

A 2 1 1 4 0 1



LE DÉPARTEMENT

**Direction générale adjointe  
ressources et moyens**

Direction des finances, du pilotage  
de gestion et des affaires juridiques

Hôtel du Département  
CS 31802  
73018 Chambéry Cedex

Contact : Pascal BELLEMIN  
04 79 96 73 70  
pascal.bellemin@savoie.fr

CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHÔNE-ALPES					
P	VP J4	SG	Greffes	RHF	Sec P
Date arrivée :				13 DEC. 2021	
PS1	PS2	PS3	PS4	PS5	PSA
Finance	DOC	MGX	Chargé COM	Chargé mission	Sec PS

Monsieur Bernard LEJEUNE  
Président

Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes  
124, boulevard Vivier Merle  
CS 23624  
69503 LYON CEDEX 3

A/A Madame Corinne VITALE-BOVET  
Greffière

Lettre recommandée avec AR 1A1327490021 1

Chambéry, le 10 décembre 2021

Vos réf. : D 212459  
Nos réf. : PB/CA/21-117

**Objet** : Rapport d'observations définitives concernant l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé

Monsieur le Président,

En réponse à votre courrier du 9 novembre 2021, je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe ma réponse aux observations définitives formulées par la Chambre régionale des comptes d'Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de l'enquête portant sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président,

Hervé GAYMARD

PJ : réponse aux observations définitives de la CRC dans le cadre de l'enquête portant sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé.

Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes

## Rapport d'observations définitives Département de la Savoie

### L'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé Exercice 2014 et suivants

#### Réponses du Président du Conseil départemental de la Savoie aux observations définitives

#### 2 – L'ETAT ET L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

##### 2.3 L'état connu du réseau

##### 2.3.3 L'impact du changement climatique sur l'état du réseau (page 17, 18)

La Chambre s'appuie sur le rapport d'évaluation du CEREMA, relatif à la politique d'entretien des routes du Département en date de janvier 2020, pour pointer « *des défaillances du Département de la Savoie sur la politique d'entretien des réseaux d'assainissement et de drainage* ».

Elle indique en effet que « *Actuellement, le Département ne possède pas de cartographie du réseau d'assainissement et de drainage et seule une Maison technique du Département intègre systématiquement une réflexion sur la reprise du réseau d'assainissement lors des travaux d'entretien routier. Le CEREMA indique que « l'entretien est manquant et à améliorer même si les contraintes de personnels ne donnent pas une visibilité évidente sur l'organisation à adopter. L'entretien des réseaux d'assainissement et de drainage est vital pour réduire les effets à moyen et long terme de l'eau dans les structures de chaussées et pour ne pas accélérer leur détérioration. Cette thématique dans son ensemble doit être détaillée dans la politique d'entretien du Département. » ».*

Comme le rappelle la Chambre, l'entretien des réseaux d'assainissement est essentiel pour assurer la durabilité des structures de chaussées.

C'est la raison pour laquelle les objectifs d'entretien de ces réseaux sont précisément définis par le Département dans le dossier d'organisation de l'entretien routier courant (DOERC).

L'organisation mise en place pour atteindre ces objectifs est décrite dans le plan d'intervention de l'entretien routier courant (PIERC) propre à chaque maison technique du Département. La première étape de recensement des réseaux d'assainissement est en cours de finalisation et sera intégrée rapidement au système d'informations géographiques du Département.

En outre, il convient de préciser qu'un budget de l'ordre de 3 M€ par an est d'ores et déjà consacré à l'entretien des réseaux d'assainissement en régie et en prestations externalisées.

**La Chambre rappelle que « Le Département de la Savoie a déjà mis en place, depuis 1999, une stratégie et une organisation pour prévenir et répondre aux risques naturels. Cette stratégie repose sur un service dédié qui permet au Département de connaître les risques naturels présents sur le territoire à l'aide de dispositifs spécifiques (système d'information géographique, observatoire annuel) et d'intervenir en urgence dès lors qu'un risque survient. Des démarches récentes ont également été mises en œuvre afin de s'adapter au changement climatique (mutualisation des personnels en cas de crises, établissement de plans de gestion du trafic notamment) ».**

**Néanmoins, la Chambre indique que « si ces différentes démarches permettent d'apporter une réponse aux conséquences actuelles des événements climatiques, il manque encore une réflexion de long terme et une stratégie globale plus ambitieuse face aux perspectives d'aggravation des phénomènes constatés ». Elle recommande ainsi « d'adopter une stratégie sur les conséquences de l'évolution climatique sur le réseau routier prenant en considération les aspects techniques, budgétaires et les conditions de développement économique des territoires, englobant une réflexion sur celui des stations de ski ».**

Le Département note avec satisfaction le constat opéré par la Chambre sur la stratégie et l'organisation mises en œuvre par le Département dans le cadre de la protection contre les risques naturels. Celle-ci recommande toutefois au Département d'adopter une stratégie globale plus ambitieuse. A ce titre, le Département souhaite préciser qu'il dispose d'ores et déjà d'une stratégie intégrant les enjeux attachés au changement climatique, ce que démontrent les éléments suivants :

#### En matière de protection contre les risques naturels

L'évolution des températures et des précipitations dues au changement climatique (recrudescence d'événements météorologiques violents, en intensité ou en durée) induit des conséquences directes et indirectes sur les risques naturels qui affectent le réseau routier :

- en nombre d'événements affectant le réseau routier : une année exceptionnelle en 2018 qui compte 270 événements contre une centaine en moyenne annuelle ;
- en nature des événements : recrudescence des glissements de terrain, des coulées de boue et des laves torrentielles depuis une dizaine d'années ;
- en importance de ces événements : réactivation de grands glissements de terrain ou d'éboulements majeurs.

Face à ce constat, le Département développe diverses stratégies pour s'adapter et mieux accompagner ces changements :

- engagement d'études et de réflexions pour mieux appréhender ces phénomènes,
- mise au point d'un réseau de surveillance des sites les plus sensibles,
- participation à divers appels à projet (SIGALE, SIMOTER, ...),
- révision de la politique de gestion des risques naturels, notamment la prévision des aléas gravitaires.

