

Station bioGNV publique à Moret-Loing-et-Orvanne

**Conception, Construction, exploitation et entretien d'une station
100% bioGNV, ouverte au public, sur un foncier sécurisé**

Appel à manifestation d'intérêt

Envoi des dossiers : 19 Septembre 2023

Table des matières

Table des matières

1. Présentation de la politique de soutien de la méthanisation et du bioGNV du Département de Seine-et-Marne, CapMétha77	3
2. Objet de l'Appel à Manifestation d'intérêt	3
3. Présentation du territoire	3
a. Présentation générale du territoire	3
b. Focus sur le pôle économique des Renardières	4
c. Contexte réglementaire	4
4. Procédure appliquée	4
5. Etudes préalables réalisées	6
a. Etude de pré faisabilité	6
b. Potentiels de véhicules	6
6. Site à étudier	7
a. Localisation:	7
b. Caractéristiques :	8
c. Réseaux à proximité	9
7. Description de la station	11
d. Accessibilité	11
e. Carburants	11
f. Capacité de distribution	11
g. Équipement télématique	11
h. Disponibilité	12
i. Proposition tarifaire	12
8. Obligation de l'opérateur retenu	12
9. Constitution de l'offre attendue	12
10. Critères de sélection de l'opérateur	13
a. Critère technique et organisationnel (30 points)	13
b. Critère financier (10 points)	14
c. Critère délai d'exécution (60 points)	14
Annexe :	15

1. Présentation de la politique partenariale CapMéthà77, de soutien à une filière de méthanisation durable et de contribution à une mobilité décarbonée avec le bioGNV, initiée par le Département de Seine-et-Marne

Le Département de Seine-et-Marne a initié la Charte CapMéthà77 en 2020. Elle regroupe 9 partenaires signataires autour de deux grands objectifs :

- Atteindre 75% d'autonomie des besoins résidentiels en gaz, à horizon 2030, correspondant à une production de 2.5 TWh/an de biométhane
- Contribuer l'émergence de la filière bioGNV sur le territoire

Lien pour accéder à la Charte : <https://seine-et-marne.fr/fr/presse/capmetha77-le-departement-de-seine-et-marne-pionnier-en-matiere-de-methanisation>

Le Département de Seine-et-Marne, GRDF, GRTgaz et le Syndicat Départemental des Energies de Seine-et-Marne (SDESM) ont co-financé la réalisation d'un Schéma Directeur de développement des stations au bioGNV qui devront mailler le département à horizon 2035. Ce sont ainsi 30 stations publiques d'avitaillement, qui permettront d'alimenter 6 000 poids-lourds en 2035. Parallèlement au schéma, ces 4 acteurs ont défini une stratégie pour à la fois accélérer la sortie des stations du schéma et accompagner les collectivités et les entreprises intéressées par ce carburant dans leur démarche de mutation de flotte. Un accompagnement des entreprises est notamment assuré par la CCI de Seine-et-Marne (CCI77), au travers d'une convention tripartite avec le Département et GRDF. Pour l'aménagement de stations, les 4 acteurs souhaitent jouer un rôle de facilitateur, en réalisant diverses actions (études, recherche de fonciers,...), notamment dans les zones rurales où un potentiel existe, mais où il est plus difficile à mobiliser, pour construire un maillage sur l'ensemble de la Seine-et-Marne.

La concrétisation du travail mené par les 4 acteurs a été la création du Club CapBioGNV77 en 2022, réseau d'acteurs permettant de partager les résultats du travail mené sur le territoire par les 4 acteurs, de l'information et des retours d'expérience.

2. Objet de l'Appel à Manifestation d'intérêt

Le Département, GRDF, GRTgaz, le SDESM et la Communauté de communes Moret-Seine-et-Loing (CCMSL) s'engagent dans le développement d'une station publique, qui délivrera 100% de bioGNV. Par cet appel à manifestation d'intérêt, ils souhaitent sélectionner un opérateur ou groupement d'opérateurs, qui effectuera la conception, la réalisation et l'exploitation de la station, sur des terrains de la CCMSL, situés dans la ZAC des Renardières, à Moret-Loing-et-Orvanne. Les terrains seront cédés à l'aménageur, le prix de vente des parcelles sera déterminé par les Domaines, une fois le bornage de ces dernières effectué. Cependant il ne pourra pas excéder 25 €/m² conformément à une décision prise par la CCMSL

3. Présentation du territoire

a. Présentation générale du territoire

La Communauté de Communes de Moret-Seine-et-Loing est un territoire rural. Il compte 18 communes (Champagne-sur-Seine, Thomery, Vernou-la-Celle-sur-Seine, Saint-Mammès, Moret-Loing-et-Orvanne, Montigny-sur-Loing, Villecerf, Ville-Saint-Jacques, La Genevraye, Villemer, Dormelles, Flagy, Nonville, Treuzy-Levelay, Nanteau-sur-Lunain, Villemaréchal, Paley, Remauville), pour environ 40 000 habitants. Les vallées de la Seine et du Loing structurent l'espace accueillant la majorité des habitants.

