



Appel à projets d'expérimentation: Logistique Urbaine Durable

Expérimentations de solutions innovantes

DOSSIER DE CONSULTATION

Mars 2015



Sommaire

PARTIE I – PRESENTATION DE L'APPEL A PROJETS D'EXPERIMENTATION	7
1. Objectif de l'appel à projets d'expérimentation	7
1.1. Thématiques d'expérimentation	7
1.2. Les territoires d'expérimentation	8
2. Conditions générales d'expérimentation	8
2.1. Description du périmètre d'expérimentation	8
2.2. Environnement réglementaire et technique	9
2.2.1. Rappel des dispositions du règlement de voirie	9
2.2.2. Rappel des dispositions liées au code de la route	9
2.2.3. Rappel des règles d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées	9
2.2.4. Rappel de la réglementation parisienne concernant le transport de marchandises en Ville	10
2.2.5. Cahier des charges des aménagements sous Boulevard périphérique	10
2.2.6. Cahier des charges de mise en œuvre de bornes de recharge pour véhicules électriques en sous-sol	10
2.2.7. Règlement de sécurité dans les ERP	10
2.3. Eligibilité des porteurs de projet	10
2.4. Responsabilité et entretien	10
2.5. Assurance	10
2.6. Maintenance	10
2.7. Sécurité	11
2.8. Durée de l'expérimentation	11
2.9. Communication et publicité	11
2.10. Conditions financières	11
2.10.1. Dépenses d'investissement et de fonctionnement	11
2.10.2. Redevance	11
2.11. Vie du contrat	12
2.11.1. Vie du contrat	12
2.11.2. Fin du contrat	12
3. Organisation de la consultation	12
3.1. Planning de l'appel à projets	12
3.2. Dépôt des dossiers de candidature	12
3.3. Demande de renseignements complémentaire et réunion d'information	12
3.4. Sélection des projets	13
PARTIE 2 - DOSSIER A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT	15
4. Déclaration de candidature	15
4.1. Description du porteur de projet	15

4.2.	Coordonnées des personnes qui seraient chargées de l'expérimentation	15
5.	Présentation du projet d'expérimentation et d'évaluation _____	15
5.1.	Présentation de la solution innovante	16
5.2.	Présentation de la mise en œuvre technique de l'expérimentation	16
5.3.	Présentation des éléments financiers.....	16
5.4.	Présentation du protocole d'évaluation	16
5.5.	Propositions diverses.....	17
5.6.	Liste des annexes	17

Préambule

Le dynamisme et la prospérité économique de la métropole parisienne sont intimement liés aux échanges qui animent la cité et répondent aux besoins de sa population, de ses entreprises et de leurs activités économiques.

La logistique urbaine est indispensable au fonctionnement économique et social de Paris.

Par logistique urbaine, il faut entendre toute prestation de livraison et d'enlèvement de marchandises ainsi que le traitement, le stockage, la gestion des commandes, la gestion des retours.... La logistique urbaine comprend ainsi l'approvisionnement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires, le transport de marchandises lors des achats des particuliers motorisés, le transport de matériaux de construction, de déchets, la livraison à domicile, les déménagements. Il s'agit d'une activité concourant à une gestion optimisée des flux de marchandises en milieu urbain.

Paris est une ville à forte densité qui est confrontée, comme les autres métropoles, à une hausse des échanges de biens de consommation. La ville doit également faire face aux nouvelles pratiques de consommation (ecommerce). Une nouvelle géographie de la logistique s'est progressivement mise en place ces trente dernières années. L'échelle est internationale et les flux concernent les commerces de détail, la messagerie express, les courses et les livraisons aux particuliers, les matériaux valorisables... dans des créneaux horaires inhabituels pour le transport de marchandises traditionnel. L'espace public et la voirie sont ainsi fortement utilisés.

Paris a pris la mesure de cette activité économique complexe car multi-acteurs, multi-organisations et qui relève de la sphère privée (choix d'un mode de transport, sites logistiques d'approvisionnement, horaires de livraisons, fréquence des livraisons se situent dans des champs privé et concurrentiel).

Face aux préoccupations environnementales, l'exécutif a pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs afin de mettre en place des outils réglementaires, techniques ou organisationnels destinés à impulser une dynamique vertueuse.

La Ville mène donc des échanges permanents avec les acteurs publics et privés de la logistique urbaine. Le cadre partenarial de référence de l'action parisienne se présente sous la forme de 2 chartes signées successivement en 2006 et en 2013.

La charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris, signée en 2006, était articulée autour de grands principes communs et d'engagements spécifiques aux différentes catégories de partenaires, expression d'une volonté partagée de préserver l'activité commerciale tout en optimisant et modernisant le transport et les livraisons de marchandises afin d'en limiter les nuisances.

