



## PROPOSITION D'EXPÉRIMENTATION

# « MOBILITÉ ET QUALITÉ DE L'AIR DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS : SENSIBILISATION ET CHANGEMENTS COMPORTEMENTAUX A GRANDE ÉCHELLE »

Appel à projets relatif à la conception et à la stratégie de déploiement de dispositifs de sensibilisation pour inciter les Franciliens à privilégier des solutions de mobilité durable

## NOTA BENE

**Au vu de la situation sanitaire actuelle, Airparif et la Métropole du Grand Paris se réservent la possibilité de décaler le calendrier de mise en œuvre du présent appel à projets en fonction des conséquences que cette situation pourrait avoir sur le bon déroulement de l'enquête comportementale (volet 1) préalable et nécessaire à l'étude du volet 2 (présent appel à projet).**

**Par ailleurs, la mise en œuvre de la prochaine étape de la ZFE métropolitaine a été prévue en janvier 2021 (sous réserve de modification au regard du contexte actuel).**

## 1. Contexte et objectifs

### 1.1 Airparif et l'enjeu de la connaissance des usages de la mobilité

AIRPARIF, l'Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France, agréé par le ministère en charge de l'Environnement et association régie par la Loi de 1901, a pour missions :

- la mise en œuvre des moyens de mesures permanents, d'outils de prévision des évolutions et de description des phénomènes, permettant la caractérisation de la qualité de l'air en région Ile-de-France ;
- la réalisation des études complémentaires nécessaires à l'appréhension la plus précise possible de la qualité de l'air à laquelle les habitants de la région Ile-de-France sont exposés ;
- la diffusion aux autorités et au public de toutes les informations ainsi recueillies sur la qualité de l'air.

Conformément à l'article L221-3 du code de l'environnement, l'association AIRPARIF comprend dans son conseil d'administration des collectivités locales, des acteurs économiques, des représentants des associations de protection de l'environnement, des associations de consommateurs et de l'État. Cette représentativité garantit l'impartialité et l'indépendance d'AIRPARIF dans la gestion de son dispositif de surveillance de la qualité de l'air et d'information sur la région Île-de-France, dans ses travaux d'études d'intérêt général à destination du grand public et de ses membres, et dans l'information qu'elle transmet directement au public.

Le Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'air francilien (PRSQA) d'Airparif sur la période 2016-2021 prévoit de travailler sur le renforcement de l'information des Franciliens, notamment quant aux émissions liées au trafic routier.

Au-delà de l'étude de perception des Franciliens sur la qualité de l'air menée régulièrement par Airparif (2003, 2008 et 2014) et qui sera poursuivie, les comportements des Franciliens vis-à-vis de la pollution de l'air et les leviers d'évolution dans le domaine de la mobilité feront l'objet d'études spécifiques notamment en lien avec des chercheurs des sciences sociales et humaines.

## 1.2. Un projet innovant pour accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions métropolitaine

Le 12 novembre 2018, la Métropole du Grand Paris a adopté le Plan Climat Air Energie Métropolitain qui précise toute une série de mesures pour améliorer la qualité de l'air dans la métropole. Parmi celles-ci figure la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Les ZFE reposent sur l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans les zones sensibles pour la qualité de l'air, selon la classification environnementale définie par l'État (arrêté du 3 mai 2012).

Entrée en vigueur le 1er juillet 2019, la ZFE de la Métropole du Grand Paris concerne 79 communes et s'applique aux véhicules Crit'Air 5 et non classés quelle que soit leur motorisation (diesel ou essence). Pour les particuliers, cela impacte 118 000 véhicules, soit moins de 1 % de l'ensemble du parc roulant.

Progressivement, l'interdiction sera étendue aux véhicules crit'Air 4, 3 et 2 pour aboutir à l'objectif d'un parc 100 % propre en 2030. Aucune sanction ne sera appliquée dans la ZFE métropolitaine avant fin 2021. D'ici là, seuls des contrôles pédagogiques seront effectués à l'aide d'un livret dédié remis au conducteur l'informant des dispositions en vigueur (périmètre de la ZFE, vignette crit'Air, calendrier) et des dispositifs mis en place pour le renouvellement des véhicules.

A ce stade du déploiement de la ZFE, la métropole souhaite mieux comprendre les attentes et les pratiques des automobilistes afin d'optimiser la mise en œuvre de cette mesure. À ce titre, elle a sollicité la plateforme d'expérimentations et d'innovation d'Airparif dénommée AIRLAB.