Malgré la forte composante agricole du territoire, ce dernier comporte quelques zones d'activités économiques importantes à (Moret-Loing-et-Orvanne, Thomery, Champagne-sur-Seine, Vernou-La-Celle-Sur-Seine).

b. Focus sur le pôle économique des Renardières

Cette zone est située à Ecuelles (commune déléguée de la commune nouvelle Moret-Loing-et-Orvanne), en bordure de la RD 606 et constitue la zone d'activité phare du territoire communautaire, tant en termes de surface (130 ha), de nombre d'entreprises (60) que d'emplois (1 400). Elle a pour vocation d'accueillir une mixité d'activités (commerce, industrie, service, artisanat). Elle poursuit et accentue son développement en direction des éco-activités.

Dans cette ZAC, se trouve l'unité de méthanisation par injection, Equimeth. Portée par CVE et exploitée par Véolia, elle produit environ 22 GWh/an de biométhane et valorise près de 25 000 tonnes de biomasse dont 10 000 tonnes de biodéchets et 2 000 tonnes de graisses issues de la restauration industrielle.

c. Contexte réglementaire

Différentes lois engagent la France sur la voie de la transition énergétique, de la décarbonation de la mobilité et de la dépollution de l'air, et rendent favorable l'émergence du bioGNV sur ce territoire :

- La loi énergie climat adoptée en novembre 2019 fixe un objectif de réduction de 40% de la consommation d'énergies fossiles en 2030, par rapport à 2012 et prévoit de porter la part des énergies renouvelables à 33% de la consommation finale brute d'énergie à horizon 2030.
- La loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019, qui définit une nouvelle politique des mobilités répondant aux nouveaux enjeux et aux nouvelles attentes des usagers. Elle répond à l'objectif de réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transports.
- La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, adoptée en août 2021, qui complète le mouvement engagé par la loi LOM. Elle a instauré notamment l'obligation aux filières fortement émettrice de GES dont le transport lourds (59 Mt d'émissions d'équivalent CO₂, soit 14% des émissions nationales), d'établir une feuille de route de décarbonation, en 2023. Dans cette dernière, il a été jugé nécessaire de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages et le bioGNV y prend toute sa place. En effet, le bioGNV devrait permettre la décarbonation d'environ 120 000 véhicules, soit 20% du parc de poids lourds, à horizon 2033 et la filière gaz indique qu'elle pourra fournir une quantité suffisante de biométhane pour couvrir 100% des besoins de ces véhicules.
- Les zones à faibles émissions métropolitaines (ZFEm), instaurées par la loi LOM, permettent aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix. La ZFEm de la Métropole du Grand Paris a été instaurée (communes à l'intérieur de l'A86) en 2019 et fixe des conditions particulières de circulation, pour les véhicules disposant d'une vignette Crit'Air 4 ou 5 (interdiction de circulation entre 8h et 20h). La vignette Crit'Air 3 devrait être concernée par ce dispositif d'ici fin 2024, voire début 2025.

4. Procédure appliquée

Type de procédure:

La présente consultation est non formalisée. Elle vise à choisir un opérateur, afin de lui mettre à disposition des parcelles, par leur vente. Elle est exclusive de toute procédure du marché public ou de délégation de service public. Elle se déroulera en une seule étape.

Forme juridique du candidat:

La consultation s'adresse à un candidat seul ou en groupement en capacité de répondre à l'ensemble des volets du projet.

Groupement:

Le candidat pourra répondre sous forme d'un groupement conjoint. En cas de groupement, l'un des opérateurs économiques, membres du groupement, et désigné comme mandataire, représente l'ensemble des membres vis-à-vis de la collectivité. Il coordonne les prestations des membres du groupement. Il ne peut présenter plusieurs propositions en agissant à la fois en qualité de candidat individuel et de membre d'un groupement ou en qualité de membre de plusieurs groupements.

Sous-traitance :

Si le candidat envisage dès son offre de sous-traiter une partie de ses prestations, il devra justifier des capacités professionnelles, financières et techniques des opérateurs économiques sur lesquels il s'appuie pour présenter sa candidature, en présentant notamment des travaux similaires que les opérateurs ont réalisés. De plus le candidat fait produire un engagement écrit des opérateurs économique sur les prestations qu'ils réaliseront, joint au dossier de candidature.