Les principales actions en cours sur ce dernier point sont :

- la réorganisation des services :
- mutualisation des personnels et des moyens en cas de crise liée à un événement météorologique,
- établissement de plans de gestion de trafic en cas d'inondation, d'évènement impactant la route, de viabilité hivernale ;
- la prise en compte de certains paramètres de dimensionnement :
  - optimisation des solutions de soutènement,

- optimisation dans le calcul des ouvrages paravalanches, pour tenir compte des densités de neige liées au changement climatique,
- optimisation du dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour tenir compte des coulées de boue et laves torrentielles « moyennes » constatées ces dernières années ;
- l'amélioration de la prévision des aléas naturels gravitaires en fonction des données météorologiques au travers du projet « SIGALE » (cf. Annexe 1), Système d'Information Géoréférencé de l'ALEa gravitaire.

### En matière d'entretien des chaussées

Les conséquences du réchauffement climatique sur leur état, ainsi que les marges de manœuvre disponibles, ont bien été identifiées comme détaillé dans le rapport « *Impacts du réchauffement climatique sur le réseau routier* » précédemment transmis à la Chambre et figurant en Annexe 2 de la présente note :

- Le réchauffement climatique a pour effet d'accélérer la dégradation des chaussées de montagne, du fait :
  - d'une circulation hivernale d'un trafic de plus en plus lourd (limite de poids total autorisé en charge (PTAC) relevée de 40 à 44 tonnes depuis 2012),
  - de chaussées généralement non dimensionnées mécaniquement et du gel,
  - de plus nombreuses périodes où le gel n'assure plus la portance de la plateforme sous-jacente (absence de gel, durées de gel trop courtes pour pénétrer dans la chaussée, succession de dégels).
- Compte-tenu de l'importance économique des stations de sports d'hiver, il est impossible d'interdire aux poids-lourds de circuler sur les routes d'accès à ces stations, ou même de réduire le tonnage maximal autorisé. Sur les autres routes de montagne (essentiellement desserte territoriale et locale), des barrières de dégel (limitations temporaires des tonnages maximaux autorisés) peuvent être mises en place mais leur effet est de moins en moins significatif car les durées de gel (et donc de dégel) sont de plus en plus courtes, concernant ainsi peu de véhicules.

Seule une stratégie d'adaptation combinant atténuation et compensation peut donc être envisagée :

- L'atténuation consiste à rendre les chaussées de montagne moins sensibles à la pénétration d'eau susceptible de geler. Pour cela, les travaux d'assainissement de la plateforme (création de fossés, cunettes, buses, et entretien des ouvrages existants) et d'étanchement de la surface (pontages de fissures, point-à-temps, etc.) sont priorisés dans la gestion des budgets et des personnels.
- La compensation consiste à accepter les surcoûts de maintenance comme la contrepartie du dynamisme économique de la montagne, et ainsi augmenter les budgets de renforcement structurel et de renouvellement des couches de roulement des chaussées de montagne.

En revanche, il est impossible de prédire les surcoûts de maintien en état des chaussées car les variables sont trop nombreuses (dimensionnement très hétérogène des chaussées, incertitudes sur l'évolution du nombre de jours de gel). A l'inverse, les suivis de l'état des chaussées et de la durée de vie des travaux réalisés sont de nature à permettre l'ajustement annuel des budgets à la situation constatée.

### En matière d'ouvrages d'art

Les conséquences du changement climatique pour les d'ouvrages d'art ont également été identifiées. Elles sont principalement liées à l'évolution des régimes hydrauliques des bassins versants, conséquence directe des phénomènes pluvieux extrêmes. Deux phénomènes principaux sont d'ores et déjà pris en compte par le Département dans le dimensionnement des ouvrages : des crues plus importantes et plus fréquentes, ainsi que l'apparition de phénomènes de type lave torrentielle, avec des transports solides plus importants qu'auparavant.

La stratégie de réponse pour s'adapter à l'évolution de ces phénomènes consiste :

- soit à prévoir des ouvrages de protection en amont des ponts (plages de dépôts, pièges à embâcles, etc.) pour limiter les impacts des événements ;
- soit à redimensionner le gabarit hydraulique du pont, lorsque l'ouvrage doit être remis à niveau.

## 2.4 Le trafic et la relation avec les usagers

### 2.4.3 La sécurité routière (page 22)

**La Chambre note qu'« en raison des contraintes géographiques et climatiques, le réseau routier savoyard est l'un des plus exposés aux risques naturels. Cette situation entraîne des contraintes de gestion spécifiques en matière de protection des usagers, d'entretien du patrimoine et de coûts d'exploitation.**

**Ainsi, le Département recense plus de 1 000 km de routes à plus de 1 000 m d'altitude, environ 2 730 sites sensibles aux risques naturels (dont 16% aux phénomènes avalancheux) représentant 350 km de routes exposées soit 10% du réseau. Chaque année, le Département recense une centaine d'événements affectant le réseau. En termes d'ouvrages, le Département entretient plus de 1 720 ouvrages de protection dont 221 paravalanches courants et 48 ouvrages de génie civil lourds ».**

**Par ailleurs, la Direction des infrastructures réalise un bilan annuel de la sécurité routière sur le réseau départemental. Ce bilan détaillé comprend le recensement et une analyse systématique de l'accidentalité sur le réseau. Le Département procède ainsi à l'identification des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) et à fort niveau d'exposition des usagers. L'identification de ces zones permet ensuite d'envisager des travaux de modernisation de l'infrastructure ou de mise en place d'équipements de sécurité.**

**La sécurité des usagers du réseau départemental constitue un objectif stratégique identifié dans le plan CAP' Savoie qui comporte quatre objectifs opérationnels : diminuer le linéaire de routes exposées aux risques naturels ; maintenir en état les ouvrages de protection ; renforcer la sécurité dans les tunnels ; réduire l'accidentalité routière.**

**Alors que le trafic s'est stabilisé sur la période, le nombre d'accidents corporels a augmenté de plus de 70% depuis 2016, sans que les causes évolution ne soient entièrement expliquées. Selon de département le nombre le nombre d'accidents recensés entre 2014 et 2016 aurait été particulièrement bas ; il reste toutefois supérieur en 2018 au niveau de 2015 ».**

La Chambre prend en référence l'année 2016, ainsi que l'année 2015, pour noter une sensible augmentation du nombre d'accidents corporels au cours des années suivantes.

