratiques de mobilité et les impacts sociaux et environnementaux des politiques de déplacement, de stationnement et d'aménagement parisiennes (véhicules partagés, zone de circulation restreinte, etc.) ;
- la faisabilité et la pertinence de nouvelles solutions de mobilité alternatives au véhicule patrimonial (véhicules partagés : vélos-voitures-scooters-trotinettes, mobilité durable des professionnels, engins de déplacement personnel, etc.) ;
- l'accompagnement au changement des pratiques de mobilité (Plan de déplacement d'entreprise/d'administration, incitation aux mobilités durables, etc.) ;
- le design de service et l'ergonomie (fonctionnalité et forme des services de mobilité du point de vue des usagers : service de véhicules partagés, consignes à vélos, etc.) ;
- la mobilité et l'accessibilité autour et à destination des sites des jeux olympiques et paralympiques de 2024 ;
- mais également l'accompagnement des équipes de l'Agence de la Mobilité au cours de la rédaction de cahiers des charges pour la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité par exemple.

Pour que cette contribution soit efficace, il est nécessaire de connaître avec précisions les pratiques et besoins de mobilités des usagers de la voirie parisienne. L'Agence de la Mobilité a à sa disposition diverses études portant notamment sur l'évolution des pratiques de mobilité via une comparaison des Enquêtes Global Transport, la pertinence de l'autopartage sur son territoire ou encore la connaissance des conditions de stationnement des particuliers. Mais ces études doivent pour certaines être remises à jour, et pour d'autres approfondies. De plus, l'orientation de la politique de

déplacements de la Ville de Paris actuelle tend à vouloir développer encore plus de solutions alternatives à la mobilité individuelle motorisée. Pour ce faire, et proposer des solutions pertinentes et efficaces, une connaissance approfondie des pratiques de mobilité actuelles et de ses évolutions, ainsi que la faisabilité et la pertinence des solutions innovantes de mobilité envisagées, sont indispensables.

Les études commandées sont variées tant en thématique qu'en volume de travail et finesse d'exploitation. *A minima*, elles sont de type « extraction de données d'une base mobilité existante » par exemple, jusqu'à une étude de faisabilité d'un nouveau service de mobilité innovant, en passant par des problématiques diverses et variées telles que l'évolution des boucles de déplacement entre les différentes EGT, le coût des déplacements selon le mode de transport ou de la possession de certains véhicules, l'acquisition de nouvelles données de mobilité ou encore des enquêtes d'acceptabilité de mesures de politiques de déplacement. Le tableau ci-après recense, tout en ne pouvant être exhaustif, la pluralité des thématiques abordées au cours de ce marché.

Thèmes de travail pouvant avoir un impact sur la mobilité et les déplacements à différentes temporalités					
Société/sociologie/territoires	Economie	Environnement	Techniques/technologies	Politique	Modes de déplacements
Croissance démographique	Acceptabilité du prix à payer	Plan climat	Motorisations et carburants alternatifs	Péage urbain	Taxis et vtc
Pyramide des âges	Coût de la mobilité	Plan « qualité de l'air »	Télétravail	stationnement	Vélos
Types de déplacements et choix du mode par tranche d'âge	Coût de la possession de véhicules	Prise de conscience écologique	Information voyageurs	Baisse des vitesses	Vélos en libre service
Activités par tranche d'âge	Budget des ménages dédiés aux transports		Conseil en mobilité	Partage de l'espace public	Deux-roues motorisés
Taux de motorisation	Coût de l'énergie		Nouveaux services de mobilité	Plan « qualité de l'air »	Autopartage
Taux de possession du permis de conduire (auto, moto)			Nouveaux besoins de mobilité et d'immobilité	Plan vélo	Valeur du temps/ budget temps déplacement
Taille des ménages					Evolution des trafic
Richesse des ménages					Evolution des boucles de déplacements
Métropolisation					

Le champ de la mobilité étant pluriel par définition, plusieurs de ces thèmes sont explorés au cours d'une même étude. La prise en compte des spécificités des territoires, des évolutions démographiques et politiques, ainsi que des évolutions tendanciennes dans le domaine de la mobilité sont à privilégier. Le candidat doit faire preuve d'ouverture et d'esprit critique car les phénomènes impactant la mobilité ne peuvent être considérés *a priori* comme indépendants. Il sera demandé de

proposer/construire des scénarii à l'échelle du mandat, mais aussi de façon prospective, à horizon 10 ans par exemple.

