

Règlement de consultation d'appel à manifestation d'intérêt

**Pour l'exploitation d'une flotte de vélos en
libre-service**

Juillet 2026

Table des matières

Préambule	3
Article 1 : Dispositions générales	5
1.1 Définitions.....	5
1.2 Objet de la consultation	5
1.3 Nombre d’opérateurs et de vélos déployés	6
1.4 Durée des autorisations	6
Article 2 – Modalités de l’occupation de l’espace public par les opérateurs retenus	6
2.1 Périmètre géographique	7
2.2 Respect du cadre règlementaire en vigueur	7
2.3 Garantie des règles de circulation et de stationnement.....	8
2.4. Stationnement des vélos : free-floating régulé en stations virtuelles géolocalisées.....	8
2.5 Délivrance des autorisations	8
2.6 Redevance	8
2.7 Données.....	9
Article 3 – Organisation de la consultation et dépôt de candidature	10
3.1 Informations relatives à la candidature	10
3.2 Informations relatives à l’offre.....	11
3.3 Renseignements complémentaires.....	12
Article 4 – Critères de sélection et choix des opérateurs.....	12
4.1 Sélection des candidatures.....	12
4.2 Critères et analyse des offres	13
Article 5 – Organisation et calendrier	14
Article 6 : Remise des offres finales	15
Article 7 – Impossibilité pour un candidat retenu d’exécuter ses obligations.....	15
Annexe : PROJET DE CONVENTION D'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE SANS STATION D'ATTACHE	16

Préambule

La présente consultation s'inscrit dans le cadre des politiques publiques conduites par Montpellier Méditerranée Métropole en faveur des mobilités durables, de la transition écologique et du développement des modes actifs.

Montpellier Méditerranée Métropole conduit depuis plusieurs années une politique ambitieuse en faveur des mobilités durables reposant notamment sur :

- le développement du Réseau Express Vélo (REVe), destiné à structurer les déplacements cyclables quotidiens à l'échelle métropolitaine ;
- l'extension du réseau de tramway et le renforcement de l'offre de transports collectifs ;
- la mise en œuvre de la gratuité des transports pour les habitants de la Métropole ;
- le développement du MaaS métropolitain permettant l'accès simplifié à l'ensemble des services de mobilité.

Dans ce contexte de transformation profonde des mobilités, Montpellier Méditerranée Métropole souhaite favoriser l'émergence de nouvelles offres de déplacements complémentaires aux transports collectifs et aux services existants.

Les services de vélos en libre-service sans station d'attache constituent une solution permettant de renforcer l'usage du vélo, de favoriser les rabattements vers le réseau de tramway et les autres pôles d'intermodalité, et d'accompagner les évolutions de mobilité induites par le déploiement du REVe.

La loi prévoit qu'une procédure de sélection préalable soit organisée lorsque l'autorité compétente décide de limiter le nombre d'autorisations permettant l'occupation du domaine public en vue d'une activité économique. La délivrance des autorisations d'occupation du domaine public relève quant à elle du pouvoir de police exercé par le Maire.

Afin de garantir un déploiement maîtrisé du service, une utilisation équilibrée de l'espace public et des conditions homogènes d'exploitation, Montpellier Méditerranée Métropole, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, organise la présente procédure de sélection préalable des opérateurs de vélos en libre-service sans station d'attache.

À ce jour, le territoire métropolitain bénéficie d'un service de vélos en libre-service opéré sous le nom commercial VéloMagg, reposant sur un réseau de stations principalement implantées sur la Ville de Montpellier. Ce service, assuré par la Société Publique Locale TaM dans le cadre de la délégation de service public de transport, arrive à échéance et est appelé à évoluer afin de répondre aux nouveaux usages et aux attentes des usagers.

Dans ce cadre, Montpellier Méditerranée Métropole souhaite encadrer le développement d'une offre de vélos en libre-service sans station d'attache, reposant sur un modèle de free-floating régulé. Cette offre devra s'inscrire en cohérence avec les politiques publiques de mobilité portées par la Métropole,

contribuer au report modal vers les modes actifs et favoriser l'intermodalité avec les autres services de mobilité du territoire.

La présente procédure a ainsi pour objet de sélectionner un ou plusieurs opérateurs autorisés à exploiter un service de vélos en libre-service sans station d'attache.

Le cadre réglementaire

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a introduit dans le Code des transports des dispositions spécifiques relatives aux services de véhicules en libre-service sans station d'attache.

L'article L.1231-17 du Code des transports prévoit que l'exploitation d'un service de véhicules en libre-service sans station d'attache est soumise à une procédure de sélection préalable organisée par l'autorité organisatrice de la mobilité lorsque le nombre d'autorisations est limité.

