

QUESTIONS	REponses DCI
<p>Le client final étant la FMM, une force multinationale incluant le Tchad, certaines questions portent sur un éventuel SOFA dont les articles s'appliqueraient aux contractants de la DCI.</p> <p>NB : nous avons noté que nous bénéficierons de l'aide d'un officier de liaison de la FMM.</p> <p>Existe-t-il un accord sur le statut des forces (SOFA) - ou tout autre accord, agrément ou convention - qui serait spécifiquement applicable à cet appel d'offres et à son futur titulaire ? Quelles en seraient les termes et conditions qui pourraient nous concerner ?</p>	<p>Il n'y a pas de SOFA ni d'accord, agrément ou convention spécifiques aux forces armées applicable à cet appel d'offres.</p>
<p>L'appel d'offres indique que la base opérationnelle se trouve à Ndjamena, au Tchad. Normalement, l'autorisation d'exploitation au Tchad est nécessaire et essentielle pour tout projet de transport ou de travail aérien au dessus du Tchad ; et la mission demandée dans l'appel d'offre fait partie de la catégorie "travail aérien". L'obtention d'une autorisation d'exploitation au Tchad est, par expérience, un processus toujours long et difficile.</p> <p>Cette autorisation d'exploitation sera-t-elle obligatoire ou un accord d'exemption au sein du SOFA ou ailleurs, autorisera-t-il le futur titulaire du contrat DCI à opérer au Tchad sans cette autorisation ?</p> <p>Si l'autorisation est obligatoire, quelle sera la procédure à suivre pour son obtention ? Malgré le statut non tout à fait étatique de DCI et étant donné que le client final est étatique/multinational, notre analyse et notre expérience montrent que le futur contractant devra obtenir cette autorisation en procurant à l'aviation civile tchadienne une lettre de soutien au minimum de DCI et, mieux, de la FMM indiquant que la demande est faite dans le cadre d'un contrat de service à son/leur profit ? Pourrions-nous compter sur cette/ces lettres de soutien ? Par ailleurs, dans le cas où l'autorisation d'exploitation ne ferait pas l'objet d'une dérogation/exemption, le candidat devra-t-il présenter, au moment de la soumission de son offre, la certification/preuve provenant d'acteurs locaux qualifiés (ADAC ou agent local d'assistance ou détenteur local d'un CTA/AOC) qu'il est en mesure de fournir une telle autorisation d'exploitation si le contrat lui est attribué ?</p>	<p>L'autorisation d'exploitation sera obligatoire. Le soumissionnaire choisi sera en charge d'obtenir les autorisations nécessaires auprès des autorités aéronautiques compétentes.</p> <p>Une lettre de soutien de DCI pourra être fournie si nécessaire.</p> <p>L'autorisation d'exploitation ne sera pas demandée au moment de la soumission des offres.</p>
<p>De nombreux impôts, taxes, redevances, droits de douane et autres prélèvements sont susceptibles de s'appliquer dans le cadre du contrat. S'il paraît clair (Art 5,2 du projet de contrat) que les impôts, taxes et prélèvements assis sur le chiffre d'affaires, les bénéfices ou les plus-values imposées au Contractant par toute autorité compétente en France ou au Tchad par suite de la présente Prestation resteront à la seule charge du Contractant, les choses sont moins claires concernant d'autres taxes et redevances dues au Tchad, dans les autres pays de la FMM, voire en France :</p>	<p>Rien à ajouter par rapport à l'art 5.2. Les dispositions légales et réglementaires doivent être consultées et appliquées par les contractants.</p>
<p>TVA : Sauf exemption particulière, les services de transport/travail aérien au Tchad sont soumis à la TVA, comprenant depuis début 2024, un prélèvement au profit des régions et communes (c'est le cas actuellement pour des services aériens effectués au profit des Forces françaises au Tchad).</p> <p>Dans l'appel d'offre, à plusieurs reprises, il est mentionné que nos tarifs doivent être exprimés hors taxe. Cela signifie-t-il que cette exemption de TVA est due au fait que DCI est un client situé hors du Tchad et que dès lors le service serait exporté et non soumis à TVA ou au fait que le service fait l'objet d'une exemption de TVA en vertu d'un accord SOFA ?</p> <p>Ou alors, la mention aux "prix hors taxe" ne concerne que la présentation de nos tarifs dans le cadre de l'appel d'offre mais n'exempte pas la facturation avec TVA des services.