



## **MARCHES PUBLICS DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES**

Agence de Mobilité du Nord Isère  
22 rue de l'hôtel de ville  
38110 La Tour du Pin  
Tel : 04.74.96.79.35

**Réalisation du Schéma Directeur Vélo du Nord-Isère**

### **CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES**

## CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES

### Table des matières

I.	CONTEXTE GENERAL.....	3
1.1.	L'Agence de Mobilité du Nord-Isère .....	3
1.2.	Contexte territorial et institutionnel .....	3
1.3.	Les comportements en matière de mobilité sur le Nord-Isère .....	4
1.4.	Les schémas et plans vélo existants sur le territoire.....	4
II.	ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO .....	5
2.1.	Objectifs du schéma directeur vélo.....	5
2.2.	Contenu du schéma.....	6
2.2.1.	Phase 1 : Diagnostic.....	6
2.2.2.	Phase 2 : Proposition de scénarios d'itinéraires cyclables structurants d'intérêt intercommunautaire .....	7
2.2.3.	Phase 3 : Déclinaisons opérationnelles du scénario retenu.....	8
III.	MAITRISE D'OUVRAGE ET SUIVI DE L'ETUDE.....	9
3.1.	Concertation.....	9
3.2.	Comité de pilotage .....	9
3.3.	Comité technique .....	9
IV.	MODALITES D'EXECUTION.....	10
4.1.	Echéancier .....	10
4.2.	Réunions.....	10
4.3.	Livrables.....	10
V.	CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES .....	10
VI.	CONDITIONS ET REMISE DES OFFRES.....	11
VII.	CONTACT ET RENSEIGNEMENTS .....	13

## I. CONTEXTE GENERAL

### 1.1. L'Agence de Mobilité du Nord-Isère

Créée en février 2012 à l'initiative des collectivités locales, soutenue actuellement par les 3 Communautés de Communes et d'Agglomération du territoire, le Conseil Départemental et la Région Auvergne Rhône-Alpes, l'Agence de Mobilité du Nord-Isère vise à initier et faire perdurer les changements de comportements en termes de déplacements.

Sous statut associatif, l'Agence mène depuis 5 ans des actions de sensibilisation, d'animation et d'accompagnement autour de la promotion du covoiturage, des modes doux et des transports en commun. Son action cible les écoles et les collèges, les entreprises – souvent dans le cadre des plans de déplacements inter-entreprises (PDIE), ou Plans de Mobilité – les acteurs associatifs, les collectivités, et plus largement l'ensemble des habitants du Nord-Isère.

Afin de créer un maillage cohérent en itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire, les élus de l'Agence de Mobilité ont décidé d'initier un Schéma Directeur Vélo.

Pour information, le montant estimatif de l'étude attendue est de 30 000 € TTC.

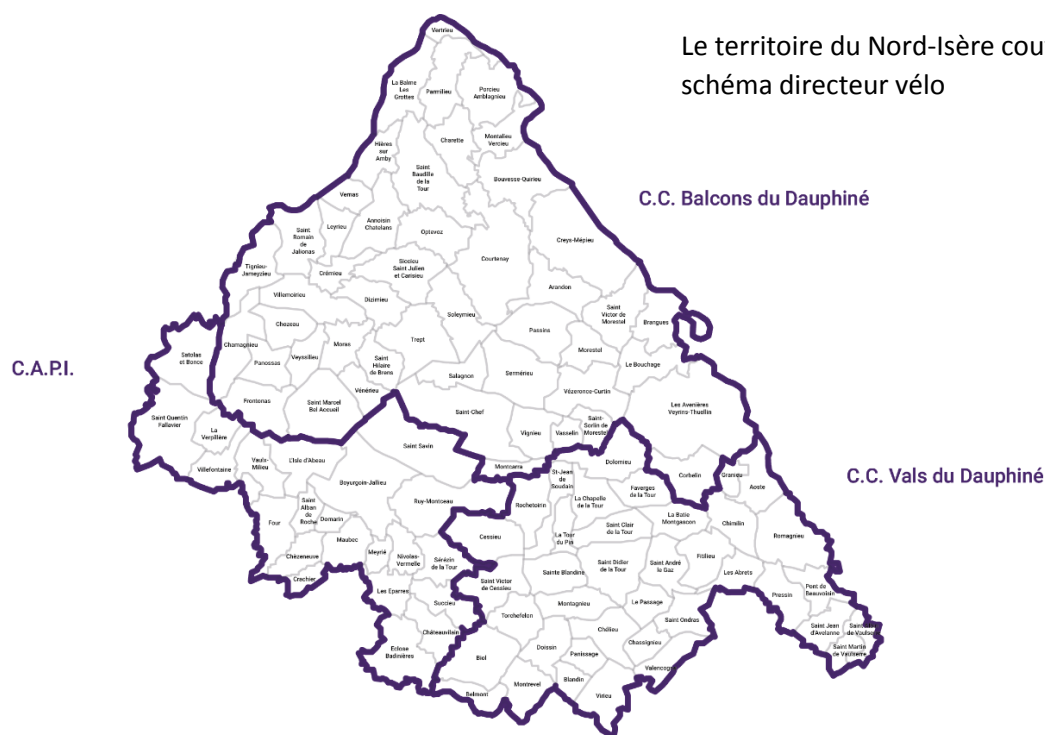
### 1.2. Contexte territorial et institutionnel