Montpellier Méditerranée Métropole, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, assure l'organisation de cette procédure de sélection. La délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public demeure de la compétence du Maire, dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs de police.

La présente consultation ne constitue ni une délégation de service public ni un marché public. Les opérateurs retenus exerceront leur activité à leurs risques et périls, dans le respect des prescriptions du présent règlement et des autorisations d'occupation du domaine public qui leur seront délivrées.

Article 1 : Dispositions générales

1.1 Définitions

Vélos du service : vélos mis à disposition par l'opérateur, pouvant être mécaniques et/ou à assistance électrique (VAE). L'opérateur est libre de la combinaison choisie. Il décrit dans son offre le détail du déploiement par type, sans exigence de quotas imposés par la Métropole.

AMI : Appel à manifestation d'intérêt. Fixe les critères de sélection des opérateurs.

AOM : L'autorité organisatrice des mobilités, dont les compétences sont définies à l'article L. 1231-11 du Code des transports, et en particulier dans son alinéa 4 qui précise ses compétences en matière d'organisation des services relatifs aux mobilités actives.

AOT : Autorisation d'occupation temporaire du domaine public, délivrée aux opérateurs de libre-service régulé sélectionnés, selon les modalités de l'article L. 1231-17 du code des transports.

Les opérateurs : personnes morales proposant aux usagers la location, ponctuelle ou par abonnement, de cycles et/ou cycles à pédalage assisté au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, en libre-service et sans station d'attache.

1.2 Objet de la consultation

La présente procédure a pour objet d'organiser une sélection préalable des opérateurs proposant un service de location de vélos (mécaniques et/ou à assistance électrique) en libre-service sans station d'attache, en vue de leur exploitation sur le domaine public, sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole.

Dans ce cadre, Montpellier Méditerranée Métropole, en sa qualité d'autorité organisatrice des mobilités, assure le pilotage et la coordination de la procédure d'appel à manifestation d'intérêt, ainsi que la coordination des parties prenantes et le suivi de l'activité des opérateurs sélectionnés. La présente procédure est conduite dans le respect des compétences respectives de la Métropole et des communes concernées.

Chaque candidat proposera dans son offre le périmètre géographique qu'il souhaite couvrir, ainsi que les modalités de déploiement de sa flotte sur les communes concernées.

La consultation s'adresse aux opérateurs de flottes de véhicules de la catégorie « cycles, au sens de l'article R.311-1 du Code de la route, comprenant les cycles mécaniques et les cycles à pédalage assisté », tels que définis à l'article R.311-1 du code de la route.

La présente procédure ne constitue ni une délégation de service public ni un marché public. L'exploitation du service est réalisée aux risques et périls exclusifs de l'opérateur, qui en assume l'entier risque économique.

1.3 Nombre d'opérateurs et de vélos déployés

À l'issue de la présente consultation, la Métropole pourra désigner au maximum deux opérateurs.

Le nombre de vélos déployés sera proposé par les candidats dans leur offre et apprécié au regard de la capacité du service à répondre aux besoins du territoire. Le nombre maximal autorisé est fixé à 1 000 vélos par opérateur et 2 000 vélos au total. Ce plafond pourra être adapté par la Métropole au regard du périmètre retenu. Toute évolution de ce volume devra faire l'objet d'une validation préalable de Montpellier Méditerranée Métropole.

Toute évolution à la hausse ou à la baisse du volume autorisé :

- devra faire l'objet d'une demande écrite motivée ;
- sera instruite au regard des critères suivants :
 - taux d'utilisation moyen,
 - respect des obligations contractuelles,
 - répartition équilibrée de la flotte sur le territoire autorisé,
 - impacts sur l'espace public,
 - qualité du service rendu ;
- ne pourra intervenir qu'après décision expresse de la Métropole et, le cas échéant, actualisation des autorisations d'occupation du domaine public délivrées par les autorités compétentes.

La Métropole conserve la faculté de refuser toute évolution qui porterait atteinte :

- à l'ordre public,
- à la sécurité,
- à la bonne gestion du domaine public,
- ou à l'équilibre économique général du dispositif.

1.4 Durée des autorisations

L'autorisation d'occuper le domaine public sera délivrée pour une durée de 3 ans maximum, sous forme d'autorisations d'occupation temporaires, reconductibles par décision de l'autorité compétente.

Les AOT sont précaires et révocables.

Chaque opérateur retenu sera engagé pour cette durée de 3 ans à opérer selon les modalités de l'autorisation d'occupation du domaine public qui lui aura été délivrée. Les opérateurs ne bénéficieront d'aucun droit au renouvellement de leur autorisation à l'expiration de celle-ci.