</p> <p>NB : en cas de TVA à payer, même si le futur contractant n'est qu'un intermédiaire entre le client et le gouvernement tchadien, l'assujettissement à la TVA n'est pas transparent ; en effet, toute entreprise non tchadienne redevable de la TVA devra utiliser les services d'une société tchadienne pour faire transiter cette TVA vers les services fiscaux ; ces services sont évidemment payants et devront, le cas échéant à être intégrés dans nos coûts.</p>	<p>DCI bénéficie d'une exonération de TVA en tant qu'acteur de mise en œuvre de mesures d'assistance de l'Union Européenne. Par conséquent, votre offre doit être établie hors TVA.</p>
<p>Droits de douane : Le matériel importé au Tchad pour assurer la prestation (aéronef équipé ISR, station sol, équipements/pièces détachées/outils de dépannage...) ne sont pas destinés à rester sur place à la fin de la prestation et seront réexportés.</p> <p>Les éventuels droits de douane dans ce cas bénéficient-ils d'une exemption en vertu d'un SOFA ou d'une autre convention ? La même question se pose si l'on doit faire entrer un équipement (par exemple un moteur) pour dépanner l'aéronef qui serait tombé en panne dans une des 3 autres pays de la FMM).</p>	<p>Il n'y a pas de SOFA ni d'accord, agrément ou convention spécifiques applicable à cet appel d'offres. Les dispositions légales et réglementaires doivent être consultées et appliquées par les contractants.</p>
<p>Redevances et taxes aéronautiques : Les autorisations de survol et d'atterrissage et d'autres prestations aéronautiques font l'objet de taxes destinées à financer les institutions aéronautiques nationales (ADAC au Tchad) ou internationales (ASECNA). Existe-t-il une ou des exemptions particulières dans ce domaine, à l'instar des Forces françaises qui bénéficient d'une exemption de taxe ASECNA ?</p> <p>Par ailleurs, les services assurés par les aéroports (atterrissage, utilisation du balisage de nuit, parking...) font l'objet de redevances. Existe-t-il une exemption en vertu d'un SOFA ou d'un autre accord : à N'Djaména ? Sur les autres terrains des pays de la FMM ?</p> <p>NB : voir également question suivante.</p>	<p>Il n'y a pas d'exemptions de redevances ou taxes aéronautiques.</p> <p>Il n'y a pas de SOFA ni d'accord, agrément ou convention spécifiques applicable à cet appel d'offres.</p>
<p>Nous avons noté que l'article 4.2 du document "Détails techniques" stipule que le titulaire doit fournir la plupart des ressources nécessaires à sa prestation du service. Le client DCI ou plus probablement l'une des nations de la FMM (forces tchadiennes en particulier) peut-il/ peuvent elles être prestataire de service au bénéfice du titulaire, par le biais d'une convention tarifée à définir, et contribuer ainsi, à N'Djaména, au stationnement de l'aéronef, aux emplacements de la station sol et des facilités de maintenance, aux locaux opérationnels ainsi qu'au soutien vie de l'équipe du titulaire ? Quel seraient alors les tarifs mensuels demandés pour tout ou partie de ces services ?</p> <p>Même question en cas de besoins temporaires similaires dans les trois autres pays de la FMM pendant la durée du contrat ?</p>	<p>Les soumissionnaires sont libres de sélectionner des sous-traitants dans le respect des conditions de sous-traitance indiquées à l'appel d'offres.</p>

<p>Il existe une liste des pays approuvés (de l'UE et d'autres nations dont le Royaume-Uni, l'Ukraine, la Géorgie, etc.) pour la provenance des matériels inscrits sur la liste CML de l'union européenne. Concernant le présent appel d'offre, l'aéronef - même civil - et la plupart des équipements ISR figurent sur cette liste CML.</p> <p>D'une manière générale, pouvons-nous avoir les raisons de cette restriction que nous ne rencontrons jamais sur les marchés d'affrètement aérien que cela soit au bénéfices de client étatiques ou non ?</p> <p>Aéronef : Dans les réponses apportées le 9 février, il est indiqué qu'un aéronef (a priori équipé ISR) certifié par la FAA peut être admis. Confirmez-vous qu'il n'a dès lors pas à obtenir la dérogation spéciale accordée par la DCI et l'autorité européenne (Art 5.2 du projet de contrat) ?