

**Appel à candidatures —**

**Licences pour les services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale – projets pilotes**

Une image contenant objet, horloge, mètre, lumière

Description générée automatiquementUne image contenant dessin, assiette

Description générée automatiquementUne image contenant dessin

Description générée automatiquementUne image contenant dessin

Description générée automatiquement Une image contenant dessin

Description générée automatiquementUne image contenant dessin

Description générée automatiquementUne image contenant dessin

Description générée automatiquementUne image contenant signe, dessin

Description générée automatiquementUne image contenant dessin

Description générée automatiquement

## Contexte ET CADRE LÉGAL

En adoptant le plan régional de mobilité intitulé « Good Move », la Région de Bruxelles-Capitale a défini des objectifs ambitieux à l’horizon 2030 en matière de report modal, de redistribution de l’espace public, de développement de l’offre de services de mobilité, de gouvernance… afin d’améliorer le cadre et la qualité de vie de la population et des visiteurs à Bruxelles.

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie vise à développer et à faciliter l’accès aux solutions alternatives à la voiture individuelle. À ce titre, la Région de Bruxelles-Capitale a été pionnière dans la définition d’un cadre législatif pour les services de mobilité partagée : d’une part, l’autopartage avec l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013[[1]](#footnote-1) « fixant les modalités d’utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés » et, d’autre part et plus récemment, le cyclopartage.

À la suite de l’arrivée à Bruxelles des premières sociétés de vélos partagés en flotte libre pendant l’été 2017, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté l’ordonnance du 29 novembre 2018 « relative à l’utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l’automobile » et l’arrêté du Gouvernement du 17 janvier 2019 portant exécution de cette ordonnance.

Aucune limite, quant à la taille des flottes, n’ayant été fixée et vu le Code de la route imposant le stationnement de ces véhicules sur le trottoir, une pression de plus en plus forte s’est faite ressentir dans l’espace public jusqu’à atteindre une flotte supérieure à 20.000 trottinettes partagées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale se sont emparés de la problématique par l’adoption, le 17 mars 2022[[2]](#footnote-2), d’une ordonnance « modifiant l’ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l’utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l’automobile » afin de mieux réguler le secteur et de traiter notamment les enjeux de stationnement, de sécurité routière et d’opérationnalisation du contrôle/sanction des services de cyclopartage.

En date du 13 juillet 2023, le Gouvernement a approuvé l’arrêté[[3]](#footnote-3) portant exécution de cette ordonnance. Compte tenu des différents avis récoltés dans le cadre de la phase de concertation, le Gouvernement a fait le choix d’un marché « fermé » basé sur la mise en concurrence des opérateurs dans le cadre d’un appel à candidatures à l’instar des récentes initiatives de plusieurs villes en Europe comme Madrid, Oslo, Vienne, Rome, Marseille, Lyon et Lille.

La Région de Bruxelles-Capitale lance ainsi l’appel à candidatures pour l’exploitation d’un service de « cyclopartage » sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet appel concerne plus particulièrement l’octroi de trois licences (maximum) pour la réalisation de projets pilotes. Par projets pilote, il est entendu tout service qui se démarque par son caractère innovant.

Dans le manuel d’Oslo de l’OCDE[[4]](#footnote-4), publication qui rassemble les principes directeurs proposés pour le recueil et l’interprétation des données sur l’innovation, l’innovation est définie comme un produit ou un processus (ou une combinaison des deux) nouveau ou amélioré qui diffère sensiblement des produits ou processus précédents d’une unité et a été mis à la disposition d’utilisateurs potentiels (produits) ou mis en œuvre par l’unité (processus). Plus spécifiquement, une **innovation d’entreprise**désigne un produit ou un processus d’affaires nouveau ou amélioré (ou une combinaison de ces deux éléments) qui diffère sensiblement des produits ou processus précédents de l’entreprise et a été commercialisé ou mis en œuvre par celle-ci. Ce manuel se fonde sur un principe clé selon lequel l’**innovation** **peut et doit être mesurée**.

Le présent appel à candidatures ne tombe pas sous le champ d’application ni de la réglementation relative aux marchés publics ni de celle relative aux concessions de services publics. En effet, dans un marché, il faut qu’un prix soit — d’une manière ou d’une autre — payé par l’autorité publique, ce qui n’est pas le cas en l’espèce. La concession est, quant à elle, un contrat, conclu à titre onéreux entre un pouvoir adjudicateur et un opérateur économique, qui a pour objet l’exécution et l’exploitation de services. Cette concession se distingue du marché public en ce que la contrepartie des services consiste, soit uniquement dans le droit d’exploiter le service, soit dans ce droit assorti d’un prix, ce qui n’est pas le cas non plus en l’espèce. De plus, la loi du 17 juin 2016 relative aux concessions détermine, pour son champ d'application, un montant minimal (5 225 000 euros HTVA – art. 4 A.R. du 25 juin 2017), lequel est largement supérieur au cas d’espèce.

## OBJEt de L’APPEL à candidatures

L’objet du présent appel à candidatures est d’octroyer les licences d’exploitation de services de cyclopartage pour la réalisation de projets pilotes telles que visées à l’article 5, §1er, 5° de l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l’ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transport en flotte libre constituant une alternative à la voiture (ci-après dénommé « l’arrêté »).

