

## ANNEXE TECHNIQUE

### **Contrat de service portant sur les émissions des navires : répartition des émissions, réduction des émissions et instruments basés sur le marché**

#### **1. INTRODUCTION**

La réduction des émissions atmosphériques produites par les navires constitue une priorité environnementale importante pour la Commission européenne. Une étude récemment menée pour la Commission sur la quantification des émissions<sup>1</sup> suggère que d'ici 2020, les navires circulant dans les zones maritimes de l'UE pourraient émettre autant de polluants atmosphériques acidifiants que toutes les sources terrestres réunies.

En novembre 2002, la Commission a adopté une communication au Parlement européen et au Conseil intitulée "Une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer"<sup>2</sup>. La communication explique les incidences sur l'environnement des émissions, produites par les navires, de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, et présente un certain nombre d'objectifs et actions politiques visant à réduire ces incidences.

La Commission a déjà entrepris certaines actions pour y donner suite. Elle a notamment réuni les parties concernées au sein d'un atelier organisé en septembre 2003 et consacré aux instruments basés sur le marché et aux technologies de lutte contre la pollution<sup>3</sup>. Elle a également lancé une étude en vue d'étudier la possibilité d'utiliser des instruments basés sur le marché pour réduire les émissions des navires dans les mers de l'UE<sup>4</sup>.

Les institutions de l'UE ont achevé l'examen de leur stratégie en matière d'émissions des navires, avec l'adoption en décembre 2003 d'une résolution du Parlement européen ainsi que de conclusions du Conseil<sup>5</sup>. Les deux institutions invitent la Commission à mener d'autres actions de suivi. Certaines demandes faites à la Commission intéressent plus particulièrement le présent contrat :

- évaluer comment les émissions provenant du trafic maritime international pourraient être incluses dans la directive 2001/81/CE sur les plafonds d'émission nationaux
- rendre compte des possibilités d'actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires
- promouvoir le développement et l'utilisation des technologies de réduction des émissions et des instruments basés sur le marché, et élaborer les propositions adéquates
- faciliter le déploiement du raccordement des navires à des installations électriques à terre dans les ports, en rédigeant un rapport qui décrit des

---

<sup>1</sup> Disponible à l'adresse <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>

<sup>2</sup> COM(2002)595 volume I. [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2002/com2002\\_0595en.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2002/com2002_0595en.html)

<sup>3</sup> Compte rendu de l'atelier : <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>

<sup>4</sup> Annexe technique : [http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/pdf/final\\_tech\\_annex.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/pdf/final_tech_annex.pdf)

<sup>5</sup> Tous deux disponibles à l'adresse : <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#3>

exemples de l'utilisation actuelle de ce système et analyse ses coûts et bénéfiques.

## 2. OBJECTIFS

**Le contrat de service comprend trois tâches distinctes :**

- (i) établir une répartition préliminaire des émissions des navires entre les pays européens**
- (ii) analyser les coûts, les avantages et les aspects pratiques des technologies de réduction des émissions**
- (iii) établir les détails pratiques des éventuels instruments basés sur le marché**

## 3. TRAVAUX EXIGES

### 3.1. Tâche 1 : Etablir une répartition préliminaire des émissions des navires entre les pays européens

Dans le cadre de cette tâche, le contractant doit établir une répartition annuelle préliminaire des émissions de navires pour les États membres de l'UE, les pays adhérents et les pays candidats à l'adhésion<sup>6</sup>. La répartition porte sur les émissions d'anhydride sulfureux, d'oxydes d'azote, des composés organiques volatils et de dioxyde de carbone. Le contractant utilise les sept modes de répartition ci-dessous, ainsi qu'un huitième type de répartition au moins, qu'il détermine lui-même.

#### A. *Répartition selon l'emplacement des émissions*

Pour chaque pays, estimer la quantité d'émissions produites par les navires de mer sur les voies navigables, dans les ports, les eaux territoriales jusqu'à 12 milles, les zones économiques exclusives et les zones de lutte contre la pollution, lorsque de telles zones ont été indiquées. Dans la mesure du possible, désagréger les résultats par région, et par type de mouvement des navires (déplacement à caractère national/communautaire/international ; navigation fluviale/maritime).

#### B. *Répartition selon le pavillon du navire*

Pour la flotte de chaque pays, estimer la quantité d'émissions produites par les navires de mer dans les zones maritimes de l'UE (Baltique, Mer du Nord, Nord-est de l'Atlantique, Méditerranée et Mer Noire) et dans le monde. Dans la mesure du possible, désagréger les résultats par type de mouvement des navires, comme ci-dessus.