Le Département souhaite attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le nombre d'accidents sur les routes départementales savoyardes s'est avéré exceptionnellement bas durant les années 2014 à 2016, cette situation pouvant s'expliquer par une multitude de facteurs, notamment météorologiques.

A titre de comparaison, le nombre d'accidents annuels était compris entre 140 et 150 entre 2010 et 2012. Ainsi, l'augmentation des accidents entre 2010 et 2019 est limitée à 13%, allant dans le même sens que la tendance au relâchement des comportements observée au niveau national.

Les données d'accidentologie sur les routes départementales proviennent d'ailleurs de l'observatoire départemental de sécurité routière de l'Etat (logiciels Concerto puis Traxy), et l'analyse de chaque accident mortel réalisé par le Département met systématiquement en évidence une cause comportementale.

## 2.5 Conclusion intermédiaire (page 24)

**La Chambre rappelle « qu'au regard de l'impact du changement climatique sur l'état du réseau savoyard, il apparaît nécessaire que le Département adopte, au-delà des actions déjà entreprises, une stratégie sur les conséquences de l'évolution climatique sur le réseau routier prenant en considération les aspects techniques, budgétaires et les conditions de développement économique des territoires.**

Dans sa conclusion, la Chambre renouvelle sa recommandation de mise en place d'une stratégie adaptée aux évolutions climatiques. A ce titre, le Département confirme qu'une telle stratégie a déjà été mise en place au sein de la politique routière, comme développé au point 2.3.3 de la présente note, tant au niveau de la protection contre les risques naturels, qu'en matière de chaussées et d'ouvrages d'art.

### 3- LA POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

#### 3.1 La définition de la stratégie routière

##### 3.1.2 La politique routière au sein du plan CAP' Savoie (page 25)

**La Chambre note que « le Département de la Savoie s'est engagé depuis 2012 dans une démarche de recherche de performance et d'efficience de l'ensemble de ses politiques publiques. Cette démarche s'appuie notamment sur un plan baptisé CAP' Savoie qui recense, au travers de « fiches-actions », les différentes réalisations à mener. Ces actions couvrent les politiques du Département au travers de cinq grands domaines : moyens généraux, aménagement, attractivité, autonomie et famille et lien social. Dans le cadre de cette démarche, un rapport d'activité et de performance est produit chaque année. Il est accessible sur l'Intranet du Département et une synthèse de ce rapport, ainsi qu'une revue générale de fiches CAP' Savoie, sont communiquées en séance aux conseillers départementaux lors de la présentation des orientations budgétaires.**

**Les objectifs de chaque politique y sont précisément définis selon trois niveaux (objectifs politiques, objectifs stratégiques, objectifs opérationnels). Un bilan de l'année écoulée est ainsi réalisé avec la présentation des moyens humains et financiers associés à chaque objectif stratégique identifié. Des indicateurs sont mis en place pour chacun des objectifs opérationnels. Ils permettent de rendre compte de l'atteinte des objectifs et éventuellement d'alerter les élus sur la dégradation de certains ratios. Ainsi, par exemple, le rapport d'activité 2017-2108 alerte sur la dégradation régulière de l'état général des chaussées, à l'exception des accès aux stations de ski. »**

**La Chambre estime toutefois que « si des indicateurs sont mis en place pour chacun des objectifs opérationnels, le Département privilégie parfois le suivi d'indicateurs de moyens et non d'indicateurs de résultat. L'absence de tels indicateurs ne permet pas au Département d'avoir d'information systématique sur le niveau d'efficacité atteint par les moyens mis en place. Ce constat s'observe par exemple en matière de covoiturage. »**

Le Département note avec satisfaction le constat opéré par la Chambre sur la démarche de recherche de performance et d'efficience qu'il mène pour l'ensemble de ses politiques publiques.

En ce qui concerne les indicateurs, le Département prend note des préconisations de la Chambre et précise que des indicateurs de résultat sont utilisés, principalement dans les domaines de la maintenance du patrimoine, des risques naturels mais aussi, à titre d'exemple, afin de mesurer l'efficacité d'objectifs opérationnels de report du trafic de transit sur le réseau autoroutier.

Dans le domaine des modes de transports alternatifs, le Département aménage des aires de covoiturage à proximité immédiate de son réseau routier, principalement à des carrefours stratégiques, dans des secteurs où les usagers avaient pris l'habitude de se retrouver. Ainsi, des zones de stationnement non organisées et pouvant générer des enjeux de sécurité routière étaient constatées : le Département a décidé d'y remédier en aménageant des aires adaptées au covoiturage. La mesure de la fréquentation de ces aires de covoiturage relève d'analyses à mener avec

les Collectivités territoriales en charge des services à la mobilité (autorités organisatrices de la mobilité) afin de disposer d'analyses territorialisées à l'échelle des bassins de mobilité. A titre d'exemple, une démarche de partenariat est en cours de mise en œuvre avec la Communauté d'agglomération Grand Lac qui porte une étude sur le développement du covoiturage sur son territoire.

### 3.1.3 La prise en compte de la protection de l'environnement

#### 3.1.3.1 Les mesures de réduction de l'empreinte environnementale de la politique routière (page 26, 27)

**Au titre des mesures mises en place dans le cadre de la prise en compte de l'environnement, la Chambre note que « le Département a mis en place depuis plusieurs années des actions visant à réduire sa consommation de sel dans le cadre de la circulation hivernale. L'un des moyens utilisés est l'emploi de la bouillie de sec (sel sec et saumure). A cet égard, le Département produit chaque année un indicateur mesurant la consommation de sel par rapport à l'index de viabilité hivernale (IVH) ».**

**La Chambre relève cependant que « le rapport d'activité et de performance 2018-2019 met en évidence une augmentation de la consommation des fondants sur les deux derniers hivers, qui va à l'encontre des instructions données aux agents de la voirie de réduire l'utilisation de sel ».**

Le Département précise que, malgré une augmentation sur les deux dernières années, la politique de formation des agents à l'utilisation de la saumure a conduit à une baisse significative de la consommation de sel sur les dix dernières années. Les deux derniers hivers ont enregistré une hausse de la consommation de fondants, du fait de variation de limites pluie/neige, de phénomènes verglaçants et d'intempéries sur des week-ends de fort trafic lors des chassés croisés. Cette tendance observée sur les deux dernières années, probablement en lien avec le changement climatique, fera l'objet d'une analyse attentive et pourrait déboucher sur un ajustement des consignes données aux agents.

