

## **COMPLÈMENT D'INFORMATION SUR LE DOSSIER D'APPEL D'OFFRES**

**Déconstruction et traitement des déchets**

**Bateaux de Plaisance et de Sport en fin de vie**

**Marché 2022 – 2023**

Le 08 juillet 2021

### **REGLEMENT DE CONSULTATION**

#### **1. Article 3.2, iii) Déroulé de la procédure :**

Les discussions de gré à gré seront organisées uniquement avec les candidats éligibles.

#### **2. Article 3.9 : E) 3) Dossier tarifaire :**

A la demande des candidats, l'APER a accordé un délai supplémentaire pour la remise de l'étude des 4 cas qui doit nous être restituée avant le 31 août 2021 à 20h. Ces éléments viendront compléter les dossiers de candidature, dont la date limite de réception est fixée au 30 juillet 2021 à 20h.

Il s'agit d'une proposition synthétique qui peut avoir la forme d'un devis commercial.

#### **3. Article 3.10 Critères de sélection des candidats :**

Sur demande, l'APER communiquera aux candidats non retenus des principaux éléments ayant entraîné le refus de leur candidature par l'APER.

### **CAHIER DES CHARGES**

#### **4. Article 3.5 Formation du personnel :**

Il s'agit d'une formation gratuite dispensée par l'APER ou un représentant sur le fonctionnement de la filière, le mode opératoire et l'utilisation du système d'information. Elle aura lieu en présentiel ou en visio d'une durée de 3 heures environ.

#### **5. Article 4.1 (page 16)**

#### **Opération de déconstruction partielle ou totale du bateau**

*« Il est précisé qu'aucune opération de déconstruction partielle ou totale du bateau ne peut être entreprise en amont de la réception sur le site de traitement agréé. »*

*Dans le cas où le transport du bateau entraînerait davantage de risques (environnement et sécurité) qu'une intervention sur site, le prestataire devra se rapprocher de l'APER pour définir les modalités d'exécution. Le prestataire appuiera sa demande avec une remontée d'informations (photos commentaires etc..) permettant d'appréhender le contexte, et via la procédure « signalement des évènements » (§ 4.12 et annexe 10). »*

La réglementation interdit la déconstruction des bateaux sur les sites qui ne disposent pas de l'ICPE 2712-3. Sinon, une procédure pour l'obtention de l'ICPE provisoire doit être engagée. Etant donné que nous rencontrons des cas de bateaux qui sont intransportables en état et dont le transport représente un risque pour la sécurité et l'environnement, nous avons interrogé la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) sur la mise en place d'une procédure à respecter par nos prestataires pour des démantèlements hors site. Pour le moment, nous n'avons pas eu de retour de leur part mais nous espérons qu'ils valideront notre proposition. Dans tous les cas le facteur économique du transport n'est pas une raison suffisamment viable pour procéder aux déconstructions hors site. Toute situation exceptionnelle, qui pourrait justifier une déconstruction partielle avant transport pour les raisons évoquées ci-dessus, doit faire l'objet d'une information et d'un échange préalable avec l'APER.

#### **6. Article 4.12 Signalement des évènements :**

Les différents événements à nous signaler sont ceux qui se déroulent dans le cadre des prestations de l'APER. Si lors des autres activités un incident sur le site empêche le déroulement des prestations contractualisées avec l'APER, il faut nous le signaler également.

#### **ANNEXE 1**

#### **7. Couverture géographique :**

La couverture géographique est une zone d'influence économique du centre de déconstruction et il faut indiquer les départements estimés de cette influence. A défaut, la distance maximale d'intervention en km autour du centre peut être indiquée (dans le cas d'un transport réalisé par le centre).

#### **ANNEXE 4**

#### **8. Fiche Tarifaires :**

Les cellules « Bloqué » dans les grilles tarifaires ne doivent pas être remplies car elles correspondent à des catégories et taille de bateau inexistantes.