

**Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) auprès
d'opérateurs de mobilité en vue de l'exploitation
de vélos à assistance électrique en libre accès,
sans point d'attache, avec délivrance d'une
autorisation d'occupation du domaine
public routier.**

Règlement de consultation

Date de remise des dossiers de candidatures :

Vendredi 05/09/2025 à 12h00

Préambule

Les communes de Vernaison, Charly, Irigny et Saint-Genis-Laval souhaitent lancer une expérimentation sur leurs territoires de mise en place d'un service de location de courte durée de vélos à assistance électrique (VAE) sans point d'attache avec délivrance d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public routier.

Le Plan Climat Air Energie Territorial 2030 de la Métropole de Lyon, cosigné par les communes de Charly, Irigny, Saint-Genis-Laval et Vernaison, prévoit le déploiement d'un système de mobilité sobre et décarboné sur le territoire. SYTRAL Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) des territoires lyonnais, de même que la Métropole de Lyon sur son ressort territorial. Plusieurs avancées importantes ont été conduites ces dernières années pour favoriser la desserte des communes du secteur Ouest de l'agglomération lyonnaise, notamment sur le territoire de la Conférence Territoriale des Maires (CTM) Lônes et Coteaux du Rhône. Le métro a été prolongé vers le Sud par la création de deux nouvelles stations dont une à Saint-Genis-Laval. Les lignes de bus du réseau TCL ont été renforcées de manière importante.

Afin de compléter l'offre de mobilité existante, et en l'absence de perspective à court terme de développement de stations Vélo'V sur l'ensemble du territoire de leur CTM, les communes de Charly, Irigny, Saint-Genis-Laval et Vernaison ont exprimé un intérêt commun pour le déploiement d'un service de vélos à assistance électrique (VAE) en libre-service.

Conformément à l'article L 1231-17 du Code des transports, les communes ont sollicité pour ce projet l'avis de la Métropole de Lyon. Par courrier en date du 27 septembre 2024, Monsieur Fabien BAGNON, Vice-Président de la Métropole de Lyon délégué à la Voirie et aux mobilités actives, a autorisé le déploiement du projet.

Les villes par leur pouvoir de circulation et de stationnement, veulent permettre le développement de pratiques plus respectueuses de l'environnement et de la santé et demeurent compétentes pour la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public.

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) est pris conformément à l'application des articles L. 2122-1 et L. 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) et des dispositions de l'article 41 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

L'objectif est d'une part de favoriser la mobilité des habitants des quatre communes depuis et vers le centre de la Métropole en favorisant l'intermodalité. La possibilité de laisser son VAE à Saint-Genis-Laval permet par exemple de rejoindre le réseau de Vélo'v. C'est aussi l'opportunité de prendre la ligne de métro B. Il s'agit d'autre part de faciliter les déplacements entre les territoires des communes participantes et au sein des communes. Le déploiement de VAE en libre-service permet de répondre aux besoins de différentes catégories d'usagers. Ce choix cible les jeunes qui sont prompts à utiliser les services de mobilité partagés mais également d'autres publics qui peuvent être attirés par le dispositif d'assistance électrique.

Le présent appel à manifestation d'intérêt (AMI) a pour objet de permettre aux opérateurs de vélos à assistance électriques (VAE) en libre-service (en free-floating) de se faire connaître conformément à

l'article L2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Ces engins relèvent de la catégorie « engin de déplacement personnel motorisé », au sens du 6.15 de l'article R. 311-1 du Code de la Route.

L'appel à manifestation d'intérêt débouchera sur la conclusion d'une convention entre chaque commune et l'opérateur choisi, afin de cadrer les modalités d'exécution du service, et notamment les modalités d'occupation du domaine public pour cette activité. Si aucune offre ne satisfait les attentes des communes, celles-ci se laissent la possibilité de ne retenir aucun opérateur suite à cet AMI.

Le service devra couvrir l'ensemble de la zone des 4 communes.

Le candidat devra détailler le fonctionnement du modèle proposé dans un document permettant d'apprécier les critères et sélection de l'opérateur.