Entreprises éligibles:

Seules les entreprises immatriculées au Registre des Commerces et sociétés en France et faisant appel éventuellement à des sous-traitants également immatriculés au Registre des Commerces et Sociétés en France sont éligibles

Date limite de réception des offres:

La date limite de réception des offres est fixée pour le 19 octobre 2023, à 18h.

Critères d'attribution:

L'opérateur sera retenu après étude des propositions jugées recevables à l'occasion d'un comité de sélection et au regard des critères énoncés dans la partie « critères de sélection de l'opérateur ». Le comité de sélection sera composé du Département, GRDF, GRTgaz, du SDESM, de la CCMSL, de la commune de Moret-Loing-et-Orvanne.

Adresse d'envoi de l'offre

Les offres seront à envoyer par courrier électronique à l'adresse suivante:
remi.coquille@departement77.fr.

Validité de l'offre :

La durée de validité de l'offre d'un candidat est valable 60 jours.

Langue de l'offre:

L'offre sera présentée en Français.

Renseignement complémentaires:

Toute demande de renseignement est à adresser par mail à : remi.coquille@departement77.fr .

5. Etudes préalables réalisées

a. Etude de préfaçabilité

Le Collectif CapBioGNV77 a financé la réalisation d'une étude de pré-faisabilité technique de la station. Le bureau d'études missionné a vérifié la faisabilité d'une station sur 17 critères (cf image ci-dessous), a réalisé un premier estimatif de l'investissement, ainsi que des propositions de schémas techniques de l'ouvrage. Enfin, il a intégré dans les conditions d'exploitation de la future station et donc son dimensionnement, les contraintes et les besoins imposées par le principal futur client, Transdev.

Critères vérifiés
Intégration urbaine et dispositions du PLU
Orientation d'Aménagement et de Programmation
Loi Barnier
Gestion des eaux pluviales
Zone de captage d'eau
Zones humides
Servitudes Présentes au droit du site
Servitudes aéronautiques
Monuments historiques
Archéologie
Risques naturels (inondation, mouvements de terrains, présence d'argile,...)
Risques technologiques
Historique du site
Nuisances sonores
Contraintes environnementales
Défrichement
Biodiversité

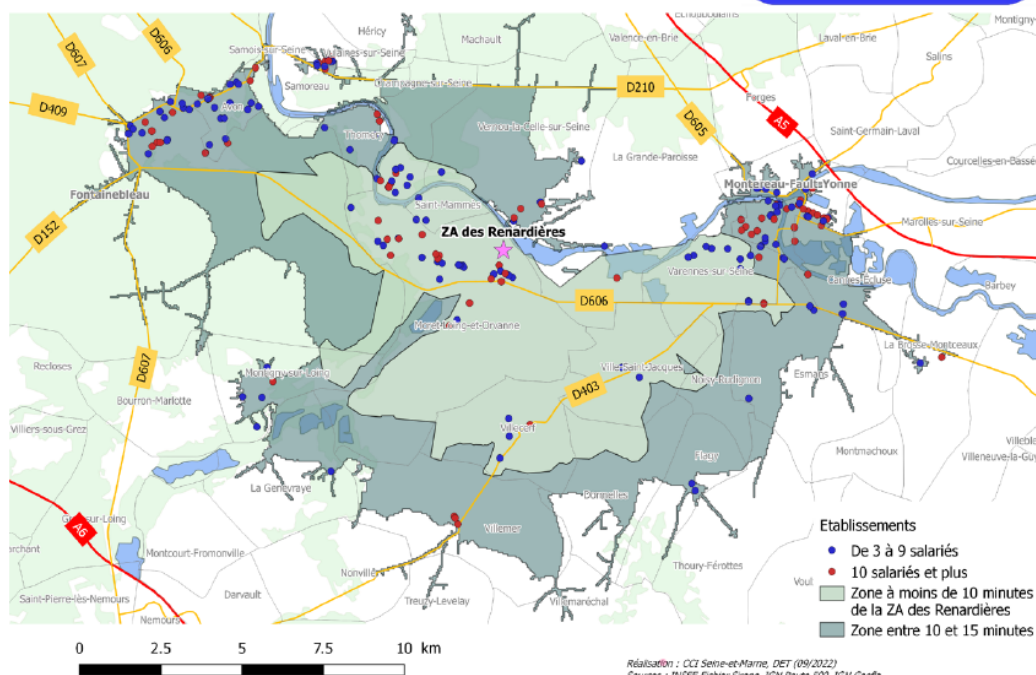
L'étude révèle certains points de vigilance à vérifier concernant la gestion des eaux usées, des eaux pluviales, la présence éventuelle d'une zone humide (risque très faible), la nature des sols, nécessitant de la part du futur aménageur de réaliser plusieurs études explicités dans le point 6.b. L'ensemble de l'étude sera transmise au candidat retenu.

b. Potentiels de véhicules

Au travers du partenariat que le Département et GRDF ont avec la CCI77, cette dernière a réalisé une étude de prospects sur une zone s'étendant jusqu'à 15 minutes de trajet de la station, pour lister l'ensemble des entreprises intéressées par le bioGNV. Au total, ce sont 150 entreprises des secteurs de la construction, de l'industrie et du transport logistique qui ont été contactées.