</p> <p>Équipement ISR : Même question que précédemment. Si le matériel ISR doit en totalité ou en partie obtenir cette dérogation, pouvez-vous préciser la procédure à suivre vis à vis de la DCI et nous indiquer si l'autorité européenne est ensuite saisie par la DCI. Si cette autorité doit être saisie par le futur titulaire, pouvez-vous indiquer quelle autorité européenne précise est concernée et la procédure vis à vis de cette dernière.</p> <p>Dérogation: Quelles sont les chances et délais habituels d'obtention de cette dérogation dans le cas de matériel en provenance des États-Unis ?</p>	<p>C'est une exigence du CDC.</p> <p>Un aéronef certifié FAA est possible dès lors que l'opérateur est certifié EASA, ce point est sans lien avec une demande de dérogation évoquée.</p> <p>Des équipements ISR hors CML pourront être recevables en cas de demande de dérogation et d'acceptation par DCI et l'UE. Dans ce cas, DCI interrogera l'UE. Les délais de réponse ne sont pas connus.</p> <p>Les équipements ISR en provenance des États Unis d'Amérique soumis à la réglementation ITAR sont exclus de cet appel d'offres, conformément à ce qui est écrit à l'article 3.1.4 du document "Détails techniques" (Annexe 6.6).</p>
<p>Nous constatons que les États-Unis et la Grande-Bretagne sont une source importante en matière d'équipements ISR et en matière de compétence humaine dans ce domaine. Or, la réponse 6 apportée le 9 février dernier enjoint d'utiliser un opérateur aérien en provenance d'un pays de l'AESA.</p> <p>Quelle est la raison de cette exigence qui n'apparaît généralement pas dans les appels d'offres concernant l'affrètement d'aéronefs même au profit de bénéficiaires étatiques européens (forces armées françaises et allemandes en particulier et par exemple) ?</p> <p>TCA/AOC US ou UK : Un opérateur aérien dont le certificat de transporteur aérien (TCA/AOC) a été délivré par la FAA américaine ou la CAA britannique (breveté) obéit à des exigences sécuritaires identiques à celles de l'AESA. Par ailleurs, le lieu d'opération n'impose réglementairement pas la détention d'un agrément de l'AESA. Dans ces conditions, pourquoi un transporteur aérien US ou britannique ne pourrait-il pas être opérateur dans le cadre de ce contrat ?</p> <p>TCO/TCO-305 : Éventuellement, pourraient-ils être admis s'ils possédaient un certificat TCO (Third Country Operator) délivré par l'AESA ? Ou pourraient-ils bénéficier de la disposition réglementaire de l'AESA dite "TCO-305 Non-scheduled flights - one off notification" qui permet l'exploitation de certains vols sans agrément TCO dans le cadre de vols effectués dans l'intérêt public, pour répondre à un besoin urgent, tels que les missions humanitaires (notre cas) et les opérations de secours.</p>	<p>Nous vous renvoyons au CDC.</p> <p>Un transporteur aérien non européen pourrait être opérateur de ce marché dès lors qu'il remplit les conditions du marché et notamment la condition de la certification EASA qui est une exigence pour ce marché.</p> <p>La disposition règlement TCO-305 ne s'applique pas à ce marché.</p>
<p>Dans le document "Cahier des charges", article 5.6, paragraphe "Prix et paiement", que signifie "L'offre commerciale doit être détaillée par phase" ? Peut-on par exemple séparer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une 1ère phase de mise en place du dispositif du titulaire (comprenant le vol de convoyage et d'autres éventuels transports jusqu'à la destination NDJ, l'installation de la maintenance, de la station au sol, des communications et d'autres actions non récurrentes telles que l'obtention du permis d'exploitation...),</li> <li>- une 2ème phase correspondant à la période d'exploitation (avec les prix forfaitaires par heure de vol) et</li> <li>- une 3ème phase de démontage et de retour du dispositif du titulaire.</li> </ul> <p>Où alors, ne devons-nous donner que les prix par heure de vol, comme indiqués au BPU, comprenant à la fois les prix récurrents des opérations et tous les coûts non récurrents + dont ceux de mise en place et démontage - répartis sur chaque heure de vol en fonction de leur nombre prévu, stipulé dans le BPU.</p> <p>NB : Notons que dans ce cas, il n'y a qu'une seule phase...</p>	<p>Oui, l'offre commerciale doit être détaillée par phase (et ce en comprenant également les prix par heure de vol).</p>