### 3.2 La programmation des opérations d'entretien et la viabilité hivernale

#### 3.2.2 La programmation annuelle des travaux d'entretien (page 31)

**Tout en rappelant que des démarches ont été récemment engagées par le Département en matière de programmation pluriannuelle, notamment en ce qui concerne les thématiques à fort impact budgétaire (chaussées et ouvrages d'art), la Chambre écrit qu'« actuellement, le Département n'a pas généralisé de programmation pluriannuelle des travaux d'entretien. Or, au regard de l'état dégradé du réseau et de son évolution, une telle programmation permettrait de déployer une stratégie à moyen terme de maintien de l'état du patrimoine routier. Une telle programmation mériterait d'être généralisée notamment au vu des montants importants consacrés à l'entretien du domaine routier. A titre d'exemple, en 2020, les dépenses de fonctionnement liées à la voirie se sont élevées à 41 M€ (dépenses de personnel incluses) et les dépenses d'investissement ont représenté près de 46 M€ ».**

**La Chambre appuie son argumentation sur le rapport d'évaluation du CEREMA de janvier 2020 qui indique que : « l'affichage d'un programme pluriannuel sur 3 ans par exemple permettrait de faciliter le report d'un chantier d'une année sur l'autre et de gagner en flexibilité. Ainsi, la gestion des dégradations apparues pendant l'hiver autrement appelées « dégâts d'hiver » et du budget associé en seraient facilités. Ce report de chantier doit bien évidemment être utilisé à bon escient et avec mesure ».**

Le Département note avec satisfaction le constat opéré par le Chambre sur les démarches qu'il a engagées en matière de programmation pluriannuelle. Cependant, sur la base du rapport établi par le CEREMA de janvier 2020, elle recommande la généralisation d'une telle programmation des travaux d'entretien.

Le Département confirme avoir engagé une démarche de programmation pluriannuelle des travaux de maintenance des chaussées, suite au rapport d'évaluation du CEREMA. Cette démarche est en cours de

généralisation à l'ensemble des maisons techniques du Département, en vue d'être pleinement opérationnelle pour la programmation 2022.

La programmation des chaussées est le dernier programme qui ne faisait pas l'objet d'une programmation pluriannuelle. Les autres programmes d'entretien et maintenance, notamment les ouvrages d'art et les risques naturels, font l'objet depuis de nombreuses années de programmations pluriannuelles systématiques.

### 3.3 L'exploitation dans les faits

#### 3.3.1 L'utilisation des systèmes d'information (page 34)

**La Chambre indique qu'« en pratique, selon le Département, le système d'information est peu utilisé pour la programmation des travaux d'entretien. Le Département privilégie le travail avec les équipes de terrain plutôt que l'exploitation des données intégrées dans l'outil informatique ».**

**La Chambre relève que « au regard des contraintes liées à l'intégration des différentes données par les agents et de la richesse des informations contenues au sein du système d'information, le Département aurait intérêt à utiliser de manière accrue le système d'information dans le pilotage de ses actions liées à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier ».**

Contrairement à ce qu'affirme la Chambre, l'ensemble des données disponibles dans le système d'informations géographiques est d'ores et déjà utilisé.

En particulier, la programmation des travaux de maintenance des thématiques à enjeu financier (chaussées, ouvrages d'art) est réalisée sur la base de l'exploitation des mesures d'état périodiques, qui sont intégrées au système d'informations.

Cette exploitation est ensuite croisée avec les observations de terrain provenant de la surveillance du réseau.

Le Département estime qu'une programmation efficace doit être une synthèse du système d'informations et de l'expertise de terrain.

### 3.4 Conclusion intermédiaire (page 35)

**La Chambre rappelle que « le Département s'est engagé depuis 2021 dans une démarche de recherche de performance et d'efficacité à travers in plan baptisé CAP' Savoie. Ce plan détermine les objectifs stratégiques de la politique routière départementale : préservation du patrimoine, optimisation de l'exploitation du réseau, amélioration de la sécurité des usagers, développement des modes de transport alternatifs et fourniture de matériels adaptés aux besoins pour les services. Néanmoins, si des indicateurs sont mis en place pour chacun des objectifs opérationnels, le Département privilégie parfois le suivi d'indicateurs de moyens et non d'indicateurs de résultat. L'absence de tels indicateurs ne permet pas au Département d'avoir une information systématique sur le niveau d'efficacité atteint par les moyens mis en place ».**

Dans sa conclusion, la Chambre souligne de nouveau la mise en œuvre d'une démarche de recherche de performance et d'efficacité des politiques départementales, ce dont le Département prend note avec satisfaction.

La Chambre réitère néanmoins sa remarque relative à un manque d'utilisation d'indicateurs de résultat. Face à cette observation, le Département ne peut que réaffirmer, comme indiqué au point 3.1.2 de la présente note, que de tels indicateurs sont d'ores et déjà utilisés, principalement dans les domaines de la maintenance du patrimoine, des risques naturels mais aussi, à titre d'exemple, afin de mesurer l'efficacité d'objectifs opérationnels de report du trafic de transit sur le réseau autoroutier.

La mesure et l'analyse de ces indicateurs de résultats sont parfois conduites en lien avec des organisations externes, comme c'est le cas par exemple avec les autorités organisatrices de la mobilité, pour les aires de covoiturages, ou encore les entités en charge du tourisme à vélo et le réseau national Vélo & Territoires, pour les véloroutes.

**La Chambre rappelle que « la hiérarchisation du réseau routier et la programmation des opérations d'entretien et de viabilité hivernale n'appelle pas de remarque particulière. Il apparaît néanmoins que le Département n'a pas encore généralisé de programmation pluriannuelle des travaux d'entretien et que, au regard de l'état du réseau et de son évolution, une telle programmation permettrait de déployer une stratégie à moyen terme de maintien en l'état du patrimoine routier. Selon le Département, cette programmation devrait être opérationnelle courant 2021 ».**

La Chambre recommande de nouveau au Département de généraliser la programmation pluriannuelle des travaux d'entretien. Le Département confirme, comme indiqué au point 3.2.2, qu'une telle démarche est en cours de généralisation en vue d'être pleinement opérationnelle pour la programmation 2022.