ARTICLE I – Objet de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

La présente procédure a pour objet de sélectionner un opérateur pour exercer une activité de location de vélos, selon la définition qui en résulte de l'article R. 311-1 du Code de la Route, en libre-accès, sans station fixe ni point d'enclage pour leurs stationnements dans le cadre d'une expérimentation d'1 an. Ces vélos concernent uniquement des cycles à assistance électrique. Cette activité sera exercée après délivrance d'une autorisation d'occupation du domaine public routier et moyennant l'acquittement d'une redevance par les opérateurs.

ARTICLE II – Procédure de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

Une convention est signée entre les 4 communes et chaque commune a délibéré au sein de son propre conseil municipal pour autoriser le lancement de cette expérimentation et d'un AMI commun.

Une commission d'attribution où siègera un représentant par commune minimum, procède à la validation des offres, le cas échéant.

Une convention d'exploitation de l'activité sera établie entre chaque commune et opérateur. Chaque commune délivre sur son périmètre de compétence une autorisation d'occupation temporaire du domaine public routier pour la période définie dans l'AMI. Chaque commune procède au recouvrement de la redevance d'occupation du domaine public routier (RODP).

Préalablement, le gestionnaire de l'espace public se chargera de la mise en œuvre d'espaces de stationnement vélos, dédiés aux opérateurs. Les espaces de stationnement seront évolutifs sur la période de l'AMI, tant au niveau de leur nombre qu'au niveau de leur superficie. Cette évolution sera étudiée avec les communes et les opérateurs et sera mise en œuvre par le gestionnaire de l'espace public.

Dans le cas d'une occupation sur des espaces qui sont en dehors du domaine public routier, il appartient alors à l'opérateur retenu de saisir les propriétaires de ces espaces pour obtenir les autorisations nécessaires en vue de l'exercice de leurs activités. Ces opérateurs assument les éventuels coûts liés au règlement d'une quelconque redevance. Les communes devront valider préalablement ces aménagements et de toute autre évolution de l'exploitation.

ARTICLE III – Rôles de chaque commune

Les communes conservent les attributions suivantes :

- Détermination des conditions techniques d'occupation du domaine public routier, en concertation avec les services de la Métropole de Lyon;
- Engagement et suivi de la procédure de sélection préalable dans le respect des dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;
- Choix de l'opérateur autorisé à occuper le domaine public routier ;
- Interface avec l'opérateur et suivi quotidien de ses activités. Les services pourront procéder à des contrôles sur les zones de stationnement dédiées ;
- De manière générale, tous les actes nécessaires à l'exercice de ces missions ;
- Remise à l'opérateur des espaces de stationnement dédiés à l'exploitation, résultant de la concertation et de la validation par les communes.
- Signifier à l'opérateur la neutralisation d'une ou de plusieurs zones de stationnement dédié, voire la fermeture temporaire de l'activité sur une commune, un secteur. Cette demande peut être le fait également de la Métropole, en concertation avec les communes. Ces situations peuvent se justifier en raison d'événements communaux, intercommunaux, de menace à l'hygiène, à la sécurité publique, de conditions météorologiques défavorables ou encore en cas de force majeure. De manière générale ces demandes sont transmises à l'opérateur dans un délai raisonnable pour être pris en compte mais peuvent être effectuées en urgence par l'opérateur, lequel doit les exécuter avec réactivité.
- Délivrance et reconduction éventuelle du titre d'occupation du domaine public routier à l'opérateur retenu ;
- Perception de la RODP ;
- Engagement de toutes procédures visant à sanctionner l'utilisation non conforme du domaine public routier, notamment contentieuses ;
- Non délivrance de l'autorisation d'occupation du domaine public routier en cas d'infractions répétées par les opérateurs ou de sa non-reconduction.

ARTICLE IV – Rôles de l'opérateur retenu

L'opérateur retenu par la commission d'attribution doit proposer un service qui répond aux objectifs suivants, sans que la liste ne puisse être limitative et qui sont négociables avec les communes le cas échéant :

