



**ETUDE DE FAISABILITE DU  
RABATTEMENT DEPUIS/VERS LES GARES  
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU TRIEVES**

**Cahier des Charges de la consultation sur devis**

Avril 2025

# I – PRESENTATION DU TERRITOIRE ET CONTEXTE DE LA MISSION

---

## 1. Présentation du territoire

### Situation géographique

Le Trièves est un territoire rural de moyenne montagne qui couvre 27 communes sur une superficie de 632 km<sup>2</sup> et compte 10 178 habitants. Il est cerné par les balcons du Vercors à l'Ouest (le Mont Aiguille en surplomb), les contreforts du Dévoluy au Sud-Est (la Tête de l'Obiou en surplomb) et les canyons du Drac à l'Est. Le territoire est traversé par la départementale D1075, un temps envisagé pour prolonger l'autoroute A51.

3 communes sont en position de centralité sur le territoire (chef-lieu des anciens cantons) en termes d'emploi, d'offre en éducation, en santé, en services et en commerces : Monestier-de-Clermont (1 449 habitants) ; Clelles (535 habitants) ; Mens (1406 habitants).

A l'extérieur du territoire, les villes où la polarité est importante sont :

- La Mure (4 917 habitants), à 16 km à l'Est / Communauté de communes de la Matheysine, Isère, AURA
- Grenoble (157 477 habitants), à 50 km au Nord / Grenoble Alpes Métropole, Isère, AURA
- Gap (40 000 habitants), à 60 km au Sud / Communauté d'agglomération Gap-Tallard-Durance, Hautes-Alpes, PACA

Les sites où la polarité touristique est importante sont la station de Gresse-en-Vercors, le Lac de Monteynard et le Mont Aiguille.



## Flux et offre de transport

Concernant les flux quotidiens, 50% sont des flux sortants du territoire et 50% sont des flux internes. Les deux axes principaux sont ceux du Trièves vers/depuis Grenoble et du Trièves vers/depuis La Mure. Il n'y a pas de pôles économiques ou industriels majeurs dans le Trièves, les principaux secteurs d'activités sont les collectivités territoriales, l'agriculture et le bâtiment.

Le territoire bénéficie de plusieurs services de mobilité (explications détaillées de l'offre en annexe) :

- La ligne de train Grenoble-Gap traverse le territoire et dessert les gares de Monestier-de-Clermont et de Clelles-Mens (dénommée ainsi bien qu'elle ne soit pas reliée au bourg de Mens).
- Le service de TAD SNCF assure la liaison de la gare de Clelles à/depuis Chichilianne, Lalley, Le Monestier-du-Percy, Le Percy, Saint-Maurice en Trièves et Saint-Michel-les-Portes (historiquement l'ancien canton de Clelles). Celui-ci est méconnu et peu utilisé.
- Les transports collectifs de la Région avec 2 lignes régulières T94 (Mens - La Mure), T95 (Mens - Grenoble) et une ligne en TAD Château-Bernard<>Monestier-de-Clermont. Il y a également les lignes locales en période scolaire sous réserve du nombre de places disponibles (au même tarif que celui des lignes régulières et du TAD selon le profil et le nombre de zones traversées).
- Les services de navette communale existent également le samedi, jour de marché à Mens : à Châtel-en-Trièves, à Tréminis, à Mens.
- La ligne Transaltitude aller-retour Grenoble-Gresse-en-Vercors avec un arrêt à Monestier-de-Clermont avec forfait skiligne tous les weekends de la saison touristique hivernale.
- Un véhicule en autopartage Citiz à Mens, place du Vercors (à venir sur Clelles-Bourg et Monestier-de-Clermont).
- L'autostop organisé : des panneaux seront bientôt installés sur l'ensemble des communes du Trièves et les inscriptions au réseau d'utilisateurs (conducteurs et/ou passagers) sont possibles via la communauté de communes (Mixages sur Mens, le Granjou sur Monestier-de-Clermont et Clelles).
- La location de vélos à assistance électrique de la CCT (format classique et solidaire) jusqu'à fin juin 2026 : service de location 15€/mois, organisé par la CCT (sous délégation de compétence de la Région) et géré par la ressourcerie l'Etrier à Monestier-de-Clermont.

