

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES

DE PROVENCE-ALPES COTE D'AZUR

Marseille, le 13 mars 2003

Référence à rappeler :

Greffe : BA/ n°760

Lettre recommandée avec AR n°470388490FR

Monsieur le président,

Par courrier du 22 janvier 2003, je vous ai adressé, le rapport d'observations définitives sur la gestion de la voirie du département des Alpes-Maritimes au cours des années 1992 à 2000, arrêté par la chambre lors de sa séance du 19 décembre 2002.

En application des dispositions de l'article L. 241-11 du code des juridictions financières, dans sa rédaction issue de la loi n° 2001-1248 du 21 décembre 2001, je vous invitais, dans un délai d'un mois suivant cette réception, à me transmettre votre réponse écrite.

Vous voudrez bien trouver sous ce pli le rapport d'observations définitives précité. Celui-ci devra être communiqué par vos soins à l'assemblée délibérante dès sa plus proche réunion ; il fera l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de cette assemblée, sera joint à la convocation adressée à chacun de ses membres et donnera lieu à un débat.

Je vous serais obligé de bien vouloir aviser le greffe de la chambre de la date de cette réunion, à partir de laquelle ce rapport deviendra communicable aux tiers.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'expression de ma considération distinguée.

Le président,

Alain PICHON

Monsieur Charles Ginesy

Président du conseil général

des Alpes-Maritimes

8, route de Grenoble

06201 NICE CEDEX 3

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES

DE PROVENCE-ALPES COTE D'AZUR

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

SUR LA GESTION DE LA VOIRIE

DU DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

Années 1992 à 2000

Rappel de procédure

La chambre a inscrit à son programme l'examen de la gestion du département des Alpes-Maritimes à partir de l'année 1992 qui a été confié à M. Amigues, conseiller. Par lettre en date du 21 février 2001, le président de la chambre en a informé M. Charles Ginesy, président du conseil général. Les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 31 octobre 2001 entre M. Ginesy et le rapporteur.

Lors de sa séance du 30 mai 2002, la Chambre a arrêté ses observations provisoires portant sur les années 1992 à 2002. Celles-ci ont été transmises dans leur intégralité à M. Ginesy qui a répondu le 25 novembre 2002.

Après avoir entendu le rapporteur et pris connaissance des conclusions du commissaire du Gouvernement, la chambre, a arrêté, le 19 décembre 2002, le présent rapport d'observations définitives dans la composition suivante : M. Pichon, président, MM. Fabre, Giannini, Leyat, présidents de section Mme Girard,

M. Kovarcik, Mme Pannetier-Alabert, M. Chabert, conseiller, et M. Amigues

conseiller-rapporteur.

Le rapport a été communiqué au président du conseil général qui n'a pas fait parvenir de réponse. Ce rapport devra être communiqué par le président du conseil général à l'assemblée délibérante lors de la plus proche réunion suivant sa réception. Il fera l'objet d'une inscription à l'ordre du jour, sera joint à la convocation adressée à chacun de ses membres et donnera lieu à un débat.

Ce rapport sera, ensuite, communicable à toute personne qui en ferait la demande en application des dispositions de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978.

L'examen de la chambre a porté sur les points suivants :

L'évolution des dépenses de voirie dans le budget départemental ;

Les contraintes géographiques pesant sur le réseau routier ;

La participation du département aux travaux routiers inscrits dans les contrats de plan ;

Les relations entre le département et les services de la direction départementale de l'équipement ;

Les marchés de travaux de voirie.

1- La part des dépenses consacrées à la voirie dans le budget du département et leur évolution (investissement et fonctionnement)

Le montant des dépenses départementales consacrées à la voirie en 1992 étaient de 648 MF (99 millions d'euros), soit 12 % des dépenses totales du département. En 1999, elles représentaient 430 MF (66 millions d'euros), soit moins de 6 % des dépenses totales. Mais en 2000, elles approchaient leur niveau antérieur avec

540 MF (82 millions d'euros), soit près de 9 % des dépenses départementales totales. En outre, le montant des dépenses envisagée pour l'exercice 2001 est

de 1 209 MF (184 millions d'euros). Ces montants situent le département des

Alpes-Maritimes parmi ceux qui consacrent un volume de crédits important à leur voirie routière et le place dans la moyenne inférieure si on s'en réfère au pourcentage par rapport aux dépenses totales (cf. rapport public particulier

de la Cour des comptes 1998, p. 29 et suivantes).