- Déployer le nombre de vélos auquel il s'est engagé et sur la période arrêtée dans l'AMI ;
- Couvrir l'ensemble du périmètre défini dans l'AMI ;
- Intervenir sur site autant que de besoin, soit de sa propre initiative, soit par signalements des communes, d'un usager, par exemple, pour réguler la flotte de vélos, retirer, déplacer, repositionner un vélo de sa flotte (dans un délai maximum de 24h lorsque les vélos sont stationnés hors des emplacements réservés) dans l'objectif notamment d'assurer une répartition homogène et équilibrée des flottes de vélos sur tout le périmètre et au sein des zones de stationnement dédiées ;
- Remplacer les VAE hors d'usage (ou en fin de service) dans un délai de 48h maximum ;
- Assurer les missions globales liées au parc de vélos et qui incombent aux opérateurs en termes de déploiement de leur flotte, de régulation, de couverture de l'ensemble des communes en fonction des

usages, d'entretien du parc de vélos en parfait état de fonctionnement, sans mise en danger d'autrui, de changement des batteries, voire de mise au rebut de certains vélos et de procéder aux opérations de recyclage via ses propres filières ou avec des entreprises spécialisées ;

- Assurer les missions globales liées aux espaces de stationnement dédiés aux vélos dans le cadre de l'exercice de leur activité, par le nettoyage de ces espaces, le retrait de tout objet, détritiques s'y trouvant ;
- Transmettre aux communes les données liées à leurs activités de location de vélos de courte durée sur le périmètre concerné ;
- Assurer la bonne gestion de sa flotte de vélos sur l'espace public en mettant en place des contrôles avec ses équipes de terrain, en faisant appliquer sa grille tarifaire et notamment les pénalités pour les utilisateurs qui ne se conformeraient pas aux règles de bon usage et de bonne restitution des vélos ;
- Montrer une réactivité tout au long de son activité sur les demandes des communes et en particulier lors de la neutralisation de zones de stationnement résultant d'événements communaux ;
- Veiller au respect des zones de stationnement autorisées pour les vélos, aux zones d'exclusion ;
- Effectuer les reporting nécessaires aux services des communes ;
- Recouvrer la RODP de chaque commune concernée par le périmètre ;
- De manière générale, assurer un usage de qualité, en toute sécurité et préservant le domaine public routier.

ARTICLE V – Caractéristiques de la redevance d'occupation du domaine public routier

A l'issue de la procédure de mise en concurrence et après délivrance par chaque commune d'une autorisation d'occupation du domaine public routier, les opérateurs doivent s'acquitter tous les ans de la RODP, dont la composition et les modalités de calcul sont définies ci-après :

- D'une part fixe de 100€ TTC/an par commune
- D'une part variable de 1€ TTC/an par vélo déployé en moyenne sur l'année considérée

Le montant de la redevance sera acquitté par les opérateurs et versé à chacune des 4 communes concernées.

Ce montant sera établi au *pro rata temporis* si besoin.

Les communes ne versent aucune participation financière aux opérateurs retenus, qui exploitent à leurs risques et périls.

ARTICLE VI – Durée de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

L'AMI est attribué par les communes pour 1 an (à compter du lancement de l'opération de manière effective) avec une seule reconduction pour une nouvelle période d'1 an possible. La période maximale de l'AMI ne peut donc être supérieure à 2 ans. Au-delà de cette période de 2 ans, ou de 1 an si l'AMI n'est pas reconduit dans les mêmes termes, une nouvelle procédure serait lancée.

Le choix de cette reconduction appartient aux communes. Dans le cas où les communes envisagent la reconduction de l'opérateur pour la seconde période de 1 an, celui-ci sera notifié par lettre recommandée avec accusé de réception, deux mois avant la fin de la première période d' 1 an. Dans le cas où les communes

n'envisagent pas la reconduction, une lettre recommandée avec accusé de réception parviendra à l'opérateur deux mois avant la fin de la période d'1 an.

Également, les communes peuvent décider de mettre un terme à la période d'expérimentation d'un an par anticipation en cas d'atteinte sérieuse à la sécurité des personnes, en cas de manquement répété au respect des zones de stationnement pour les vélos, en cas de non- paiement de la redevance d'occupation du domaine public routier ou encore en cas de force majeure. Dans ces cas, les communes, après plusieurs signalements à l'opérateur défaillant, procèdent, par lettre recommandée avec accusé de réception, à la résiliation de l'AMI. L'opérateur aura alors un mois pour retirer l'ensemble de son parc de vélos.

Par ailleurs, la délivrance d'une occupation du domaine public routier est temporaire. Elle est établie par chacune des communes pour la période d' un an de l'AMI et est renouvelée pour la seconde période le cas échéant.

Dans le cas où la reconduction de l'AMI n'est pas envisageable, les conventions liées à l'AMI s'éteignent de fait.