Par ailleurs, différents acteurs privés proposent des services de vente, de réparation, de location autour du vélo ou de location automobile. Des taxis sont implantés dans le territoire (annuaire en annexe).

## Gouvernance

Depuis 2021, la compétence mobilité est du ressort de la Région qui est donc AOML (Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale) pour le territoire du Trièves. Dans ce cadre, une convention de coopération a été signée avec la Région ainsi qu'une convention de délégation de compétence pour pouvoir réaliser cette étude de rabattement vers les gares. Ainsi, La Région sera intégrée au comité de

pilotage/technique de l'étude, notamment pour apporter ses compétences techniques en matière de services de mobilité.

Par ailleurs, il n'y a pas de compétence voirie intercommunale.

Le territoire fait partie du SCOT de l'aire grenobloise, et une partie est intégrée au PNR du Vercors.

En ce qui concerne les projets d'aménagement envisagés dans le Trièves il y a à ce jour les travaux d'élargissement et de sécurisation de la RD1075.

#### Enjeux identifiés :

- Absence de desserte entre la gare de Clelles-Mens et les centralités du bourg de Clelles et de Mens.
- Absence de solution fiable alternative à la voiture individuelle pour le rabattement des gares vers une destination finale ou inversement pour rejoindre la gare.
- Infrastructures dangereuses et non adaptés aux piétons et aux cyclistes (exemple : à ce jour accès à la gare depuis Clelles en traversant la RD1075 sans passage sécurisé. Accès prévu dans le cadre des travaux de la RD1075, au niveau du chemin de l'Oratoire – à visibiliser).
- Certains hébergeurs touristiques proposent individuellement une navette de manière officieuse et gratuite (et sans cadre législatif) depuis/vers la gare.
- Le prix du taxi dissuade les touristes de venir en train s'ils n'avaient pas cette solution proposée.
- Augmentation progressive du nombre de navetteurs descendant sur la métropole grenobloise,
- Tarification insuffisamment incitative pour prendre le train
- Concurrence entre les cars de la Région et le train pour le même trajet (horaires incompatibles et absence de complémentarité entre les deux services sur la multimodalité).  
Incompréhension locale sur la mise en place de cars en parallèle de la ligne de train aux mêmes horaires, mais avec des annulations de passage en heure creuse.
- Débats importants sur la fermeture de la ligne de train.

## **2. Contexte de la mission**

Conscients de l'enjeu que constitue aujourd'hui la problématique de la mobilité et de la transition sur le territoire du Trièves dans le développement du tourisme sur le territoire, et sensibilisés aux difficultés de déplacement rencontrées par les habitants du territoire, notamment par les personnes en perte d'autonomie, sans voiture ou sans permis, à mobilité réduite ou non autonomes dans leurs déplacements, les élus communautaires ont décidé d'engager une réflexion sur les actions à mettre en œuvre pour favoriser le rabattement entre les gares et les communes environnantes. En effet, la question de la mobilité des derniers kilomètres depuis la descente du train ou du bus n'est pas résolue à ce jour. La Communauté de communes et certaines communes souhaitent développer une expérimentation de mobilité afin de pallier ce manque. Pour ce faire, une étude **des différentes solutions est nécessaire**. L'étude proposée pour ce service de rabattement vers les gares devra étudier

un scénario d'une navette s'adressant à la fois aux touristes et aux habitants du territoire, avec un modèle économique optimisé.