ARTICLE 3. OBJET DES PRESTATIONS ATTENDUES

ARTICLE 3.1 NATURE DES ÉTUDES À RÉALISER

Les études commanditées relèvent toutes de la prestation intellectuelle et peuvent cumuler diverses problématiques et méthodologies. A l'image d'un jeu de construction, le pouvoir adjudicateur peut assembler les briques nécessaires à la bonne réalisation d'une commande. Un même poste peut être utilisé plusieurs fois au sein d'une même étude.

Des prestations complémentaires comme par exemple la présence à des réunions, la présentation des résultats en comité technique ou devant les élus, ou encore la supervision par un consultant senior doivent être clairement mentionnées pour chaque étude commandée.

ARTICLE 3.2 DÉCOMPOSITION DES PRESTATIONS

Les études sont décomposées selon les catégories et prestations présentées ci-dessous et reprises dans le bordereau des prix unitaires.

Catégorie 1 : Exploitations de bases de données existantes (EGT, enquête plaque, enquête logistique, enquêtes mobilité diverses)

Réf. BPU	prestation
0110	extraction simple nécessitant une journée d'analyse
0111	extraction complexe nécessitant moins d'une semaine d'analyse
0112	extraction complexe nécessitant moins d'un mois d'analyse
0113	extraction complexe nécessitant moins de trois mois d'analyse
0114	comparaison de deux enquêtes

Le prestataire doit consulter les bases de données existantes mises à disposition par la Ville de Paris et en extraire et analyser les données nécessaires à la bonne réalisation de l'étude commandée. Ces bases de données sont par exemple l'Enquête Global Transport, l'enquête « plaque » de la Ville de Paris, des enquêtes sur le transport de marchandises ou toute autre enquête réalisée antérieurement. Il peut s'agir d'enquêtes antérieures en possession du prestataire ou qu'il doit se procurer si besoin.

Catégorie 2 : benchmarck/état de l'art scientifique et technique

Réf. BPU	prestation
0210	niveau national < à 5 cas d'étude
0211	niveau européen 5 à 10 cas d'étude
0212	niveau international 10 à 20 cas d'études

Le prestataire doit réaliser un état des lieux des connaissances qui s'appuyera sur une démarche scientifique et objective. Selon le besoin, celui-ci pourra être de plusieurs niveaux : national, européen ou international. Ce niveau de complexité pourra également être évalué en fonction de la difficulté à trouver les données nécessaires.

Catégorie 3 : création de nouvelles données quantitatives

Réf. BPU	prestation
0310	construction du questionnaire
0311	encadrement de la passation
0312	500 enquêtes par téléphone, échantillon représentatif de la population
0313	500 enquêtes par téléphone, taux de pénétration < 50%
0314	500 enquêtes par internet, échantillon représentatif de la population
0315	analyse des résultats

Le prestataire doit créer de nouvelles données quantitatives nécessaires à la réalisation de l'étude. Pour ce faire le prestataire réalise des enquêtes soit par téléphone, soit par internet. Il peut sous-traiter la passation de ces enquêtes à un bureau de sondage de son choix. Le coût des enquêtes comprend la passation à proprement parler et la retranscription informatique des réponses dans le logiciel approprié pour les analyser. La sous-traitance de tout ou partie de l'enquête n'est pas surfacturée au pouvoir adjudicateur, elle est préalablement incluse dans le BPU. Le taux de pénétration de l'enquête est évalué en fonction des besoins de l'étude (parisiens, abonnés Autolib', seniors, etc.).

La durée d'un entretien téléphonique est de l'ordre de 15 minutes. Si le questionnaire est envoyé par internet, sa durée est de l'ordre de 20 à 25 minutes maximum.

Pour servir une même étude :

- plusieurs prestations peuvent être commandées ;
- la même prestation peut être commandée plusieurs fois (exemple : besoin d'enquêter 1000 personnes).

Catégorie 4 : création de nouvelles données qualitatives

Réf. BPU	prestation
0410	préparation du focus group
0411	recrutement de 10 participants
0412	réalisation d'un focus group à 10 participants et analyse
0413	réalisation d'entretiens semi-directifs (de une à deux heures chacun) avec des usagers (par tranche de 5 entretiens)
0414	analyse des entretiens semi-directifs avec des usagers (par tranche de 5 entretiens)

Le prestataire doit créer, via la réalisation de focus group, de nouvelles données quantitatives nécessaires à la réalisation de l'étude. Le recrutement des personnes participant au focus group comprend leur rémunération. Le coût de la réalisation d'un focus group comprend tous les détails matériel et logistique (location de salle, du matériel d'enregistrement, etc.), ainsi que la retranscription informatique des échanges dans le logiciel approprié pour les analyser.

Pour servir une même étude, plusieurs focus group peuvent être commandés.

Catégorie 5 : enquête auprès des acteurs privés et institutionnels (politiques, chercheurs, industriels, économiques, opérateurs de transport, etc.)