ARTICLE VII – Portée de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

Le périmètre d'exercice de l'AMI couvrira les communes suivantes :

- Saint-Genis-Laval
- Irigny
- Vernaison
- Charly

Ce périmètre dont le plan est présenté ci-dessous constitue un bassin de vie de près de 40 000 habitants.
Annexe 1 et 2

L'opérateur viellera à une répartition homogène de sa flotte de vélos tout au long de son activité, en fonction de la population totale desservie par commune et des usages constatés. Les vélos sont déposés uniquement dans les zones de stationnement dédiées.

ARTICLE VIII – Caractéristiques du service souhaité

Les vélos devront répondre aux normes françaises et européennes en vigueur. Ils devront être facilement identifiables et numérotés. Toute publicité est interdite sur les vélos à l'exception de celle concernant le service en lui-même et le logo de collectivités partenaires.

Les vélos seront gérés uniquement en free floating, à partir d'espaces de stationnement dédiés sans point d'encrage. Ces espaces seront proposés par les communes en concertation avec la métropole de Lyon sur le périmètre considéré, et mis en œuvre par le gestionnaire de l'espace public.

La flotte de vélo sera uniquement composée de vélos à assistance électrique.

Le service devra également prendre en compte les attentes suivantes :

- Aucun coût pour la collectivité

- Une facilité d'usage
- Une tarification avantageuse pour les habitants
- Une maintenance prise en charge exclusivement par le prestataire
- Un outil de suivi et de reporting sur le fonctionnement du service à disposition de la collectivité (en précisant le nombre de rotation par vélo/jour, durée moyenne d'utilisation ...). Les données transmises devront être exploitables par les services au format excel et sur couche sig à minima.
- Un service après-vente pour l'utilisateur
- La possibilité d'exclure certaines zones de la commune à la circulation ou au stationnement des vélos
- Un contrôle de l'état des vélos, un rechargement et un repositionnement des vélos dans les 24h au maximum
- Des mesures préventives et/ou répressives pour garantir un stationnement correct des vélos sur l'espace public et une intervention rapide en cas de stationnement gênant
- Des mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit.

La collectivité sera également attentive aux points suivants :

- La communication proposée par l'opérateur autour du service, au lancement et tout au long de l'expérimentation
- Le matériel proposé : qualité, autonomie moyenne, indicateurs écologiques, ...
- La prévention des accidents et les dispositions mises en place pour inciter au port des équipements de sécurité
- L'assurance de l'opérateur
- Le respect des obligations du Règlement Général sur la Protection des Données personnelles

ARTICLE IX – Zones de stationnement autorisées pour les vélos

Dans le cadre de l'exploitation, les communes mettent à disposition des espaces de stationnement dédiés uniquement aux services de vélos de l'opérateur retenu. Ces espaces sont délimités par un marquage visible, un panneau de signalisation réglementation et d'éventuels mobiliers de protection.

Ces espaces sont arrêtés en concertation avec le gestionnaire de la voirie. Le nombre d'espaces de stationnement dédiés est évolutif. Leur mise en œuvre est du ressort du gestionnaire de l'espace public. Leur taille est variable en fonction des densités de population et des usages.

ARTICLE X – Données relatives aux services déployés par les opérateurs retenus

Dans le cadre de l'ouverture des données des services numériques de mobilité tel que représente la location de vélos de courte durée, objet de l'AMI, les opérateurs de services de mobilité partagée remettent des données statiques et dynamiques sur les déplacements et la localisation.

L'article 25 de la LOM en précise le contenu.

Ainsi, les opérateurs de free floating retenus seront tenus de fournir des données en temps réel à travers des APIs (Interface de programmation) établies selon les standards en vigueur et étant en conformité avec le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les opérateurs devront remettre un rapport d'activité mensuel, et annuel. Les rapports mentionneront par commune et de manière globale sur l'ensemble du périmètre :

- une synthèse des données sur les usages et par types de vélos, notamment sur le parc de vélos disponibles, le nombre de locations par vélo, le nombre de personnes inscrites et le nombre d'utilisateurs, le nombre de zones de stationnement autorisées, les durées moyennes de location, la répartition des vélos, appuyés d'éléments cartographiques et de graphiques ;
- un bilan carbone annuel de l'activité à la fois sur le nombre de CO2 épargnés grâce à l'utilisation des locations de vélos mais également les moyens mis en œuvre par les opérateurs pour réduire leurs emprunts carbonés et les évolutions envisagées.