Documents stratégiques de référence :

Cette consultation et ce besoin s'inscrivent donc dans le cadre :

- De la convention de coopération signée avec la Région
- De la Stratégie touristique
- De la Stratégie de la transition écologique

## **II – CONTENU ET DEROULEMENT DE L'ETUDE**

---

Partant de la desserte actuelle du territoire en voies d'accès et en offre de transport, l'étude devra définir des scénarios de rabattement vers/depuis les gares de Clelles-Mens et Monestier-de-Clermont pour les touristes et les habitants du Trièves. Il s'agira de réaliser une étude complète allant de la définition des besoins jusqu'à la définition des modalités de mise en place de solutions de mobilités depuis et vers les gares sur le territoire du Trièves.

Du point de vue du calendrier et comme évoqué précédemment, les conclusions de l'étude devront être rendues au plus tard en novembre 2025.

La mission d'étude, objet de la présente consultation, se décompose en différentes phases (phases 1 à 3) détaillées ci-après.

### **1. Etat des lieux (Phase 1)**

La 1<sup>ère</sup> phase de la mission consistera à dresser un état des lieux complet et détaillé à l'échelle du territoire communautaire des modes de transports existants afin d'envisager les scénarios de solutions de mobilité permettant le rabattement depuis et vers les gares.

L'offre en transports sera identifiée et analysée en tenant compte des services présents dans le territoire. L'offre de transport urbain M Tag de l'agglomération grenobloise devra aussi être appréhendée dans la perspective d'éventuelles liaisons TAD en correspondance avec le réseau. Une attention particulière devra être apportée sur l'accessibilité de ces offres de transports pour les personnes âgées, isolées ou porteuses de handicap.

A titre indicatif, la maîtrise d'ouvrage fournira au démarrage de l'étude

- Un diagnostic synthétique sur la mobilité du territoire réalisé en octobre 2024

- Un diagnostic plus complet sur Terristory
- Une brochure de l'offre mobilité en Trièves (mai 2025) : synthèse des moyens de transports en commun, horaires et tarifs, des temps de parcours en vélo/VAE (au départ de Mens, Clelles, Monestier-de-Clermont), des acteurs privés du territoire (réparation, vente, location, électrification de vélo,...)
- La cartographie de l'offre datant (mai 2025)
- Une liste des hébergements touristiques en 2025 avec le nombre de lits
- Différentes cartes touristiques : boucles cyclo-touristiques, VTT, route des savoir-faire, sites emblématiques
- Les résultats de l'enquête pour la Stratégie du Tourisme
- Les données statistiques de fréquentation des Transports en commun (car et train) par la Région
- Tous les autres documents pouvant aider à la réalisation de l'étude

## **2. Analyse des besoins (phase 2)**

Dans cette phase, le prestataire devra apporter une analyse sur les besoins pour le tourisme et pour la population (ciblée par l'étude, c'est-à-dire : des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des personnes en insertion ou en difficulté sociale, des jeunes) tant en interne, au sein du territoire de la Communauté de communes, qu'en externe, principalement vers l'agglomération grenobloise.

Cette analyse se fera à partir d'une synthèse des documents existants et d'éléments complémentaires collectés par le bureau d'études (tels que les lieux et heures de destination ou centres d'intérêts pour lesquels l'offre existante est insuffisante).

Elle évaluera l'adéquation entre les modes de transport recensés et les besoins des publics cibles :

- Sur la base de la situation actuelle : en quoi l'offre actuelle est-elle insuffisante et impertinente au regard du nombre d'habitants et de touristes, de leur répartition géographique et de leur tranche d'âge, des centres d'intérêts et d'attractivité (marchés, services de santé, sites touristiques) ;
- Sur une base prospective : l'évolution des besoins sur les plans quantitatif et qualitatif devra être appréhendée, en tenant notamment compte de la progression démographique et des nouvelles attentes des publics.

A l'issue des phases 1 et 2 de l'étude, les conclusions issues de l'état des lieux de l'offre et de l'analyse des besoins seront présentées sous la forme d'un diagnostic mettant en avant les enjeux du territoire

en matière d'amélioration de l'offre de transport et éclairant la pertinence de la mise en place de solutions de mobilité adéquates.

### **3. Elaboration de scénarios et analyse approfondie du scenario retenu (phase 3)**

Cette phase est le cœur de la présente étude.