Répartition des établissements dans les secteurs Construction, Industrie/Energie, Transport/Entreposage

CCI SEINE-ET-MARNE



* Identification des entreprises ayant plus de 2 salariés

L'étude a révélé qu'une trentaine de poids-lourds pourraient possiblement s'avitailier journalièrement au sein de la station. Le principal client sera Transdev. Il exploitera un dépôt de bus, à Moret-Loing-et-Orvanne, non loin de l'emplacement de la future station qui disposera de 22 bus (potentiel maximal de 30 bus), qui iront s'avitailier à la station tous les jours. Le SMICTOM de la Région de Fontainebleau qui renouvelle actuellement son marché de collecte pourrait apporter à la station un potentiel de 11 à 13 BOM supplémentaires. Une option a été inscrite à cette fin dans son projet de marché, dont le déclenchement, aura lieu en janvier 2024 lors de l'attribution finale du marché si l'option de la carburation au bioGNV est bien levée (au regard notamment des négociations commerciales avec le futur aménageur). D'autres entreprises, principalement des donneurs d'ordres, dans le secteur d'exploitation de carrières ont la possibilité d'agir dans leur marché auprès de leur prestataire, pour rouler au bioGNV.

L'étude complète sera remise à l'opérateur sélectionné, en plus de l'étude de pré-faisabilité technique.

En outre, la station est située sur l'axe de la RD606, réseau routier structurant en Seine-et-Marne, et est accessible directement par le carrefour giratoire Saint-Lazare. La Direction des Routes du Département de Seine-et-Marne estime que 16 350 véhicules par jour dont 7% de poids lourds empruntent ce tronçon de la RD 606, soit un potentiel supplémentaire captable.

6. Situation du projet de station

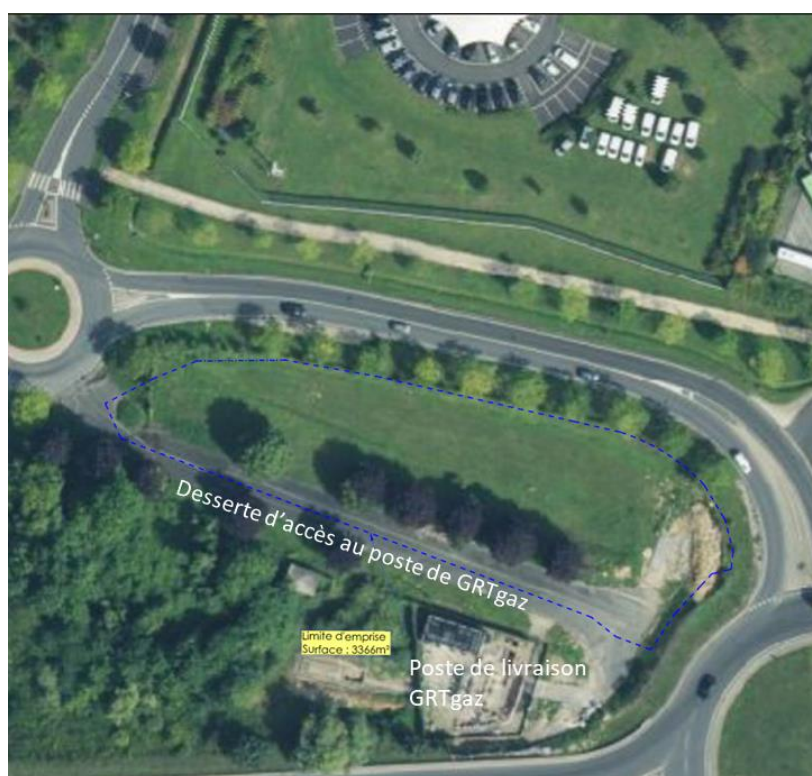
a. Localisation:

Le site du projet de station est localisé entre la RD302 et la RD606, au niveau du carré Saint Lazare, dans la commune de Moret-Loing-et-Orvanne. Le terrain est desservi par une impasse bétonnée sans nom, aujourd'hui avec portail privatif, accessible depuis le carrefour giratoire situé au nord-ouest du carré St-Lazare. Ce dernier est traversé par la RD302 et l'avenue des Renardières. L'impasse permet d'accéder à un poste de GRTgaz. Des bases vie sont actuellement installées sur le site, pour les travaux du Département portant sur la réfection du viaduc et seront retirées d'ici février 2024.