Elle a été suivie de réalisations, illustrant l'engagement des partenaires :

- La mise en œuvre d'un règlement « marchandises » définissant les modalités de circulation, d'arrêt et d'utilisation des aires de livraison à Paris,
- L'intégration de la fonction logistique dans les documents d'urbanisme et notamment le classement des grands sites logistiques (sites ferroviaires ou ports industriels) en zone de Grands Services Urbains dans le PLU en 2007,
- La réhabilitation de la halle Gabriel Lamé (12^{ème}) qui permet l'approvisionnement des Monoprix par voie ferrée,
- La création d'espaces logistiques dans les parkings concédés,
- La rédaction d'un guide technique des aires de livraisons.

Un bilan de la charte de 2006 a été effectué sous l'égide d'un comité de suivi. L'ensemble des partenaires s'est accordé pour renouveler cet engagement collectif en faveur d'une logistique mieux adaptée aux exigences urbaines, environnementales et économiques.

Ces échanges ont permis d'aboutir à une charte de projets en faveur d'une Logistique Urbaine Durable, signée le 18 septembre 2013, qui s'appuie sur cinq principes directeurs :

- Développer une logistique urbaine favorable au dynamisme économique,
- Développer une logistique urbaine respectueuse de l'environnement,
- S'inscrire dans une démarche territoriale,
- Agir dans le cadre d'une démarche de concertation dynamique et collective,
- Développer une logistique urbaine mieux insérée dans la ville.

Elle vise une double approche :

- Massifier l'entrée et la sortie des marchandises de Paris en concertation avec les acteurs de la région, notamment en privilégiant l'utilisation des modes ferroviaire et fluvial,
- Optimiser la distribution dans Paris à l'aide d'espaces logistiques urbains pour réaliser le dernier kilomètre avec des véhicules plus propres et plus urbains.

Cette charte est opérationnelle et concrète, et se décline en 16 projets, pilotés par la Ville ou par les partenaires. Ces projets permettront de :

- **Réduire les externalités négatives du transport de marchandises**, qui représente 20 % du trafic routier et 38 % des émissions de particules fines (PM 2,5). Ces projets conduiront à augmenter la part de l'approvisionnement massifié par fer ou voie d'eau (Seine et canaux). Ils feront aussi évoluer la distribution finale, dite du dernier kilomètre, vers des motorisations non polluantes, voire des tournées en cargocycles à assistance électrique ou à pied dans les zones à forte densité commerciale. Ils amélioreront également les conditions de livraison, par la poursuite du travail avec la Préfecture de Police sur les aires de livraison et la réduction du bruit généré par ces livraisons.
- **Créer des espaces logistiques** permettant d'accueillir un transport massifié puis d'organiser une distribution urbaine au moyen de véhicules adaptés au centre-ville. Un schéma d'orientation logistique permettra de dimensionner ces espaces aux volumes nécessaires à l'approvisionnement de Paris en lien avec les communes limitrophes. Il éclairera l'intégration de la fonction logistique dans l'urbanisme parisien, dans l'objectif d'une plus grande densité, d'une meilleure intégration urbaine et de plus de mixité fonctionnelle.
- **Soutenir et encourager les pratiques innovantes**, par la mise en œuvre d'expérimentations sur le territoire parisien. Le tram-fret, un service de réservation en vue de l'arrêt et du stationnement des professionnels mobiles (chauffeurs livreurs, déménageurs, artisans) ou l'expérimentation de tournées à pied sont des sujets qui font l'objet de recherches avec les professionnels et laboratoires universitaires concernés. Ces nouveaux services sont générateurs d'emplois et contribuent au dynamisme économique.

Les projets sont évalués chaque année et leur liste réactualisée lors d'un comité de pilotage réunissant l'ensemble des signataires et des acteurs associés aux projets.

La Région Ile-de-France, les Départements de petite couronne, les gestionnaires d'infrastructures, les chambres consulaires, les associations ou syndicats professionnels de chargeurs et de transporteurs, les entreprises, et les organismes de recherche ont signé cette charte et pilotent ou participent aux groupes de travail. A ce jour, la charte compte plus de 90 signataires.

La charte et ses fiches-action sont consultables en [annexe 1](#).

Cet appel à projets d'expérimentation s'inscrit dans le cadre de la charte de Logistique Urbaine Durable, mais également dans la mission plus globale que s'est donnée Paris de devenir un modèle en matière de Ville Durable, une ville connectée, ouverte et ingénieuse.

Suivant les principes directeurs de la charte, l'appel a pour but d'encourager des expérimentations sur l'espace parisien et d'accompagner le développement de solutions relevant les défis de la logistique urbaine.