**La Chambre relève également « qu'une meilleure utilisation du système d'information dans le pilotage des actions départementales permettrait de gagner en efficacité ».**

La Chambre recommande de nouveau au Département une meilleure utilisation de son système d'informations géographiques. Le Département réaffirme, comme indiqué au point 3.3.1, que l'ensemble des données disponibles dans le système d'informations géographiques est d'ores et déjà utilisé, notamment pour la programmation des travaux de maintenance des thématiques à fort enjeu financier. Ces données sont par ailleurs consolidées et enrichies par les observations de terrain provenant de la surveillance du réseau.

## 5 – LE BILAN ECONOMIQUE ET FINANCIER – A EXAMINER PAR Pascal BELLEMIN

### 5.1 Les composantes et les déterminants des coûts d'entretien et d'exploitation (investissement et fonctionnement)

#### 5.1.1 Les coûts d'entretien et d'exploitation (page 43)

**La Chambre indique que « le département souligne que la péréquation interdépartementale en prend pas en compte des charges liées à la voirie ».**

Le Département souligne en effet l'absence de prise en compte, dans les dispositifs de péréquation interdépartementale dits « horizontaux », des dépenses supportées en matière de voirie.

Ainsi, s'agissant de la péréquation mise en œuvre au titre des recettes de droits de mutation :

- les prélèvements sont opérés en fonction de la dynamique du produit perçu (flux) et du classement du Département au regard du produit de droits de mutation moyen par habitant (stock), indépendamment de toute appréciation du niveau de charges qu'il supporte (à quelque titre que ce soit) ;
- les reversements sont opérés en tenant compte de la richesse fiscale, du revenu par habitant, de la population et du taux de pauvreté ainsi que de la charge représentée par les allocations individuelles de solidarité, à l'exclusion de toute autre charge. Les charges supportées par les départements de montagne mériteraient d'être prises en compte, au même titre que celles induites, par exemple, par le versement des allocations au titre du revenu de solidarité active dans les départements urbains.

Une problématique équivalente peut être identifiée pour la péréquation mise en œuvre au titre de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) :

- les prélèvements sont opérés en fonction de la dynamique du produit perçu (flux) et du niveau de produit atteint l'année précédente par le produit (stock) ;
- les reversements sont notamment opérés en fonction d'un indice synthétique comprenant le revenu par habitant, le potentiel financier par habitant, le nombre de bénéficiaires du RSA ainsi que la part de la

population âgée de plus de 75 ans, à l'exclusion, là aussi, de toute autre charge supportée par les départements.

La voirie constitue, aux côtés de l'action sociale et de la gestion des collèges, l'une des compétences principales des départements. La prise en compte, dans les dispositifs de péréquation, des charges supportées en matière de voirie serait légitime, des différences importantes pouvant, comme en matière d'action sociale, être constatées entre les départements, en matière d'entretien, de maintenance et d'investissement routiers.

Il peut, à titre d'exemple, être observé que les Départements de Savoie et des Alpes Maritimes sont les Départements français disposant du nombre le plus important d'ouvrages d'art à entretenir, réalité non prise en compte dans la péréquation horizontale.

De même, cette singularité des départements de montagne les conduit à devoir consacrer d'importants budgets aux investissements en matériels, notamment destinés au déneigement, pour lesquels, d'ailleurs, le nombre de fournisseurs est limité (ce qui est à l'origine de coûts importants et de contraintes en termes de délais de livraison).

## 5.2 La commande publique

### 5.2.1 Les actions mises en œuvre dans le domaine de la commande publique.

**La Chambre considère que, « comme cela avait été observé lors du dernier contrôle des comptes et de la gestion du département, la Savoie n'a pas encore mis en place une démarche de performance de la fonction achat avec établissement d'une stratégie dédiée (parangonnage, sourçage, retour d'expérience) » et que « une réflexion importante est en cours sur ces questions mais celle-ci a été ralentie par la crise sanitaire ».**

Le Département souligne que la réflexion engagée se poursuit et la démarche de performance de la fonction achat se met en œuvre progressivement.

Ainsi, en matière de sourçage, une information ciblée relative à cette pratique a été diffusée à la fin de l'été 2021, avec accompagnement des services s'engageant dans cette pratique.

De même, un retour d'expérience (tant sur la passation que sur l'exécution des contrats) est régulièrement réalisé à l'occasion des renouvellements de consultations (meilleur calibrage des clauses contractuelles en matière de pénalités, des clauses incitatives, de la définition des besoins pour renforcer la concurrence, etc...); un parangonnage est également mis en œuvre, en particulier lors de consultations innovantes ou relevant d'un mode opératoire non encore pratiqué par le Département.

Une analyse comparative est également régulièrement réalisée pour les segments d'achat le permettant, entre le recours à une centrale d'achat et l'organisation d'une consultation par le Département.

L'établissement d'une nomenclature des achats par familles (segments) est en cours, même si cette démarche ait été ralentie par le traitement de la crise sanitaire et les difficultés conjoncturelles rencontrées par les entreprises dans le prolongement de la crise (flambée des prix des matières premières et de l'énergie, pénuries, etc...).

Enfin, et comme le souligne d'ailleurs la Chambre, des clauses sociales et environnementales sont intégrées dans nombre de marchés publics de travaux routiers. De telles clauses ont ainsi été mises en œuvre dans les marchés relatifs aux enrobés ou à l'entretien courant des routes départementales ; de même, des critères de sélection des offres tenant compte des enjeux de développement durable ont également été appliqués, afin, notamment, de mieux maîtriser l'impact environnemental du transport des matériaux et de la fabrication des enrobés. De manière générale, pour l'ensemble des contrats, une réflexion est conduite afin de promouvoir les critères environnementaux et sociaux.