Le périmètre de l'Agence de Mobilité du Nord-Isère couvre un vaste territoire, compris entre les villes de Lyon, Chambéry et Grenoble, comprenant 3 intercommunalités :

- La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI)
- La Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné (fruit de la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des Communautés de Communes de l'Isle Crémieu, du Pays des Couleurs et des Balmes Dauphinoises)
- La Communauté de Communes des Vals du Dauphiné (fruit de la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des Communautés de Communes des Vallons de la Tour, de la Vallée de l'Hien, de Bourbre-Tisserands et des Vallons du Guiers)

Ces 3 EPCI regroupent 106 communes, pour une population de 240 000 habitants. Il s'agit d'un territoire hétérogène, aussi bien en ce qui concerne son urbanisation, les instances institutionnelles qui le gouvernent ou ses enjeux en matière de mobilité. Ces spécificités peuvent être listées comme suit :

- Un territoire rural et péri-urbain, où les densités sont globalement faibles, à l'exception de la CAPI et de la Tour du Pin.
- Un maillage hétérogène et généralement lâche en transports en commun, et une forte dépendance à la voiture individuelle.
- Des réalités institutionnelles diverses : le territoire est composé de 2 communautés de communes et d'une communauté d'agglomération, la CAPI, qui seule dispose de la compétence d'organisation de la mobilité (AOM). Les politiques en matière de mobilité active sont diverses et de niveaux inégaux.



Le territoire du Nord-Isère couvert par le schéma directeur vélo

C.C. Balcons du Dauphiné

C.A.P.I.

C.C. Vals du Dauphiné

### 1.3. Les comportements en matière de mobilité sur le Nord-Isère

Selon les dernières données issues de l'Enquête Ménage Déplacements de 2015, la part modale de la voiture sur le territoire de la CAPI ainsi que sur le secteur de la Boucle du Rhône-Bourbre Tisserands-Val d'Hien est de 69 %, reléguant la part du vélo à 1 % des trajets – la marche comptant entre 20 % et 24 % des déplacements selon le territoire. Cette dépendance à la voiture n'est pas sans causer des désagréments de divers ordres : poids financier pour les ménages, congestion à certains endroits surtout dans les zones urbanisées ou d'activités, problème d'accessibilité des personnes non motorisées, mais aussi pollution et mauvaise qualité de l'air.

Pourtant, une grande partie des déplacements domicile-travail sont internes aux communes ou dans des communes limitrophes. 76 % des déplacements domicile-travail sur le Nord-Isère font moins de 5 km, et près d'un déplacement sur deux moins de 3 km : déplacements vers les écoles primaires mais également vers les collèges et lycées, déplacements achats, démarches, accompagnement, sont des déplacements courts. **Le potentiel de report sur la marche, le vélo ou le vélo à assistance électrique est donc très important.**

### 1.4. Les schémas et plans vélo existants sur le territoire

Le schéma vélo à l'échelle du Nord-Isère partira de l'existant et intégrera les préconisations des schémas vélo qui existent déjà à l'échelle intercommunale ou départementale :

- Le schéma directeur vélo de la CAPI ;
- Le schéma, sous forme de 3 cartes, de l'ancienne Communauté de Communes des Vallons de la Tour ;
- Le schéma départemental cyclable du Département de l'Isère, qui date de 2003 et dont la vocation est principalement touristique ;

- L'itinéraire de la ViaRhôna.

