

Appel III

Troisième étude de marché pour la conclusion d'un accord "construct to use" dans le cadre de Watertruck+

Date de publication : 1 décembre 2017

Délai de réception des candidatures
15 janvier 2018 à 10h





Sommaire

1	Watertruck, c'est quoi?.....	3
2	Watertruck+.....	3
3	Collaboration public-privé	4
4	Pourquoi un appel III	5
5	Procédure	6
6	Méthodologie.....	7
7	Modèle de candidature	10
8	Timing.....	10



1 Watertruck, c'est quoi?

Watertruck est un concept innovant pour le transport de marchandises sur les petites voies navigables (CEMT I-IV) qui peut libérer le potentiel économique d'une région grâce à l'utilisation de petites barges standardisées autopropulsées ou non-propulsées.

Combiné avec de grands et petits pousseurs écologique utilisés pour le transport en convoi, le concept garantit une flexibilité d'opération maximale tout en conservant une couverture régionale grâce à la connexion des petites voies navigables intérieures au réseau TEN-T.

Le concept Watertruck offre un design standardisé pour différents types de petites barges modifiables en fonction des besoins pour certains types de cargaisons. Propulsion, écoutilles, systèmes élévateurs (pompage), petite grue, par exemple, peuvent être facilement ajoutés ou enlevés, sans impact majeur sur la structure de coque.

Le design standard des barges est adapté au transport de différents types de marchandises et permet une augmentation de la capacité de charge (aussi bien en terme de poids que de volume).

La faisabilité opérationnelle et économique du concept a été examinée au cours du projet Watertruck Interreg (<http://watertruck.be>) réalisé entre 2010 et 2014. Ce projet a notamment mis en lumière le besoin d'innovation et d'un plan directeur pour le futur du transport sur les petites voies navigables en Europe, afin d'améliorer la compétitivité de la navigation par rapport au transport routier.

2 Watertruck+

Le projet Watertruck+ , un projet TEN-T/CEF, vise à offrir une solution complémentaire à la navigation intérieure existante. L'objectif est d'équiper le marché en analyses de rentabilité pour une grande flotte européenne de navires en introduisant le concept Watertruck dans différentes régions d'Europe.

Dans un premier temps, certains standards doivent être développés afin d'améliorer l'interopérabilité des navires, en terme de région de navigation et de type de chargement. Au premier stade du lancement en Europe, une petite flotte doit être construite et introduite pour une phase d'essai au cours de laquelle un volume déterminé de marchandises sera transporté chaque année.

Les navires sont construits spécifiquement pour des flux de marchandises déterminés. L'objectif du projet est d'utiliser les nouveaux Watertrucks pour des flux de marchandises qui ne sont pas transportées par la flotte existante, ce qui augmentera la part de marché des voies navigables intérieures dans la répartition modale.



En outre, la construction des navires doit être soumise, pendant la phase d'essai, à une obligation d'effort maximal pour réduire les émissions de CO2 d'au moins 25% par rapport aux émissions de la flotte existante sur les voies navigables intérieures et pour atteindre un niveau d'émission de substances nocives conforme au minimum aux normes EURO VI pour le transport routier.

Cette phase d'essai doit nous fournir plus d'informations sur :

- ✓ Les coûts de construction, en s'efforçant d'atteindre une meilleure standardisation et une structure modulaire.
- ✓ Les coûts d'exploitation résultant des efforts de mise en œuvre d'une nouvelle organisation logistique et d'un système de propulsion plus efficace.

Ces paramètres doivent être combinés à une boîte à outils financière. Celle-ci comprendra les aides financières disponibles qui favoriseront l'introduction du concept en Europe. Les paramètres d'exploitation et la boîte à outils financière aboutiront à un plan directeur comprenant des analyses de rentabilité pour la nouvelle construction d'une flotte de Watertrucks dans toute l'Europe, sous l'impulsion d'investissements privés.

Grace à ces investissements privés, l'émergence sur le marché d'une grande flotte de bateaux uniformes, standardisés et opérationnels de manière modulaire va changer la nature de ce secteur. Ainsi, une grande flotte de Watertrucks sera un investissement standard dans le secteur du transport fluvial (comparable aux investissements dans de bonnes remorques pour le transport routier), plutôt qu'un investissement ponctuel dans une situation particulière (tel que les navires sur mesure conçus pour une région ou un flux de marchandises spécifiques).