Depuis 1992, le montant annuel consacré à l'entretien des voies reste constant, soit 73 MF en moyenne. En revanche, les dépenses d'investissement constituent depuis 1992 près de 70 % des dépenses en matière de voirie, soit 287 MF

(44 millions d'euros) en moyenne par an.

Compte tenu des contraintes orographiques et climatiques, pour la seule période 1997 à 1999, les

dépenses liées aux intempéries et grosses réparations ont représenté plus d'un tiers des dépenses, pour s'établir en moyenne à 100 MF/an

(15 millions d'euros). Pour leur part, les dépenses liées aux travaux neufs constituent 30 % des dépenses d'investissement, soit en moyenne près de 90 MF

(14 millions d'euros). Ces deux postes représentent plus des deux tiers des dépenses réelles d'investissement.

1.1 Le schéma départemental routier

Aux termes de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, les départements doivent mettre en place un schéma départemental concernant les infrastructures de transports.

Si le conseil général a, par délibération des 11 et 12 décembre 2000, adopté un nouveau schéma du réseau routier départemental qui hiérarchise les routes en trois catégories, il n'a pas délibéré sur une évaluation de coûts prévisionnels d'investissement concernant ces infrastructures.

En pratique, comme le note une réponse du département faite le 2 mai 2001, " les orientations en matière de développement et d'amélioration du réseau routier départemental sont formalisées chaque année dans le rapport d'orientation budgétaire présenté en général à l'occasion de la décision modificative n° 2

en octobre ou en novembre "

1.2 L'éclairage du réseau routier

Le département des Alpes-Maritimes a participé à la mise en place de l'éclairage du réseau routier départemental dans le cadre d'un plan d'éclairage intensif routier . Selon les éléments apportés par les services du département, en tenant compte des chaussées à 2 x 2 voies éclairées en bilatéral, les installations électriques représentent approximativement une longueur de 282 km. Au 30 mars 1995 le réseau installé sur 260 km de routes à fort trafic (plus de 10 000 véh./j) dont 55 % sur nationales et 45 % sur départementales, traversait 44 communes du département. En 1995, le nombre total de foyers lumineux installés dans le département s'élevait à 13.747 dont 2.762 dans les 20 tunnels routiers situés sur la bande côtière et en montagne. Les installations créées depuis moins de 15 ans représentaient 42 % de l'ensemble.

L'éclairage des zones urbaines fait l'objet d'une participation communale réévaluée chaque année. L'éclairage des zones suburbaines, et celui des zones hors agglomération, y compris les carrefours dangereux et les tunnels, s'effectue pour ces deux zones aux frais exclusifs du département.

Depuis le milieu des années 1980, les communes bénéficiant de l'éclairage intensif routier ont demandé progressivement le classement en régime urbain de leurs zones sub-urbaines et hors agglomérations (fonctionnement toute la nuit et chaque jour de la semaine). Elles ont donc décidé de prendre à leur charge la participation aux frais de fonctionnement des installations . La participation des communes enregistrée au chapitre 937 réseau, compte 7375, du budget du département est de 8.177.325 F (1.246.625,16 euros) en 1999. Par ailleurs, 5.130 foyers lumineux restent à la charge du département.

1.3 Les pistes touristiques de montagne

Le conseil général assure l'entretien de 222 km des anciennes routes dites stratégiques sous la dénomination de " pistes touristiques de montagne". En 1999 les dépenses afférentes étaient de 2 MF (304 898 euros). Dans sa réponse aux observations provisoires, le président du conseil général souligne que :

"Le statut des pistes touristiques doit être réactualisé ; il s'agit pour la plupart d'anciennes pistes stratégiques militaires dont le transfert n'a jamais été officialisé. Le conseil général a entrepris une étude de clarification du statut de ces ouvrages. Il sera proposé de prendre en charge les tronçons présentant un intérêt départemental avéré, notamment sur les plans touristique ou d'accès au réseau radio de sécurité ; les autres tronçons seront affectés aux communes pour des usages locaux moyennant des subventions départementales appropriées".

2 La gestion du réseau routier est confrontée à des contraintes géographiques fortes

Selon la banque de données routières du département, les 305 routes départementales avaient le 17 octobre 2001 une longueur de 2 353,65 kilomètres.