Certaines communes ont également des plans vélo à l'échelle de la commune. Le reste du territoire est dépourvu de schéma vélo, ce qui a deux conséquences : d'une part, les communes et communautés de communes concernées ne sont pas incitées à mettre en œuvre des politiques de promotion des modes doux ambitieuses ; d'autre part, les aménagements faits ne sont ni coordonnés ni structurés entre eux.

Par ailleurs, la réalisation d'un schéma directeur vélo, par les effets qu'il induit sur l'amélioration de notre environnement, est en cohérence avec les objectifs du TEPOS (Territoire à Energie Positive), démarche dans laquelle se sont engagées la CAPI et l'ancienne Communauté de Communes des Vallons de la Tour.

## II. ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO

### 2.1. Objectifs du schéma directeur vélo

Ce schéma doit permettre à l'Agence de Mobilité du Nord-Isère d'animer un dispositif « supra-communautaire » qui :

- favorise le dialogue et l'échange d'informations et d'expérience entre les EPCI et communes du Nord-Isère ;
- coordonne les démarches d'aménagements cyclables et comble les manques/ les « trous » entre les initiatives communales et/ou communautaires, et avec les territoires voisins (hors Nord-Isère).

L'objectif du schéma directeur vélo est donc d'identifier plusieurs grands itinéraires cyclables sur le territoire, permettant de rejoindre les pôles urbains entre eux, et de desservir les pôles générateurs de déplacements (centre-ville, zones d'activités, grands équipements...), tout en s'appuyant sur les schémas déjà réalisés par les collectivités et organismes partenaires et en conservant cette idée de cohérence avec les infrastructures prévues et de continuité avec les itinéraires existants. Les itinéraires choisis devront également permettre d'établir des liaisons entre les territoires et la ViaRhôna. **Il s'agit donc de proposer l'identification d'un maillage cyclable d'intérêt communautaire à l'échelle du Nord-Isère.**

Du fait des compétences et des missions de l'Agence, ce schéma définira ces grands itinéraires, les aménagements recommandés pour ces itinéraires incitant au développement de la pratique du vélo sur le Nord-Isère. Il établira donc des préconisations pour les collectivités mais ne pourra pas être opposable : l'Agence de Mobilité, par le biais du schéma, ne se substituera pas aux intercommunalités et communes sur les domaines où elles sont compétentes. Le schéma ne prévoit par conséquent pas de mise en œuvre opérationnelle ni d'études d'avant-projet, qui seront réalisées après la conception du schéma.

Le schéma permettra aussi de structurer davantage les actions de promotion du vélo que l'Agence de Mobilité réalise déjà (séances de remise en selle, animations et essais de VAE, aide à l'achat, accompagnement de communes...) afin d'amener les habitants à utiliser davantage le vélo dans leurs déplacements quotidiens.

Le schéma permettra enfin de sensibiliser et former les élus et techniciens et inciter les EPCI et communes à mettre en œuvre des politiques de promotion du vélo et installer des aménagements cyclables.

## 2.2. Contenu du schéma

Le schéma comportera 3 phases qui devront faire l'objet d'une validation en comité de pilotage.

### 2.2.1. Phase 1 : Diagnostic

Compte tenu du vaste territoire d'étude et des documents de planification déjà existants sur le territoire, le prestataire s'attachera à réaliser, dans un premier temps, une **synthèse des études existantes avec une réactualisation des données** (INSEE 2013), qui permettra de mettre tous les partenaires à niveau sur les documents existants. Les différentes études seront fournies par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère :

- PDU de la CAPI
- Schémas vélo de la CAPI, de l'ancienne Communauté de Communes des Vallons de la Tour et du Département de l'Isère
- Enquête Ménages Déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Schéma directeur vélos des communes qui en sont dotées (Villefontaine, l'Isle d'Abeau, Bourgoin-Jallieu...)
- Schéma régional véloroutes et voies vertes
- Les PLUI des Communautés de Communes des Vals du Dauphiné et de la Vallée de l'Hien
- Les SCOT du Nord-Isère et de la Boucle du Rhône
- Grand Projet Rhône-Alpes (GPRA)

Dans un deuxième temps, le bureau d'études devra réaliser **un diagnostic complet**, qui inclura :