Enfin, il est demandé aux opérateurs de réaliser une enquête, 6 mois après le début de l'expérimentation, pour apprécier la qualité de l'offre, les typologies des utilisateurs, les pratiques de mobilité de ces derniers et les points d'évolution.

ARTICLE XI – Constitution du dossier de candidature

Chaque candidat doit produire un dossier rédigé en langue française dont les montants sont exprimés en euros et comprenant :

- Une lettre de candidature,
- La déclaration du candidat ou du groupement,
- L'attestation de régularité fiscale,
- L'attestation de régularité au regard de l'Urssaf,
- La déclaration sur l'honneur concernant l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés pour les entreprises de plus de 20 salariés,
- Le présent AMI paraphé sur chaque page et sur la dernière page, la signature du candidat avec la mention manuscrite « lu et approuvé »,
- Une note de présentation du candidat permettant en particulier d'apprécier sa motivation et ses capacités professionnelles et financières à exploiter ce type d'activité ;
- Un mémoire technique comprenant a minima la fiche technique du ou des vélo(s) proposé(s) : sa composition, ses équipements, ses performances, la durabilité des vélos et des batteries, leurs niveaux de recyclabilité ; la méthode de gestion des vélos sur l'espace public, leur géo localisation (niveau de précision du GPS) complétée éventuellement d'autres méthodes pour assurer une remise des vélos uniquement dans les espaces de stationnement dédiés ; les niveaux de contrôle effectués par l'opérateur ; la grille tarifaire et les pénalités applicables aux utilisateurs ; les modalités d'intervention en cas de vélo gênant avec un engagement sur les délais d'intervention suite à signalement ; les modalités de régulation spatiale des vélos ; la planification et la nature des contrôles effectués sur les vélos par l'opérateur ; les remontées sur les dysfonctionnements aux communes ; les outils mis en place par l'opérateur pour faire remonter des problèmes, remarques des utilisateurs. Le candidat précise aussi les actions de sensibilisation, d'information et des éventuelles animations (participation à des événements sur la mobilité par exemple) qu'il souhaite mener et/ou participer à destination du public, les questions d'assurance en cas de problème pour un usager pendant l'utilisation du service... Il décrit les actions sur la sécurité qu'il envisage de mener, liées à l'usage des vélos.
- Une proposition de répartition spatiale des vélos par commune,
- Un planning de mise en œuvre,
- La méthode concernant la recharge des batteries des vélos,
- La méthodologie pour faire remonter aux communes les données liées à l'exploitation et notamment

le nombre de personnes inscrites, le nombre d'utilisation, les périodes de pics d'activité,

Le candidat fera également apparaître dans sa note des exemples de réalisations dans d'autres villes françaises équivalentes au territoire défini dans cet AMI et avec un retour d'expérience.

Un entretien avec un jury composé d'élus et de techniciens pourra être envisagé afin d'approfondir certains éléments de la candidature.

ARTICLE XII – Retrait et constitution du dossier de consultation

Le présent dossier est téléchargeable via un lien sur les sites Internet des Mairies des communes concernées par le périmètre figurant en annexe 1.

ARTICLE XIII – Documents à fournir à la conclusion de la convention

Les documents suivants sont à remettre avant la signature de la convention avec chacune des communes :

- Un extrait K-Bis,
- Un relevé d'identité bancaire au nom du bénéficiaire,
- Une attestation d'assurance,
- Le justificatif de la production de la caution,
- Une attestation de la conformité de son matériel avec les réglementations en vigueur.

Sans la remise de ces documents par l'opérateur retenu, celui-ci ne pourra exercer son activité sur la commune.

ARTICLE XIV – Dépôt et date de remise du dossier de candidature

Le dossier de candidature est à remettre en version papier ou numérique (clé USB protégée) à :

Mairie de Saint-Genis-Laval
Service Transition Ecologique
102 avenue Clémenceau – 69230 Saint-Genis-Laval
La date limite de remise des candidatures est établie au

Vendredi 5/09/2025 à 12h00

Pour tout renseignement complémentaire concernant cet AMI, les candidats doivent transmettre impérativement leur demande via l'adresse mail : dev.durable@mairie-saintgenislaval.fr en mentionnant dans l'objet du mail « AMI VAE – renseignement complémentaire ».