Dans le cadre de l'appel à projets « Logistique Urbaine Durable », les partenaires clés suivants ont été mobilisés :

- Experts et Pôles de compétitivité pouvant accompagner et suivre les expérimentations : ADEME, Nov@log et Mov'eo, l'[Ifsttar](#) et le [Cerema](#).
- Acteurs présents sur la chaîne logistique : CCI Paris Ile-de-France, CMA Paris, CGI (Confédération du commerce de gros), Franprix, Gatmarif, Haropa (Ports de Paris), La Poste, Samada (Groupe Monoprix), Saemes, SEMAEST, Semmaris (Marché International de Rungis) et SOGARIS.

Le présent dossier comprend deux parties :

- la première partie précise les modalités de la consultation et les conditions générales de l'expérimentation ;
- la seconde partie constitue le dossier que le candidat est invité à fournir et qui présentera sa proposition.

1. Objectif de l'appel à projets d'expérimentation

1.1. Thématiques d'expérimentation

L'Appel à projets concerne principalement la logistique du dernier km. Son optimisation est bien celle qui présente le potentiel le plus significatif de réduction des nuisances et des émissions de CO₂ liées à la mobilité urbaine ainsi que d'amélioration de l'acceptation de la logistique par les habitants d'une ville. Parmi les thématiques possibles, pour les expérimentations proposées dans le cadre de l'appel à projets, on peut citer :

- Rationalisation, optimisation des tournées, mutualisation des flux
Par exemple,
 - des solutions dématérialisées s'appuyant sur l'internet des objets et des logiciels appliqués à la logistique,
 - des solutions appliquées au transport multimodal et notamment fluvial,
 - l'usage de caisses mobiles ou de systèmes innovants permettant le transfert de marchandises temporaire sur l'espace public, des dispositifs de consignes automatiques,
 - des outils numériques ou des dispositifs permettant d'optimiser les tournées, et de mutualiser les flux, y compris pour les chantiers, la livraison des commerces, la livraison par les négociants grossistes, et la livraison à domicile.
- Gestion et mutualisation des stocks
Par exemple, en particulier pour les commerces de proximité :
 - des dispositifs ou outils numériques pour améliorer la gestion des stocks, permettre la mise en place de stocks déportés, des services de stockage annexe,
 - des services de mutualisation ou de partage des stocks avec une plate-forme centralisée.
- Amélioration du stationnement et de l'occupation de l'espace public pour la livraison
Par exemple,
 - des propositions de signalétique et de solutions informatiques de partage de véhicules utilitaires ou de l'espace public,
 - des solutions de remisage innovant et optimisé de véhicules électriques
 - des systèmes embarqués d'aide à la circulation intégrant les règlements de circulation et les aires de livraisons.
- Réduction des nuisances, des émissions de CO₂ et amélioration de l'acceptation de la logistique urbaine par les habitants
Par exemple,
 - des solutions visant au report modal (livraisons à pied, en cargocycle, ...),
 - des innovations en matière de véhicules propres, y compris pour le transport frigorifique et l'avitaillement de ces véhicules, les livraisons silencieuses,
 - des solutions pour les particuliers en lien avec la livraison à domicile et les pratiques d'achat.

1.2. Les territoires d'expérimentation

On appelle territoire d'expérimentation le lieu physique où est testé le projet, que ce soit un produit déployé physiquement dans ce lieu ou une solution dématérialisée dont l'usage est rattachée à ce lieu et est testé par des testeurs-usagers.

Les territoires d'expérimentation envisagés dans le cadre de cet appel à projets sont :

- l'espace public parisien :
 - rues, voies ou bandes de stationnement,
 - aires de livraison ([annexe 2 sur ce lien](#)),
 - trottoirs, places,
 - espaces sous boulevard périphérique (cf. 2.2.5),
 - le patrimoine logistique parisien et les sites d'opportunités ([annexe 3.a](#) et [3.b](#))
 - parkings appartenant à la DVD ([annexe 3.c sur ce lien](#)),
- la société d'économie mixte d'exploitation du stationnement de la Ville de Paris (SAEMES, [présentation et liste des parkings, potentiels territoires d'accueil en annexe 4](#)),
- les ports des canaux parisiens ([annexe 5](#)), et les ports de marchandises de Ports de Paris (HAROPA, [annexe 6](#), [annexe 6bis](#) et le [PPRI](#) sur les risques d'inondation)
- Le tissu des commerçants et artisans de proximité (avec la [CCI Paris Ile-de-France](#), la [CMA Paris](#) et la SEMAEST, [annexe 7 sur ce lien](#))
- le réseau de négociants grossistes et acheteurs professionnels (via le CGI, [cgi-cf.com](#), [annexe 8](#))
- des chargeurs dont les acteurs de la distribution en tant que testeurs de solutions (FRANPRIX, [annexe 9](#) et Samada, la filiale logistique du GROUPE MONOPRIX, [annexe 10](#))
- des opérateurs de transport (via le Gatmarif, [annexe 11](#))
- des gestionnaires de plateformes logistiques et d'espaces urbains de distribution (SOGARIS, [annexe 12](#))
- des agents de livraison (testeurs), des plateformes et du foncier logistique et des flottes de véhicules (Direction Services Courriers Colis de LA POSTE, [annexe 13](#))
- un aménageur et opérateur de flux de produits frais pour le marché international de Rungis (SEMMARIS, [annexe 14](#))
- d'autres acteurs pourront être sollicités ultérieurement en fonction des projets reçus.