#### C. *Répartition selon les estimations de ventes de combustibles de l'industrie*

En supposant une teneur moyenne en soufre des combustibles de 2,7% pour le fuel lourd, et une teneur en soufre de 0,2% pour les carburants gazole et diesel marins selon la norme de l'UE, et en appliquant des facteurs types d'émission par tonne de combustible, estimer la quantité d'émissions produites dans les zones maritimes de l'UE et dans le monde d'après les ventes de combustibles marins

---

<sup>6</sup> "EU+13" : les 15 États membres actuels, plus les 10 pays adhérents, plus la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie.

dans chaque pays. Dans la mesure du possible, désagréger les résultats par type de mouvement des navires, comme ci-dessus.

*D. Répartition selon la consommation de combustible communiquée*

En supposant une teneur moyenne en soufre des combustibles de 2,7% pour le fioul lourd, et une teneur en soufre de 0,2% pour les carburants gazole et diesel marins selon la norme de l'UE, et en appliquant des facteurs types d'émission par tonne de combustible, estimer la quantité d'émissions produites par la navigation dans chaque pays. Dans la mesure du possible, désagréger les résultats par type de mouvement des navires, comme ci-dessus.

*E. Répartition selon le nombre de tonnes de fret chargées*

En utilisant les statistiques de transport maritime de fret et les facteurs types d'émission par tonne au kilomètre, attribuer à chaque pays une quantité d'émissions dues aux navires correspondant au poids du fret chargé et transporté dans les zones maritimes de l'UE et dans le monde entier.

*F. Répartition proportionnellement aux émissions nationales*

D'après les émissions nationales communiquées par chaque pays à l'UE, attribuer proportionnellement la quantité totale des émissions des navires quantifiées par Entec.

*G. Répartition selon le pays de départ / de destination*

En utilisant les données relatives aux mouvements des navires et les facteurs types d'émission, attribuer les émissions des navires dans les zones maritimes de l'UE au pays de départ (lorsque le pays de destination est hors UE+13), au pays de destination (lorsque le pays de départ est hors UE+13), et pour une moitié chacun aux pays de départ et de destination (lorsque ces deux pays sont dans l'UE+13).

La Commission dispose d'un certain nombre de sources de données qui pourraient être mises à la disposition du contractant sélectionné, notamment :

- Étude de quantification des émissions réalisée par Entec en 2002 pour la Commission : estimation et répartition des émissions des navires par carré de 50km de côté et pour les différents ports, et ventilation des mouvements des navires par pavillon et par type de mouvement \*
- Avis de Beicip Franlab en 2002 sur les combustibles marins pour la Commission : estimation des volumes des ventes de combustibles marins, par État membre et par pays adhérent \*
- Rapports annuels des pays à l'UE sur les inventaires et prévisions d'émissions en application de la directive sur les plafonds d'émission nationaux, et la CCNUCC sur les soutes internationales  
(voir <http://unfccc.int/resource/natcom/nctable.html>)
- Données d'Eurostat sur les navires entrant et quittant à des ports, sur le fret chargé et déchargé, et sur les flux de fret, qui seront fournies gratuitement pour le présent contrat

---

\* Disponible à l'adresse : <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>.

- Projet EU TRENDS (système de base de données sur les transports et l'environnement)
- Modèle TREMOVE sur les émissions dues aux transports (voir <http://www.tremove.org>)

Pour chaque mode de répartition, le contractant doit illustrer, sous forme numérique et graphique, les émissions des navires en 2000 dans chaque pays comparées aux émissions terrestres communiquées à la Commission pour cette même année. Il faut aussi fournir les projections pour chaque pays pour 2010, 2015 et 2020, en supposant un taux de croissance continu de 1,5% par an des émissions des navires. Les chiffres pour 2010 seront comparés aux futurs objectifs nationaux d'émission pour 2010 tels qu'ils sont définis par la directive sur les plafonds nationaux d'émission et par le protocole de Kyoto.

Le contractant doit analyser, commenter et recommander des solutions pour tout problème méthodologique touchant les différents modes de répartition, par exemple la fiabilité des différentes sources de données, la manière de distinguer les différents types de mouvements des navires, ou le moyen de prendre en compte les ventes en mer de combustibles de soute. Ils devront également recommander les approches qu'ils pensent être les plus économiques, les plus simples, les plus équitables, les plus appropriées ou les plus cohérentes à appliquer de manière annuelle ultérieurement.