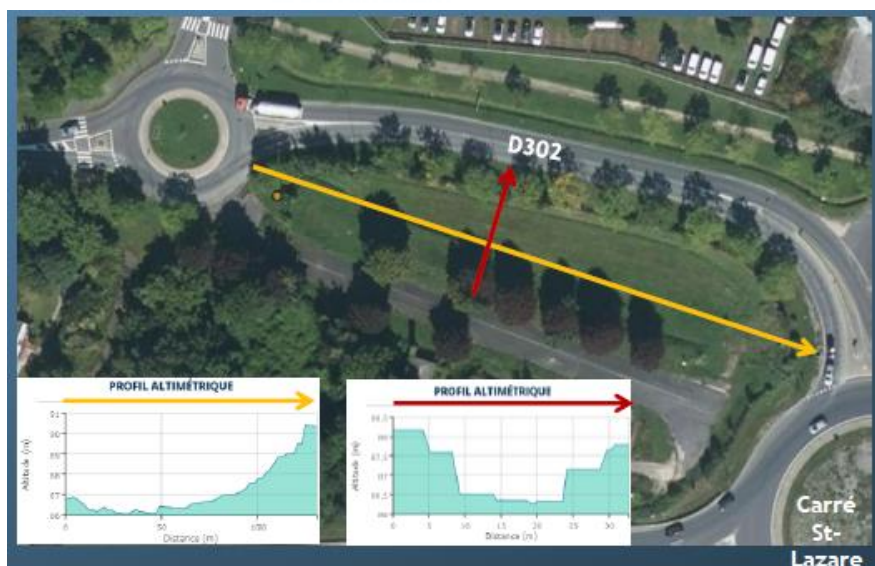
■ Représentation de la zone
d'implantation de la future station

Poste de livraison GRTgaz



b. Caractéristiques :

Le terrain occupe une surface approximative de 3400 m². Un bornage du terrain sera nécessaire, après définition des emprises du projet. Il est classifié zone UXb dans le PLU de la ville de Moret-Loing-et-Orvanne actuellement en cours de révision, cette dernière n'entraînant pas un changement du zonage sur cette parcelle (approbation prévue fin 2024). Au vu du profil altimétrique de la parcelle, des travaux de terrassement sont à prévoir, pour avoir une planéité des zones de distribution et techniques.



- Distance totale du profil : 130 m - Dénivelé positif : 4,99 m - Dénivelé négatif : -1,41m - Pente moyenne : 5%	- Distance totale du profil : 130 m - Dénivelé positif : 1,51 m - Dénivelé négatif : -1,9m - Pente moyenne : 9%
---	--

Une étude géotechnique et une étude hydrogéologique sont à prévoir sur le site, pour :

- S'assurer de la non présence d'une zone humide (identification par la cartographie DRIEAT d'une enveloppe d'alerte de classe 3). Le risque qu'une zone humide soit présente sur la zone est très faible au vu des infrastructures et bâtiments déjà présent sur les parcelles voisines ;
- Définir les éventuels ouvrages de rétention des eaux pluviales du site, au regard des surfaces imperméabilisés ;
- Dimensionner les ouvrages de fondation et confirmer la nature des sols (risque de cavités souterraines)

c. Réseaux à proximité

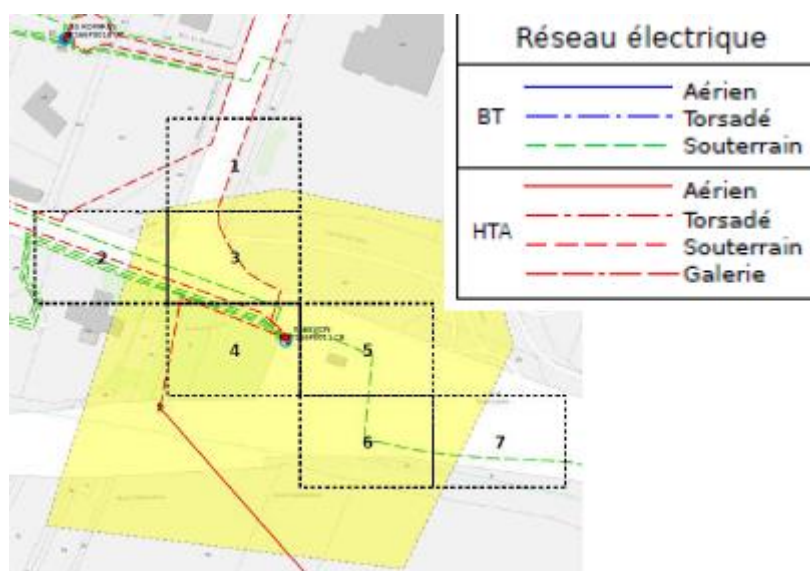
Réseau de gaz :