Article 2 – Modalités de l'occupation de l'espace public par les opérateurs retenus

2.1 Périmètre géographique

Le candidat définit dans son offre le périmètre géographique sur lequel il souhaite exploiter son service. L'opérateur veillera à assurer une répartition équilibrée de sa flotte sur l'ensemble du territoire, en tenant compte des différents bassins de vie, des pôles générateurs de déplacements, des zones d'intermodalité, des secteurs résidentiels, universitaires, économiques et touristiques.

Ce périmètre pourra comprendre la Ville de Montpellier ainsi qu'une ou plusieurs autres communes de Montpellier Méditerranée Métropole.

Le candidat justifiera la cohérence du périmètre proposé au regard :

- des potentiels de déplacements ;
- de l'intermodalité avec les transports collectifs ;
- du réseau REVe ;
- des pôles générateurs de déplacements, lignes de tramway, pôles d'échanges, gares, campus universitaires et réseau REVe
- des moyens d'exploitation qu'il prévoit de mobiliser.

Le périmètre retenu sera celui figurant dans l'offre du candidat sélectionné. Le déploiement effectif du service demeure conditionné à la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public ainsi qu'aux décisions et délibérations requises par les collectivités concernées.

La sélection du candidat ne vaut toutefois ni autorisation d'occupation du domaine public ni accord des communes concernées. Le déploiement effectif du service demeure conditionné à la délivrance des autorisations nécessaires ainsi qu'aux décisions et délibérations éventuellement requises par les collectivités concernées.

Les autorisations d'occupation du domaine public pourront être délivrées au cours du premier trimestre 2027.

2.2 Respect du cadre réglementaire en vigueur

Les opérateurs devront proposer un matériel fiable, sécurisé, et de qualité aux clients. Ils devront se conformer aux normes françaises et européennes de référence en matière d'équipements et de sécurité (information et notice de sécurité rédigées en langue française, éclairage, signalisation sonore et visuelle, freinage...), ainsi qu'aux normes internationales notamment en matière de transport de matières dangereuses et de recharge électrique. Ils devront également respecter, soit dans leur conception soit dans leur exploitation, les règles en matière de recyclage des composants et des batteries. Chaque opérateur devra fournir les homologations correspondantes aux services de la Métropole, des communes ou de l'Etat.

2.3 Garantie des règles de circulation et de stationnement

Les opérateurs informent leurs usagers de l'obligation de respecter la réglementation en vigueur relative à la circulation et au stationnement.

Les vélos doivent être identifiables et équipés de dispositifs garantissant leur visibilité. Des zones d'exclusion de circulation ou de stationnement, ainsi que des zones de limitation de vitesse, peuvent être instaurées sur le territoire concerné. Leur liste sera communiquée à l'opérateur préalablement au déploiement et pourra être actualisée en cours d'exploitation.

2.4. Stationnement des vélos : free-floating régulé en stations virtuelles géolocalisées

Le stationnement des vélos mis à disposition par l'opérateur n'est autorisé que dans des stations dédiées, identifiées et géolocalisées. Ces stations constituent les seuls emplacements autorisés pour le stationnement des vélos dans l'espace public. Ces stations n'auront pas d'ancrage physique permanent au sol.

Ces stations sont implantées prioritairement à proximité d'infrastructures adaptées au stationnement des cycles (arceaux, parcs de stationnement vélos, hubs de mobilité, équipements publics, etc.). Leur localisation vise à favoriser l'intermodalité, l'accessibilité du service et le respect de l'espace public.

La localisation des stations est définie et validée par les autorités compétentes, ainsi que, le cas échéant, les organismes ou gestionnaires concernés (ABF, gestionnaires de sites ou d'espaces protégés, etc.).

Les stations pourront être mises en service progressivement avant et pendant le déploiement du service, selon le calendrier arrêté par la collectivité.

L'opérateur pourra proposer à Montpellier Méditerranée Métropole de nouveaux emplacements de stationnement. Ces propositions feront l'objet d'une instruction et d'une validation préalable par les autorités compétentes.

2.5 Délivrance des autorisations

Dans le cadre de la présente procédure, les autorisations d'occupation du domaine public seront délivrées par les Maires des communes concernées dans le cadre de l'exercice de leurs pouvoirs de police.

2.6 Redevance

Les opérateurs lauréats seront autorisés à occuper le domaine public de la Métropole et des communes membres. En contrepartie, ils seront soumis au versement d'une redevance tenant compte des avantages de toute nature procurés par cette occupation et cette utilisation du domaine public.