- ❖ **Clarification des compétences** : le schéma vélo doit commencer par lister les compétences de chaque collectivité territoriale en matière de politique de promotion du vélo (aménagements, services vélos, communication), afin que chaque collectivité sache comment traiter le sujet.
- ❖ **Analyse du territoire** du Nord-Isère :
  - réseau routier (hiérarchisation, état, niveau de trafic)
  - reliefs, structure urbaine
- ❖ **Analyse de l'offre : recensement des grands aménagements existants et en projet** (qui relie les EPCI ou pôles d'intérêt communautaire) :
  - aménagements existants avec classification (pistes cyclables, bandes cyclables, zones 30, voies vertes...)
  - vocation de ces aménagements (touristiques, utilitaires, etc.)
  - état de ces aménagements
  - offre de stationnement vélos existante (nombre, types, emplacement, signalétique)
  - jalonnement vélos existant
  - analyse de l'accidentologie vélos la plus récente possible

Le bureau d'étude devra compléter l'analyse des documents de planification par la réalisation d'entretiens individuels avec les acteurs participant aux différentes politiques déjà mises en œuvre sur le territoire (CAPI, Conseil Départemental, Conseil Régional, SCOT Nord-Isère, SCOT Boucle du Rhône,

Communautés de Communes des Vals du Dauphiné et des Balcons du Dauphiné, communes de plus de 5 000 habitants), qui devront être associés à terme à la mise en œuvre des actions.

❖ **Analyse de la demande : identification des pratiques des cyclistes :**

- identification des principaux pôles générateurs/émetteurs de déplacements d'intérêt communautaire (zone d'activités économiques/entreprises, établissements scolaires, gares, centres commerciaux, équipements de santé, de sports, de loisirs, zone d'habitat...), existants ou en projet
- analyse des flux routiers (flux sortants, entrants et internes au territoire) pour comprendre où se situent les besoins en déplacements utilitaires
- recensement des problèmes et besoins de liaison entre EPCI et pôles d'intérêt communautaire (les points noirs peuvent aussi être au niveau des communes, même s'il s'agit d'axes mineurs, s'ils sont pertinents par rapport au réseau intercommunautaire)
- identification des contraintes (coupures urbaines)
- imprégnation des pratiques vélos existantes à partir des repérages, données et rencontres
- typologie des pratiques de vélo existantes (touristique, loisirs, utilitaire, etc.) et besoins par public spécifique
- mise en évidence des freins actuels à l'utilisation du vélo

Pour cette analyse, le bureau d'études devra confronter son analyse statistique et cartographique avec des entretiens avec les acteurs locaux (élus et techniciens des structures citées ci-dessus, et associations d'usagers cyclistes, clubs sportifs cyclistes, clubs de cyclotourisme, etc.).

Cette partie du diagnostic devra faire l'objet de cartes et de documents graphiques simples et lisibles car ils auront pour objectif de faciliter la compréhension des points essentiels et la prise de décision.

Cette partie du schéma devra également comporter des argumentaires permettant de montrer l'intérêt de faire des liaisons cyclables intercommunautaires : pour les trajets domicile-travail, les loisirs...

### 2.2.2. Phase 2 : Proposition de scénarios d'itinéraires cyclables structurants d'intérêt intercommunautaire

Le bureau d'études proposera un scénario de développement du réseau cyclable. Un 2<sup>e</sup> scénario pourra être proposé s'il est jugé nécessaire. Les propositions d'organisation du réseau cyclable devront faire apparaître une **hiérarchisation du réseau permettant de distinguer le réseau structurant et les liaisons secondaires**. Cette hiérarchisation comprendra les caractéristiques suivantes :

- 1<sup>er</sup> niveau: axes prioritaires, avec localisation précise du tracé et type d'aménagement à prévoir (voie verte, piste ou bande cyclable, zone 30...), mais a priori sans choix techniques (revêtement)
- 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> niveaux: axes secondaires, avec localisation du tracé mais sans type d'aménagement à prévoir

Le bureau d'études devra en outre préciser si l'itinéraire :

- est d'intérêt départemental, intercommunal ou communal
- permet de desservir un pôle générateur de déplacements : école, stade, gymnase, lieu touristique, gare, pôle d'emplois, zone commerciale...

Le scénario ou chacun des 2 scénarios sera illustré par une carte faisant figurer le réseau existant et celui projeté.

Le scénario fera également apparaître les services vélo associés au réseau cyclable : l'Agence de Mobilité du Nord-Isère prendra en charge cette partie, qui sera réalisée en collaboration avec le bureau d'études.