Le terrain est traversé par une canalisation de transport de gaz (géré par GRTgaz). Du fait de cette servitude, une partie du terrain n'est pas constructible et des dispositions lors de la construction et de l'exploitation de la station sont à prévoir. Cette zone inconstructible s'inscrit dans une zone inconstructible plus large inscrite dans le PLU, du fait de l'alignement avec la RD606 (voir annexe). Le terrain n'est pas directement traversé par une canalisation du réseau de distribution gaz (géré par GRDF). Une étude de raccordement est à prévoir auprès des gestionnaires de réseau, sur la solution de raccordement de la station.



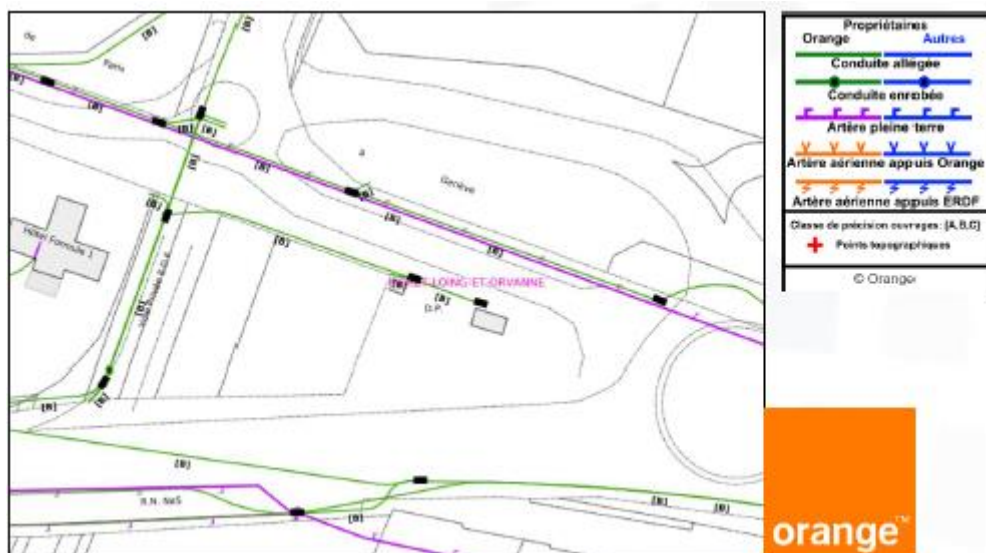
Réseau électrique :

Le terrain est desservi par le réseau HTA (géré par ENEDIS). Le réseau BT passe en toute proximité du terrain (sous le chemin d'accès) et un poste HTA/BT se trouve à moins de 30m de la limite de la parcelle. Une demande d'étude de raccordement anticipée est à prévoir, en prenant en compte la puissance électrique qui sera requise pour le fonctionnement de la future station. Il faudra notamment définir les redondances des équipements et les évolutions de la station (fonctionnement de 2 compresseurs en simultanée,...).



Réseau télécom :

Le terrain est traversé par le réseau d'Orange.



7. Description de la station

d. Accessibilité

La station sera accessible au public et pourra accueillir des camions, bus, cars, bennes à ordures ménagères, fourgons, des véhicules utilitaires légers, des véhicules légers et des engins non routiers. Les voies d'accès devront être dimensionnées pour laisser passer des véhicules aux dimensions maximales suivantes :

- Longueur hors-tout : 17 m
- Largeur hors-tout : 3 m
- Hauteur hors-tout : 4 m

Ainsi la largeur des voies devront être de 4.2 m au minimum.

e. Carburants

La station ne pourra délivrer que du bio gaz naturel comprimé (bioGNC). Le gaz sera attesté par des garanties d'origine française. Si des projets de partenariats exclusifs entre les candidats et des producteurs de biométhane sont envisagés, ils devront être détaillés dans le dossier final remis.

f. Capacité de distribution

La station comportera 3 pistes d'avitaillement dont deux seront prioritaire (modalités à définir par le candidat dans sa réponse) pour accueillir des bus d'Ile-de-France Mobilités/Transdev et, le cas échéant, des BOM du SMICTOM de la Région de Fontainebleau. Les candidats indiqueront le débit de compression théorique de la station et la capacité de stockage totale installée. L'équipement devra être dimensionné pour permettre un avitaillement de 11 équivalents poids-lourds par heure. Les candidats indiqueront les temps de charge moyen d'un poids-lourds, si 1 seule piste d'avitaillement est utilisée ou si 2 ou 3 pistes sont utilisées simultanément, lorsque le stockage est non-vidé et vidé. Ils indiqueront également le temps de reconstitution du stockage masse livrable.