La proposition de redevance constitue un élément de l'offre des candidats. Ceux-ci devront proposer, dans leur offre, une formule de redevance composée obligatoirement :

- **d'une part variable**, assise sur le chiffre d'affaires hors taxes réalisé dans le cadre de l'exploitation du service sur le territoire autorisé. Chaque opérateur retenu devra produire, avant le 1er avril de l'année suivant l'exercice concerné, une attestation certifiée par un commissaire aux comptes précisant les recettes réalisées sur le périmètre d'exploitation ;
- **d'une part fixe**, dont le montant ne pourra être inférieur à **30 € HT par vélo et par an**.

La part fixe est due pour chaque vélo effectivement déployé sur le domaine public, y compris en cas de réduction temporaire de la flotte, sur la base du nombre moyen annuel constaté.

2.7 Données

Les données produites, collectées, traitées ou mises à disposition par les opérateurs dans le cadre de l'exploitation du service, ainsi que celles transmises à Montpellier Méditerranée Métropole en application des obligations réglementaires, sont accessibles à l'Autorité Organisatrice dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables relatives à l'ouverture et au partage des données de mobilité, les opérateurs retenus devront mettre à disposition les données nécessaires au suivi et à l'évaluation du service, notamment au moyen d'interfaces de programmation (API) reposant sur des standards ouverts et interopérables, notamment MDS (Mobility Data Specification) et GBFS (General Bikeshare Feed Specification).

Les opérateurs transmettront à Montpellier Méditerranée Métropole l'ensemble des données nécessaires au pilotage du dispositif, dans des conditions garantissant leur qualité, leur actualisation et leur exploitabilité. Ils veilleront au respect des dispositions relatives à la protection des données personnelles, notamment du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

L'agrégation et la centralisation des données pourront être assurées par les outils et plateformes désignés par Montpellier Méditerranée Métropole. Les données pourront être valorisées, exploitées ou diffusées conformément à la réglementation en vigueur, notamment dans le cadre de la politique d'open data de la collectivité.

Les opérateurs devront garantir la réversibilité des données et des interfaces nécessaires à leur exploitation. Cette réversibilité devra permettre à Montpellier Méditerranée Métropole de récupérer, à tout moment et dans un format standardisé et exploitable, les données utiles au suivi du service et à la continuité des politiques publiques de mobilité.

Les opérateurs retenus devront assurer l'intégration de leur service au compte mobilité unique et aux outils numériques déployés par Montpellier Méditerranée Métropole, selon les modalités techniques définies par la collectivité et compatibles avec son écosystème numérique.

Cette intégration devra permettre aux usagers d'accéder, depuis les outils numériques métropolitains, aux informations relatives au service, à la disponibilité des vélos, à la préparation des déplacements et, lorsque les conditions techniques le permettront, aux fonctionnalités de réservation, de déverrouillage et de paiement.

Le candidat précisera dans son offre les modalités techniques, le calendrier et les moyens proposés pour assurer cette intégration dès la mise en service du dispositif.

Article 3 – Organisation de la consultation et dépôt de candidature

Tout candidat est éligible, sous réserve de répondre à l'ensemble des demandes du présent règlement et y avoir démontré sa capacité à organiser le service proposé.

Ce dossier de procédure de sélection préalable comporte deux sous-parties :

3.1 Informations relatives à la candidature

Informations administratives

- Une déclaration de candidature précisant le nom commercial et la dénomination sociale de l'unité ou de l'établissement qui exploitera le service sur le domaine public, accompagnée d'un extrait KBIS de moins de 3 mois.
- Les coordonnées du candidat, avec son adresse postale, sa forme juridique, son siège social (si différent), son adresse électronique, son numéro de téléphone et son numéro d'enregistrement au SIRET.
- Le cas échéant, si le candidat répond en groupement, les mêmes informations pour tous les membres du groupement ou éventuels sous-traitants, en précisant qui est mandataire du groupement.

Informations financières et fiscales

Chaque candidat, et, en cas de groupement, chaque membre du groupement, devra fournir :

- Le montant et la composition de son capital sur les trois derniers exercices ;
- Les comptes annuels certifiés des 3 derniers exercices clos, ou à défaut, tout document équivalent pour les candidats non établis en France ou non soumis à l'obligation de produire des comptes sociaux ;

Les certificats fiscaux et sociaux, afin de vérifier que le candidat s'acquitte des obligations mentionnées aux articles L. 8221-1 et suivants du Code du travail relatives au travail dissimulé

Informations techniques :

Chaque candidat, et, en cas de groupement, pour chaque membre du groupement, devra fournir :

- Les références du candidat sur des contrats similaires dans le secteur de la mobilité, et en particulier dans le domaine des vélos en libre-service. Chaque candidat pourra présenter l'ensemble des références techniques et professionnelles de nature à garantir la bonne exécution de l'activité.
- Une note de description des moyens humains et techniques du candidat.