Comme mentionné dans le point 3.4, la Ville de Paris et Paris&Co pourront jouer un rôle de facilitateur pour les projets sélectionnés, en identifiant et mettant en relation les porteurs avec les interlocuteurs pertinents des territoires d'expérimentation.

Cet appel à expérimentations ne concerne pas de sites fonciers ou immobiliers mutables qui permettraient la construction d'espaces logistiques.

2. Conditions générales d'expérimentation

2.1. Description du périmètre d'expérimentation

L'expérimentation par le porteur de projet concerne les produits ou solutions déjà conçus (c'est-à-dire ayant franchi la phase de développement initial), mais non commercialisés ou bien

commercialisés mais s'adaptant à un nouveau contexte et qui ont besoin de faire leurs preuves en situation réelle. Elle doit avoir lieu sur une durée limitée (principe de réversibilité) et sur un périmètre restreint qui peut être éventuellement multi-sites. Le principe de réversibilité est strict concernant une expérimentation sur l'espace public mais l'est moins si le territoire d'expérimentation est privé.

Chaque expérimentation fera l'objet d'une convention signée entre le territoire d'expérimentation et le porteur de projet afin de préciser tous les détails de l'opération.

2.2. Environnement réglementaire et technique

En cas d'occupation du domaine public, les porteurs de projets devront respecter les points 2.2.1 à 2.2.8 ci-après.

Les porteurs de projets devront respecter toutes les contraintes liées à l'occupation temporaire du domaine public dans les conditions visées notamment ci-dessous.

2.2.1. Rappel des dispositions du règlement de voirie ([annexe 15 sur ce lien](#))

Les travaux de mise en œuvre des occupations du domaine public viaire autorisées seront exécutés conformément aux dispositions du règlement de voirie (arrêté du 4 novembre 1999) et de ses arrêtés d'application et de mise en œuvre (arrêtés du 12 décembre 2006), règlement complet joint en annexe 4. Ceux-ci prévoient notamment une instruction technique close par une autorisation du projet et l'obtention d'une autorisation d'intervention (art. 2 et 4 de l'arrêté du 4 novembre 1999).

La Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements) effectuera le suivi et le contrôle des chantiers en liaison avec les porteurs de projets retenus.

Les projets proposés devront respecter les règles en vigueur prévues à l'article 4 de l'arrêté d'application du règlement de voirie concernant l'implantation des ouvrages (concerne essentiellement les distances de sécurité entre réseaux).

2.2.2. Rappel des dispositions liées au code de la route

Toute expérimentation en matière de signalisation verticale, horizontale devra tenir compte des dispositions du code de la route.

2.2.3. Rappel des règles d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées

Les projets présentés devront respecter :

- Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (2012), [annexe 16 sur ce lien](#);
- [le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006](#) relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- [l'arrêté du 15 janvier 2007](#) portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Il est précisé qu'au niveau de la structure de la voie, les expérimentations ne pourront pas déroger aux prescriptions sur les points suivants :

- cheminement sur les trottoirs ;
- conception des abaissements de bordures.

2.2.4. Rappel de la réglementation parisienne concernant le transport de marchandises en Ville

L'esprit de cette réglementation devra être pris en compte par les candidats, mais des dérogations sont envisageables au cas par cas dans le cadre de l'expérimentation.

Le nouveau règlement Marchandises de 2007 se trouve en [annexe 17 sur ce lien](#).

2.2.5. Cahier des charges des aménagements sous Boulevard périphérique

Voir [annexe 18 sur ce lien](#) : Contraintes à respecter d'un bâtiment sous le boulevard périphérique

2.2.6. Cahier des charges de mise en œuvre de bornes de recharge pour véhicules électriques en sous-sol

Voir [annexe 19 sur ce lien](#) : mesures relatives à la sécurité sur la mise en œuvre de bornes de recharge pour véhicules électriques en sous-sol (exemple de règles dictées par la Préfecture de Police pour le stationnement Pyramide).