Plus des deux tiers d'entre elles se situent à plus de 500 m d'altitude, et 46 % ont une largeur inférieure à 6 m. Aux termes de l'arrêté ministériel du 24 avril 1976 portant sur la zone de montagne dans les Alpes-Maritimes, celle-ci comprend 119 communes sur un total de 163, soit 74 % des communes représentant 87 % de la superficie du département.

Le relief est caractérisé par l'existence de vallées très encaissées généralement orientées Nord-Sud ne communiquant entre elles que par des cols élevés difficiles d'accès en hiver: vallées du Var, de la Tinée, de la Vésubie, de la Roya et du Cians.

En outre, le département est soumis aux aléas du climat méditerranéen, provoquant de brusques crues des cours d'eau. L'entretien des routes de fonds de vallée est difficile ; les hautes falaises qui dominent les routes sont touchées régulièrement par des chutes de pierres et des glissements de terrain.

L'aménagement routier départemental doit par ailleurs tenir compte du déséquilibre entre la bande littorale et le moyen pays qui représentent plus de 90 % de la population, et, le haut pays qui accueille 30 000 habitants dans 89 communes.

3 La participation du département aux travaux routiers inscrits dans les contrats de plan.

Le département a signé 4 conventions avec, la région et les communes concernées précisant leurs participations respectives dans les opérations suivantes inscrites au IIIème contrat de plan Etat-Région :

financement de l'achèvement de la pénétrante Cannes-Grasse sur la section Rouquier/RD9, de la RN 85.

financement des études et la réalisation du doublement de la route nationale entre Baoux-Roux et Saint Isidore sur la RN 202 bis.

financement des études d'aménagement des itinéraires d'accès à la percée alpine du Mercantour.

financement des études et de la réalisation des travaux d'aménagements localisés sur la RN 204.

Le schéma de financement retenu était le suivant pour chacun des partenaires :

PA300601

	Total (en MF)	Etat	Région	Département	Autres
RN 202 bis	485	33,3 % 161,6 MF	33,3 % 161,6 MF	33,3 % 161,6 MF	0 % 0 MF
RN 204	110	33,3 % 36,7 MF		33,3 % 36,6 MF	0 % 0 MF
RN 85	60	27,5 % 16,5 MF	27,5 % 16,5 MF	39,2 % 23,5 MF	5,8 % 3,5 MF
accès Mercantour	10	50 % 5 MF	25 % 2,5 MF-	25 % 2,5 MF	
TOTAL	665 MF	33,0 % 219,8 MF	32,6 % 217,3 MF	33,7 % 224,2 MF	0,5 % 3,5 MF

En pratique, selon les chiffres fournis par le département, la réalisation effective du financement affecté aux opérations inscrites au contrat de plan est actuellement de 20 %. Mais cette proportion cache de grandes disparités, illustrées par le tableau suivant :

Bilan de réalisation du XI CEPR						
opérations	Montant en F	Avenant en F	Dépenses	Degré	Crédits	Degré de
	du XIème CEPR	modificatif	engagées	d'engagement	mandatées	mandateme nt
	1	2	3	4=3/2	5	6=5/2
RN 202 bis	485 000 000	411 080 000	62 659 9	15,24 %	22 390 207	5,45 %
RN 202 bis	3 000 00	22 000 000		0,04 %	18 920	0,09 %
RN 204	110 000 000	148 140 000	91 419 3	61,71 %	43 927 287	29,65 %
RN 85	60 000 000	78 370 000	65 235 376	83,24 %	65 068 784	83,03 %
Étude percée Alpine	10 000 000	10 000 000	1 400	14,00 %	700 000	7,00 %
Total XIème CPER	668 000 000	669 590 000	220 724 078	32,96 %	132 105 198	19,73 %

Si les travaux de la RN 85 ont été menés à bonne fin, la dernière section ayant été mise en service au cours du 2ème semestre 1998 et le montant à la charge du département n'ayant pas été dépassé, il faut constater les retards portant sur les autres projets, et particulièrement pour la RN 202 bis, en raison, des nombreux recours contentieux.

Dans sa réponse aux observations provisoires, le conseil général indique que par le passé, l'Etat a été contraint de reconnaître des anomalies dans la gestion des fonds de concours versés par le département pour les investissements sur les routes nationales. Dans les années 1980 et jusqu'au début des années 1990, il arrivait à l'Etat de ne procéder aux dépenses contractuelles que plusieurs années après le versement de sa participation par le conseil général.

