

Abstract

Travaux de dragage

Bien que les travaux de dragage représentent annuellement quelque 130 millions d'euros du budget des autorités flamandes, celles-ci n'ont guère d'idée du coût que représentent les différentes opérations de dragage entreprises dans les voies d'accès maritimes et les voies navigables flamandes. Les déclarations de politique générale préconisent des voies navigables plus accessibles, mais en pratique, il n'existe actuellement que peu de garanties à cet égard. Bien au contraire, la sédimentation a déjà entraîné une certaine limitation de profondeur de plusieurs voies navigables. Depuis peu, les autorités flamandes analysent les risques inhérents à certains travaux de dragage, mais les mesures qu'elles ont prises contre la sédimentation et le retard d'exécution des travaux de dragage sont trop rares et elles ne sont pas parvenues à assurer un contrôle satisfaisant de ces travaux. Telles sont les principales conclusions d'un audit réalisé récemment par la Cour des comptes. L'audit a abouti à une constatation positive : les autorités flamandes permettent désormais une mise en concurrence accrue pour l'attribution des travaux de dragage. Toutefois, certains travaux importants ne sont toujours pas mis en concurrence et les contrats ont toujours une durée supérieure en Flandre à ceux réalisés à l'étranger.

Absence de vision analytique

La Cour des comptes a effectué en 2006 un audit des travaux d'entretien et d'approfondissement des *voies d'accès maritimes* et des *voies navigables*. Selon ses calculs, les travaux de dragage des *voies d'accès maritimes* s'élèvent annuellement en moyenne à 115 millions d'euros, soit 40% du budget de l'infrastructure portuaire et de l'accès maritime. Quant aux travaux de dragage des *voies navigables*, les *autorités flamandes* y consacrent environ 15 millions d'euros par an, soit plus de 10% du budget des *voies navigables*. En dépit de cette importance budgétaire, les systèmes financiers des pouvoirs adjudicateurs ne permettent pas, jusqu'ici, de reconstituer de manière analytique le coût des opérations de dragage.

Retard des travaux de dragage

Le ministre flamand des Travaux publics a mis en avant comme objectifs stratégiques l'élargissement des *voies d'accès maritimes* et la résorption du retard historique dans le dragage des voies navigables. Or, le budget actuel est beaucoup trop insuffisant à cet égard. La réglementation environnementale plus stricte et le manque de moyens financiers sont principalement à l'origine de retard historique dans le dragage des voies navigables. Ce retard a déjà provoqué, par endroits, des limitations de profondeur temporaires. Un plan a été élaboré pour résorber ce retard d'ici à 2036, notamment, en stimulant la prévention et la réutilisation des déblais de dragage. Ce plan, prévu pour les voies navigables et qui né-

cessitera la mise en œuvre d'un budget beaucoup plus élevé que le budget actuel, n'a pas encore été adopté définitivement. D'ailleurs, les autorités flamandes ne font pas toujours preuve d'efficacité en ce qui concerne les rares dépôts de déblais pollués. C'est ainsi, par exemple, qu'elles ont déjà pris un dépôt en location depuis fin 2005, alors qu'elles n'obtiendront le permis de déversement qu'à la fin de l'année 2007.

Concurrence

La Région flamande a généralement attribué les marchés de dragage des voies navigables à l'issue d'une large mise en concurrence, ce qui a eu un effet positif sur les prix. Par contre, depuis plus de 20 ans à tout récemment, les travaux de dragage des voies d'accès maritimes ont été attribués de gré à gré sans la moindre mise en concurrence. Depuis 2005, le Gouvernement entend organiser une mise en concurrence, mais, n'ayant pu clôturer la procédure en temps voulu, il a encore prolongé plusieurs fois d'anciens contrats conclus de gré à gré. En outre, dans le cadre du nouveau contrat de dragage de la mer du Nord, il a déjà attribué des travaux supplémentaires importants sans recourir à la concurrence.

Délais d'exécution

Par rapport à l'étranger, les délais d'exécution des travaux de dragage récemment attribués en Flandre pour l'accès maritime sont relativement longs (sept ans), ce qui empêche de les comparer régulièrement à la situation du marché et d'obtenir des conditions contractuelles optimales.

Maîtrise des coûts

Les nouveaux contrats de dragage maritimes ne comportent plus de clauses de réduction pour des volumes de dragage importants. Or, dans le cadre du contrat de l'Escaut occidental, de telles réductions avaient permis d'épargner, entre 1999 et 2006, 14,4 millions d'euros et, dans le contrat de la mer du Nord, de 2000 à 2005, environ 14,7 millions d'euros. Contrairement aux contrats antérieurs, les nouveaux marchés de travaux de dragage maritimes ne prévoient pas davantage la possibilité d'effectuer un nouveau calcul. Le Gouvernement flamand s'est ainsi privé d'instruments utiles et économiques de maîtrise des coûts. Les nouveaux mécanismes de formation des prix n'ont pas encore fait leurs preuves.

Contrôle

Pour mesurer les quantités draguées dans les voies d'accès maritimes, un système manuel a fait place à un système semi-automatisé, qui comporte encore de nombreux risques en ce qui concerne l'Escaut. Or, c'est précisément dans le contrôle manuel que les autorités ont réduit le plus fortement le nombre de surveillants. Par ailleurs, le mécanisme de formation des prix et les conditions du contrat s'articulent encore trop peu en fonction des moyens de contrôle disponibles. Selon l'administration, la surveillance manuelle manquait d'efficacité. Elle

s'efforce donc de poursuivre la modernisation de son activité de surveillance.

Conclusion

La Cour des comptes conclut que la préparation et l'organisation des travaux de dragage sont susceptibles d'améliorations à plusieurs égards. C'est principalement la capacité de stockage limitée des déblais de dragage qui représente une menace importante pour assurer une profondeur suffisante des voies navigables.

Réponse du ministre

Le 10 avril 2007, le ministre flamand des Travaux publics a promis qu'il tiendrait compte à l'avenir de certaines suggestions de la Cour des comptes. Il s'est engagé à appliquer un système de gestion des risques et à effectuer de nouveaux calculs pour ce qui concerne d'importants contrats passés de gré à gré. Il souscrit à la constatation de la Cour, selon laquelle la durée des contrats de dragage ne devrait pas être trop longue.