ARTICLE XV – Critères de sélection des candidatures

L'offre d'un opérateur qui propose toute autre offre qui ne serait pas des VAE n'est pas recevable.

Le candidat présentera le calendrier de mise en œuvre des actions proposées, projeté à partir du premier jour de l'autorisation, sur toute la durée de l'expérimentation prévue.

Le jugement sera effectué conformément aux critères ci dessous :

Critères	Pondération globale	Note	Détails
1. Valeur technique et qualité des prestations	55%	0 à 10	Jugée à partir du descriptif des performances techniques (1.1)
		0 à 15	Jugée à partir du descriptif des performances organisationnelles (1.2)
		0 à 10	Jugée à partir des éléments concernant l'accompagnement des usagers (1.3)
		0 à 10	Jugée à partir des éléments précisant les moyens humains et techniques affectés au service (1.4)
		0 à 10	Jugée à partir des éléments concernant les liens avec les communes (1.5)
2. Prix	30%	0 à 15	Jugée à partir du coût de l'abonnement mensuel forfaitaire (2.1)
		0 à 10	Jugée à partir du coût horaire pour un trajet occasionnel (2.2)
		0 à 5	Nombre d'offres différenciées et qualité de la réduction (2.3)
3. Démarche environnementale	15%	0 à 15	Jugée à partir des éléments relatifs à l'impact du service sur l'environnement (3.1)

1. Critère valeur technique : 55%

1.1 - Descriptif des performances techniques des vélos :

- Résistance (matériaux composant le cadre), facilité d'usage, sécurité
- Durée d'autonomie de la batterie

1.2 - Descriptif des performances organisationnelles :

- Volume de flotte envisagé par commune et au total sur les 4 communes
- Nombre d'emplacements envisagé par commune et au global

- Modalités de déploiement et de régulation de la flotte pour se prémunir de tout phénomène de saturation de l'espace public
- Moyens mis en œuvre pour assurer la maintenance ou le retrait des engins non-fonctionnels (délai d'intervention après le signalement d'un engin non-fonctionnel notamment)
- Moyens mis en place pour assurer le respect des zones de restriction de stationnement et/ou de circulation

1.3 - **Éléments concernant l'accompagnement des usagers :**

- Moyens mis en place pour favoriser la prise en main du vélo
- Moyens mis en place pour sensibiliser les utilisateurs au respect du code de la route
- Moyens permettant de corriger et éventuellement sanctionner les utilisateurs en cas de non-respect de la réglementation (stationnement gênant, abandon d'un engin en dehors d'un espace prévu à cet effet, etc.)
- Organisation du service client (période et canaux de contact, langue, localisation)
- Actions de communication envisagées pour promouvoir le service (lancement, offres, campagnes)

1.4 - **Éléments permettant de préciser les moyens humains et techniques affectés au service**

- Moyens humains affectés à la prestation et organisation de l'entreprise pour ce service (au lancement d'une part et plan de déploiement d'autre part)

1.5 - **Éléments concernant les liens avec les communes**

- Moyens mis en place pour assurer un contact régulier et une réaction rapide aux sollicitations des communes

2. Critère prix : 30%

2.1 – **Coût de l'abonnement mensuel forfaitaire :**

Montant de l'abonnement mensuel proposé.

Note du candidat = $\frac{\text{Montant forfaitaire du candidat} \times \text{Note maximale}}{\text{Proposition du candidat le mieux disant}}$

2.2 - **Coût horaire pour un trajet occasionnel :**

Montant proposé.

Note du candidat = $\frac{\text{Montant du coût horaire du candidat} \times \text{Note maximale}}{\text{Proposition du candidat le mieux disant}}$

2.3 - **Nombre d'offres différenciées et qualité de la réduction**

Les candidats seront jugés sur les offres différenciées qu'ils proposent et notamment le nombre d'offre différenciées, ainsi que les avantages (% de réduction) que ces offres procurent aux bénéficiaires.