4 Les relations entre le département et les services de la direction départementale de l'équipement

En application de l'article 30 de la loi du 2 mars 1982, puis de la loi du

2 décembre 1992 relative à la mise à la disposition des départements des services déconcentrés du ministère de l'équipement, et de son décret d'application du

31 décembre 1992 qui organise les modalités contractuelles de mise à disposition du département des services de la direction départementale de l'équipement, la collaboration entre le département et les services de l'équipement est actuellement régie par deux conventions.

Une convention passée le 30 avril 1993 entre le préfet et le président du conseil général définit d'une part, les moyens apportés respectivement par l'Etat et par le département et, d'autre part, le volume des prestations à réaliser pour le compte de l'Etat et du département par les services ou parties de services concernés.

une convention spécifique au parc de l'équipement du même jour qui organise les prestations du

parc et les obligations réciproques de l'Etat et du département.

Le parc de l'équipement réalise chaque année pour le compte du département un montant de 30 MF de prestations qui correspondent essentiellement à des locations d'engins. Pour sa part, le département assure l'entretien et la renouvellement du matériel du parc pour un montant annuel 15 MF entre 1992 et 2000. En contrepartie des investissements assurés par le département, le parc de l'équipement acquitte au département une redevance annuelle d'un montant moyen de 6 MF : cette redevance est égale à l'annuité d'amortissement comptable afférente aux immobilisations.

La Chambre constate que le parc s'acquitte du paiement de la redevance d'usage avec retard. En 1997, le montant cumulé de la redevance due par le parc représentait la somme de 10 MF (1 524 490 euros). En pratique, le parc doit au département en permanence une année de redevance. Par ailleurs, la direction départementale de l'équipement devait, au titre du non paiement de son loyer d'occupation de locaux dans le centre administratif, la somme de 704 229,52 F

(107 359 euros).

La mise en oeuvre de la politique routière départementale est conduite, pour ce qui concerne le conseil général, par la direction générale pour les infrastructures ou DGA 4 qui est organisée en 3 sous-directions : sous-direction technique du patrimoine, sous-direction des grands travaux routiers et sous direction des transports, soit 51 agents titulaires et 10 agents contractuels.

La sous-direction technique du patrimoine comprend 4 secteurs : la gestion du parc, de l'entretien routier et de l'éclairage intensif routier; le service foncier, le service études et programmation et le bureau administratif et financier , avec notamment une cellule marchés. Le service voirie supervise la gestion, l'exploitation et l'entretien de la voirie.

La direction des grands travaux routiers a la responsabilité des études, de la programmation et de la réalisation des travaux neufs routiers et les ouvrages d'art. Elle comprend un secteur organisé par territoires, un service des ouvrages d'art, un service des études et de la programmation, un pool de surveillant des travaux et un bureau administratif et financier, dont une cellule marchés;

La direction des transports comprend 3 secteurs: le suivi des lignes de transport, les aménagements de sécurité et un bureau administratif et financier.

Actuellement, selon les chiffres du département, l'effectif des agents de l'Etat mis à disposition du département est de 353 agents répartis dans quinze subdivisions territoriales et la cellule départementale d'exploitation et de sécurité.

En application de l'article 7 de la loi précitée du 2 décembre 1992, le département en concertation avec le préfet des Alpes-Maritimes, a mis en place une réflexion sur la sortie de la convention de

1993 portant sur la mise à disposition de services de l'équipement auprès du département.

Selon le conseil général, le transfert des moyens d'entretien est effectif depuis le 1er octobre 2002.

5 Les marchés de travaux de voirie du département

Le montant des marchés de travaux est depuis 1997 de 225 MF (34 millions d'euros) par an en moyenne. Sur cette période, les marchés négociés représentent plus du 1/3 des procédures pour 15 % du montant total des marchés. Les procédures d'appel d'offres ouverts et restreints constituent moins de 20 % des procédures pour

36 % en moyenne de la valeur des marchés : en 1999 ces procédures représentaient 23 % des marchés et 77 % de leur montant. Sur ces trois années, il n'y a eu qu'un seul cas d'appel d'offres infructueux.

A l'issue d'une étude quantitative effectuée à partir du grand livre des fournisseurs tenu par la direction des finances du département, la Chambre a pu constater que 24 entreprises étaient titulaires de l'essentiel des marchés passés par le département en matière de voirie. Sur ces 24 entreprises, 6 entreprises en groupement ou à elles seules représentaient plus des deux tiers du marché.