3.2 Informations relatives à l'offre

Chaque candidat demeure libre de proposer le modèle de service qu'il juge le plus adapté au territoire métropolitain. Montpellier Méditerranée Métropole n'impose ni type de flotte, ni répartition géographique prédéfinie.

Le candidat devra présenter de manière détaillée son projet d'exploitation et préciser notamment :

Périmètre et stratégie de déploiement

- le périmètre géographique proposé ;
- les communes concernées ;
- la justification du périmètre retenu au regard des potentiels de déplacement, du réseau REVe, des lignes de tramway, de l'intermodalité et des principaux pôles générateurs de déplacements ;
- la stratégie de déploiement territorial ;
- les éventuelles phases de montée en charge du service ;
- le planning prévisionnel de mise en œuvre et de déploiement de la flotte.

Flotte proposée

- les types de vélos proposés (mécaniques, VAE, cargos, longtails ou autres variantes) ;
- les volumes de flotte envisagés par type de vélo et par secteur géographique ;
- la quantité déployée lors du lancement du service et les modalités d'évolution du parc ;
- les caractéristiques techniques principales des vélos (poids, dimensions, équipements, batteries, conformité réglementaire, etc.) ;
- l'adéquation de l'offre aux caractéristiques du territoire et aux publics visés.

Organisation de l'exploitation et gestion de l'espace public

- l'organisation des équipes et les moyens affectés au service (locaux, effectifs, logistique, maintenance, recharge, assistance aux usagers, sous-traitance éventuelle, clauses d'insertion, etc.) ;
- la stratégie de maintenance, d'entretien et de sécurité, y compris la gestion et le recyclage des batteries pour les VAE ;
- la méthode et les technologies utilisées pour garantir le respect des règles de stationnement (géorepérage, précision GPS, contrôle du stationnement, pénalités applicables aux usagers, etc.) ;
- les modalités d'intervention en cas de vélo gênant, mal stationné ou abandonné ;
- la mise en œuvre des zones d'exclusion de circulation, de stationnement ou de limitation de vitesse ;
- les moyens mis en œuvre pour assurer une répartition équilibrée des vélos et éviter la saturation de certains secteurs.

Performance du service

Le candidat s'engage à respecter au minimum les standards suivants :

- un taux de disponibilité des vélos de 95 % ;
- un délai maximal de deux heures ouvrées pour l'enlèvement d'un vélo signalé comme gênant.

Le candidat précisera les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Offre financière et tarification

Le candidat présentera :

- sa proposition de redevance ;
- sa politique tarifaire ;
- le cas échéant, les dispositifs tarifaires spécifiques ou préférentiels proposés à certaines catégories d'usagers, notamment les étudiants.

Un résumé de l'offre, d'une longueur maximale de quatre pages, devra être joint au dossier de candidature. Ce document ne se substitue pas au dossier complet mais permettra une analyse synthétique des propositions.

3.3 Renseignements complémentaires

Pour tout renseignement complémentaire, les candidats potentiels peuvent adresser toute demande aux adresses mails suivantes, au plus tard 15 jours calendaires avant la date limite de dépôt du dossier.

mobilite@montpellier.fr

fannie.mille@montpellier.fr

Article 4 – Critères de sélection et choix des opérateurs

4.1 Sélection des candidatures

Montpellier Méditerranée Métropole procédera à l'ouverture des plis remis. Seront retenues les candidatures justifiant des capacités professionnelles et financières suffisantes.

4.2 Critères et analyse des offres

L'analyse des offres s'effectuera sur la base des éléments exigés aux articles 3.1 et 3.2 et tiendra notamment compte des critères suivants :

Critère n°1 : Pertinence du périmètre proposé et cohérence du projet de déploiement

- Périmètre géographique proposé et communes concernées ;
- Cohérence du périmètre au regard du réseau REVe, des lignes de tramway, des pôles d'échanges, des principaux générateurs de déplacements et des objectifs de report modal ;
- Qualité du maillage territorial proposé ;
- Répartition de la flotte et modalités de déploiement sur le territoire ;
- Cohérence entre le périmètre proposé, le volume de flotte annoncé et les moyens d'exploitation mobilisés ;
- Stratégie de montée en charge et perspectives d'évolution du service.

Critère n°2 : Gestion de l'espace public et sécurité des usagers

- Mesures mises en œuvre pour assurer le respect du Code de la route et contribuer à la prévention des accidents ;
- Actions et moyens destinés à garantir le respect des règles de circulation et de stationnement, notamment au moyen d'outils technologiques et de dispositifs d'information des usagers ;
- Prise en compte des piétons et des publics les plus vulnérables (PMR, enfants, personnes âgées) ;
- Actions, moyens et délais d'intervention proposés pour la prise en charge des vélos gênants, mal stationnés ou abandonnés ;
- Modalités de gestion des zones d'exclusion de circulation, de stationnement ou de limitation de vitesse.