### **3.2. Tâche 2 : Analyser les coûts, le potentiel de réduction des émissions et les aspects pratiques des technologies de réduction des émissions des navires**

Dans le cadre de cette tâche, le contractant doit faire l'analyse et le compte rendu des coûts d'investissement actuels, des frais d'exploitation (avec et sans impôts), des coûts par tonne d'émission évitée, du potentiel de réduction des émissions, de la durée de vie, et des aspects pratiques d'un certain nombre de technologies existantes de réduction des émissions des navires, dont au moins les technologies citées ci-dessous.

Le consultant devra développer les données en collaboration avec le consortium TREMOVE et avec l'IIASA, de manière à permettre de les introduire directement dans le modèle TREMOVE sur les transports et dans le modèle RAINS sur les émissions (voir <http://www.iiasa.ac.at/rains/>). Il faudra tenir envisager différents types de navire, et les regrouper en catégories small/medium/large.

#### *A. Raccordement à des installations électriques à terre dans les ports*

- coûts d'investissement et d'exploitation pour les différents types de ports et les différents types de navires, coûts par unité de combustible consommée et par tonne de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM et COV évitée, durée de vie escomptée de l'équipement, et estimation du coût et du délai nécessaire pour appliquer ce système à tous les postes d'amarrage portuaires de l'UE pour les navires effectuant des services réguliers
- bénéfiques sur le plan des réductions quantifiées des émissions atmosphériques et sonores dans les ports (ainsi que tout effet secondaire sur les émissions de CO, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub>)

- aspects pratiques relatifs à l'installation et à l'utilisation du système, y compris une étude de cas au moins ; commentaire sur le déploiement actuel et l'applicabilité aux différents types de navires

*B. Technologies de réduction du NOx - réduction catalytique sélective, (RCS), moteurs à air humide, recyclage des gaz d'échappement, injection d'eau, mesures internes au moteur (injection retardée de carburant)*

- coûts d'investissement et d'exploitation pour les différents types de navires, coûts par unité de carburant consommée et par tonne de NOx, PM et COV évitée, durée de vie escomptée de l'équipement, estimation du coût pour équiper tous les navires neufs battant pavillon de l'UE, estimation du coût et du temps nécessaire pour adapter tous les navires existants battant pavillon de l'UE
- bénéfiques sur le plan des réductions quantifiées des émissions de NOx, PM et COV (ainsi que tout effet secondaire sur les émissions de CO, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub>)
- aspects pratiques relatifs à l'installation et à l'utilisation, y compris approvisionnement et stockage d'urée, qualité du combustible et consommation, surveillance des émissions et protection contre les manipulations ; études de cas pour chaque technologie, et commentaire sur le déploiement actuel et l'applicabilité aux différents types de navires

*C. Nettoyage des gaz d'échappement – épurateur à eau de mer Ecosilencer (analyse dans la mesure du possible en utilisant les résultats disponibles provenant des essais en mer qui sont en cours)*

- coûts d'investissement et d'exploitation pour les différents types de navires, coûts par unité de carburant consommée et par tonne de SO<sub>2</sub>, NOx, PM et COV évitée, durée de vie escomptée de l'équipement, estimation du coût pour équiper tous les navires neufs battant pavillon de l'UE, estimation du coût et du temps nécessaire pour adapter tous les navires existants battant pavillon de l'UE
- bénéfiques sur le plan des réductions quantifiées des émissions de SO<sub>2</sub>, NOx, PM et COV (ainsi que tout effet secondaire sur les émissions de CO, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub>, pollution marine)
- aspects pratiques relatifs à l'installation et à l'utilisation, y compris et stockage et élimination des boues, surveillance des émissions et protection contre les manipulations ; étude de cas pour l'essai en mer P&O, et commentaire sur le déploiement probable et l'applicabilité aux différents types de navires

Pour mener à bien cette tâche, le contractant devra examiner les informations pertinentes fournies lors de l'atelier sur les technologies de réduction des émissions des navires<sup>7</sup> organisé le 4 septembre 2003 pour les parties concernées, examiner les informations pertinentes figurant dans la réglementation finale de 2003 de l'agence américaine de protection de l'environnement sur les moteurs

---

<sup>7</sup> Compte rendu de l'atelier :

diesel marins de catégorie 3<sup>8</sup>, et assurer un travail bilatéral de suivi avec les organisations concernées.