g. Équipement télématique

La station sera équipée d'une station télématique complète en capacité de :

- Gérer un mode de paiement obligatoirement par carte privative et par carte bancaire, avec l'option « multiscarte » et permettre une interopérabilité avec les autres cartes d'accès;

- Détecter à distance les dysfonctionnements et pannes;
- Prévenir les utilisateurs et a minima les abonnés de l'état de fonctionnement de la station;
- Fournir un relevé détaillé de la quantité prélevée, l'identification du chauffeur et du véhicule avec reporting mensuel et le kilométrage au moment de la prise.

h. Disponibilité

Les candidats expliciteront par quels moyens, ils pourront rendre disponible 24h/24 et 365 jours par an la station. Notamment, ils donneront des détails sur l'ensemble des éléments « critiques » pouvant être redondés (compresseurs, aérothermes,...). Ils devront transmettre un plan de maintenance et indiquer le délai de remise en service de la station en cas de panne. Ils devront proposer des solutions pour assurer une continuité de service et exposer leur stratégie de communication auprès des utilisateurs, pour les informer de toute opération de maintenance rendant une partie de la station indisponible.

i. Proposition tarifaire

Un prix préférentiel pourra être proposé pour les acteurs disposant d'une flotte de plus de 5 véhicules.

8. Obligation de l'opérateur retenu

L'opérateur:

- S'assure de la faisabilité du lieu d'implantation envisagé en levant les incertitudes soulignées par le bureau d'études dans son étude de pré-faisabilité technique;
- Conduit l'ensemble des études nécessaires à la réalisation de la future station: études des sols, études de raccordement aux réseaux d'énergies, études d'accessibilité, études de trafic,.... ;
- Prend en charge l'ensemble des démarches administratives (permis de construire, dossier ICPE,...);
- S'engage à acquérir le foncier, sa vente étant uniquement conditionnée à la réalisation du projet de station bioGNV (vente avec charge), lequel devra intégrer une servitude d'accès au profit du poste de GRTgaz;
- S'engage à assurer le financement total du projet;
- S'engage à informer les membres du comité de sélection de l'avancée des travaux de l'ouvrage et de planifier des points d'information/validation aux différentes phases du projet (phase d'étude, phase de début des travaux, phase de fin des travaux,...);
- Précise les spécificités fonctionnelles de performance, de disponibilité de la station, ainsi que les modalités d'utilisation pour l'utilisateur. Il s'assure notamment de réserver 2 voies prioritaires pour les bus de Transdev et les BOM du SMICTOM de la Région de Fontainebleau, durant leurs horaires d'avitaillement de leurs flottes;
- Porte une attention particulière à l'insertion paysagère du site;
- Porte une attention particulière à la qualité environnementale de la station. Notamment, l'opérateur devra, en cas de coupe des arbres bordant la parcelle au sud, adapter les éventuels travaux aux enjeux de biodiversité (période de coupe) et les compenser en plantant un même nombre d'arbres sur le site du projet;

9. Constitution de l'offre attendue

L'opérateur fournit:

- Une présentation du candidat ou de l'ensemble des candidats en cas de groupement;

- La ou les fiches (en fonction d'un groupement) de « déclaration du candidat » remplie et signée;
- Une présentation du réseau existant ou en cours de développement de stations (bio)GNV similaires qu'il exploite et des services éventuels fournis aux utilisateurs;
- Une estimation des volumes traités et des tonnages de stockage sur le projet de station;
- Un plan masse de l'installation et des vues 2D/3D du projet permettant d'apprécier l'insertion de la station dans son environnement et le traitement des équipements techniques. Les candidats trouveront en annexe un schéma leur présentant les parties du foncier inconstructible, du fait de l'alignement avec la RD606;
- Les spécifications fonctionnelles, de performance et de disponibilité de la station;
- La politique tarifaire prévue et ses modalités d'indexation, pour les abonnés et le grand public;
- Les modalités de maintenance de la station pour assurer une continuité de l'avitaillement impérative pour Transdev et le SMICTOM de la Région de Fontainebleau ;
- Le planning prévisionnel de réalisation du projet, prenant en compte une estimation des délais de réalisation des études, d'instruction des diverses autorisations (PC, ICPE,...), le temps de construction et de raccordement aux réseaux, et de livraison des différents postes ;
- Les estimatifs d'investissement pour la conception de la station et une prévision des coûts d'exploitation sur les 5 premières années;
- Le plan de communication associé (actions envisagées, affichage, signalisation...).