<p>Notre équipe devra-t-elle opérer temporairement à partir d'aéroports situés en dehors de NDJ, en particulier à partir d'autres aéroports des pays de la FMM. Si oui, pendant des périodes de combien de temps et à quelle fréquence ?</p>	<p>Non, les opérations seront menées à partir de l'aéroport de N'Djamena.</p>
<p>Les réponses aux précédentes questions sont-elles toujours valables ?</p>	<p>Les réponses aux précédentes questions sont toujours valables.</p>
<p>Critère de modifications du projet de contrat : Confirmez-vous que notre acceptation inconditionnelle du contrat et des conditions générales et particulière nous donne droit au maximum de point pour le premier critère ?</p>	<p>Oui.</p>
<p>Critère de prix (montant de l'offre globale) : Nous comprenons que la seule donnée chiffrée prise en compte pour la détermination de ce critère est le montant global de l'offre financière pour la totalité de la durée du contrat et non le prix à l'heure de vol. Est-ce correct ?</p>	<p>Non, l'évaluation du montant global de l'offre tient compte du prix à l'heure de vol.</p>
<p>Comment est évalué le montant global de l'offre ? Sans formule de calcul, cela laisse la place à tout schéma de notation. Pouvez-vous nous indiquer la méthode de calcul de cette note. Prenons un exemple : le candidat A fait une offre à 4M€ et le candidat B fait une offre à 4.7M€. Quelles sont les notes pour chacun des candidats ?</p>	<p>Le système de notation donne au candidat au prix le plus faible la note maximale sur ce critère, les autres candidats ayant une notation en fonction de l'écart avec l'offre la plus basse.</p>
<p>Critère de prix : si la réponse à la précédente question est affirmative, confirmez-vous que, à prix à l'heure de vol égal, un candidat qui fera une offre sur une durée de 18 mois (18*80*prix HDV car livraison au 01/07/2024) aura une note financière bien moins bonne que celui qui fait une offre d'une durée de 14 mois (14*80*prix HDV car livraison au 01/11/2024) ?</p>	<p>Le critère de prix ne prend pas en compte les éléments de durée, qui sont pris en compte et évalués dans le critère "date de début de la prestation".</p>
<p>Critère de prix : si le critère est le montant global, comment comparez-vous un candidat A qui offre une solution avec seulement les équipements obligatoires et un candidat B qui offre une solution avec la totalité des équipements obligatoires et optionnels/recommandés (dont la guerre électronique : donc ajout d'une console dédiée et d'un opérateur en plus, ce qui a un surcoût majeur) ?</p>	<p>Le critère de prix prend en compte l'élément de prix, il ne prend pas en compte les équipements obligatoires qui sont pris en compte et évalués dans le critère "capacité à intégrer les optionnels".</p>
<p>Comment est évalué le critère de compréhension de la mission ? est-ce uniquement sur l'adéquation de la réponse aux critères techniques ?</p>	<p>Ce critère est évalué sur la base de l'adéquation de l'offre avec le CDC de manière générale. Le comité d'évaluation vérifiera la conformité de l'offre aux critères imposés et appréciera de manière qualitative sa conformité ou sa proximité avec les critères déterminants et souhaités.</p>
<p>Pouvez-vous nous transmettre la grille de notation de ce critère de « compréhension de la mission » ou nous détailler le poids de chaque critère et notamment le poids des options ?</p>	<p>La grille de notation n'est pas communiquée aux candidats. Le critère est évalué sur la base de l'adéquation de l'offre avec le CDC de manière générale. Le comité d'évaluation vérifiera la conformité de l'offre aux critères imposés et appréciera de manière qualitative sa conformité ou sa proximité avec les critères déterminants et souhaités.</p>
<p>Compréhension de la mission : les critères ont-ils tous le même poids ? les critères techniques sont-ils binaires (0 ou 1 selon conformité ou non-conformité) ou gradués (30% de la note si le critère est rempli à 30%) ? Quel est le poids des critères obligatoires et recommandés ?</p>	<p>Ce critère est évalué sur la base de l'adéquation de l'offre avec le CDC de manière générale. Le comité d'évaluation vérifiera la conformité de l'offre aux critères imposés et appréciera de manière qualitative sa conformité ou sa proximité avec les critères déterminants et souhaités.</p>