Réf. BPU	prestation
0510	5 entretiens en face à face
0511	analyse des résultats (par tranche de 5 entretiens)

Certaines études nécessitent une rencontre directe avec les acteurs privés et institutionnels. Le prestataire doit réaliser des entretiens en face à face sur une thématique particulière. Le prestataire identifie de façon pertinente les acteurs concernés et prend contact directement avec eux.

Pour servir une même étude, plusieurs forfaits de 5 entretiens peuvent être commandés.

Catégorie 6 : assistance à une stratégie de déploiement de nouvelles solutions de mobilité

Réf. BPU	prestation
0610	analyse réglementaire et juridique (cadre légal du déploiement type dsp, etc.)
0611	analyse technique (dimensionnement du service, etc.)
0612	analyse financière
0613	design de service
0614	expertise ergonomique

Le prestataire, dans le cadre de l'élaboration des politiques de déplacement et de la mise en œuvre d'une réflexion prospectiviste sur ces politiques de déplacement, doit réaliser une analyse de la faisabilité technique et financière du déploiement d'un nouveau service de mobilité (dimensionnement du service, cible d'usagers, report modal, business model, tarification, etc.) et/ou de sa faisabilité juridique (délégation de service public, appel d'offre, etc.).

Cette catégorie nécessitant des compétences particulières, le prestataire peut si besoin s'adjoindre les conseils de spécialistes. Cette sous-traitance n'est pas surfacturée au pouvoir adjudicateur, elle est préalablement incluse dans le BPU.

Catégorie 7 : restitution des résultats

Réf. BPU	prestation
0710	note de synthèse ne devant pas excéder 2 pages + infographie/support de communication (2 diapos powerpoint maximum)
0711	rapport final de moins de 50 pages powerpoint de présentation des résultats
0712	rapport final de 50 pages et plus powerpoint de présentation des résultats
0713	note de synthèse pédagogique de 4 à 6 pages et infographies/support de communication des résultats

Selon le niveau de l'étude commandée, la restitution des résultats pourra prendre des formats différents. Ainsi, une note de synthèse ne devant pas excéder 2 pages (7.1) sera suffisante pour une extraction simple de données (1.1). Une note de synthèse pédagogique de 4 à 6 pages et infographies/support de communication des résultats (7.4) ainsi qu'une présentation des résultats seront exigées pour chaque cas d'étude possible. Selon la nature de l'étude, le rapport final fait soit moins de 50 pages, soit plus de 50 pages.

Catégorie 8 : autres prestations

Réf. BPU	prestation
0810	réunions techniques de 2 heures
0811	réunions institutionnelles (par exemple pour présenter les résultats de l'étude)
0812	assistance d'une journée d'un consultant expert
0813	assistance d'une journée d'un consultant sénior
0814	assistance d'une journée d'un consultant confirmé
0815	assistance d'une journée d'un consultant junior
0816	assistance d'une journée d'un secrétaire

En fonction des besoins des études, des prestations supplémentaires peuvent être commandées. Elles sont proposées par le prestataire et soumises à validation du pouvoir adjudicateur.

ARTICLE 3.3 COMMANDE DES PRESTATIONS

Pour chaque étude, le prestataire et le pouvoir adjudicateur valident ensemble les prestations indispensables à sa bonne réalisation. Chaque ensemble de prestations fait l'objet d'un bon de commande spécifique. Si des prestations complémentaires sont nécessaires, un nouveau bon de commande est édité.

Pour une même étude :

- plusieurs prestations peuvent être commandées dans une même catégorie ;
- la même prestation peut être commandée plusieurs fois.

ARTICLE 4. RENDU DES PRESTATIONS

ARTICLE 4.1 CONTENU DES DOCUMENTS

Les études et analyses réalisées sont accompagnées d'une présentation powerpoint pédagogique, et si besoin, d'infographies publiables. Les rapports doivent *a minima* reformuler la problématique de l'étude, indiquer le contexte et les enjeux, expliciter la méthodologie employée, présenter les résultats (analyse et interprétation). Ils doivent être accompagnés d'une note de synthèse et d'un encart « Que retenir ? » reprenant les résultats et observations-clefs.

Les conclusions/résultats sont présentés sous forme de fiches facilement appropriables par une grande variété d'acteurs (élus, techniciens, grand public). Pour cette raison une grande qualité pédagogique est attendue du candidat.

Seules les extractions ponctuelles de bases de données existantes (1.1) ne sont pas soumises au rendu d'un rapport, mais juste d'une note de synthèse avec infographie (7.1).

Les représentations graphiques et cartographiques sont préférées au texte quand le sujet le permettra.

