



VenW/DG/16.2009/4829

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Monsieur Hubert du Mesnil
Directeur de la Direction des Transport
Terrestres
Ministère de l'Équipement, de Transport et
du Logement
Grande Arche Sud
92055 La Défense Cédex
Frankrijk

Contactpersoon
drs. J.G.W. Kok
Datum
10 juni 1999
Ons kenmerk
HSL/U199901700
Onderwerp
Registration Document HSL-Zuid

Doorkiesnummer
31 30 27 28 845
Bijlage(n)
Registration Document
Uw kenmerk
-

Cher Monsieur Mesnil,

La réalisation de la ligne ferroviaire méridionale (Hogesnelheidslijn Zuid ou HSL-Zuid) permettra d'assurer en 2005 des dessertes à grande vitesse entre les Pays-Bas d'une part et la Belgique et la France d'autre part. Suite à l'arbitrage gouvernemental intervenu le 7 mai 1999, le ministère néerlandais des Transports et des Travaux publics a entamé une procédure en vue de l'octroi de la concession des transports sur cet axe ferroviaire méridional. Le gouvernement a en effet décidé d'ouvrir une procédure d'appel de candidatures pour la concession des transports internationaux sur le tronçon néerlandais de cette liaison ferroviaire et, dans un premier temps, de demander à la Compagnie des Chemins de fer néerlandais (Nederlandse Spoorwegen) de présenter une offre pour les transports intérieurs sur cette ligne. Nous définirons les modalités définitives qui régiront la concession internationale après vous avoir consulté ainsi que d'autres personnes. A l'issue de cette phase de préconsultation, nous serons également à même de déterminer la teneur définitive de la procédure de passation du marché.

Veillez trouver en annexe un Document d'inscription qui représente l'ouverture de la première phase de l'octroi de la concession des transports nationaux et internationaux sur HSL-Zuid. Ce Document d'inscription a été également remis à d'entreprises intéressées établies dans votre pays. Elles pourront manifester leur intérêt pour le marché en remplissant et en nous renvoyant ce Document.

Vous trouverez également ci-joint une annexe récapitulant les principes retenus par le gouvernement néerlandais en ce qui concerne les transports intérieurs et internationaux. Vous y trouverez par ailleurs une partie consacrée à l'état d'avancement des équipements de la ligne méridionale aux Pays-Bas. Les modalités

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895



de réalisation des travaux de l'infrastructure inférieure et supérieure y sont également évoquées.

Nous avons la ferme intention d'inviter le mois prochain des responsables de votre ministère à un entretien de travail qui sera consacré aux transports internationaux sur HSL-Zuid. Le directeur du projet se chargera de prendre personnellement contact avec vous à ce sujet.

Cet entretien aura essentiellement pour but de nous permettre d'apprécier les véritables perspectives de réussite de la concession du marché des transports internationaux sur HSL-Zuid au regard des conditions générales évoquées dans le Document d'inscription.

Dans l'espoir d'avoir prochainement un entretien constructif, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Le Directeur général de la Direction générale Transports Passagers

J.M.F. Diris



Annexe

Transports

En janvier 1999, le gouvernement néerlandais a arrêté le modèle de privatisation du transport ferroviaire sur l'axe méridional à grande vitesse (HSL-Zuid en néerlandais). Dans l'esprit de la Directive européenne, il a été procédé à une séparation entre la réalisation (et la gestion) de l'infrastructure et l'activité de transport. L'arbitrage du gouvernement a consisté également à faire deux appels d'offres pour les activités de transport sur ledit axe ferroviaire, à savoir l'un consacré à l'activité "transports intérieurs" et l'autre à l'activité "transports transfrontières".