2.2.7. Règlement de sécurité dans les ERP

Si l'expérimentation doit se déployer dans un Etablissement Recevant du Public, elle devra respecter les règles de sécurité détaillées dans l'annexe et [annexe 20 sur ce lien](#) et l'arrêté ci- après : [arrêté du 25 juin 1980](#)

2.3. Eligibilité des porteurs de projet

Est éligible tout porteur de projet, qu'il s'agisse d'entreprises (y compris établissement industriel, commerçant...), d'associations, de laboratoires, d'universités, d'écoles..., individuellement ou sous forme de groupement, sous réserve que les solutions proposées puissent à l'issue de l'expérimentation être reproductibles, transférables et qu'elles présentent à terme un modèle économique durable.

2.4. Responsabilité et entretien

Les porteurs de projets resteront responsables de leurs installations et applications, devront en assumer l'entretien et la maintenance durant toute la durée de l'expérimentation jusqu'à son achèvement, puis ils devront en assurer la dépose et/ou désinstallation dans les délais fixés par la convention.

2.5. Assurance

Les porteurs de projets retenus devront être assurés contre tous types de sinistres qu'ils pourraient provoquer dans l'espace public d'expérimentation. Ils devront par ailleurs être assurés au titre de la responsabilité civile pour les éventuels dommages qu'ils pourraient causer au titre de ces expérimentations.

2.6. Maintenance

Les porteurs de projets seront tenus d'assurer, sous leur responsabilité, la maintenance de l'ensemble des dispositifs relevant de leurs expérimentations. Le gestionnaire du ou des territoires d'expérimentation ne pourra être tenu responsable d'aucune forme de dommage causé à ces dispositifs.

2.7. Sécurité

Les porteurs de projets seront tenus de se conformer à toutes les dispositions légales ou réglementaires, aux instructions et consignes relevant des gestionnaires des territoires d'expérimentation qui les accueilleront.

Le gestionnaire qui accueillera l'expérimentation pourra se réserver le droit d'interrompre à tout moment l'expérimentation si celle-ci s'avère dangereuse pour la sécurité des personnes et des biens.

2.8. Durée de l'expérimentation

Dans le cas d'un projet ayant lieu sur l'espace public, les autorisations d'occupation du domaine public seront consenties dans le cadre de cette expérimentation pour une durée qui pourra aller jusqu'à 6 mois, renouvelable une fois, avec possibilité pour le porteur de projet de demander son arrêt à tout moment. Dans le cas d'une expérimentation sur un territoire privé, la durée pourra être définie au cas par cas avec le territoire d'accueil.

2.9. Communication et publicité

Les porteurs de projets ne pourront apposer ni diffuser de publicité sur les équipements publics utilisés. Seule sera autorisée l'apposition de leur logo dans des dimensions raisonnables.

La communication sur le projet par les futurs occupants sera réalisée en concertation et en accord avec la Ville de Paris, et Paris&Co.

Le porteur de projet devra fournir à la Ville de Paris et à Paris&Co, les informations techniques concernant son projet, ainsi que des éléments de communication.

À partir de ces éléments, et en accord avec le porteur de projet, la Ville de Paris et Paris&Co organiseront la communication sur les projets expérimentés.

2.10. Conditions financières

2.10.1. Dépenses d'investissement et de fonctionnement

Les porteurs de projet devront assurer la gestion économique de leur projet, en particulier toutes les dépenses d'investissement, d'installation, de fonctionnement, d'entretien, de réparation et de désinstallation liées à leurs expérimentations. Les coûts liés à l'évaluation et à la validation de la solution proposée sont également à leur charge.

Les porteurs de projets qui auront été retenus et qui y sont éligibles pourront solliciter une aide financière du Fonds « Paris Innovation Amorçage », dispositif de financement mis en place par la Ville de Paris et BPI France, établissement public qui a pour mission de soutenir l'innovation et la croissance des PME en France.

Davantage d'informations sur le PIA expérimentation et d'autres aides régionales et de l'ADEME pouvant être sollicitées par les porteurs de projets pour l'expérimentation et l'évaluation sont mises à disposition sur l'[annexe 21 en lien](#)

2.10.2. Redevance

Si dans le cadre de l'expérimentation, une occupation du domaine public est nécessaire, alors en contrepartie de cette occupation, les porteurs de projets devront s'acquitter d'une redevance proportionnelle aux avantages conférés, conformément à l'article L 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

L'occupant s'engage à régler à la Ville de Paris une redevance symbolique qui sera fixée par le service juridique la Ville.

2.11. Vie du contrat

2.11.1. Vie du contrat

Les contestations qui pourraient s'élever entre les porteurs de projets et la Mairie de Paris relèvent de la compétence du tribunal administratif de Paris.