### 2.2.3. Phase 3 : Déclinaisons opérationnelles du scénario retenu

Cette phase devra correspondre à la déclinaison opérationnelle et phasée du scénario d'aménagement retenu par le comité de pilotage.

Le plan d'actions, pluriannuel, sera composé de propositions concrètes, qui s'articuleront autour de 3 grands axes :

❖ **Axe « aménagement »** : cet axe sera entièrement pris en charge par le bureau d'étude.

Les préconisations de cet axe seront développées uniquement sur les axes prioritaires du premier niveau.

- types d'aménagements cyclables à mettre en place ou à modifier (mixité, bandes, pistes, bandes de pré-sélection, DSC, etc.)
- organisation de l'intermodalité
- stationnement
- jalonnement des itinéraires cyclables
- traitement des points durs et réduction de la vitesse
- estimation financière
- maîtrise d'ouvrage et planning de réalisation

❖ **Axe « communication »** : cet axe sera pris en charge par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère ; le bureau d'étude contribuera au développement de cet axe en apportant son expertise et un soutien méthodologique.

- identification de cibles prioritaires
- identification des changements souhaités pour chaque cible et freins à lever
- mise en avant des grandes lignes de message clés
- identification des canaux de communication
- identification des élus et techniciens des communes du territoire à sensibiliser et former
- identification des partenaires potentiels
- organisation et planification des actions
- identification des indicateurs et outils d'évaluation

❖ **Axe « services dédiés aux modes actifs »** : cet axe sera pris en charge par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère ; le bureau d'étude contribuera au développement de cet axe en apportant son expertise et un soutien méthodologique.

- développement d'équipements et de services liés à la pratique du vélo (déjà mis en œuvre par l'Agence ou à créer : coaching vélo, vélo insertion, etc.)
- identification des porteurs de projets

Pour la contribution du bureau d'études à ces deux derniers axes, environ 3 réunions de travail de 2 heures seront à prévoir entre le bureau d'étude et l'Agence.

Le plan pluriannuel intègrera des estimations de coûts correspondant aux différents axes, déterminera la ou les instances en charge des actions à mener, ainsi que les partenaires à associer. Des fiches



préconisation par axe et sous-axe devront être fournies par le prestataire. Le bureau d'étude prendra en charge l'ensemble de ces éléments uniquement pour l'axe « aménagement ».

### III. MAITRISE D'OUVRAGE ET SUIVI DE L'ETUDE

L'Agence de Mobilité du Nord-Isère est maître d'ouvrage. A ce titre, elle sera signataire du marché et effectuera le paiement de la prestation.

#### 3.1. Concertation

L'ensemble des aménagements cyclables préconisés par le schéma devront être mis en place par des maîtres d'ouvrage extérieurs (Communautés de Communes et d'Agglomération, communes, Département...). Cela nécessite une forte implication de ces acteurs dans l'élaboration du schéma directeur vélo, qui doivent s'approprier le schéma dès le début de sa conception pour assurer la mise en œuvre des aménagements.

La concertation avec ces acteurs, menée en collaboration avec l'Agence de Mobilité, sera mise en œuvre par :

- Les entretiens prévus pendant la phase de diagnostic
- Les comités de pilotage
- Les comités techniques

Une réunion de restitution générale en comité élargi sera organisée à la fin du schéma, où seront invités l'ensemble des structures impliquées dans l'élaboration du schéma, ainsi que les communes du territoire.

#### 3.2. Comité de pilotage

Afin d'accompagner le bureau d'étude, un **comité de pilotage** sera constitué, composé d'élus des institutions du territoire :

- L'Agence de Mobilité
- La Communauté d'Agglomération et les 2 Communautés de Communes du territoire
- Les SCOT Nord Isère et Boucle du Rhône
- Le Conseil Départemental
- Le Conseil régional
- Les Conseil (Locaux) de Développement
- La CCI
- Les associations impliquées (APIE, etc.)

Le comité de pilotage se réunira au lancement du schéma et à l'issue de chacune des 3 phases, soit 4 fois. Des réunions complémentaires pourront être prévues en plus si nécessaire.

#### 3.3. Comité technique

Le **comité technique de suivi** sera composé des techniciens des structures précédemment citées. Il se réunira avant chaque comité de pilotage, et autant de fois qu'il sera jugé nécessaire.

Le suivi et l'évaluation de la mission confiée au prestataire seront assurés par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère.