Cet accompagnement vise à sensibiliser, en amont du contrôle et des sanctions, les automobilistes et les usagers de deux roues motorisés à la mise en place de la Zone à Faibles Emissions métropolitaine et aux objectifs qu'elle poursuit, à savoir : faire baisser les émissions de polluants issues du trafic routier pour améliorer la qualité de l'air et garantir aux habitants de respirer un air plus sain.

Dans un premier temps, cela se traduira par la réalisation d'une étude qui mobilisera les sciences comportementales afin d'identifier les motivations des automobilistes à emprunter leur véhicule.

Sur la base des résultats de l'étude, seront proposés des dispositifs de type nudges ou autres types de dispositifs non contraignants qui auront vocation à inciter les Franciliens à privilégier des modes de mobilité durable. Dans une étape ultérieure, il sera envisagé de déployer à plus grande échelle des solutions qui auront démontré leur efficacité.

Par ailleurs, la Ville de Paris qui conduit, elle aussi, une stratégie d'amélioration de la qualité de l'air dans le cadre de la ZFE initiée le 1er septembre 2015 a manifesté son intérêt pour ce projet et pourrait être associée à la démarche, sous réserve de l'accord des co-contractants.

## 2. Objet de l'appel à projets

La présente consultation a pour objet la conception et la stratégie de déploiement de dispositifs de type nudges ou autres types de dispositifs non contraignants pour inciter les Franciliens à privilégier des solutions de mobilité durable.

## 3. Descriptif du besoin

Les solutions proposées devront notamment s'appuyer sur les résultats de l'étude comportementale, réalisée en amont, et dont les résultats sont attendus début novembre, pour identifier les motivations des Franciliens à l'utilisation des véhicules thermiques ainsi que les freins et les leviers de changements comportementaux.

Elles devront également être conçues au regard de la grande hétérogénéité du territoire que recouvre la Métropole du Grand Paris tant en termes d'offre de transports collectifs et d'infrastructures dédiées aux mobilités douces qu'en matière d'équipements en véhicules individuels et de niveaux de revenus.

Trois phases jalonnent la conduite du projet :

- l'appropriation et l'analyse du diagnostic comportemental détaillé, réalisé par le prestataire du volet 1 ;
- la conception de solutions et leur mise en œuvre en mode expérimental ;
- l'évaluation de la ou des solutions mises en œuvre expérimentalement et de la faisabilité de leur déploiement à grande échelle.

### 3.1 Diagnostic

Le diagnostic devra définir les enjeux et mettre en évidence la nature des éventuels freins en présence et les leviers comportementaux à mobiliser pour parvenir à l'objectif assigné au dispositif.

Pour ce faire, le lauréat devra s'appuyer sur l'étude comportementale citée supra mais aussi sur l'analyse d'autres données existantes par ailleurs (littérature, travail de benchmark national et international,...).

### 3.2 La conception de solutions

Une fois qu'il aura identifié les leviers d'actions mobilisables, il reviendra au lauréat de les transformer en solutions concrètes, d'assurer la production de prototypes et de les tester sur un périmètre restreint dont les contours auront été définis conjointement en comité de suivi. Le comité de suivi contribuera à proposer un ou des sites d'expérimentations de la ou des solutions proposée-s, le cas échéant.

Le candidat réalisera une évaluation de l'impact environnemental du ou des dispositifs proposés.

### 3.3 L'évaluation de la démarche, stratégie de déploiement

A terme, les dispositifs expérimentés pourront faire l'objet d'un déploiement à grande échelle. Pour cet objectif, l'évaluation du ou des prototypes devra être pensée dès le lancement du projet et présentée et validée avant tout déploiement, ce qui implique de s'engager bien en amont sur la nature des données à évaluer et les indicateurs de suivi.

Cette phase devra déboucher sur la formulation de préconisations sur les ajustements éventuels aux dispositifs imaginés et la stratégie de déploiement (calendrier, éventuelles différences selon les zones, les publics visés, ...).

Un chiffrage estimatif du déploiement à grande échelle de la ou des solutions choisies sera proposé.

### 3.4 Gouvernance du projet

Le comité de suivi procédera à la sélection du lauréat et l'accompagnera dans le déroulement du projet. Il sera composé de représentants de la Métropole du Grand Paris et d'Airparif. D'autres organismes et collectivités, comme la Ville de Paris, pourront être représentés.

Il se réunira avec le lauréat une fois par mois à minima, et autant que nécessaire pour la bonne marche du projet.