Critère démarche environnementale : 15%

Éléments relatifs à l'impact du service sur l'environnement

- Durée de vie des équipements et notamment des batteries
- Programme de recyclage, de réemploi et de traitement des déchets (notamment des batteries)
- Moyens mis en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'exécution du service (maintenance, retrait des vélos, etc.)
- Toute autre mesure illustrant un engagement pour réduire l'impact environnemental au cours du cycle de vie des vélos (par exemple : répartition des matériaux utilisés en pourcentage du poids total de l'engin, part des matériaux recyclés, etc.)

- Moyens mis en place pour prévenir les jets de vélos dans les cours d'eau et pour en assurer le retrait (actions de repêche notamment, fréquence et modalités)
- Indice de protection du caisson d'étanchéité qui protège la batterie

Jugement des offres

Chaque sous-critère sera noté selon le dispositif ci-après :

Appréciation de la rubrique	% de la note
Offre absente ou non renseignée	0
Offre insuffisante : offre qui présente des lacunes et/ou des non-qualités et/ou des incohérences et/ou une mauvaise appréhension ou compréhension du besoin	1 à 25 %
Offre moyenne : offre qui présente des imprécisions ou des généralités, tout en restant une offre en adéquation avec les exigences du cahier des charges	26 à 50 %
Offre satisfaisante : offre qui apporte toutes les précisions / réponses attendues et qui est en adéquation avec les exigences du cahier des charges	51 à 75 %
Offre très satisfaisante : offre précise, très détaillée qui présente une bonne analyse du besoin. Elle est parfaitement adaptée aux exigences du cahier des charges	+ de 75 %

ARTICLE XVI – Négociation et classement des offres

Une commission spécifique, composée a minima d'un représentant par commune, procédera au classement des offres des candidats reçues en fonction des notes attribuées à chacun d'eux en application des critères d'attribution définis précédemment.

Les communes se réservent le droit de négocier avec les candidats.

A l'issue de l'analyse des offres et négociations éventuelles, un candidat sera retenu. Une convention d'occupation du domaine public routier sera conclue avec chaque commune concernée par le périmètre de l'AMI, leur permettant de déployer les vélos sur le domaine public routier de chacune des communes, conformément aux modalités de leurs offres pour lesquelles ils ont été retenus et aux modalités prévues dans le règlement de consultation.

Les éventuelles négociations se dérouleront dans le respect de l'égalité de traitement des candidats. Tout candidat participant à une négociation ne devra en aucun cas interpréter celle-ci comme laissant présager de la signature de la convention d'occupation du domaine public routier. Le candidat ne devra pas effectuer des investissements supplémentaires de nature à modifier son offre financière, en vue de la négociation.

En cas d'égalité finale entre candidats proposant une redevance identique, la commission départagera les candidats en leur permettant de déposer une meilleure et dernière offre financière.

ARTICLE XVII – Cas d’irrecevabilité des dossiers de candidature

Les dossiers présentant les éléments suivants seront considérés comme irrecevables :

- la rédaction ou la présentation des pièces du dossier dans une autre langue que le français, ou dans une autre monnaie que l’euro,
- la remise tardive du dossier, après la date limite arrêtée dans le présent AMI,
- la candidature d’une personne physique ou morale ayant une dette financière vis-à-vis des communes concernées par le périmètre de l’AMI,
- la non production des pièces énoncées au présent règlement de consultation manquantes dans le dossier de candidature, après demande des communes de les produire,
- le dépôt d’un dossier manifestement incomplet ne permettant pas de juger l’offre du candidat en application des critères de sélection, ou de ses capacités professionnelles et financières,
- toute variante aux termes et conditions de l’entier dossier de consultation.

ARTICLE XVIII – Validité des offres

Le délai de validité des offres est fixé à 180 jours, à compter de la date limite de remise.

ARTICLE XIX – Calendrier

Le calendrier ci-après énoncé est donné à titre indicatif et peut être amené à évoluer. Il ne constitue pas un engagement de la part des communes.

La commission d’attribution se réunira fin septembre 2025 pour désigner l’opérateur sélectionné dans le cadre de cet AMI s’il y a lieu.

Une notification leur parviendra dans le courant du mois d’octobre 2025.

La mise en place du service de l’opérateur est souhaitée au 1^{er} trimestre 2026.