## 5.2.2 L'opération de rénovation du tunnel du Chat (page 47)

**La Chambre rappelle qu'elle « a examiné les marchés relatifs à cette opération dans son rapport d'observations définitives daté du 5 septembre 2019 et a relevé deux irrégularités : la première concerne un marché de maîtrise d'œuvre modifié par d'importants avenants ayant conduit à une augmentation de plus de 100% du montant initial ; la seconde se rapporte à des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage confiées au centre d'études des tunnels (CETU) sans mise en concurrence (cf. rapport précité) ».**

Comme indiqué dans la réponse du Département suite à la notification du rapport provisoire, le Département souligne que les modifications apportées au programme du marché de maîtrise d'œuvre ne relèvent pas d'une mauvaise définition du besoin initial mais d'optimisations fines sur la base d'études détaillées, le besoin initial étant lui défini sur la base d'études préliminaires. La complexité de ce type d'ouvrage et les aléas qui sont liés ne permettent pas, par nature, de définir avec une précision absolue le besoin sans avoir réalisé des études à minima de niveau avant-projet.

En ce qui concerne le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage passé avec le centre d'études des tunnels (CETU), le Département rappelle que le choix du CETU visait à bénéficier, à l'instar des missions qu'il assure pour des travaux souterrains pour le compte de l'Etat, de l'assistance d'un service technique central, intégré au réseau technique et scientifique du ministère, à même d'assurer sa mission grâce à une expertise reconnue et une neutralité à l'égard des intervenants sur le projet. Son expertise en géologie a ainsi permis, lors des négociations sur l'avenant n°3 au marché de travaux, de limiter la réclamation de l'entreprise à 490 431,26 € HT, soit à 28,7 % des 1 708 727,07 € initialement demandés au titre des aléas géologiques.

## 5.2.3 Les différents travaux engagés dans les gorges de l'Arly

### 5.2.3.1 L'absence de mise en œuvre de la procédure pour offre anormalement basse (page 47 à 48)

#### **◆ Le marché de reconstruction des seuils de l'Arly passé en 2016**

**La Chambre relève qu'« il ressort du rapport d'analyse des offres que la moyenne des cinq offres reçues s'établissait à environ 4.5 M€ HT pour une estimation initiale du Département fixée à 8 M€ HT. Le marché a été attribué au candidat ayant remis l'offre la plus basse pour un montant de 3.3 M€ HT.**

**Alors que cette offre était inférieure de 25% à la moyenne des offres reçues et de quasiment 60% de l'estimation des services, le Département de la Savoie n'a pas engagé de procédure permettant de se protéger d'une offre anormalement basse. Cette opération était pourtant prévue à l'article 55 du Code des marchés publics qui prévoyait que « si une offre paraît anormalement basse, le pouvoir adjudicateur peut la rejeter par décision motivée après demandé par écrit les précisions qu'il juge utiles et vérifié les justifications fournies ».**

**Cette procédure, qui pouvait ne pas conduire au rejet de l'offre, aurait permis de s'assurer du caractère sérieux de l'offre du candidat et de la correcte appréciation par ce dernier de la réalité économique des prestations demandées ».**

Le Département est soucieux du respect de la réglementation relative à l'identification et au traitement des offres anormalement basses et procède, à cet effet, à l'analyse économique de chaque offre reçue.

Lors du lancement de la présente consultation, le Département ne disposait cependant pas d'une doctrine interne unique et formelle pour l'ensemble des services, qui aurait permis une identification « mécanique » des offres susceptibles d'être anormalement basses.

Cette identification était dès lors réalisée au cas par cas dans le respect des dispositions de l'article 55 du Code des marchés publics et fondée au cas particulier sur l'analyse approfondie d'un faisceau d'indices comprenant

notamment la cohérence globale des prix constituant l'offre financière, de l'ensemble des prix unitaires et de la comparaison par rapport à l'estimation établie du coût des prestations.

Dans le cas présent, l'analyse des prix avait permis d'identifier que l'écart avec l'estimation provenait essentiellement d'une surestimation par le maître d'œuvre du coût de la pose soignée des enrochements libres.

L'offre de l'entreprise attributaire n'a donc pas été jugée, au vu de l'analyse réalisée, comme susceptible d'être anormalement basse et n'a dès lors pas fait l'objet d'une procédure spécifique contradictoire conformément aux dispositions de l'article 55 du Code des marchés publics.

Il est important de souligner que, depuis le lancement de cette consultation, d'utiles précisions ont été apportées par la jurisprudence et les textes réglementaires, et en particulier le Code de la Commande Publique, concernant l'identification et le traitement des offres susceptibles d'être anormalement basses, même si les conditions d'appréciation de telles offres continuent de donner lieu à des interprétations doctrinales.

Afin de renforcer le contrôle des offres susceptibles d'être anormalement basses, le Département s'est depuis doté de règles internes en application desquelles chaque offre dont le montant est, cumulativement, inférieur de plus de 20% à l'estimation du maître d'œuvre et de plus de 20% à la moyenne des offres doit faire l'objet d'une procédure contradictoire.

Il est alors demandé aux candidats d'apporter les éléments justifiant le montant de leur offre, ces éléments devant permettre au Département, après analyse de la pertinence des explications fournies, de décider de l'admission ou du rejet des offres.

#### **◆ Les marchés de fourniture d'un pont et de construction d'un tunnel passés en 2019 et 2020**

**Dans le cadre de cette opération, la Chambre relève que le « marché relatif à la construction d'un tunnel dans le secteur des Cliets a été conclu le 7 janvier 2020 pour un montant de 6.5 M€ HT. Comme pour le marché conclu en 2016, l'analyse de la procédure de passation du marché appelle des remarques liées à la nécessité, pour le Département, d'accroître sa vigilance quant à l'appréciation économique des offres remises par les candidats et, notamment, quant à l'identification des offres anormalement basses.**

**Cette vigilance est d'autant plus recommandée que la législation a sensiblement évolué sur la question. L'article L.2152-6 du Code de la commande publique introduit dorénavant une véritable exigence de détection des offres anormalement basses en disposant que « l'acheteur met en œuvre tous moyens lui permettant de détecter les offres anormalement basses. Lorsqu'une offre semble anormalement basse, l'acheteur exige que l'opérateur économique fournisse des précisions et justifications sur le montant de son offre. Si, après vérification des justifications fournies par l'opérateur économique, l'acheteur établit que l'offre est anormalement basse, il la rejette dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat ».**