10. Critères de sélection de l'opérateur

L'opérateur sera sélectionné par un comité de sélection constitué de représentants du Département de Seine-et-Marne, du SDESM, de GRDF, de GRTgaz, de la CCMSL et de la Commune de Moret-Loing-et-Orvanne.

a. Critère technique et organisationnel (50 points)

Sous critère 1 : Proposition de la solution technique, fonctionnelle et évolutivité de la station (Note de 0 à 20 points) :

- Schémas techniques qui assurent l'implantation des différents éléments avec les exigences réglementaires;
- Débit nominal;
- Stockage utile;
- Nombre de voies (d'avitaillement et d'évitement) à l'ouverture et dans l'évolution de la station;
- Capacité et performance de distribution ;
- Fonctionnement en mode dégradé ;
- Référence et qualité des matériaux utilisés y compris les fiches techniques;
- Modalités d'augmentation de capacité de la station.

Sous critère 2 : Adéquation des moyens humains et de l'organisation des équipes dédiées à la réalisation des travaux, à la maintenance et au suivi d'exploitation (Note de 0 à 20 points) :

- Capacité de l'équipe retenue (l'organigramme de l'équipe pressentie accompagné de CV devra être joint);
- Moyens humains affectés au chantier avec la nomination des différents intervenants pour la réalisation des travaux;
- Planning détaillé des travaux;
- Nombre d'heures annuel d'arrêt total et délai de remise en service;

- Nombre d'heures annuel d'arrêt partiel et délai de remise en service;
- Moyens humains et matériels mis en œuvre pour la maintenance.

Sous critère 3 : Critère environnemental (pondéré à 10 points) :

- Consommation électrique en kWh/kg de gaz comprimé;
- Solution technique pour réduire au maximum les rejets dans l'atmosphère lors de la construction et l'exploitation du site;
- Intégration paysagère du site;
- Prise en compte des enjeux de biodiversité;
- Gestion des eaux pluviales et usées du site (zéro rejet, pré-traitement des eaux prélevées,...);
- Le bruit du fait de la proximité de l'hôtel F1 dans la zone.

b. Critère financier (20 points)

Sous critère 1: Prix de vente du gaz aux abonnés (10 points) :

La tarification proposée aux abonnés, son mode de calcul et la lisibilité sur l'évolution de celle-ci.

Sous critère 2 : Prix de vente du gaz au grand public (10 points) :

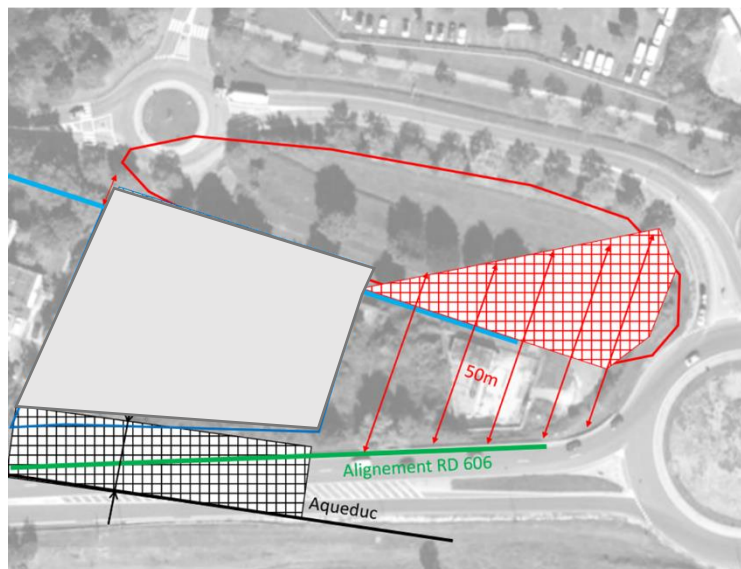
La tarification proposée au grand public, son mode de calcul et la lisibilité sur l'évolution de celle-ci.

c. Critère délai d'exécution (30 points)

La meilleure note 30 points est attribuée au délai global le plus court entre la notification du marché et la mise en service de la station, les autres notes seront attribuées sur la base de la formule suivante:

Note = (délai de l'offre le plus court/ délai de l'offre analysée) X 30 points

Annexe :



 : Terrain nord approx 3750m²



 : Pas de construction à 50m de l'alignement de la RD606

 : Bande inconstructible aqueduc en siphon 13m

Le terrain sud (partie grisée) qui était envisagé lors de la réalisation de la pré-étude de faisabilité technique a été écarté par la suite. 2 zones sont inconstructibles, liées à la RD606 et à la classification de la parcelle dans le PLU de la commune.