ARTICLE 4.2 FORMAT DES DOCUMENTS

Une réunion de définition et validation des modèles de documents remis durant le présent marché est programmée dès sa notification. Le prestataire fait plusieurs propositions logotypées Mairie de Paris (le logo officiel lui est fourni) et son entreprise au pouvoir adjudicateur. Les modèles validés sont utilisés tout au long du marché. Leur non-conformité engendre des pénalités.

Les études et analyses réalisées sont rendues **sous format informatique** (suite office versions 2003 et ultérieures : word, excel, pdf et powerpoint), selon les modalités présentées dans le tableau ci-après :

Nature des documents	Formats informatiques
Bases de données nouvellement créées (enquêtes, etc.) Graphiques utilisés dans les rapports	Excel (et SPSS le cas échéant)
Rapports d'étude et notes de synthèse	Word et Pdf
Présentations des résultats	Powerpoint et Pdf
infographies	Pdf et jpeg (ou autre avec accord du pouvoir adjudicateur)
Images et illustrations	jpeg (ou autre avec accord du pouvoir adjudicateur)

Les rapports finaux et documents associés sont transmis **par courriel avec accusé de réception**.

Tous les 6 mois, un CDROM ou DVDROM est produit par le titulaire du marché. Celui-ci comprendra pour chaque étude réalisée l'ensemble des documents, illustrations, etc. Le titulaire imprime à ses frais, en couleur, tout document demandé par le pouvoir adjudicateur.

ARTICLE 4.3 MISE À DISPOSITION DES DONNÉES SOURCES

Le prestataire doit tenir à disposition du pouvoir adjudicateur, à sa demande, tout élément permettant de contrôler la bonne réalisation du présent marché tels que les questionnaires remplis dans le cadre des enquêtes réalisées, le planning de rendez-vous avec les acteurs, le planning de réalisation de l'étude, la liste et les CV des personnes en charge de l'étude, etc.

ARTICLE 5. MÉTHODOLOGIE

Si l'étude commandée nécessite l'acquisition de données nouvelles et donc la réalisation d'une enquête, son paiement est à la charge du prestataire et est incluse dans son devis (cf. Art. 8.3). Le prestataire gère les relations avec l'institut de sondage désigné par ses soins et veille à la sécurité des équipes sur le terrain. Tout manquement par exemple à la sécurité des enquêteurs lui est facturé (pénalité). A lui de décider s'il a recours à des enquêtes terrain, ou à un access panel, et de l'argumenter. Il veille également à la qualité et la fiabilité des données fournies par son sous-traitant.

En cas de carence du prestataire dans un domaine particulier, objet du contrat, il s'adjoint les spécialistes capables de pallier à son manque de compétence en la matière. Ces spécialistes sont soumis à l'agrément écrit du pouvoir adjudicateur. Leur intervention ne peut avoir pour conséquence de modifier le devis, ni les délais d'exécution de la prestation.

Selon les besoins de l'étude commandée, pour sa bonne réalisation, le prestataire fait preuve d'initiative :

- pour entrer en contact avec les acteurs privés et institutionnels qu'il doit rencontrer ;
- pour se procurer les études, enquêtes, bases de données nécessaires (autres que celles fournies par la Ville de Paris) ;
- pour proposer une méthodologie innovante.

ARTICLE 6. DEROULEMENT DU MARCHÉ

ARTICLE 6.1 INTERLOCUTEURS

La Direction de la voirie et des déplacements commande les études. L'Agence de la mobilité - Division prospective de la mobilité est l'interlocuteur technique unique du prestataire.

Le prestataire doit désigner un interlocuteur dédié et un référent administratif comme prévu à l'article 4.2.3 du CCAP.

ARTICLE 6.2 SUIVI QUALITÉ

Des rendez-vous réguliers sont organisés entre le prestataire et la Division prospective de la mobilité afin de faire un point sur la qualité des méthodologies mises en œuvre, des résultats et de la conformité du travail en rapport avec les besoins explicites du cahier des charges (compétences, réactivité, force de proposition, etc.).

ARTICLE 6.3 MODALITÉS DE SUIVI DE CHAQUE ÉTUDE

Une réunion de lancement est organisée par le prestataire au début de chaque étude. Celle-ci a pour objectifs, entre autres, de présenter les personnes missionnées par le prestataire pour réaliser l'étude, et valider la bonne compréhension de la commande ainsi que le planning de travail.

Pour chaque étude, une réunion de restitution est organisée avec une présentation pédagogique des résultats.

Le prestataire rédige les comptes-rendus de réunion et les communiquera au pouvoir adjudicateur sous 5 jours ouvrés maximum par courriel.