Critère n°3 : Qualité du service, accessibilité, intermodalité et tarification

- Disponibilité de l'offre et organisation de l'exploitation ;
- Qualité, robustesse et performance des vélos proposés ;
- Prise en compte des usages touristiques, événementiels et saisonniers ;
- Outils, dispositifs et actions visant à rendre le service accessible au plus grand nombre ;
- Politique tarifaire proposée au regard des caractéristiques du territoire et des différents profils d'utilisateurs ;
- Dispositifs tarifaires spécifiques ou préférentiels éventuellement proposés, notamment à destination des étudiants ;
- Mesures favorisant l'intermodalité avec les autres services de mobilité du territoire ;
- Qualité des modalités techniques proposées pour l'intégration au MaaS métropolitain ;
- Modalités de partage, de mise à disposition et d'exploitation des données relatives au service.

Critère n°4 : Responsabilité environnementale et sociale

- Stratégie de production, d'entretien, de réemploi, de recyclage et de fin de vie des vélos et de leurs composants, notamment les batteries ;
- Performance environnementale des équipements proposés ;
- Organisation logistique du service ;
- Implantation locale, création d'emplois et partenariats locaux ;
- Moyens matériels mobilisés pour l'exploitation, la maintenance et la régulation de la flotte.

Critère n°5 : Offre financière et viabilité économique

- Mécanisme et montant de la redevance proposée ;
- Viabilité économique et financière du modèle présenté ;
- Cohérence entre le périmètre proposé, le volume de flotte, les moyens d'exploitation mobilisés et les hypothèses économiques du projet.

Article 5 – Organisation et calendrier

Les dossiers sont à transmettre à Montpellier Méditerranée Métropole avant le vendredi 4 septembre 2026 à 12h par voie dématérialisée aux adresses mail suivantes :

mobilite@montpellier.fr
fannie.mille@montpellier.fr

Un accusé de réception électronique à réception du dossier sera délivré entre le 10 août et le 4 septembre 2026.

L'intitulé de l'email doit être formulé comme suit :

« OFFRE – AMI services de mobilités en libre-service – [NOM CANDIDAT] »

Le corps de l'email doit préciser :

- Le lien de téléchargement des pièces de candidature
- Le récapitulatif des pièces de candidatures téléchargeables.

Montpellier Méditerranée Métropole se réserve le droit de négocier avec les candidats les éléments techniques de l'offre. Il pourra engager librement toutes les discussions qui lui paraissent utiles avec tout ou partie des candidats en vue d'optimiser la ou les propositions jugées les plus intéressantes. Montpellier Méditerranée Métropole se réserve également la possibilité d'écarter de la négociation les candidats ayant remis une offre insuffisante ou inadaptée.

La négociation ne pourra en aucun cas avoir pour effet de modifier substantiellement l'objet de la consultation ni les critères de sélection.

Les modalités du temps de négociation seront communiquées au moins 2 semaines à l'avance aux candidats retenus.

Cet échange sera organisé en présentiel à Montpellier, sur une journée en octobre 2026.

Article 6 : Remise des offres finales

Lorsque Montpellier Méditerranée Métropole estime que les négociations sont achevées, les candidats admis à négocier sont invités à remettre une offre finale dans un délai fixé par Montpellier Méditerranée Métropole qui sera le même pour l'ensemble des candidats concernés.

Article 7 – Impossibilité pour un candidat retenu d'exécuter ses obligations

Dans un délai de six mois à compter de la date de remise des offres finales, Montpellier Méditerranée Métropole se réserve la possibilité, dans l'hypothèse où l'un des opérateurs retenus serait dans l'impossibilité d'exécuter tout ou partie de ses obligations, de solliciter le candidat immédiatement suivant dans le classement des offres afin qu'il se substitue au candidat défaillant.

Si ce candidat refuse ou n'est pas en mesure d'assurer cette substitution, Montpellier Méditerranée Métropole pourra solliciter successivement les candidats suivants selon l'ordre du classement.

Toute substitution est subordonnée à l'accord préalable du candidat concerné ainsi qu'à sa capacité à satisfaire aux exigences de la présente procédure.

Annexe : PROJET DE CONVENTION D'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE SANS STATION D'ATTACHE

CONVENTION D'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE SANS STATION D'ATTACHE

ENTRE

Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place Zeus, 34961 Montpellier Cedex 2,

représentée par son Président dûment habilité par délibération du Conseil de Métropole n°M2026-34 en date du 28 avril 2026.