**Certains indices, comme la comparaison avec les autres offres ou avec l'estimation réalisée par l'acheteur préalablement au lancement de la procédure, doivent conduire à déclencher cette procédure.**

**Au cas d'espèce, alors que l'estimation du marché, réalisée par un maître d'œuvre externe, s'élevait à 9.6 M€ HT et que la moyenne des cinq offres reçues était de 8.2 M€ HT, le Département a attribué le marché au candidat le moins-disant pour un montant de 6.5 M€ HT. Cette offre était inférieure de plus de 30% à l'estimation et de près de 20% à la moyenne des offres reçues.**

**Au regard de ces éléments, l'offre présentait les caractéristiques d'une offre pouvant être suspectée d'être anormalement basse. Cet élément aurait dû conduire le Département à déclencher une procédure contradictoire avec la société afin de s'assurer de la réalité économique des prestations demandées. Une telle procédure a d'ailleurs été formalisée par le service des marchés du Département mais elle n'a pas été mise en œuvre en**

***L'espèce au motif que l'écart entre le moins-disant et la moyenne des offres était inférieure à 20% (19.58%) . Le marché a ainsi été notifié sans que le Département interroge son futur attributaire sur les raisons du faible prix proposé ».***

Ainsi que cela est précisé au point précédent, le Département s'est doté d'une procédure en application de laquelle toute offre dont le montant est cumulativement inférieur de plus de 20% à l'estimation du maître d'œuvre et à la moyenne des offres est considérée comme susceptible d'être anormalement basse et doit, par voie de conséquence, faire l'objet d'une procédure contradictoire dans le respect des dispositions du Code de la Commande Publique.

En l'espèce, l'estimation du maître d'œuvre s'élevait à 9 632 960 € HT et la moyenne des offres à 8 077 543,98 € HT. L'offre de l'entreprise moins-disante, d'un montant, de 6 499 395 € HT était alors inférieure de 32,53 % à l'estimation et de 19,54 % à la moyenne des offres, écart inférieur au seuil de 20%, tel qu'indiqué dans le rapport d'analyse des offres.

L'analyse globale a, en outre, permis d'identifier l'écart avec l'estimation comme provenant essentiellement d'une surestimation par le maître d'œuvre du coût des travaux de la série de prix 300 - Ouvrages souterrains – Tunnel.

Estimés à 6,39 M€ HT par le maître d'œuvre, ces travaux de la série 300 représentent, pour les offres de base, entre 3,42 M€ HT et 3,87 M€ HT pour trois candidats, au sein desquels se trouve l'entreprise attributaire, ce qui constitue un écart significatif avec l'estimation fournie par le maître d'œuvre. En ce qui concerne les deux autres candidats, ces travaux de la série de prix 300 s'élèvent respectivement à 5,42 M€ HT et 6,5 M€ HT. S'agissant du seul candidat dont la série de prix est supérieure à l'estimation du maître d'œuvre, il est précisé que son offre globale dépasse de 29,87 % la moyenne des offres analysées.

Il est à noter néanmoins par ailleurs que l'analyse et le comparatif détaillés des prix de chaque entreprise et de l'ensemble des composantes des offres eu égard aux exigences du dossier de consultation n'ont pas révélé d'incohérences.

La règle interne a dès lors été appliquée strictement et une analyse complémentaire a été réalisée ; l'application de la procédure départementale n'a, dès lors et logiquement, pas conduit à mettre en œuvre la procédure contradictoire avec l'entreprise.

Le Département prend néanmoins note des attentes de la Chambre en ce qui concerne, notamment l'identification des offres susceptibles d'être anormalement basses. A cet égard, et depuis la réception des observations provisoires de la Chambre, le Département a veillé, au vu des offres remises et de la nature des marchés, à interroger les candidats quand bien même les ratios évoqués précédemment n'étaient pas atteints.

5.2.3.2 L'absence de remise en concurrence d'un marché de travaux d'enrochements de protection de berge (page 49)

***La Chambre relève que « le marché de travaux d'enrochements de protection de berge a été lancé en mai 2018 et conclu le 3 janvier 2019 après huit mois de procédure pour un montant de 1.8 M€.***

***La procédure de passation du marché a fait l'objet de deux déclarations sans suite. La première déclaration sans suite, survenue en juillet 2018, reposait sur un motif d'intérêt général tiré de la nécessité de modifier les documents de la consultation suite à une erreur commise par les services du Département. La seconde déclaration était liée au caractère inacceptable des offres remises.***

***La procédure finalement utilisée par le Département pour la conclusion de ce marché était une procédure négociée sans nouvelle publication sur le fondement de l'article 25-II-6 du décret du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics. Cette procédure n'est pourtant autorisée que lorsque seules des offres irrégulières ou***

***inacceptables ont été remises et que les conditions initiales du marché public ne sont pas substantiellement modifiées.***

***Or, il apparaît, à la lecture du courrier en date du 4 octobre 2018 adressé à l'ensemble des candidats que la seconde déclaration sans suite a été prononcée précisément au regard des modifications des conditions d'exécution initiales du marché. L'évolution importante de la situation géologique a en effet conduit à fermer une partie de la RD1212 et a modifié les conditions d'accès au chantier. Le rapport d'analyse des offres mentionne d'ailleurs en conclusion que « la situation générée par les travaux à réaliser dans le secteur des Cliets (...) n'a pas pu être prise en compte par les candidats » et que le lancement de la nouvelle procédure permettrait de rectifier les offres. Il résulte de ces éléments que, contrairement à ce que permettait la procédure retenue, les conditions initiales du marché public ont été substantiellement modifiées.***

***Entre outre, le caractère inacceptable des offres reçues, qui permet de justifier la déclaration sans suite et le recours à cette procédure dérogatoire, apparaît artificiel dans la mesure où la modification des conditions techniques a finalement conduit les candidats à remettre des offres financièrement plus importantes que celles remises initialement ».***

Les travaux « d'enrochements de protection de berge en rive droite de la plage de dépôt de Moulin Ravier sur la RD 1212 dans les gorges de l'Arly » ont fait l'objet de 3 consultations.