<p>Compréhension de la mission : dans la §4 du CDC et l'annexe 6.6, pouvez-vous nous indiquer quels sont les critères éliminatoires car dans certaines phrases apparaît « obligatoire », « doit », « minimum », « recommandés », « souhaités », etc. ? Ma question vise à bien comprendre quels sont les critères qui entraîneront un rejet automatique d'une offre si ce critère n'est pas rempli. Et a contrario, si un critère n'est pas listé dans les critères éliminatoires, il ne pourra pas être un argument pour rejeter une offre.</p>	<p>Les exigences techniques obligatoires sont associées au vocabulaire suivant : « obligatoire », « doit », « minimum ».</p> <p>Les exigences techniques non obligatoires sont associées au vocabulaire suivant : « optionnel », « recommandé », « souhaité ».</p> <p>Si une exigence technique obligatoire n'est pas satisfaite, l'offre sera jugée non conforme au CDC et, partant, regardée comme irrecevable et ne sera pas classée. Une exigence non obligatoire non satisfaite justifiera une dégradation de la note lors du classement.</p>

<p>Est-il possible de fournir une date de début des prestations avec seulement une partie des équipements RSR obligatoires et avec une phase de montée en puissance ? exemple : livraison à T0+7 en configuration comprenant seulement les équipements A et B obligatoires, puis livraison à T0+9 avec l'équipement obligatoire C et T0+11 avec l'équipement recommandé D ? Si oui, est-il possible de proposer des prix à l'HDV variable selon la « phase » ?</p>	<p>Tous les équipements obligatoires doivent être opérationnels à T0 (début de la prestation). Les optionnels peuvent être intégrés ultérieurement. Les prix variables à l'heure de vol ne sont pas acceptés.</p>
<p>Comment le critère de date de début de prestation est-il évalué ? La date de début de prestation s'exprime-t-elle bien en T0+X jours/mois (avec T0 date de notification du contrat) ? Prenons un exemple : le candidat A s'engage sur une livraison à T0+9 mois, le candidat B s'engage sur une livraison à T0+3 mois. Quelles seront les notes de ces 2 candidats ?</p>	<p>La date de livraison est exprimée par la date annoncée de début des prestations. Le système de notation donne au candidat avec le délai le plus court de début de prestation la note maximale, les autres candidats ayant une notation en fonction de l'écart avec le délai le plus court.</p>
<p>Comment est évalué le critère « méthodologie proposée et planning » ? Ce critère semble différent de la date de livraison. Est-ce correct ? Sinon, la date de début de prestation entre 2 fois en compte : dans le critère « date de début des prestations » et celui-ci ?</p>	<p>Ce critère est effectivement différent de la date de livraison. Le comité d'évaluation apprécie de manière qualitative la méthodologie proposée pour réaliser le projet</p>
<p>Cf « prix et règlements » du CDC, il est écrit « Conformément au BPU, l'offre commerciale doit être détaillée par phase » puis « le marché est à obligation de résultat avec un forfait par phase et accompagné d'un livrable ». Parallèlement, il est écrit qu'il s'agit d'une offre de service RSR. Or, je constate que le BPU n'exige de fournir que 3 données chiffrées : le nombre d'heures de vol max, le prix à l'HDV et le montant global (qui est le prix à l'heure de vol multiplié par 80 heures mensuelles et le nombre de mois de service). A aucun moment, la notion de « phase » n'apparaît dans le BPU. En outre, il est demandé aux candidats de fournir une unique date de début des prestations. Nous ne comprenons pas ce que vous demandez. Pouvez vous expliquer ce que ces notions de « phase », de « forfait par phase » veulent dire en cohérence avec les 4 données chiffrées attendues : date de début des prestations, prix HDV, volume max d'HDV par mois, montant global (basé sur 80 HDV mensuelles et un prix par HDV fixé précédemment). Un exemple pourrait aider à la compréhension (avec le BPU associé).</p>	<p>Merci de vous reporter également aux réponses aux questions n° 21 et 22. Oui, l'offre commerciale doit être détaillée par phase (et ce en comprenant également les prix par heure de vol). Ce qui est attendu est un descriptif dans l'offre de la phase de montée en puissance du détachement (ressources humaines déployées, organisation de la maintenance, livraison de l'aéronef, hangarage, soutien pétrolier/énergie, bureaux, vols tests, logement des salariés, etc.), de la phase d'exploitation (prix à l'heure de vol, report d'heure de vol, gestion des pannes aéronef, équipements, diffusion des rapports d'analyse, etc.) et de la phase de démontage.</p>