## IV. MODALITES D'EXECUTION

### 4.1. Echancier

- Remise des plis avant le 15 mai 2017 à 12h00
- Lancement de la mission : été 2017
- Calendrier prévisionnel d'exécution de l'étude :
  - Phase 1 (diagnostic) : de septembre à novembre 2017
  - Phase 2 (scénarios) : de novembre à décembre 2017
  - Phase 3 (plan d'action) : de janvier à avril 2018

### 4.2. Réunions

Ces éléments devront être précisés dans la méthodologie du candidat. Chaque phase fera l'objet d'une réunion de validation par le comité technique, puis d'une réunion de validation du comité de pilotage. Le bureau d'étude devra être présent aux 4 comités de pilotage et à la réunion de présentation en comité élargi.

Les participations du bureau d'études aux réunions sont réputées rémunérées par le prix du bordereau sans supplément et quel que soit le nombre nécessaire.

### 4.3. Livrables

Chaque phase fera l'objet d'un rapport intermédiaire et d'une présentation qui seront remis une semaine au moins avant chaque réunion de validation.

Ils comporteront des schémas, des plans et des tableaux facilitant la compréhension des points essentiels de l'analyse. Un effort de pédagogie et de clarté des résultats est fortement demandé.

La production finale comprendra le rapport global sous la forme d'une copie papier reproductible, d'une copie numérique, et d'une synthèse de l'étude d'une dizaine de pages.

## V. CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

Sous réserve d'avoir produit toutes les pièces de candidatures et de ne pas faire l'objet d'une interdiction de soumissionner, les offres seront jugées en fonction des critères avec la pondération suivante :

### ▪ Valeur technique : 60 %

La valeur technique de l'offre sera jugée au regard de la note technique et méthodologique rédigée par le candidat. Cette note technique devra détailler la méthodologie mise en œuvre pour chacune des étapes de la mission. Des propositions visant à améliorer l'élaboration du schéma pourront être faites.

Le candidat devra également présenter la composition de l'équipe en charge du dossier.

▪ **Prix : 40 %**

Le prix des prestations doit tenir compte de tous les frais administratifs, de reprographie des documents en nombre suffisant et en tenant compte de leurs spécificités techniques et de transport de la mission.

L'ensemble de l'étude sera rémunéré par application d'un prix global et forfaitaire comme indiqué dans l'Acte d'Engagement. Il appartient à chaque candidat d'établir un devis détaillé comprenant chaque phase établie dans le présent document.

Selon les offres remises, l'Agence de Mobilité se réserve la possibilité :

- soit d'attribuer directement le marché à l'un des candidats,
- soit d'entamer des négociations avec le ou les 2 candidats les mieux classés.

La phase de négociation aura pour modalité un entretien avec le ou les candidats le(s) mieux classé(s) et la remise d'une nouvelle offre suite à cet entretien.

## VI. CONDITIONS ET REMISE DES OFFRES

### Documents à fournir dans l'offre :

- Une description de l'offre comprenant une méthodologie détaillée
- Quelques références
- Une présentation de l'équipe qui suivra la prestation
- L'Acte d'Engagement daté et signé

### Format papier :

Votre offre devra être envoyée avec avis de réception postale ou être remise contre accusé de réception à l'adresse suivante :

Agence de Mobilité du Nord Isère  
22 rue de l'Hôtel de ville  
38 110 LA TOUR DU PIN

Elle devra parvenir en 1 exemplaire avant le 15 mai 2017 à 12h

La copie de la proposition d'étude et de la proposition financière sera également transmise par courrier électronique à : [agence@mobilite-nord-isere.fr](mailto:agence@mobilite-nord-isere.fr)

### Format électronique :

Le pouvoir adjudicateur préconise la transmission des documents par voie papier mais accepte les plis adressés par voie électronique à l'adresse suivante : <http://marchespublicsaffiches.com/>

Le choix du mode de transmission est irréversible. Les candidats doivent appliquer le même mode de transmission à tous les documents transmis au pouvoir adjudicateur.

Le retrait des documents électroniques sur la plateforme de dématérialisation <http://marchespublicsaffiches.com/> n'oblige pas le candidat à déposer électroniquement son offre. Il a la possibilité d'envoyer son offre soit sous format papier, soit sous forme dématérialisée. Il n'est pas possible de combiner les deux. Le choix du mode de transmission est irréversible.

Tout autre envoi dématérialisé (ex : par mail...) ne sera pas accepté.