3 Collaboration public-privé

Les partenaires suivants sont actuellement représentés au sein du projet Watertruck+.

Gouvernement flamand

Le 11 septembre 2014, la Commission européenne a lancé un appel d'offres dans le cadre du CEF 2014 Transport Calls - Multi-Annual Work Programme. Le 26 février 2015, le gouvernement flamand, représenté par le ministre flamand Ben Weyts, a présenté un dossier pour le projet Watertruck+.

Cela a conduit à la signature, le 4 décembre 2015, d'une convention de subvention entre INEA et le gouvernement flamand, en vertu de laquelle Waterwegen & Zeekanaal nv agira en tant que partenaire principal.

Organes de mise en œuvre - bvba Watertruck+

Le gouvernement flamand a mandaté VIM (Flanders Institute for Mobility) vzw, Waterwegen & Zeekanaal nv et nv De Scheepvaart pour l'exécution du projet, au cours duquel un véhicule spécial (Special Purpose Vehicle, SPV) bvba Watertruck+ a été créé.

bvba Watertruck+ est responsable du développement du projet, du design (standardisation, design, innovation), de la construction et de la livraison des navires aux exploitants, de l'élaboration d'un plan directeur, de la diffusion des résultats du projets et de la communication.

Les acteurs publics sont les initiateurs du projet Watertruck+ et étaient impliqués dans le projet Interreg qui l'a précédé. Ils sont les fondateurs de bvba Watertruck+.

Exploitants

À la suite des appels I et II, les exploitants De Cloedt et André Celis ont signé le "Design et construction pour utilisation". Dans ces accords individuels, ils se sont engagés à cofinancer au minimum 50% de la construction de 10 barges CEMT I autopropulsées, de 6 barges CEMT IIL, de 2 barges CEMT IIS et d'un petit pousseur et à utiliser ces navires dans leurs opérations.

Chargeurs

Dans le cadre de l'appel I, le chargeur Waterwegen & Zeekanaal (projet Nieuwe Stede) a signé un accord dans lequel il s'engage à désigner, par le biais d'un appel d'offres, un exploitant pour le transport de 415.000 tonnes sur 7 ans, favorisant ainsi le transfert modal de flux de marchandises vers le transport par voie d'eau.

4 Pourquoi un appel III

En vue de soumettre une proposition de projet à CEF, VIM, un des partenaires publics, a organisé une étude de marché.

Dans ce but, autant d'intervenants publics et privés que possible ont été contactés en deux étapes. La première a eu lieu fin 2014 : les intervenants ont été contactés de différentes manières, par exemple lors de participations à des événements, de présentations à des salons internationaux et à des congrès, mais aussi par contact direct. Ensuite, des réunions ont été organisées avec les parties intéressées et l'information a été diffusée.

Cette première étape a mené à des négociations et à la conclusion d'un accord de "construct to use" avec trois exploitants ou partenaires privés. Cet accord est conçu comme accord standard identique pour les trois exploitants.

Dans une deuxième étape, un certain nombre de contacts pouvant être intéressés ont été à nouveau contactés, informés de l'accord standard, et ont pu rejoindre le projet Watertruck+ en le signant.

Aucun accord standard supplémentaire n'a été signé avant la transmission de la proposition, si bien que la proposition était soumise à la perspective d'une collaboration avec, à ce moment, trois parties privées. En outre, pendant cette étude de marché, un chargeur a déclaré qu'il transporterait le volume qu'il avait actuellement à sa disposition (extraction de terre pour le projet Nieuwe Stede) par Watertruck+. Les procédures d'appel d'offres prévoient aussi la possibilité de soumettre des variantes en plus du devis de base.

À la suite des procédures d'appel d'offres, le contrat pour le projet Nieuwe Stede a été attribué à un des deux exploitants actuels.

Pendant l'exécution du projet, trois exploitants ont décidé de se retirer parce qu'ils ne pouvaient pas respecter leurs engagements financiers.

À la lumière de ces résultats et des décisions du comité directeur et du conseil d'administration de bvba Watertruck+ concernant les budgets disponibles, bvba Watertruck+, en tant que successeur légal des partenaires publics susmentionnés, souhaite organiser un nouvel appel, nommé ci-après appel III. Les acteurs du marché ont donc une nouvelle occasion de soumettre une candidature sous les conditions prévues au point 5.