<p>Nous comprenons que DCI retient le principe de « MEDO » (meilleure et dernière offre) à l'issue des oraux de présentation de la première offre, sachant que (cf votre précédente réponse n°7) « il n'est pas possible de proposer plusieurs offres, mais il est possible de proposer plusieurs options qui répondent au cahier des charges au sein d'une même offre qui seront étudiées parallèlement ». Ces options ayant un cout et des délais supplémentaires associés, pouvons-nous proposer une offre initiale « à tiroir » : une offre de base avec un prix X à l'heure de vol et un début des opérations à T0+A mois, mais qui passe à un prix Y à l'HDV et un début des opérations à T0+B si vous prenez l'équipement optionnel PPP, et qui passe au prix Z et une début des prestations à T0+C si vous prenez l'optionnel QQQ, etc. Notre compréhension est-elle correcte ?</p>	<p>Oui, il est possible de compléter l'offre de base d'une ou de plusieurs options au sein d'une même offre.</p>
<p>Votre règlement de consultation n'indique pas la procédure à suivre en cas de contentieux en phase de consultation. Pouvez-vous nous indiquer la procédure et le tribunal compétent ?</p>	<p>Merci de vous référer au dernier § du 4.10 de la procédure. En cas de réclamation, le Service Achats de DCI saisit la DJC de DCI pour traitement.</p>
<p>Sera t-il possible de disposer d'un délai pour analyser vos réponses et pouvoir poser des questions complémentaires si vos réponses engendrent des questions supplémentaires ?</p>	<p>Non, cela n'est pas prévu dans la procédure d'appel d'offres.</p>
<p>Sur le critère de "Capacité maximale d'heures de vol mensuelles (10%)": La reponse attendue etant une donnée chiffrée. Pouvez vous nous transmettre la methode de calcul ? Nous comprenons que le candidat qui propose la capacité maximale aura la note maximale. Est-ce correct ? Prenons l'exemple de 3 candidats : A propose 85 heures, B propose 90 heures et C propose 100 heures, quelles notes pour chacun des candidats ?</p>	<p>Le candidat le mieux disant bénéficiera de la meilleure note. Le système de notation donne au candidat avec la capacité maximale la plus élevée la note maximale, les autres candidats ayant une notation en fonction de l'écart avec cette capacité maximale.</p>
<p>Pouvez vous nous détailler les critères qui sous-entendent la "Capacité à exploiter les données issues des capteurs avion" (11%) ?</p>	<p>Une évaluation globale et qualitative de la capacité à transférer les données, les analyser et fournir les rapports à la FMM dans les délais requis sera réalisée.</p>
<p>Qu'entendez vous par "Capacité à intégrer les optionnels", quels sont les critères d'évaluation ? Faites vous référence à la capacité technique du candidat à intégrer des équipements externes sur avion et certifier l'ensemble (c'est à dire que vous évaluez la capacité d'ingénierie du candidat à travers ses bureaux d'étude 21G/21J) ? ou, totalement différent, est-ce, plus simplement, le nombre d'équipements optionnels qui sont intégrés dans l'offre ? dans ce sens, un candidat qui n'a intégré aucun équipement optionnel aurait 0, et celui qui les a tous intégré aurait la note maximale ? Dans ce dernier cas, pouvez vous nous transmettre la pondération de chaque équipement optionnel ?</p>	<p>Le comité d'évaluation vérifiera la conformité de l'offre aux exigences techniques optionnels/souhaitables et appréciera de manière qualitative sa conformité ou sa proximité avec les exigences techniques souhaitées. Il n'y a pas de pondération par équipement.</p>
<p>Dans le nouveau cahier des charges en français, le nota bene en fin d'article 5.6 « Une garantie bancaire de bonne exécution devra être fournie par le candidat sélectionné » a disparu alors que dans la nouvelle version anglaise il existe toujours. Est-ce une simple erreur de rédaction ? Ou la garantie bancaire n'est-elle plus demandée.</p>	<p>La garantie bancaire est toujours demandée.</p>