## 4. Organisation de l'appel à projets

### 4.1 Calendrier indicatif

La consultation se déroulera suivant le déroulé ci-dessous :

- **15 juillet 2020** : Diffusion de l'appel à projets
- **15 septembre 2020** : Date limite pour les candidatures
- **28-29 septembre 2020** : Audition des dossiers sélectionnés
- **9 octobre 2020** : Annonce du lauréat retenu
- **2 novembre 2020** : livraison de l'étude comportementale (volet 1)
- **Fin décembre 2020** : Présentation :
  - du ou des dispositifs expérimentaux proposés,
  - de la mise en œuvre de l'expérimentation et de son évaluation,
  - et de la stratégie de déploiement grande échelle envisagée.
- **Premier trimestre 2021** : mise en œuvre expérimentale du nudge ou de tout autre dispositif non contraignant envisagé. Nota bene : cette mise en œuvre dépend du calendrier de la seconde étape de la ZFE métropolitaine prévue en janvier 2021 (sous réserve de modification au regard du contexte actuel).
- **Deuxième trimestre 2021** : Évaluation du ou des dispositifs.

## 4.2 Procédure de consultation

Le budget estimé pour cette prestation étant inférieur au seuil réglementaire de 40 000 euros HT défini par le décret 2019-1344 du 19 décembre 2019, cet appel à projet s'effectue dans le cadre d'une consultation de prestataires de gré à gré, sans procédure formalisée de publicité et mise en concurrence.

## 4.3 Modalités de paiement

Les modalités de versement des paiements se feront de la manière suivante :

- 20 % du montant à la notification du marché, sur présentation de facture
- 30 % à la remise du livrable attendu, sur présentation de facture
- 50 % du montant (solde) au bilan du projet, sur présentation de facture.

Les sommes dues au(x) titulaire(s) seront payées dans un délai global maximal de 30 jours à compter de la date de réception des factures ou des demandes de paiement équivalentes.

# 5. Sélection des candidats

## 5.1 Dépôt du dossier

Les dossiers de candidature devront être adressés sous forme électronique à l'adresse suivante : [adjudicateur@airparif.fr](mailto:adjudicateur@airparif.fr) avant le 15 septembre 2020 au plus tard.

Cette adresse peut également être utilisée pour toute question relative à l'appel à projets.

Lors de la soumission de sa candidature, le candidat engage son organisation à mener à bien le projet dans les conditions décrites dans le présent appel à projets.

Un accusé de réception confirmant le dépôt sera adressé par e-mail à tout candidat.

## 5.2 Composition du dossier

Le dossier sera rédigé en Français et composé de :

- la présentation du candidat et ses motivations à répondre à l'appel à projets ;
- les références du candidat et éventuellement le CV des personnes envisagées pour concevoir le dispositif ;
- une proposition de démarche avec chiffrage financier.

## 5.3 Sélection du candidat

Les dossiers sélectionnés par le jury feront l'objet d'une audition le 24 septembre 2020. Le porteur du projet sera invité pour une audition d'une durée de 40 minutes.

Le jury sera composé de représentants d'Airparif, de la Métropole du Grand Paris et de la Ville de Paris.

Le jury se réserve le droit de faire appel à l'avis d'experts issus d'organismes ou d'institutions spécialisés dans le cadre de l'analyse des dossiers. Les décisions du jury seront sans appel.

#### 5.4 Critères d'éligibilité et de sélection des projets

Les candidats devront proposer des dispositifs de type nudge ou tout autre dispositif non contraignant conformes à l'objectif visé par la Métropole du Grand Paris, à savoir inciter les Franciliens à délaissier les véhicules thermiques et à privilégier les mobilités douces ou les transports en commun ou toute solution vertueuse en ce qui concerne les émissions de polluants (autopartage, covoiturage...).

Les candidats devront fournir des propositions d'indicateurs permettant de mesurer l'efficacité du dispositif (statistiques, qualitatifs, etc). À noter que les indicateurs envisagés devront tenir compte de l'objectif de réaliser des projets d'une durée maximale d'un an, à compter de la désignation du lauréat.

Seront privilégiées les solutions dont le coût de déploiement sera modéré voire faible.

L'impact environnemental des dispositifs proposés devra être le plus neutre possible (à évaluer par le candidat)

Une attention particulière sera également portée à l'exigence éthique des projets proposés. En effet, le dispositif d'incitation ne devra en aucun cas activer les leviers de la manipulation ou de la menace vis-à-vis des usagers.

La sélection des offres sera effectuée dans le respect des principes fondamentaux de la commande publique.

##### **Les critères d'analyse des offres seront les suivants :**

- Compréhension du contexte et du besoin, ressources humaines et techniques utilisées, pour 15 % de la notation ;
- Adéquation de la réponse au cahier des charges, pour 15 % de la notation ;
- Expériences de conceptions et de mises en œuvre de nudges ou de tout autre dispositif non contraignant, pour 35 % de la notation ;
- Proposition tarifaire pour 35 % de la notation.