ARTICLE XX – Annexes au règlement de l’ami

Sont annexées au présent règlement et ont valeur contractuelle :

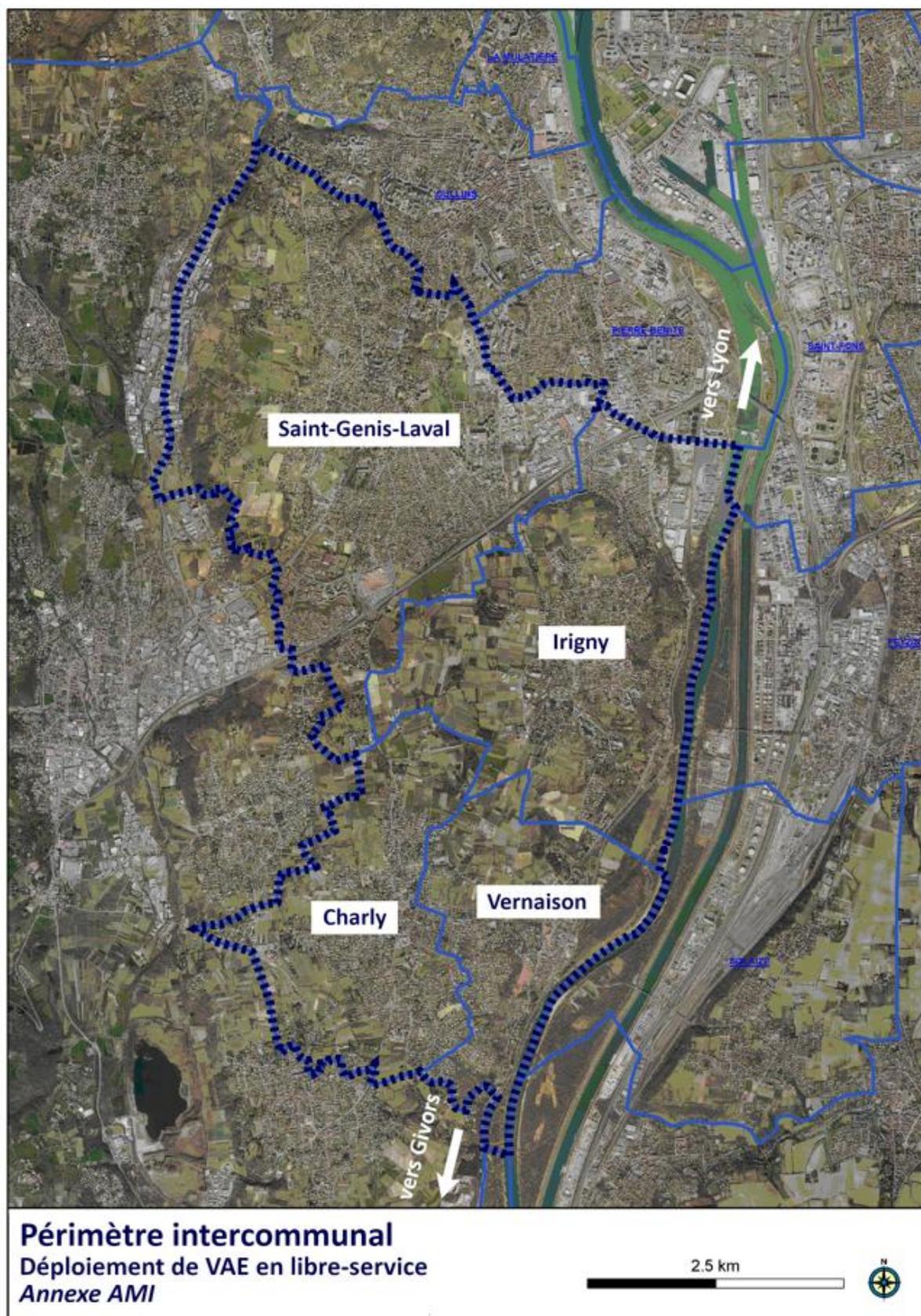
Annexe 1 : Périmètre du projet - Carte

Annexe 2 : Périmètre du projet - Répartition de la population par commune

Mention manuscrite « lu et approuvé »

Signature et cachet du candidat

ANNEXE 1 : Périmètre du projet – Carte (à titre indicatif)



ANNEXE 2 : Périmètre du projet - Répartition de la population par commune

Communes	Population
Charly	4 670
Irigny	9 030
Saint-Genis-Laval	21 329
Vernaison	5 175
TOTAL	40 083