Ci-après désignée « la Métropole »,

ET

La société _____,

SIRET : _____

représentée par _____,

Ci-après désignée « l'Opérateur »,

PRÉAMBULE

Montpellier Méditerranée Métropole est autorité organisatrice de la mobilité au sens du Code des transports.

Afin de favoriser le développement des mobilités actives, elle a organisé une procédure d'appel à manifestation d'intérêt pour l'exploitation d'un service de vélos en libre-service sans station d'attache conformément à l'article L.1231-17 du Code des transports.

À l'issue de cette procédure, l'Opérateur a été retenu pour exploiter un service de vélos en libre-service sur le territoire autorisé.

La présente convention définit les conditions techniques, opérationnelles et administratives applicables à l'exploitation du service.

ARTICLE 1 — OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles l'Opérateur est autorisé à exploiter un service de vélos en libre-service sans station d'attache sur le périmètre retenu à l'issue de la procédure de sélection préalable.

La convention a un caractère précaire et révocable et ne confère à l'occupant ni la propriété commerciale, ni la qualité de concessionnaire de service public ou de travaux publics.

La convention ne confère à l'occupant aucun droit relatif à la dénomination des équipements et espaces mis à disposition au titre de la présente convention.

En outre, elle ne confère aucun droit réel à l'occupant au sens de l'article L. 1311-5 du code général des collectivités territoriales.

Montpellier Méditerranée Métropole considère que cette convention répond à une utilisation normale et compatible du domaine public.

ARTICLE 2 — DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces contractuelles sont :

- la présente convention ;
- l'offre remise par l'Opérateur ;
- les AOT délivrées par les autorités compétentes.
- les éventuels avenants ;

En cas de contradiction, ces documents prévalent dans l'ordre ci-dessus.

ARTICLE 3 : PERIMETRE D'EXPLOITATION

Le périmètre d'exploitation retenu est celui proposé par l'Opérateur dans son offre et validé à l'issue de la procédure de sélection préalable.

Cette validation ne vaut toutefois pas autorisation d'occupation du domaine public sur l'ensemble des communes composant le périmètre proposé.

L'exploitation effective du service demeure conditionnée à la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public par les autorités compétentes ainsi qu'à l'accomplissement des formalités administratives et délibérations requises par les collectivités concernées.

L'Opérateur ne pourra se prévaloir d'aucun droit acquis à exploiter son service sur une commune ne disposant pas des autorisations ou décisions nécessaires.

En conséquence, le périmètre opérationnel du service pourra être adapté afin de tenir compte des décisions prises par les collectivités concernées et des autorisations effectivement délivrées.

Toute évolution substantielle du périmètre d'exploitation en cours d'exécution de la convention devra faire l'objet d'un accord préalable de Montpellier Méditerranée Métropole et des autorités compétentes concernées.

ARTICLE 4 — DURÉE

La convention est conclue pour une durée de trois (3) ans à compter de sa notification.

Elle prend fin automatiquement à l'expiration de cette durée, sans reconduction tacite.

ARTICLE 5 — NOMBRE DE VÉLOS

Le candidat propose librement le volume de flotte qu'il estime nécessaire. Le volume maximal autorisé à la mise en service est fixé à 1 000 vélos par opérateur. Ce plafond pourra être adapté par la Métropole au regard du périmètre retenu. Toute évolution ultérieure pourra être examinée par Montpellier Méditerranée Métropole au regard de l'usage constaté, de la qualité du service et des conditions d'occupation du domaine public.

ARTICLE 6 — STATIONNEMENT

L'Opérateur s'engage à respecter intégralement le dispositif de stationnement défini par la Métropole.

Le stationnement n'est autorisé que dans les stations virtuelles géolocalisées validées par les autorités compétentes.

L'Opérateur met en œuvre les dispositifs techniques nécessaires afin d'empêcher la clôture d'une location en dehors des zones autorisées.

ARTICLE 7 — QUALITÉ DE SERVICE

L'Opérateur s'engage à :

- maintenir un taux minimal de disponibilité de 95 % ;
- intervenir sous deux heures ouvrées pour tout vélo signalé comme gênant ;
- assurer la maintenance préventive et corrective de la flotte ;
- garantir la conformité réglementaire des équipements.

ARTICLE 8 — DONNÉES

L'Opérateur transmet à la Métropole l'ensemble des données nécessaires au suivi du service.

Les données sont mises à disposition selon les standards MDS et GBFS.

L'Opérateur garantit :

- l'exactitude des données transmises ;
- leur actualisation en temps réel ;
- leur conformité au RGPD.

ARTICLE 9 — INTÉGRATION AU MAAS

L'intégration du service au compte mobilité et aux outils numériques métropolitains constitue une obligation contractuelle.