En fonction des enjeux identifiés et validés par le Comité de pilotage, il sera demandé au prestataire de l'étude de présenter plusieurs scénarios de mise en œuvre de solutions de mobilités permettant le rabattement vers/depuis les gares et la desserte des communes du territoire selon le type de desserte, le niveau de services (fréquences, nombres et types de véhicules), le public cible, etc. Chaque scénario proposé sera accompagné d'une analyse multicritère permettant d'appréhender ses avantages et inconvénients, son articulation avec les offres existantes, son coût d'investissement et de fonctionnement, les subventions mobilisables avec un plan de financement :

- Les conditions de sa mise en œuvre : modalités techniques, montage institutionnel, montage financier (investissement, fonctionnement, subventions mobilisables et plan de financement), mode de gestion (en régie ou prestation externalisée) ;
- La planification des actions à mettre en œuvre dans le temps, y compris pour le suivi du projet (outils d'évaluation, de suivi, tableau de bord, ...).

A partir de ces éléments de comparaison et en fonction des enjeux précédemment identifiés, le Comité de pilotage choisira le scénario le plus adapté pour la Communauté de communes du Trièves. Celui-ci sera choisi en tant que meilleur compromis entre les besoins de mobilité pour le tourisme et pour le quotidien des habitants.

## **III – CONDITIONS DE REALISATION :**

### **1. Pilotage de l'étude**

La Communauté de communes constituera un Comité de pilotage spécifique pour le suivi de l'étude, qui comprendra notamment le Vice-Président en charge de la Transition écologique et des mobilités, la Vice-Présidente en charge du Tourisme, un représentant du Parc Naturel Régional du Vercors ainsi qu'un représentant du Conseil Départemental et un représentant de la Région en tant que financeurs et ce dernier AOML.

Le comité technique est lui-même composé de la responsable du service Tourisme, de la responsable du service Transitions, de techniciens de la Région, du Conseil Départemental, du Parc Naturel Régional du Vercors.

Au minimum 3 réunions ponctueront le déroulement de l'étude :

- Une réunion de cadrage et de lancement de la mission (rappel des objectifs, méthodologie de mise en œuvre, calendrier de travail, etc.) – deuxième quinzaine de juillet 2025 ;
- Une réunion de restitution du diagnostic, correspondant aux phases d'état des lieux et d'analyse des besoins, et de présentation des scénarios envisageables pour la mise en œuvre de solutions de rabattement vers/depuis les gares – début septembre 2025 ;
- Une réunion de présentation détaillée du scénario retenu et de ses conditions de réalisation – mi-novembre 2025 ;

Il appartiendra au Bureau d'études de recueillir et de capitaliser l'ensemble des données disponibles sur le sujet de tout organisme susceptible d'apporter des éléments de connaissance complémentaires.

## 2. Délai de réalisation

Le calendrier prévisionnel de réalisation de l'étude défini par la Communauté de communes est le suivant :

- Lancement de la consultation : 10 juin 2025 ;
- Date limite de remise des offres : 10 juillet 2025 ;
- Choix du prestataire et engagement de la mission : deuxième quinzaine de juillet 2025 ;
- Délai de réalisation pour l'étude (phases 1 à 3) : novembre 2025.

Le candidat proposera son propre échéancier, en précisant l'articulation qu'il entend mettre en place entre les différentes parties de l'étude, pour assurer d'une part, l'optimisation des délais de réalisation, et d'autre part, la concertation nécessaire avec les acteurs concernés.

L'objectif de finalisation de l'étude est fixé à novembre 2025.

## IV – CONDITIONS DE REMISE DES OFFRES :

---

Le cahier des charges est consultable sur le site des Affiches de Grenoble et du Dauphiné : [www.marches-securises.fr](http://www.marches-securises.fr)

Les offres devront être déposées sur la plateforme acheteur **avant le 10 juillet 2025.**

Toute question sur le présent marché devra nous parvenir via la plateforme acheteur et sera relayée au référent correspondant selon la nature de la question.