2.11.2. Fin du contrat

A l'expiration des conventions signées, les porteurs de projets pourront au cas par cas demander le renouvellement de leur convention pour une nouvelle période de maximum 6 mois. A l'expiration de cette deuxième période, les porteurs de projets ne bénéficieront d'aucun droit à leur renouvellement. Il est également précisé que les gestionnaires ne seront en rien obligés d'acquiescer la solution testée. Le porteur de projet sera tenu de désinstaller à ses frais sa solution.

3. Organisation de la consultation

3.1. Planning de l'appel à projets

- Publication de l'appel à projets : 30 mars 2015
- Réunion d'information et de mises en relation : 17 avril de 9h00 à 11h30 à Nord Express (cf. 3.3) [Inscriptions en cliquant ici](#).
- Date limite de candidature : 20 mai 2015
- Auditions des candidats : fin juin 2015
- Publication des résultats : été 2015
- Lancement des expérimentations : à partir de septembre 2015
- Durée de l'expérimentation : jusqu'à 6 mois renouvelable une fois

3.2. Dépôt des dossiers de candidature

Les candidats sont invités à fournir un dossier comprenant une déclaration de candidature, leurs propositions concernant leur projet d'expérimentation et leur descriptif technique.

Les propositions écrites seront fournies sous forme de documents sur support papier (1 exemplaire) et devront être accompagnées d'un support informatique permettant leur impression et leur reproduction, adressé par mail à logistique.urbaine@parisandco.com.

Les éléments du dossier seront à déposer via [le formulaire en ligne sur ce lien](#) par le candidat avant le **20 mai 2015**. Le dossier papier doit être envoyé aussi au plus tard le 20 mai 2015 à l'adresse indiquée ci-dessous :

PARIS&CO (antérieurement PARIS REGION LAB)
(AAP Logistique Urbaine)
A l'attention de Madame Elisa GALVAN
24 rue de l'Est
75020 PARIS

3.3. Demande de renseignements complémentaires et réunion d'information

Une demande de renseignements complémentaires pourra être effectuée auprès de :

Mail : logistique.urbaine@parisandco.com

Toutes les questions sont à transmettre une semaine avant la réunion d'information et de mises en relation sur l'appel à projets d'avril. Cette réunion, ouverte à tous les professionnels, et à destination des potentiels candidats sera organisée le **17 avril de 9h00 à 11h30** à l'auditorium au rez-de-chaussée de Nord Express, 46-48, rue René Clair 75018 Paris Métro Marcadet-Poissonniers. La liste des questions et des réponses de la réunion sera transmise à toute personne qui en fera la demande. [Inscriptions en cliquant ici](#).

3.4. Sélection des projets

.....

La sélection des dossiers de candidature sera assurée par un comité composé de représentants de la Ville de Paris, de Paris&Co et des partenaires de l'appel à projets. Les propositions seront examinées, puis sélectionnées sur le fondement des critères suivants :

- L'inscription de l'expérimentation proposée dans les thématiques de cet appel à projets ;
- Le caractère innovant de la solution par rapport à l'état de l'art et des pratiques ;
- Le caractère reproductible et transférable de la solution et qu'elle présente un modèle économique durable à terme.
- La compatibilité de la solution/ du produit avec les contraintes techniques et réglementaires des lieux d'expérimentation, et les informations relatives à sa mise en œuvre ;
- La faisabilité technique et organisationnelle de la solution proposée (modalités et facilité d'installation et de gestion) et la faisabilité technique du projet dans les délais proposés ;
- L'évaluation du coût complet de l'expérimentation, et la faisabilité financière du projet ;
- La description du protocole expérimental et de l'évaluation de la solution elle-même par rapport aux cas d'usages identifiés en amont du projet.
- La clarté du lieu d'expérimentation souhaité

Dans le cadre de l'examen des dossiers, la Ville de Paris et Paris&Co pourront prendre contact avec les candidats afin d'obtenir toute précision qu'ils jugeront utile et se réservent le droit de réclamer toute pièce qui leur semblera nécessaire pour l'instruction du dossier.

Tous les candidats remplissant les conditions précédentes seront auditionnés par un comité de sélection composé de représentants de la Ville de Paris, de Paris&Co, et de leurs partenaires.

Il est précisé que la Ville de Paris, et Paris&Co ne sont tenus par aucun délai pour la désignation des porteurs de projets retenus et qu'ils se réservent, en outre, le droit de ne pas donner suite à la consultation.

Aucune indemnisation ne sera versée aux candidats, quelle que soit la suite donnée à leur proposition.

Mise en relation avec les territoires d'expérimentation et possible évaluation globale

Pour les projets qui auront été retenus par le comité de sélection, les mises en relation avec les territoires d'expérimentation pourront être réalisées par la Ville de Paris et Paris&Co.