Plus précisément, le présent appel à candidatures vise à attribuer maximum 5 licences pour une période de 3 années à partir de la décision d’attribution de la licence et visant la réalisation d’un projet pilote relatif à l’exploitation de :

* Soit maximum 1000 véhicules de type "engin de déplacement" ;
* Soit maximum 1000 vélos ;
* Soit maximum 150 véhicules d'un autre type.

Le candidat précise dans sa candidature le type de véhicule ainsi que la taille de la flotte pour lequel il souhaite obtenir une licence.

La Région se réserve le droit de ne pas attribuer toutes les licences “Projets pilotes” ou de n'en attribuer aucune si les candidatures présentées n’obtiennent pas la note minimum de 60%.

## Conditions de recevabilite

Le présent appel à candidatures est ouvert à tout candidat pour autant qu’il réponde aux critères suivants (correspondant aux conditions de l’article 10 de l’arrêté) et produise les documents justificatifs y relatifs tels que précisés dans le formulaire de candidature :

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Critères** |
| 1 | Etre en mesure de mettre à disposition des utilisateurs des véhicules de cyclopartage répondant aux conditions fixées par l’article 16 de l’arrêté[[5]](#footnote-5) ; |
| 2 | Etre enregistré à la Banque Carrefour des entreprises conformément à la loi du 16 janvier 2003 portant création d’une Banque-Carrefour des Entreprises, modernisation du registre de commerce, création de guichets-entreprises agréés et portant diverses dispositions ; |
| 3 | Ne pas se trouver dans une situation justifiant une exclusion facultative, relative aux dettes fiscales et sociales, ou obligatoire telles que définies dans les articles 67 à 69 de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, sans présenter de mesure correctrice conformément à l’article 70 de la même loi ; |
| 4 | Utiliser de l’électricité verte, telle que définie à l’article 2, 7° de l’ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l’organisation du marché de l’électricité dans la Région de Bruxelles-Capitale, pour le rechargement des véhicules de cyclopartage ; |
| 5 | Avoir entamé des démarches en vue de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité civile, dont la responsabilité du fait des choses, avec un plafond minimum d’intervention de 250.000,00 euros par sinistre pour les dommages corporels et 2.000.000,00 euros par sinistre pour les dommages matériels ; |
| 6 | Ne pas avoir subi de révocation de sa licence au cours des trois dernières années à dater du dépôt de la candidature ; |
| 7 | Ne pas déjà détenir une licence pour soi ou par l’intermédiaire d’une filiale ou d’une autre entité appartement à la même structure économique pour la période visée par l’appel à candidatures pour le même mode ; |
| 8 | Rationnaliser les ressources utilisées par le recyclage des batteries des véhicules qu’il exploite et une pratique de l’économie circulaire ; |
| 9 | Développer de l’emploi de qualité et de l’entrepreneuriat social ; |

## DÉPÔt des DoSSIERS de candidature — modalitÉs

Chaque candidat soumet un dossier dématérialisé auprès de Bruxelles Mobilité à l’adresse e-mail suivante : [maas@sprb.brussels](mailto:maas@sprb.brussels)

Échéance : au plus tard 30 jours après la publication de l’appel au Moniteur Belge.

Le dossier de candidature doit être constitué des documents suivants :

* le formulaire de candidature dûment complété et signé ;
* un résumé exécutif de la candidature sous la forme d’un fichier PowerPoint ou PDF reprenant un maximum de 5 slides/pages ;
* les documents justificatifs et annexes y référencés.

Le dossier de candidature peut comprendre un document de présentation de la candidature (de maximum 25.000 caractères espaces compris) détaillant les mesures proposées pour répondre aux différents enjeux et critères d’attribution précisés au point 6.

À défaut de dossier complet introduit dans le délai précité, en français ou en néerlandais, la candidature sera déclarée irrecevable. Ce dossier doit être dûment signé par une ou plusieurs personnes habilitées à engager la personne morale se portant candidate (la preuve de cette capacité doit être jointe au dossier).

Bruxelles Mobilité peut demander de fournir tout document complémentaire destiné à la compréhension et à l’appréciation de la candidature.

## 

## CRITÈRES D’EXCLUSION

Bruxelles Mobilité peut exclure, à quelque stade de la procédure que ce soit, un candidat se trouvant dans une des hypothèses suivantes :

1. lorsqu’il n’est pas en règle avec ses obligations relatives au paiement d’impôts, taxes et de cotisations sociales sur les six derniers mois ou a fait l’objet d’une condamnation pénale;
2. lorsqu’il est en état de faillite, de liquidation, de cessation d’activités, de réorganisation judiciaire ou a fait l’aveu de sa faillite ou fait l’objet d’une procédure de liquidation ou de réorganisation judiciaire, ou a été dans l’une de ces situations au cours des trois années qui précèdent la date limite pour le dépôt des candidatures ; ou encore dans toute situation analogue résultant d’une procédure de même nature existant dans d’autres réglementations nationales ;
3. lorsque Bruxelles Mobilité peut démontrer par tout moyen approprié que le candidat a commis une faute professionnelle grave qui remet en cause son intégrité ;
4. lorsque des défaillances importantes ou persistantes du candidat ont été constatées lors de l’exécution d’une obligation essentielle qui lui incombait dans le cadre de l’exécution d’une licence antérieure ou actuelle;
5. lorsqu’il a entrepris d’influer indûment sur le processus décisionnel ou d’obtenir des informations confidentielles susceptibles de lui donner un avantage indu lors de la procédure, ou a fourni par négligence des informations trompeuses susceptibles d’avoir une influence déterminante sur les décisions d’exclusion, de sélection ou d’attribution.