Enfin, le contractant devra fournir un tableau comparant les coûts par tonne évitée, pour chaque technologie de réduction des émissions des navires, avec les coûts pour les technologies de réduction utilisées dans les installations industrielles fixes.

### **3.3. Tâche 3 : Développer les détails pratiques des éventuels instruments européens basés sur le marché permettant de réduire les émissions de NOx, SO<sub>2</sub> et CO<sub>2</sub> des navires**

Dans le cadre de cette tâche, le contractant devra partir des analyses figurant dans l'étude de 2004 de NERA pour la Commission européenne<sup>9</sup>, et développer les détails pratiques des éléments spécifiques de trois instruments basés sur le marché que l'étude a identifiés comme étant des approches prometteuses, ainsi qu'un quatrième instrument - subventions. Les instruments sont brièvement expliqués ci-dessous, et les travaux requis sont les suivants :

- A. *Approche basée sur le crédit simple* - permet aux navires de générer des crédits sur la base d'une formule simple pour déterminer les niveaux en cas de poursuite normale des affaires (par exemple, les normes NOx de l'annexe VI de la convention MARPOL), et surveillance périodique simple des taux d'émission et de l'activité des navires pour vérifier les émissions réelles.
  - Développer les méthodes possibles pour la certification des crédits, et les procédures de certification des bases de référence appropriées.
- B. *Evaluation des performances des consortiums* - permet aux navires de choisir de participer à un consortium (local) de commerce. En échange de la flexibilité, une moyenne plus basse serait fixée et un système plus complexe de surveillance et de formules de localisation serait nécessaire.
  - Présenter des propositions concernant les modalités d'administration du ou des systèmes, et concernant les gestionnaires de ces systèmes.
- C. *Utilisation volontaire de droits différenciés* - fournit aux ports un cadre modulé en fonction de critères écologiques, les ports étant libres d'utiliser le cadre ou non.
  - Rédiger un projet d'orientations détaillées concernant un cadre ou un système d'indice permettant de moduler les droits portuaires en fonction de critères liés aux émissions atmosphériques, en s'inspirant des systèmes existants de différenciation selon des critères écologiques, tel que le système suédois de droits différenciés pour les ports et les voies d'eau.

<sup>8</sup> Voir <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/marine/ci/r03004.pdf>

<sup>9</sup> *Evaluation of the Feasibility of Alternative Market-Based Mechanisms to Promote Low-Emissions Shipping in European Sea Areas* (évaluation de la faisabilité de mécanismes alternatifs basés sur le marché pour promouvoir une navigation peu polluante dans les zones maritimes européennes); rapport final à publier en février sur le site Web [http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/future\\_transport.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/future_transport.htm)

D. *Subventions* – vise à subventionner l'adoption et l'utilisation de technologies peu polluantes, en cas de construction neuve comme en cas de modernisation.

- Présenter des propositions sur la manière dont les États membres et/ou l'UE pourraient subventionner l'adoption et l'utilisation de technologies peu polluantes, en tenant compte des orientations en matière d'aides d'État dans le domaine de la protection de l'environnement, de la construction navale et du transport maritime..

Pour chacun des instruments, le contractant doit également exécuter les tâches suivantes, en se fondant ici aussi sur l'analyse déjà établie par NERA :

- estimer le potentiel de réduction des émissions (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV et CO<sub>2</sub>) pour chaque instrument, et pour les éventuelles combinaisons d'instruments
- examiner le degré différenciation géographique qui convient, en tenant compte des différentes émissions et des différentes incidences sur l'environnement
- préciser comment vérifier le respect des prescriptions, et comment traiter les infractions
- identifier les exigences en matière de surveillance et les décrire de manière détaillée
- identifier et évaluer les éventuels obstacles d'ordre juridique, politique et administratif

#### 4. **EXPERIENCE / EXPERTISE DU CONTRACTANT RETENU**

Le contractant retenu devrait être une entreprise ou un consortium possédant une expérience / expertise dans chacun des domaines suivants :

- **émissions atmosphériques**, et expérience en matière d'utilisation et analyse des inventaires d'émissions et des statistiques relatives au bilan du combustible consommé, ainsi qu'en matière d'utilisation des données du SIG
- **ingénierie**, et connaissance actualisée des différentes technologies en matière de contrôle et surveillance des émissions pour les sources mobiles
- **trafic maritime**, et une bonne compréhension de l'industrie maritime
- **économie**, et expérience en matière d'analyse des coûts et des bénéfices pour les technologies de réduction des émissions, ainsi que compréhension de l'application pratique en politique environnementale des instruments basés sur le marché

#### 5. **DUREE DU CONTRAT**

Douze mois à compter de la signature du contrat.