Pour toutes questions techniques, vous pouvez contacter Clotilde Senepin, chargé de mission mobilité (service transition écologique) à la communauté de communes du Trièves ([c.senepin@cdctrieves.fr](mailto:c.senepin@cdctrieves.fr))

La proposition présentée par les candidats devra comporter les éléments suivants :

- Les pièces administratives prévues à l'article 44 du Code des Marchés Publics ;

- Une note technique et méthodologique décrivant la méthodologie qui devra inclure des temps d'échanges institutionnels et/ou techniques et les modalités d'organisation employées pour la réalisation de l'étude, les références en lien avec l'objet de la mission, la composition de l'équipe mobilisée ;
- Une proposition financière faisant apparaître le prix total de la prestation ainsi que les coûts détaillés avec pour chaque phase de l'étude le nombre de journées de travail (dont le temps passé sur site), le coût journalier des intervenants et les éventuels frais annexes ;
- Le planning de réalisation de l'étude.

## V – JUGEMENT DES OFFRES

---

Les offres finales seront examinées par la communauté de communes et feront l'objet de la pondération suivante :

- **Critères techniques** : 60 % de la note, sur appréciation des éléments suivants (sans ordre ni pondération) :
  - Qualité et pertinence de la méthodologie proposée au regard des préconisations décrites dans le présent cahier des charges (30 points)
  - Les références en milieu rural pour un projet de même nature et de même envergure (10 points)
  - Les compétences et références des intervenants mobilisés sur la mission (10 points)
  - Pertinence du planning proposé (10 points)
- **Critères économiques** (sans ordre) : 40% de la note
  - Le coût de la prestation

## VI – NEGOCIATION

---

Le pouvoir adjudicateur se réserve le droit de négocier avec les 3 candidats les mieux classés des candidats déclarés admis à présenter une offre. Cette négociation fera l'objet d'un courrier précisant les éléments sur lesquels la négociation pourra porter. Elle pourra faire l'objet, le cas échéant, d'un entretien oral avec les candidats dans le respect des principes généraux de la commande publique. A l'issue des négociations, les candidats seront invités à remettre une nouvelle offre dans un délai identique pour tous. Les nouvelles offres seront analysées selon les mêmes critères que ceux mentionnés ci-dessus et selon des modalités identiques.

## VII– GARANTIES RELATIVES A LA PROPRIETE INDUSTRIELLE ET INTELLECTUELLE

---

Le prestataire cède les droits de propriété intellectuelle des créations réalisées dans le cadre de la présente consultation. Il en est ainsi des droits de reproduction, de représentation, d'adaptation. La cession de ces droits concerne l'ensemble des éléments et l'ensemble des supports.

## VIII – CONFIDENTIALITE

---

Le prestataire s'engage à ne pas divulguer les documents, informations ou renseignements communiqués à l'occasion de la présente consultation.

## IX – MODALITES DE PAIEMENT

---

Lorsqu'une phase est terminée, le prestataire dépose sur chorus pro la facture correspondant au montant de celle-ci, indiqué sur le devis détaillé en rappelant le cas échéant :

le numéro du devis correspondant ;

la phase concernée et son montant HT et TTC ;

le numéro de SIRET n°20003065800013.

Après vérification du service fait, le service opérationnel procède à la validation de la facture.

Le candidat devra joindre un R.I.B au format pdf qui devra être identique aux coordonnées bancaires indiquées sur les factures. Si tel n'est pas le cas, la facture sera rejetée.

Compte tenu de son montant, le présent marché ne prévoit pas d'avance. Cependant, conformément à l'article L.2191-4 du Code de la commande publique, le titulaire peut solliciter le versement d'une avance en début de marché.

Les prix sont fermes et nets de tous frais annexes pour la durée du marché.

L'acheteur :	Le titulaire :
Fait à ...	
Le ...	
Le Président de la communauté de communes du	A

Trièves, Jérôme Fauconnier

Le