Seul un échantillon de cinq marchés a été examiné. La présente observation ne peut revêtir un caractère général ni une appréciation sur la régularité de l'ensemble des marchés conclu par le département.

A l'occasion de l'examen de cinq marchés conclu entre les années 1995 et 1998, la Chambre a constaté certaines entorses aux dispositions alors en vigueur au code des marchés publics par les services administratifs du département et la commission d'appel d'offres, ainsi que des anomalies dans l'exécution des marchés en cause.

Ces faiblesses dans la conduite des procédures devraient conduire le département à affiner son expertise et à définir un cadre d'interventions plus rigoureux.

5.1 Un marché dont l'exécution rendue nécessaire après de fortes intempéries a duré plus de 20 mois alors qu'elle était prévue pour 6 mois ;

Le marché n° 95-405 concernait d'une part la RD 28, (entre les points kilométriques 16 600 à 16 690), et portait, sur l'élargissement et l'aménagement d'un virage à la tête amont du tunnel des traverses, et, d'autre part pour la RD 29 (PK 5 100 à 5 300) sur le confortement de talus en enrochements bétonnés en bordure du Tuebi.

Ce marché du 6 novembre 1995 a été conclu entre le département et une entreprise locale pour un montant de 3 176 483,40 F, après une procédure d'appel d'offres restreint : 20 candidatures avaient été recueillies, puis 10 d'entre elles retenues. Seules 9 offres avaient été déposées. L'entreprise choisie fut la moins disante.

La Chambre constate que le délai d'exécution de ce marché, qui faisait suite à des intempéries survenues les 5 et 6 novembre 1994 et qui touchaient la principale route d'accès à la commune de Péone, s'est déroulé non pas sur 6 mois comme prévu, mais sur un délai de 20 mois et demi, du 15 novembre 1995 au 29 juillet 1997 .

Les décisions relatives à cet accroissement important des délais n'ont pas été explicitement motivées. Aucune pénalité n'a été appliquée. La date de réception des travaux est du 29 juillet 1997 et le décompte général définitif a été signé le 10 février 1999.

5.2 La mise à l'écart d'une entreprise pour références insuffisante après l'intervention de la première réunion de la commission d'appel d'offres

Le marché n° 96-184 du 26 juin 1996 portant sur l'entretien du réseau d'éclairage routier pour les années 1996, 1997 et 1998 était un marché à bon de commandes d'une durée de 3 ans concernant 4 lots. Onze entreprises avaient remis des offres. Le 30 avril 1996, la commission d'appel d'offres procédait à l'ouverture des plis ; à cette occasion elle décidait compte tenu des références apportées de retenir les 11 entreprises. Puis lors de l'examen des offres , pour ce qui concerne le 4ème lot, l'entreprise la moins disante a été écartée en raison de références insuffisantes.

A cet égard, pour les appels d'offres ouverts et en vertu des dispositions des articles 296 bis et 297 du code des marchés publics en vigueur à l'époque, les plis contenant les offres doivent comporter deux enveloppes, la première comportant les justifications, références et qualifications, et la seconde, l'offre proprement dite. La commission d'appel d'offres doit ouvrir en premier lieu les premières enveloppes et élimine, par décision prise avant l'ouverture de l'enveloppe contenant les offres, les candidats qui n'ont pas qualité pour concourir ou dont les capacités paraissent insuffisantes. Les enveloppes contenant les offres des candidats éliminés sont rendues sans avoir été ouvertes.

En l'occurrence, cette procédure n'a pas été respectée. La commission ne pouvait plus écarter une entreprise au motif de références insuffisantes lors de la phase d'examen des offres.

5.3 La mise à l'écart d'entreprises en raison de critères géographiques

La Chambre a noté que lors de la réunion de la commission d'appel d'offres en date du 3 septembre 1997 dans le cadre de la procédure d'appel d'offres restreint concernant le marché n°97-315 de signalisation horizontale des routes départementales pour les années 1998, 1999 et

2000, trois entreprises dont le siège était situé, respectivement dans le Val de Marne, en Ardèche et dans le Loiret ont été écartées par la commission en raison de leur positionnement géographique, alors que les critères liés à l'implantation locale sont prohibés selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, sauf justifications.