#### 6. **VALIDITE DE L'OFFRE**

L'offre doit être valable pendant six mois.

## **7. PRESTATIONS A FOURNIR**

Le contractant est présumé entamer les travaux dès la signature du contrat, et remettre à la Commission des rapports sur les tâches 1, 2 et 3 dans un délai de 4, 6 et 8 mois respectivement. Ces rapports doivent contenir les données numériques et graphiques requises, accompagnées d'un commentaire.

**Ils constituent ensemble un rapport intermédiaire.**

Le contractant rédige ensuite un **rapport final**. Le projet de rapport final est à remettre dans les 10 mois, sous forme électronique. Le rapport final est à remettre dans les 12 mois, sous forme électronique ainsi qu'en 30 exemplaires sur papier.

Le contractant doit prévoir deux réunions à Bruxelles dans le cadre du contrat, une réunion de lancement peu après le démarrage du projet, et une seconde réunion après la remise des données de la tâche n°1.

## **8. SOUS-TRAITANCE**

La sous-traitance est autorisée, le sous-traitant relevant de la seule responsabilité du contractant, moyennant le respect des conditions suivantes:

- Le contractant ne doit pas sous-traiter sans l'autorisation écrite préalable de la Commission, ni faire exécuter en pratique le contrat par des tiers, sauf avec l'approbation de la Commission.
- Même lorsque la Commission autorise le contractant à sous-traiter à des tiers, il n'est pas libéré pour autant des obligations qui lui incombent envers la Commission en vertu du contrat.
- Le contractant veille à ce que le contrat de sous-traitance n'affecte pas les droits et garanties dont la Commission bénéficie en vertu du contrat.

A titre d'orientation, la partie sous-traitée ne doit pas dépasser 30% du total du contrat.

## **9. MODALITES DE PAIEMENT**

Le contrat fera l'objet d'un paiement forfaitaire.

Un préfinancement correspondant à 30 % du montant forfaitaire sera versé à la signature du contrat

Un versement intermédiaire de 40 % sera effectué après acceptation du rapport intermédiaire par la Commission.

Un versement final correspondant à 30 % du montant forfaitaire sera effectué à l'acceptation du rapport final par la Commission

La Commission est exonérée de tous droits et taxes, notamment de la taxe sur la valeur ajoutée, en application des dispositions des articles 3 et 4 du protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes, en ce qui concerne sa participation financière au contrat.

## 10. CRITERES D'EXCLUSION

1. Sont exclus de la participation au présent appel d'offres les contractants potentiels qui:

- a) sont en état ou font l'objet d'une procédure de faillite, de liquidation, de règlement judiciaire ou de concordat préventif, de cessation d'activité, ou sont dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature existant dans les législations et réglementations nationales;
- b) ont fait l'objet d'une condamnation prononcée par un jugement ayant autorité de chose jugée pour tout délit affectant leur moralité professionnelle;
- c) ont commis, en matière professionnelle, une faute grave constatée par tout moyen que la Commission peut justifier;
- d) n'ont pas rempli leurs obligations relatives au paiement de cotisations de sécurité sociale ou d'impôts selon les dispositions légales du pays où ils sont établis, du pays du pouvoir adjudicateur ou du pays où le contrat est exécuté;
- e) ont fait l'objet d'un jugement ayant autorité de chose jugée pour fraude, corruption, participation à une organisation criminelle ou toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers des Communautés;
- f) à la suite de la procédure de passation d'un autre marché ou de la procédure d'octroi d'une subvention financés par le budget communautaire, ont été déclarés en défaut grave d'exécution en raison du non-respect de leurs obligations contractuelles.

• **Les contractants potentiels doivent attester qu'ils ne se trouvent pas dans une des situations prévues ci-dessus en fournissant :**

- i) pour les points a), b) ou e), un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, un document équivalent récent délivré par une autorité judiciaire ou administrative du pays d'origine ou de provenance, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites;
- ii) pour le point d), une attestation délivrée récemment par l'autorité compétente de l'État concerné.