De même, en fonction du lieu/des lieux souhaité(s) par le porteur de projet, et des contraintes des gestionnaires, la Ville de Paris et Paris&Co pourront le mettre en relation avec les services techniques de ces gestionnaires.

Il est précisé que la Ville de Paris et Paris&Co ne pourront être tenus responsables si aucun territoire ne souhaite accueillir un projet validé par le comité de sélection, ou qu'aucun testeur ne souhaite participer à l'expérimentation.

La Ville de Paris sera susceptible, dans le cadre d'une évaluation globale des expérimentations du point de vue de la Collectivité (Evaluation Globale), de demander des informations aux porteurs de projet sur les expérimentations qui auront été retenues et déployées.

Les porteurs de projet s'engagent à se rendre disponibles pour faciliter cette évaluation globale si celle-ci a lieu. Cela consiste, par exemple, à fournir les données récoltées dans un format exploitable, se rendre disponible pour des entretiens et ateliers de travail, transmettre les rapports d'observation internes.

4. Déclaration de candidature

4.1. Description du porteur de projet.

Le candidat fournira une déclaration de candidature comprenant :

- une fiche descriptive indiquant :
 - sa dénomination ;
 - sa forme juridique ;
 - son siège social ;
 - la liste des dirigeants et des personnes ayant qualité pour engager le candidat
 - son effectif ;
- ses statuts si le candidat est une association ;
- un extrait Kbis si le candidat est une société ;
- les comptes sociaux du dernier exercice.

Le candidat certifiera que les renseignements fournis sont exacts.

Plusieurs entreprises peuvent s'associer pour répondre à l'appel à projets. Un porteur de projet devra alors être désigné pour les représenter et signer la convention.

4.2. Coordonnées des personnes qui seraient chargées de l'expérimentation

- Noms
- Fonction/Entreprise
- Adresse
- Téléphones fixe et mobile
- Courriels

5. Présentation du projet d'expérimentation et d'évaluation

Le candidat présentera son projet de la façon la plus détaillée possible, avec toutefois un maximum de 25 pages. Le candidat fournira un résumé (non confidentiel) en une page de son projet.

Le dossier transmis par le candidat permettra au comité de sélection d'effectuer son analyse du projet. L'analyse sera complétée par une audition durant laquelle le porteur de projet présentera une synthèse de son projet.

Le dossier servira aussi de base au suivi de l'expérimentation. Il sera annexé à la convention signée lors de la réunion de lancement du projet. A la fin de l'expérimentation, le candidat établira un bilan de l'expérimentation avec deux livrables :

- un rapport d'expérimentation (sous format informatique)
- une présentation orale afin de partager son bilan d'expérimentation.

Le bilan de l'expérimentation comprendra des éléments sur le déroulement de l'expérimentation (éléments techniques et financiers) ainsi que l'évaluation du projet réalisée en fonction du protocole d'évaluation présenté dans la candidature. L'évaluation est une partie essentielle d'une

expérimentation, qui permet à l'entreprise de faire évoluer son projet et son offre par la suite et de communiquer et démarcher commercialement des partenaires et clients armée des données précises.

Les renseignements seront impérativement regroupés en quatre parties, plus une cinquième partie optionnelle :

5.1. Présentation de la solution innovante

Le candidat décrira le projet qu'il entend présenter. Il devra notamment :

- Fournir une description technique du dispositif proposé,
- Indiquer les attentes vis-à-vis des usages visés par le dispositif innovant par la description de cas d'usage,
- Montrer en quoi le nouveau dispositif est innovant et décrire l'état de l'art et les solutions concurrentes,
- Apprécier les éventuels gains environnementaux du dispositif à tester,
- Préciser si la solution technologique a déjà fait l'objet d'une expérimentation / d'une commercialisation en France ou à l'étranger,
- Indiquer en quoi la solution est reproductible et transférable,
- Expliquer l'intérêt pour le projet de pouvoir être expérimenté in situ sur l'espace public ou un autre territoire d'expérimentation.

5.2. Présentation de la mise en œuvre technique de l'expérimentation

Le candidat présentera la mise en œuvre technique de son projet d'expérimentation en veillant à préciser les points suivants :

- Préciser le type de lieux d'expérimentation recherché et les acteurs impliqués en indiquant les raisons de ce choix,
- Préciser le calendrier de préparation et de mise en place de son expérimentation,
- Indiquer quel impact son projet aura en termes de modification du territoire d'expérimentation, et préciser les moyens à mettre en œuvre pour déployer son expérimentation. Le candidat devra en particulier s'attacher à indiquer les types de raccordements nécessaires (électricité, réseau, etc.), les emprises, les horaires, les flux générés, etc.
- Indiquer les moyens qui seront mis en œuvre pour l'entretien et la maintenance de la solution déployée tout au long de l'expérimentation.