La première consultation lancée le 29 avril 2018 avec une date limite de remise des offres le 14 juin 2018 a été déclarée sans suite, à la suite du constat d'une erreur d'unité dans le bordereau des prix pour la rémunération de la mise en œuvre d'enrochements.

La deuxième consultation a été lancée le 11 juillet 2018 avec une date limite de remise des offres le 24 août 2018. L'estimation du maître d'œuvre s'élevait à 1 500 000,00 € HT. Les quatre offres examinées par la CAO du 14 septembre 2018, de montants compris entre 1 752 752,20 € HT et 2 244 641,00 € HT, étaient supérieures à l'estimation de 16,85 % à 49,64 %. En application de l'article 59 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics, ces offres ont été jugées inacceptables et la procédure a été déclarée infructueuse.

La dernière consultation, menée selon la procédure négociée au titre de l'article 25 II 6 du décret 2016-360 du 25 mars 2016 a donc été lancée auprès des quatre candidats ayant remis une offre.

Dans le cadre de cette procédure négociée, des précisions ont été apportées à la consultation sans qu'aucune évolution ne soit intervenue sur la nature des ouvrages à construire ou les dispositions constructives et sans que les conditions initiales du marché public n'aient donc été substantiellement modifiées.

En effet, des mouvements géologiques des falaises dans le secteur des Cliets, situé 3 kilomètres à l'amont de Moulin Ravier, se sont réactivés à la fin de l'été 2018 exposant la RD1212 à un éboulement de 25 000 m<sup>3</sup>. La RD1212 a dû être fermée, modifiant les conditions d'accès au chantier de Moulin Ravier. L'accès par l'amont était dès lors rendu impossible et ne pouvait plus se faire que par l'aval, Côté Ugine.

Par voie de conséquence, seules les conditions d'accès au chantier ont été précisées dans le cadre de la procédure avec négociation et ne relevaient pas de modifications substantielles. Les pièces de la consultation négociée ont été mises en cohérence avec ces précisions.

Le courrier en date du 4 octobre 2018, adressé à l'ensemble des candidats, fait référence à « l'évolution importante de la situation géologique ». Cette information porte bien sur l'évolution géologique dans le secteur des Cliets à l'origine d'un changement des conditions d'accès. Il ne s'agit en aucun cas d'évolution du contexte géologique dans le secteur de Moulin Ravier et cette nouvelle situation géologique n'emporte donc aucune modification des ouvrages projetés ou des modalités techniques de leur réalisation.

La négociation menée a par ailleurs bien été à l'origine d'une diminution du prix moyen des offres formulées. En effet, alors que la moyenne des offres remises dans le cadre de la deuxième consultation lancée le 11 juillet 2018 s'était élevée à 2 051 409 € HT, la moyenne des offres remises au titre de la procédure négociée représentait 2 027 455 € HT et était donc en baisse de 1,17 %. Plus précisément, à l'exception d'une des offres dont le prix s'est accru de 6,93 %, les trois offres remises l'ont été à des prix en baisse de 2 % à 4,8 %.

On peut noter que les prix d'enrochements ont connu des hausses conjoncturelles liées à une pénurie dans les carrières de Savoie, pris en compte dans l'estimation des prix unitaires.

#### 5.2.4 Le recours au centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (page 49)

**La Chambre relève que « le CEREMA est aussi intervenu pour des prestations d'évaluation de la politique d'entretien des chaussées du Département pour un montant de 54 k€ HT, soit au-delà du seuil de mise en concurrence, mais toujours sans procédure de mise en concurrence.**

**La convention en date du 7 février 2018 a été conclue sur le fondement de l'article 14-3° de l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. Cet article permet de déroger aux procédures de mise en concurrence en cas de « marchés publics de services relatifs à la recherche et développement pour lesquels l'acheteur n'acquiert pas la propriété exclusive des résultats ou ne finance pas entièrement la prestation ». La nature des prestations confiées – évaluation de la politique d'entretien routier – ne relève pourtant pas des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance qui concerne la recherche fondamentale, la recherche appliquée et le développement expérimental.**

**Le CEREMA soutient le contraire en invoquant une définition du périmètre de la recherche et développement tirée de la doctrine en matière fiscale. La Chambre ne partage pas cette analyse. Il ne peut en effet être sérieusement soutenu que l'évaluation d'une politique d'entretien des chaussées, même en secteur de montagne et en recourant à une méthode nouvelle, relève d'une démarche de la recherche et développement.**

**Le fait de soustraire cette convention aux dispositions de l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics est dès lors irrégulier ».**

Le Département prend note de l'observation de la Chambre.

Il souligne que l'utilisation de la possibilité offerte par l'article 14-3° de l'ordonnance du 23 juillet 2015, relative aux marchés publics, ne relève aucunement d'une volonté du Département de se soustraire aux procédures de mise en concurrence.

Aucune méthode d'évaluation des politiques d'entretien des chaussées des départements n'existe en France pour répondre au besoin du Département de la Savoie.

Le Département a estimé que cette prestation relevait d'une prestation de développement expérimental. Une convention de prestations de service, de recherche et de développement a ainsi été conclue avec le CEREMA afin :

- pour le Département, de trouver une réponse à son besoin ;
- pour le CEREMA, d'élaborer une méthode d'évaluation des politiques d'entretien des chaussées des départements.

C'est la raison pour laquelle le CEREMA a d'ailleurs pris en charge 50% du coût de la prestation.

### 5.3 Conclusion intermédiaire (page 49)

**La Chambre rappelle que « s’agissant du volet relatif à la commande publique, la Chambre a relevé les démarches positives engagées par le Département en faveur de ses partenaires privés pendant la crise sanitaire. Cependant, les chantiers engagés au sein des gorges de l’Arly appellent des observations relatives à la passation et l’exécution des marchés publics. Par ailleurs, l’absence de mise en concurrence de certaines prestations confiées par simple convention au centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (CEREMA) est irrégulière au regard des règles de la commande publique ».**

Le Département prend acte des observations positives émises par la Chambre sur les mesures prises au titre de la commande publique pendant la crise sanitaire.

Il renvoie, s’agissant des procédures de marchés relatives aux travaux dans les gorges de l’Arly ou de la convention conclue avec le CEREMA, aux éléments de réponse mentionnés ci-avant.