Lorsqu'un tel certificat n'est pas délivré par le pays concerné, il peut être remplacé par une déclaration sous serment ou, à défaut, solennelle faite par le contractant ou le soumissionnaire devant une autorité judiciaire ou administrative, un notaire ou un organisme professionnel qualifié du pays d'origine ou de provenance.

Suivant la législation nationale du pays d'établissement du soumissionnaire ou candidat, les documents énumérés aux paragraphes 1 et 2 portent sur les personnes morales et/ou sur les personnes physiques, y compris, le cas échéant, dans les cas où le pouvoir adjudicateur l'estime nécessaire, les chefs d'entreprise ou toute personne ayant le pouvoir de représentation, de décision ou de contrôle du candidat ou du soumissionnaire.

- iii) Les contractants potentiels doivent signer et joindre la déclaration relative aux critères d'exclusion et aux éventuels conflits d'intérêts (voir l'annexe C, p.8)

2. Le marché ne sera pas attribué à un contractant potentiel ou à un soumissionnaire dans les cas suivant:

**a) S'il existe un conflit d'intérêts:**

- Tout contractant potentiel ou soumissionnaire doit déclarer:
  - qu'il n'est affecté par aucun conflit d'intérêts dans le cadre du marché;
  - qu'il n'a pas fait, et s'engage à ne pas faire, d'offre, de quelque nature que ce soit, dont un avantage pourrait être tiré au titre du présent marché;
  - qu'il n'a pas consenti à, recherché ou accepté un quelconque avantage financier ou autre, constituant une pratique illégale ou relevant de la corruption, directement ou indirectement, en tant qu'incitation ou récompense en rapport avec l'attribution du marché, en faveur ou de la part d'une partie quelconque.

**b) S'il s'est rendu coupable de fausses déclarations** en fournissant les renseignements exigés par le pouvoir adjudicateur pour sa participation au marché ou n'a pas fourni ces renseignements.

## **11. CRITERES DE SELECTION**

### ***A. Capacité technique et professionnelle***

1. Les soumissionnaires doivent pouvoir apporter la preuve de leur expérience dans tous les domaines concernés par le présent appel d'offres, et l'équipe centrale doit posséder une bonne connaissance de l'anglais.

### ***B. Capacité financière***

2. Les soumissionnaires doivent apporter la preuve de leur capacité financière, en fournissant les bilans (ou extraits des bilans) des trois derniers exercices.

### ***C. Autorisation d'exécuter le contrat***

3. Tout soumissionnaire doit justifier de son autorisation à produire l'objet visé par le marché selon le droit national: inscription au registre du commerce ou de la profession ou déclaration sous serment ou certificat, appartenance à une organisation spécifique, autorisation expresse ou inscription au registre de la TVA.

### ***D. Accès au marché***

4. Les soumissionnaires doivent indiquer dans quel État se situe leur siège ou leur domicile, et présenter les attestations normalement acceptables selon la législation de ce pays.

## **12. CRITERES D'ATTRIBUTION DU CONTRAT**

- (1) Méthodologie: ce critère permet d'évaluer la pertinence et la valeur de la proposition quant à son contenu technique, son exhaustivité, l'originalité des idées, ainsi que la qualité et l'exactitude des résultats escomptés.

- (2) Gestion du projet et disponibilité: ce critère permet d'évaluer la qualité de la planification du projet, l'organisation de l'équipe et le temps de travail attribué à chacun des membres de l'équipe, qu'il convient d'indiquer clairement dans l'offre.
- (3) Compréhension: ce critère permet d'évaluer dans quelle mesure l'offre démontre une compréhension claire de tous les aspects des tâches demandées, et de la teneur du produit final proposé.

### 13. PRIX ET SYSTEME DE POINTS

**Points**: Un maximum de 40 points sera attribué au critère n° 1, un maximum de 30 points au critère n° 2 et un maximum de 30 points au critère n° 3. Les contractants sélectionnés devront avoir obtenu un minimum de 30 points au total pour le critère n° 1, un minimum de 20 points pour le critère n°2 et un minimum de 20 points pour le critère n°3, et avoir totalisé au moins 75 points.

**Budget**: Le budget du contrat (comprenant les honoraires, les frais de voyage et tous les autres frais) s'élève à 200 000 euros maximum. Le prix indiqué doit être ferme, non révisable et libellé en euros.

**Prix**: L'offre présentant le meilleur rapport qualité-prix sera retenue, à condition qu'elle totalise le nombre minimal de points requis. Ce rapport sera déterminé en divisant le prix par le nombre de points obtenus.