Conditions générales

Dans sa décision en date du 15 janvier 1999, le gouvernement a rappelé les conditions générales régissant la concession des activités de transport sur HSL-Zuid, à savoir :

- Montage transparent de la structure financière de l'exploitation et séparation du reste des transports ferroviaires aux Pays-Bas des charges et revenus financiers propres à ce tronçon;
- Encouragement et revitalisation des chemins de fer par l'introduction du train à grande vitesse comme nouveau moyen de transport offrant une solution de substitution réelle [à la voiture et à l'avion] et justifiée en termes économiques;
- En cas de concurrence entre différents opérateurs ferroviaires, appliquer une redevance d'utilisation non discriminatoire des infrastructures, tout en accordant une attention particulière à la situation et au rôle des entreprises ferroviaires européennes.

Décision gouvernementale

Le gouvernement néerlandais a arrêté le 7 mai 1999 la procédure d'appel de candidatures pour les activités de transport sur HSL-Zuid. Cette procédure est détaillée dans les lignes qui suivent.

L'appel de candidatures nationales et internationales sera lancé en juin 1999 et s'ouvrira par une consultation préliminaire des entreprises sur la base des Documents d'inscription renvoyés. Ce Document comporte le cahier des charges et les conditions requises des candidats à l'attribution des marchés. Les entreprises intéressées pourront l'utiliser pour manifester leur intérêt à assurer les transports sur l'axe ferroviaire méridional HSL-Zuid. Une telle consultation préliminaire permet aux candidats opérateurs de donner au gouvernement néerlandais leur sentiment sur la praticité de la procédure d'appel de candidatures et sur la réalisabilité du cahier des charges.

D'après la procédure d'appel de candidatures retenue pour les transports intérieurs, la Compagnie des Chemins de Fer néerlandais (NS) bénéficiera du privilège de présenter en toute exclusivité une proposition sur la base du cahier des charges établis par les pouvoirs publics. Si cette offre est jugée satisfaisante en termes de prix et de qualité, des négociations directes s'ouvriront avec les Chemins de Fer néerlandais (NS) en vue de la conclusion du marché. Ceux-ci devront remettre leur offre en août 1999 en ce qui concerne les transports intérieurs sur l'axe méridional à grande vitesse. Parallèlement, la consultation préliminaire permettra aux autres opérateurs ferroviaires de préciser également leurs options quant aux transports intérieurs.



Au cas où l'offre des Chemins de Fer néerlandais manquerait de pertinence en termes de prix et de qualité, un appel de candidatures sera lancé aux autres opérateurs ferroviaires pour les prestations de transport nationales.

A la fin de cette année, un arbitrage gouvernemental interviendra sur la question de savoir si le marché des transports intérieurs sera confié aux Chemins de Fer néerlandais ou si un appel de candidatures sera lancé pour ce marché.

Au cas où le marché des transports intérieurs sur cet axe méridional serait concédé aux Chemins de Fer néerlandais, ceux-ci devront renoncer formellement à disposer d'une majorité dans le consortium qui assurera les transports sur le tronçon néerlandais des transports internationaux empruntant l'axe méridional à grande vitesse.

Le marché des transports internationaux fera l'objet d'une mise en concurrence par appel de candidatures immédiatement après la consultation préliminaire et la phase d'inscription des candidats opérateurs. Les voyageurs des transports intérieurs devront cependant pouvoir prendre les trains internationaux pour leurs déplacements intérieurs. Le cahier des charges définitif et les critères d'établissement des offres pour les transports transfrontières seront définis et élaborés d'après les observations et conclusions dégagées à l'issue de la consultation préliminaire. En parallèle, les possibilités de collaboration (partenariat) avec les compagnies étrangères de Chemins de Fer seront examinées.

Calendrier d'appel de candidatures pour les transports

Début juin 1999	Début de l'appel de candidatures : publication du Document d'inscription;
Mi-août 1999	Dépôt de la soumission des Chemins de Fer néerlandais - fin de la phase d'inscription et de consultation;
Août-Sept. 1999	Evaluation de la soumission des Chemins de Fer néerlandais;
Sept.-Oct. 1999	Examen de l'évaluation par une Commission des Sages;
Automne 1999	Préqualification services des transport internationaux;
Novembre 1999	Décision du ministre sur l'octroi ou non de la concession;
Décembre 1999	Octroi possible de la concession transports intérieurs Axe méridional grande vitesse, suite de la procédure d'appel de candidatures transports internationaux



Fourniture d'équipements ferroviaires (Infrastructure Provider, IP)

Vous trouverez dans les lignes qui suivent quelques précisions sur l'avancement du marché "fourniture équipements ferroviaires" et du marché "infrastructure inférieure".