5 Procédure

Sur la base de la jurisprudence, l'Union européenne a émis en 2006 une communication interprétative sur le droit communautaire applicable aux adjudications de contrat qui ne sont pas, ou pas complètement, soumises à la législation des marchés publics. (2006/C179/02, PB., 01.08.2006).

Cette déclaration interprétative donne des recommandations pour contrôler qu'une publication est appropriée et pour la conclusion d'un contrat.

Bvba Watertruck+ utilise cette déclaration pour l'organisation de l'appel III. Elle s'adresse principalement aux autorités contractantes voulant attribuer des contrats qui ne sont pas soumis à la législation des marchés publics. Sont applicables :

a) Publication appropriée

Les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination supposent une obligation de transparence : les candidats potentiels doivent avoir la garantie d'une visibilité publique appropriée afin d'assurer que le marché est ouvert à la compétition. L'appel II a été publié sur des sites Internet et dans une newsletter. De plus, ce document doit être à la disposition de la plus large audience possible par courriel.

b) "Attribution du contrat"

L'organisation de l'appel doit en particulier s'assurer que tous les participants sont informés au préalable des conditions d'application (conditions de participation, critères de sélection et d'évaluation).

Ces modalités et critères sont présentées ci-après.

L'appel en cours ne peut pas être considéré comme une publication de procédure de marché public. Par conséquent, les pratiques relatives aux marchés publics ne sont PAS applicables.

6 Méthodologie

Bvba Watertruck+ publie cet appel sur son site Internet <http://www.watertruckplus.eu/> et sur le site Internet des autorités responsables des voies navigables Dans cet appel, les points suivants sont décrits en détail :

- a) Objet de l'appel ;
- b) Délai de réception des candidatures ;
- c) Conditions préalables à une candidature (voir critères d'exclusion et de sélection) ;
- d) Critères d'évaluation ;
- e) Démarches à suivre (timing).

a) *Objet de l'appel*

Vous trouverez ci-dessous une description des conditions sous lesquelles nous acceptons les candidatures pour un accord de "construction pour utilisation". Une version provisoire de cet accord de "construction pour utilisation" peut être consultée [sur ce lien](#) (en anglais).

L'objet de l'appel concerne :

- des barges CEMT I, autopropulsées ou non,
- des barges CEMT IIS
- des barges CEMT IIL, autopropulsées ou non,
- des petits pousseurs,
- des grands pousseurs.

Les données les plus importantes sur ces navires figurent dans le tableau ci-dessous (estimations) :

	Dimensions (afmetingen)						Payload capacity				
	LOA (lengte)	BOA (breedte)	Height (holte)	Airdraft (vrije hoogte)	Light ship	Max draft	Hold volume	Hold length	Max payload	TEU	TPC / immersion
	(m)	(m)	(m)	(m)	(ton)	(m)	(m ³)	(m)	(ton)	(TEU)	(ton)
CEMT I	38,50	5,05	2,95	3,70	100,06	2,80	486	29,75	412	8	1,83
CEMT I (self-propelled)	38,50	5,05	2,95	3,70	117,28	2,80	486	29,75	395	8	1,83
CEMT II long	50,00	6,60	2,95	4,20	137,19	2,80	899	41,25	745	24	3,15
CEMT II long (self-propelled)	50,00	6,60	2,95	4,20	156,38	2,80	899	41,25	725	24	3,15
CEMT II short	40,00	6,60	2,95	4,20	115,89	2,80	681	31,25	580	20	2,49
Small pusher	12,00	5,05		3,70		1,60	overall height, elevated: 6 m				
Large pusher	16,50	8,20		4,20		2,80					

Le nombre de chaque type de navire est déterminé en fonction du budget disponible des subventions et des objectifs du projet. Les navires pourraient être subventionnés à hauteur de 50% des coûts de construction, avec un plafond par type de bateau.

À titre indicatif uniquement, et sans aucun engagement, voici les estimations des coûts de construction et des plafonds des subventions :

	Estimated construction cost	Available subsidy
CEMT I	300 000 €	150 000 €
CEMT I (self-propelled)	750 000 €	287 500 €
CEMT II long	375 000 €	187 500 €
CEMT II long (self-propelled)	850 000 €	350 000 €
CEMT II short	325 000 €	162 500 €
Small pusher	1 250 000 €	500 000 €
Large pusher	2 000 000 €	1 000 000 €

Ces données ne peuvent en aucun cas être garanties.