L'Opérateur met en œuvre les développements techniques nécessaires afin de permettre :

- l'information voyageurs ;
- la visualisation des vélos disponibles ;
- l'accès aux fonctionnalités de réservation ou de déverrouillage lorsque celles-ci sont techniquement possibles ;

- les modalités de paiement compatibles avec l'écosystème MaaS métropolitain.

L'intégration au MaaS constitue une obligation contractuelle. Le calendrier proposé par le candidat sera opposable après validation par Montpellier Méditerranée Métropole.

ARTICLE 10 — SUIVI ET CONTRÔLE

La Métropole peut procéder à tout contrôle utile relatif à l'exécution de la présente convention.

L'Opérateur transmet, à première demande :

- ses indicateurs d'activité ;
- ses indicateurs de qualité de service ;
- les données de fréquentation ;
- les éléments relatifs à l'exploitation du service.

Un comité de suivi est organisé au minimum une fois par trimestre.

ARTICLE 11 — REDEVANCE

L'Opérateur verse aux autorités compétentes les redevances d'occupation du domaine public prévues dans son offre et dans les autorisations d'occupation du domaine public qui lui sont délivrées.

Les modalités de calcul et de versement sont précisées dans les titres d'occupation concernés.

La redevance sera composée :

- **d'une part variable**, assise sur le chiffre d'affaires hors taxes réalisé dans le cadre de l'exploitation du service sur le territoire autorisé. Chaque opérateur retenu devra produire, avant le 1er avril de l'année suivant l'exercice concerné, une attestation certifiée par un commissaire aux comptes précisant les recettes réalisées sur le périmètre d'exploitation ;
- **d'une part fixe**, dont le montant ne pourra être inférieur à **30 € HT par vélo et par an**.

La part fixe est due pour chaque vélo effectivement déployé sur le domaine public, y compris en cas de réduction temporaire de la flotte, sur la base du nombre moyen annuel constaté.

ARTICLE 12 — ASSURANCES

L'Opérateur souscrit toutes polices d'assurance nécessaires couvrant notamment :

- sa responsabilité civile ;
- les dommages causés aux tiers ;
- les dommages causés au domaine public ;
- les risques liés à l'exploitation du service.

Les attestations d'assurance sont transmises annuellement à la Métropole.

ARTICLE 13 — RESPONSABILITÉ

L'Opérateur exploite le service sous sa seule responsabilité et à ses risques et périls.

La Métropole ne saurait être tenue responsable des dommages causés aux usagers ou aux tiers du fait de l'exploitation du service.

ARTICLE 14 — MODIFICATION

Toute modification de la présente convention donne lieu à un avenant signé par les parties.

ARTICLE 15 — RÉSILIATION

Résiliation pour faute

La Métropole pourra résilier la présente convention et, le cas échéant, solliciter auprès de l'autorité compétente le retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public, notamment en cas :

- d'atteinte à l'ordre public ;
- de manquement grave aux obligations contractuelles ;
- de non-respect des prescriptions relatives à la circulation ou au stationnement ;
- de non-respect des obligations relatives aux données ou à l'intégration au MaaS métropolitain ;
- de non-respect des règles environnementales ;
- de défaillance économique de l'Opérateur.

Sauf situation d'urgence liée à l'ordre public ou à la sécurité publique, une mise en demeure préalable sera adressée à l'Opérateur afin de lui permettre de remédier aux manquements constatés dans un délai fixé par la Métropole.

À défaut de régularisation dans ce délai, la Métropole pourra prononcer la résiliation de la convention.

Conformément au régime juridique applicable aux autorisations d'occupation temporaire du domaine public, la résiliation ou le retrait de l'autorisation n'ouvrent droit à aucune indemnisation au profit de l'Opérateur.

Résiliation pour motif d'intérêt général

Une résiliation anticipée peut également intervenir à l'initiative de Montpellier Méditerranée Métropole pour un motif d'intérêt général conformément à l'article R. 2122-7 du code général de la propriété des personnes publiques.

Dans ce cas, l'occupant pourra prétendre à une indemnité calculée dans les conditions de l'article R. 2125-5 du même code.

ARTICLE 16 — FIN DE CONTRAT

À l'issue de la convention, l'Opérateur procède au retrait complet de ses vélos et équipements dans un délai maximal d'un mois.

Il assure également la réversibilité des données conformément aux dispositions de l'article 8.

ARTICLE 17 — RÈGLEMENT DES LITIGES

Les parties rechercheront préalablement toute solution amiable.

À défaut d'accord, le litige relève de la compétence du Tribunal administratif de Montpellier.

Fait à Montpellier,

Le _____

Pour Montpellier Méditerranée Métropole

Le Président

Pour l'Opérateur

Le représentant habilité