Par contre, la transmission des plis sur support physique électronique (CD, disquette...) n'est pas autorisée. Seule une copie de sauvegarde électronique ou papier peut être remise sous pli. Cette copie

est remise sous pli scellé dans les délais impartis et devra comporter obligatoirement la mention « copie de sauvegarde ».

Toute offre dématérialisée devra parvenir à destination avant la date et l'heure limite de remise des plis. Chaque transmission fera l'objet d'une date certaine de réception. Le fuseau horaire de référence sera celui de (GMT+01:00) Paris, Bruxelles, Copenhague, Madrid.

Les offres dématérialisées qui seraient transmises ou dont l'accusé de réception serait délivré après la date et l'heure limites ne seront pas prises en compte. (Si la transmission est commencée avant l'heure limite, et se termine après, l'offre sera considérée comme hors délai. Ne pas commencer le transfert trop tardivement.)

Les documents transmis par voie électronique pourront être re-matérialisés après l'ouverture des plis. Les candidats sont informés que l'attribution du marché pourra donner lieu à la signature manuscrite du marché papier.

### **RECOMMANDATIONS**

Il est conseillé aux candidats de soumettre leurs documents à un anti virus avant envoi.

Tout document contenant un virus informatique fera l'objet d'un archivage de sécurité et sera réputé n'avoir jamais été reçu. Le candidat concerné en sera informé.

**Une plate-forme d'assistance téléphonique d'aide à l'envoi et au retrait des plis dématérialisés est disponible au numéro: 0 825 00 13 26.**

Il est recommandé aux candidats de bien vérifier lors de la mise en ligne de leur offre si sont présents les documents de l'offre ainsi que les signatures électroniques de ces documents.

### **CONTRAINTES INFORMATIQUES/PRE REQUIS TECHNIQUE**

Il est rappelé que la durée du téléchargement est fonction du débit de l'accès Internet du soumissionnaire et de la taille des documents à transmettre. Afin de permettre une dématérialisation optimale tant lors du dépôt de l'offre (coté soumissionnaire) que du décajetage (coté acheteur public), **il est préconisé de ne pas alourdir les documents, il n'est pas imposé de taille limite pour les offres électroniques toutefois il est recommandé de ne pas dépasser le poids de 30mo par enveloppe** (compris offre, candidature ET signatures).

Afin de pouvoir lire les documents fournis par les candidats sur la plate forme de dématérialisation, les fichiers devront être transmis aux formats suivants : WORD, Excel, ACROBAT (PDF), JPEG.

Afin d'empêcher la diffusion des virus informatiques, les soumissionnaires ne devront pas utiliser les fichiers exécutables notamment les « Exe », ni les « macros commandes » incluses dans les documents non exécutables.

### **SIGNATURE ELECTRONIQUE**

Chaque pièce pour laquelle une signature est exigée doit faire l'objet d'une signature électronique individuelle et conforme au format XAdES, CAdES ou PAdES. La seule signature électronique du pli n'emporte pas valeur d'engagement du candidat.

Le niveau de sécurité requis pour le certificat de signature électronique est le Niveau (\*\*\*) du RGS. Les certificats RGS (Référentiel Général de Sécurité) sont référencés dans une liste de confiance française (<http://referencs.modernisation.gouv.fr>) ou dans une liste de confiance d'un autre Etat-membre de l'Union européenne.

Toutefois, le candidat est libre d'utiliser le certificat de son choix si celui-ci est conforme aux obligations minimales résultant du RGS. Dans ce cas, il doit transmettre tous les éléments nécessaires à la vérification de cette conformité.

Les candidats disposant d'un certificat PRIS V1 sont invités à s'assurer de la conformité au RGS de leur certificat auprès de leur autorité de certification. Les frais d'accès au réseau et de recours à la signature électronique sont à la charge de chaque candidat.

## VII. CONTACT ET RENSEIGNEMENTS

Pour tout renseignement complémentaire, les candidats devront solliciter les contacts suivants :

Questions administratives :

Mathilde DIOUDONNAT

Tél : 04.74.96.79.35

Mail : [mathilde.dioudonnat@mobilite-nord-isere.fr](mailto:mathilde.dioudonnat@mobilite-nord-isere.fr)

Questions techniques :

Cindy BESANCON

Tél : 04.74.96.79.35

Mail : [cindy.besancon@mobilite-nord-isere.fr](mailto:cindy.besancon@mobilite-nord-isere.fr)