Watertruck+ se réserve le droit de ne pas attribuer les navires mentionnés ci-dessus ou de les attribuer seulement partiellement

b) Délai de réception des candidatures

Compte tenu du fait que le marché connaît bien ce projet et qu'il est urgent d'identifier les derniers exploitants afin qu'ils participent aux négociations d'attribution des contrats de construction pour les barges et les pousseurs (prévue pour fin 2018), le délai de réception des candidatures est fixé au 15 janvier 2018 à 10h.

c) Conditions préalables à une candidature (voir critères d'exclusion et de sélection)

- En soumettant une candidature pour cet appel, le candidat déclare qu'il n'y a pas de motif d'exclusion tel que stipulé dans la section 61 du décret royal du 18 avril 2017 sur les attributions de marchés publics dans les secteurs d'activités traditionnels.
- Le candidat fournit une garantie de transport concernant la réalisation de nouveaux flux, au moins pendant la durée du projet.
- Le candidat démontre qu'il a la capacité adéquate et qu'il est en mesure de transporter la marchandise dès que les navires seront disponibles.
- Il démontre (par tous les moyens possibles) qu'il a les ressources suffisantes pour cofinancer au moins 50% des investissements dans la construction des vaisseaux.

d) Critères d'évaluation

Les candidatures des candidats qui remplissent les conditions préalables seront évaluées sur la base des critères suivants, chacun ayant un coefficient de pondération distinct :

1) Tonnage garanti (25 points)

Il est important d'avoir un flux de marchandises suffisamment élevé. Le candidat doit préciser le volume annuel qu'il peut garantir de transporter sur les voies navigables intérieures. Plus le tonnage sera important, plus la valeur de ce critère d'évaluation sera élevée. L'évaluation se fera selon la formule suivante :

$$C_{1,i} = T_i \times 25 / T_{\max}$$

Où :

$C_{1,i}$ = devis de la candidature, et "i" pour ce critère

T_{\max} = Tonnage correspondant à la candidature garantissant le tonnage le plus élevé.

T_i = Tonnage garanti par la candidature "i"

Remarque : Les tonnages garantis indiqués doivent être des engagements fermes dans l'accord de "construct to use" conclu entre bvba Watertruck+ et le partenaire privé, et dans lequel une clause de pénalité doit être incluse.

2) Transfert modal (25 points)

La proportion des flux de marchandises qui se déplaceront vers le transport par voies navigables comparée au flux de marchandises total du candidat, mentionné sous le critère 1, doit être définie. Plus ce pourcentage sera élevé, plus la valeur de ce critère d'évaluation sera importante.

3) Efficacité des subventions (20 points)

Afin d'assurer l'impact maximal des subventions, la relation entre le tonnage garanti (critère d'évaluation 1) et les subventions investies (cf. les montants indicatifs mentionnés dans l'objet de l'appel) sera calculée.

Cette relation, exprimée en tonnes par euro, sera évaluée comme suit :

$$C_{3,i} = T_i \times 20 / T_{\max}$$

Où :

$C_{3,i}$ = Évaluation de la candidature "i" pour ce critère

T_{\max} = Score correspondant de la candidature ayant la plus grande efficacité des subventions.

T_i = Tonnes / Euro pour la candidature "i"

4) Valeur ajoutée (30 points)

Dans une note distincte, le candidat définira dans quelle mesure ce projet propose une solution standard pour la mobilité, le potentiel des voies navigables intérieures, l'environnement, etc.

7 Modèle de candidature

Un modèle de candidature est disponible [sur ce lien](#) (en anglais). Le document complet doit être envoyé par courriel à l'adresse info@watertruck.eu. Le candidat recevra une confirmation par courriel. Dans le cas contraire, le candidat doit contacter l'équipe Watertruck+ au numéro +32-11 24 60 00 pour s'assurer de la réception de sa candidature

8 Timing

Les étapes de la procédure à suivre sont les suivantes :

- Annonce sur le site Internet Watertruck+ le 30 novembre 2017
- Soumission des candidatures au plus tard le 15 janvier 2018, à 10h
- Évaluation des candidatures selon les conditions de base, les critères d'exclusion et de sélection, d'ici au 30 janvier 2018
- Évaluation des candidats (candidats retenus) sur la base des critères de sélection
- Négociations possibles pour la signature d'un accord de "construction pour utilisation"
- Décision du conseil d'Administration de Watertruck+ au plus tard le 15 février 2018