Un contrat d'une durée de 30 ans sera conclu pour l'infrastructure supérieure du nouvel axe ferroviaire méridional. Ce contrat prévoit les travaux d'études, de réalisation, le financement et l'entretien de cette nouvelle infrastructure. L'infrastructure supérieure comprend les dispositifs d'alimentation électrique, les rails, les dispositifs antibruit, les systèmes de sécurité, d'asservissement et de contrôle. La maintenance et l'entretien de l'infrastructure inférieure seront incorporés dans le contrat IP.

Le futur cahier des charges IP comportera des critères contraignants à satisfaire en matière de disponibilité de l'infrastructure. Le contrat IP comportera des incitations à la rentabilité. Le Fournisseur d'équipements ferroviaires sera en effet rémunéré par les pouvoirs publics en fonction de la réalisation effective de certaines prestations (nombre de trains par heure, durée du trajet et indisponibilité).

L'appel de candidatures pour le marché IP a déjà été lancé. Le 22 février 1999, une conférence informative de préqualification à vocation internationale, tenue à Schiphol (Aéroport d'Amsterdam), a permis de constater le grand intérêt porté au projet IP. Soixante-dix entreprises ont demandé à recevoir les documents de préqualification. A la date de clôture de dépôt des inscriptions (1er avril 1999), cinq groupements internationaux d'entreprises avaient présenté leur candidature. Quatre d'entre eux ont été sélectionnés.

Vu la planification des travaux et les interfaces des deux niveaux d'infrastructure, il sera indispensable de conclure le contrat IP définitif en été 2000.

Calendrier appel de candidatures

Inscriptions	05-2-1999
Conférence de préqualification	22-2-1999
Clôture des candidatures	01-4-1999
Sélection de 4 candidats et envoi d'une invitation à consultation	mai 1999
Phase de consultation individuelle	juin/automne 1999
Réception 4 offres	fin 1999
Sélection des offres	début 2000
Entretiens d'optimisation avec candidats restants	jusque printemps 2000
Dépôt des devis définitifs	printemps 2000
Choix fournisseur d'équipement d'infrastructures	fin printemps 2000
Signature du marché	été 2000



Les quatre groupements d'entreprises présélectionnés sont :

Infraspeed (Fluor Daniel BV, NBM Amstelland, Siemens Nederland NV, Siemens AG, Deutsche Bank, ING);

Speed rail (Ballast Nedam Bouw BV, Balfour Beatty, ABB, Daimler Benz Transportation UK Ltd, Arcadis Bouw Infra BV, Systra, PriceWaterhouseCoopers);

Zuid Rail Group (Bechtel Enterprises International Ltd, Amey Plc, Hyder Investments Ltd, Ove Arup&Partners Int. Ltd);

Consortium Alstom Transport SA, Strukton Groep NV, Koninklijke Volker Wessels Stevin NV, TUC Rail NV, ABN AMRO Bank NV, HSBC Investment Bank.

Infrastructure inférieure

L'aménagement de l'infrastructure inférieure fait l'objet de sept contrats distincts d'une valeur d'environ 1 milliard de florins chacun. On entend par infrastructure inférieure l'ensemble de l'infrastructure de la voie, à l'exception des équipements et dispositifs IP précités. Le marché de HSL-Zuid utilise les types de contrats normalisés de type "Design & Build" et des contrats de joint-venture.

La procédure d'appel de candidatures pour les sept marchés est déjà bien avancée. Pour six marchés, plusieurs consortiums ont déjà été présélectionnés, avec lesquels des pourparlers seront entamés sous peu. Les consortiums sélectionnés pour le septième marché seront connus en juin. La passation des marchés est prévue en fin d'année, si bien que les travaux pourront commencer vers la mi-2000.