5.3. Présentation des éléments financiers

Le candidat devra présenter, à titre indicatif, le budget prévisionnel du projet d'expérimentation.

Par ailleurs, le candidat précisera le modèle économique à terme de la solution proposée.

5.4. Présentation du protocole d'évaluation

Le candidat devra :

- Préciser l'objet de l'expérimentation et la ou les hypothèse(s) à tester,

- Décrire de manière précise le protocole d'évaluation de l'expérimentation prévu, notamment :
 - Quel est l'objet de l'expérimentation, l'hypothèse à tester ?
 - Quels sont les critères d'évaluations, et les données à recueillir pendant l'expérimentation ?
 - Comment sont-ils mesurés, quels sont les moyens mis en œuvre (enquête terrain, ...) ?
 - L'évaluation sera-t-elle effectuée tout au long de l'expérimentation ou à la fin ?

Dans le cas de solutions innovantes s'appuyant sur des usagers des services (côté opérateurs, ou côté utilisateurs), l'évaluation intégrera un retour de la part de ces usagers-testeurs (par exemple sur l'ergonomie du système, la facilité d'utilisation...). Le protocole d'évaluation permettra de vérifier l'adéquation des cas d'usage identifiés, avec les retours des testeurs.

Il sera particulièrement intéressant de suivre l'impact environnemental de la solution, notamment sur la réduction des nuisances et des émissions de CO₂, et sur l'amélioration de l'acceptation de la logistique urbaine par les habitants par exemple. Il sera tout aussi intéressant de comprendre la masse critique pertinente pour une solution afin d'appréhender sa reproductibilité à différentes échelles et différents milieux urbains.

Le candidat est notamment vivement invité à expliquer dans son protocole d'évaluation ou cahier des charges pour un évaluateur externe (prestataire) comment il souhaite mesurer et évaluer les impacts environnementaux de sa solution.

Certains projets lauréats pourront éventuellement bénéficier d'un accompagnement de l'ADEME consistant à suivre l'expérimentation et son évaluation par un évaluateur. Une aide financière, non-automatique pourra aussi être octroyée par l'ADEME pour couvrir un pourcentage du devis d'un évaluateur extérieur selon les règles en place et propres [aux dispositifs d'aides de l'agence](#) (cf. aussi [annexe 21 en lien](#) sur les dispositifs d'aide pouvant être sollicités par les porteurs de projets).

5.5. Propositions diverses

Le candidat est libre de constituer une cinquième partie constitutive de ses propositions dans laquelle il regroupera les éléments qu'il jugerait nécessaires d'ajouter.

5.6. Liste des annexes en lien

[Annexe 1](#) : « La charte en faveur d'une Logistique Urbaine Durable et ses fiches-action »

[Annexe 2](#) : Aires de livraison (open data)

[Annexe 3.a](#) : APUR Le patrimoine logistique parisien

[Annexe 3.b](#) : APUR Le sites d'opportunités

[Annexe 3.c](#) : parkings de la Direction de la Voirie et des Déplacement de la Ville de Paris

[Annexe 4](#) : parkings gérés par la SAEMES

[Annexe 5](#) : carte des ports des canaux parisiens (DVD)

[Annexe 5bis](#) : PPRI Plan de Prévention des risques d'inondation du Département de Paris

[Annexe 6](#) : Ports de Paris (HAROPA)

[Annexe 6bis](#) : carte des ports de Ports de Paris

[Annexe 7](#) : Tissu des commerçants et Artisans (via la SEMAEST)

[Annexe 8](#) : Tissu des négociants grossistes (via le CGI)

[Annexe 9](#) : présentation du réseau de magasins Franprix

[Annexe 10](#) : présentation de la filiale SAMADA du Groupe Monoprix et ses magasins à Paris

[Annexe 11](#) : opérateurs de transports (via le GATMARIF)

[Annexe 12](#) : gestionnaires de plateformes logistiques (SOGARIS)

[Annexe 13](#) : espaces, agents de livraison et flottes de véhicules (La direction Service Courrier Colis de LAPOSTE)

[Annexe 14](#) : marché international de Rungis (SEMMARIS)

[Annexe 15](#) : Règlement de voirie

[Annexe 16](#) : « Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (« PAVE »)

[Annexe 17](#) : Nouveau règlement marchandises

[Annexe 18](#) : cahier des charges des aménagements sous boulevard périphérique

[Annexe 19](#) : Cahier des charges de mise en œuvre de bornes de recharge pour véhicules électriques en sous-sol

[Annexe 20](#) : Règlement de sécurité dans les ERP

En complément : [Arrêté du 25 juin 1980](#) portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP). | Lefranc

[Annexe 21](#) : Dispositifs d'aide