5.4 L'apparition d'un groupement d'entreprises entre l'examen des candidatures et le choix de l'offre

A l'occasion du marché n° 97-053 d'un montant de près de 7 MF pour le lot n° 3 et de 7 MF pour le lot n° 2 concernant la fourniture et la mise en oeuvre de produits bitumineux pour les routes départementales des Alpes-Maritimes, la commission d'appel d'offres a admis d'examiner les offres de deux groupements d'entreprises qui lors du dépôt des offres n'avaient pas été constitués. Une telle procédure est irrégulière dans la mesure où cette possibilité n'était pas expressément prévue par le règlement d'appel d'offres et a eu pour effet de restreindre le champ de la concurrence aux termes des décisions de la commission centrale des marchés.

5.5 Un marché dans lequel la procédure de tirage au sort a été utilisée , alors qu'elle n'était pas prévue dans l'avis d'appel à candidatures, et dont le choix des offres n'était pas conforme au règlement d'appel d'offres.

5.5.1 L'utilisation de la procédure de tirage au sort , alors qu'elle n'était pas prévue dans l'avis d'appel à candidatures,

Le marché n° 98-065 du 6 mai 1998 d'un montant de 28 195 918,80 F

(4 298 440 euros) concernait l'opération d'aménagement de la RD 2202 entre le col de la Cayolle et la limite du département des Alpes-Maritimes. Les travaux étaient répartis entre une tranche ferme et une tranche conditionnelle, chacune devant être exécuté en 18 mois.

Selon l'avis d'appel public à concurrence lancé le 20 novembre 1997, il s'agissait d'un marché à appel d'offres restreint en application des articles 295 à 300 bis du code des marchés publics. Par ailleurs un rectificatif adressé le 3 décembre 1997 précisait que le nombre de candidats pouvant être admis à présenter une candidature était limité à 8. Le règlement de consultation précisait " jugement des offres " que le jugement (des offres)serait effectué dans les conditions prévues au code des marchés publics, article 299 ter à 300 bis ".

La commission d'appel d'offres réunie le 7 janvier 1998 a constaté le dépôt de

13 candidatures. Elle a lors de sa séance du 28 janvier 1998 décidé après avoir pris connaissance du rapport d'analyse des candidatures, de procéder à un tirage au sort. Et c'est après ce tirage au sort qu'elle a retenu 8 candidats afin de comparer leurs offres.

Lors de sa séance du 11 mars 1998, la commission décidait que le rapport d'examen des offres serait présenté lors d'une nouvelle séance de la commission. Finalement le 8 avril 1998, la commission décidait d'attribuer le marché à l'entreprise la moins disante.

La procédure de tirage au sort employée n'avait pas été prévue à l'origine. Cette procédure prévue à l'ancien code des marchés par l'article 299 bis ne doit revêtir qu'un caractère subsidiaire et exceptionnel. Elle permet de départager des candidatures strictement équivalentes. En l'occurrence la procédure utilisée a entraîné l'élimination d'entreprises sans que les rapports d'analyse ni les procès - verbaux permettent de connaître les fondements des choix de la commission.

Une entreprise non retenue comme candidate à la suite du tirage au sort a demandé au département de lui fournir différents documents portant sur le déroulement de la procédure. N'ayant pu obtenir leur communication, la société a saisi la commission d'accès aux documents administratif qui en mai 1998 a rendu un avis favorable à sa requête. Puis en juin 1998 la société a porté un recours devant le tribunal administratif de Nice contre le refus implicite de transmission des documents demandés. Le 24 décembre 1998 le dit tribunal décidait qu'il n'y avait pas lieu à statuer sur cette requête. Selon les informations données par le conseil général, la société en cause a par ailleurs déposé en novembre 1998, un recours devant le tribunal administratif afin d'annulation des délibérations de la commission d'appel d'offres, qui serait actuellement en cours d'instruction.

5.5.2 Le choix des offres n'est pas conforme au règlement de l'appel d'offres.

La chambre note en outre, que le choix effectué par le commission d'appel d'offres d'utiliser le critère du moins disant n'est pas conforme à l'article 4 du règlement de la consultation qui prévoyait que seraient examinés en ordre décroissant : la valeur technique des prestations, puis le prix des prestations. Or le choix proposé par le rapport d'analyse des offres ne repose que sur le critère de prix.

Le président de la chambre,

Alain PICHON