Bruxelles Mobilité peut demander au candidat, à tout moment de la procédure, de fournir tout ou partie des documents justificatifs relatifs auxdits critères, si cela est nécessaire pour assurer le bon déroulement de la procédure.

## CRITÈRES d’attribution

Les critères d’attribution sont déterminés sur la base des 9 enjeux définis dans l’arrêté.

Les offres seront appréciées et comparées sur base de la pondération suivante :

* L’accessibilité et l’inclusivité des services (15 points) ;
* La qualité et la fiabilité des services (10 points) ;
* La sécurité routière (10 points) ;
* L’exemplarité socio-économique (15 points) ;
* L’exemplarité environnementale (15 points) ;
* Le respect des règles de stationnement (10 points);
* La gestion de la flotte en vue de limiter l’impact sur le trafic (10 points);
* L’intégration du service proposé dans l’écosystème de transport bruxellois (10 points);
* L’expérience de déploiement des services dans d’autres villes (5 points).

Pour chacun des enjeux, il est demandé de lister maximum 5 mesures les plus significatives du service et/ou les plus innovantes.

## conditions d’exploitation

Les conditions d’exploitation sont définies par :

* Les dispositions de l’arrêté ;
* Les engagements pris dans le cadre de l’offre remise.

## Auditions et jury

Après analyse des dossiers de candidature, des auditions — comprenant notamment une démonstration du modèle de véhicule proposé — pourront être organisées avec les candidats désignés. Bruxelles Mobilité pourra également attribuer les licences uniquement sur la base des dossiers de candidatures reçus.

Les éventuels frais liés à la démonstration du modèle de véhicule sont à la charge du candidat.

À l’occasion des auditions, Bruxelles Mobilité se réserve la possibilité de transmettre au préalable une liste de questions complémentaires destinées à approfondir la candidature.

Bruxelles Mobilité se réserve également le droit de négocier en une ou plusieurs étapes avec ces candidats présélectionnés sur la base de la qualité de leur offre. Cette phase de négociation est destinée à améliorer les offres des candidats et à remettre une offre définitive.

Les notes attribuées aux projets pourront être actualisées postérieurement à la réception des éventuels compléments des candidats et de la phase de négociation.

Les trois opérateurs retenus seront ceux ayant reçu la meilleure note globale à l’issue de l’examen des projets. Les licences ‘projet pilote’ ne pourront être octroyées qu’aux projets ayant obtenu une cote minimale de 60 points sur 100.

Bruxelles Mobilité organise un jury de sélection qui aurait lieu après l’audition des différents candidats et la phase de négociation. Le jury de sélection sera au minimum constitué de représentant.e.s de Bruxelles Mobilité et d’un.e représentant.e d’Innoviris, Agence de soutien à la recherche et à l’innovation en Région de Bruxelles-Capitale.

## Calendrier prévisionnel

* Echéance pour le dépôt des candidatures : 30 jours à partir de la publication du présent appel au Moniteur Belge ;
* Analyse des dossiers de candidature et notification des décisions par la Ministre chargée de la Mobilité quant à la recevabilité de ceux-ci : 20 jours après l’échéance de remise des candidatures ;
* Auditions éventuelles et jury : 30 jours après la notification des décisions sur la recevabilité des candidatures ;
* Sélection des candidats, validation par la Ministre chargée de la Mobilité et notification des résultats de l’appel à candidatures : 20 jours après la tenue du jury.

Le calendrier est donné à titre prévisionnel et est susceptible d’évoluer.

Une fois que l’appel aura été publié au Moniteur Belge, la date limite exacte pour le dépôt des candidatures sera précisée sur le site de Bruxelles Mobilité de même que les dates des étapes ultérieures.

## INFORMATION

**Bruxelles Mobilité** (renseignements généraux)

Monsieur Martin Lefrancq

E-mail: [mlefrancq@sprb.brussels](mailto:mlefrancq@sprb.brussels)

Pour la Région de Bruxelles-Capitale,

Bruxelles, le

**Elke Van den Brandt,**

**Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière**

1. <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2013/03/21/2013031242/justel> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2022/03/17/2022020644/justel> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2023/07/13/2023043869/justel> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.oecd.org/fr/innovation/manuel-d-oslo-2018-c76f1c7b-fr.htm> [↑](#footnote-ref-4)
5. En cas de remplacement des véhicules, ceux-ci devront présenter des performances au moins équivalentes. [↑](#footnote-ref-5)