

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Mars 2016

### Rapport au Parlement flamand

### *Travaux de dragage en Flandre*

*La Cour des comptes a examiné les travaux d'entretien, d'aménagement et d'approfondissement des voies d'accès maritimes et des voies navigables intérieures. Les contrats de dragage examinés ont généralement été attribués à la suite d'une mise en concurrence. Plusieurs marchés, insuffisamment préparés, ont néanmoins été considérablement étendus ou profondément modifiés en cours d'exécution de façon irrégulière. Le manque de capacité de traitement et de déversement des boues de dragage polluées provenant des eaux intérieures flamandes retarde considérablement les travaux de dragage. Le projet Amoras devrait remédier à ce problème dans le port d'Anvers, mais il souffre de lacunes non négligeables.*

#### **Organisation et coût des travaux de dragage**

Les travaux de dragage obèrent le budget flamand. Durant la période de 2009 à 2014, ils ont monopolisé 204,5 millions d'euros par an (ce chiffre comprend le traitement des boues de dragage polluées). La majeure partie de ce montant, soit 133,9 millions d'euros en moyenne par an, a été affectée au dragage d'entretien des voies d'accès maritimes. Quatre entités responsables des voies navigables se partagent les travaux de dragage. Il s'agit de la section Accès maritime (AMT) du département Mobilité et Travaux publics, de l'Agence autonomisée interne du service maritime et côtier (IVA MDK), ainsi que des agences autonomisées externes des voies navigables et du canal maritime (EVA W&Z) et de la navigation (EVA DS).

#### **Profondeur nécessaire des voies navigables**

Les moyens financiers mis à disposition par les autorités flamandes ne suffisent pas à résorber à court terme le retard historique pris par les travaux de dragage d'entretien des voies navigables intérieures en Flandre, lequel est principalement dû au manque de capacité de déversement et de traitement des boues de dragage polluées. Par conséquent, la profondeur théorique des voies navigables sur plusieurs parties du réseau intérieur géré par l'EVA W&Z ne correspond pas (ou plus) à la capacité réelle de ces voies navigables.

#### **Mise en concurrence et mécanismes de contrôle**

Les contrats de dragage examinés ont généralement été attribués à la suite d'une mise en concurrence. La durée de ces contrats reste le plus souvent limitée dans le temps. Plusieurs marchés, insuffisamment préparés, ont néanmoins été considérablement étendus ou profondément modifiés en cours d'exécution, ou encore des erreurs importantes ont été commises. Dans le port d'Anvers, les travaux de dragage sont effectués du côté de la rive gauche de l'Escaut sur la base d'un contrat de dragage conclu en 1972 avec une association temporaire sans qu'il y ait eu de mise en concurrence. Cette association s'est vu attribuer 595,1 millions d'euros au total pour ces travaux.

Compte tenu des informations dont la Cour dispose, les mécanismes de contrôle appliqués semblent garantir que les quantités de boue de dragage facturées correspondent à la réalité.

### **Travaux de dragage effectués par les entreprises portuaires**

En 2009-2013, la Région flamande a octroyé un montant de 29,5 millions d'euros à l'entreprise portuaire communale d'Anvers (GHA) au titre de remboursement des travaux de dragage que cette dernière a effectués pour l'entretien des parties du port d'Anvers délimitées comme étant des voies d'accès maritimes. La GHA n'a pas procédé à une mise en concurrence, mais a effectué ces travaux en passant par sa propre entreprise portuaire, de sorte que, de 2009 à 2012, les autorités flamandes ont déboursé en moyenne 49%, soit 1,98 million d'euros de plus par an qu'en 2013, lorsque la GHA a tenu compte pour la première fois des prix conformes au marché.

### **Capacité de déversement et de traitement des boues de dragage polluées**

La capacité de déversement et de traitement des boues de dragage polluées provenant des eaux intérieures flamandes est insuffisante. Le déversement de ces boues, accompagné ou non de leur traitement, a coûté 58,9 millions d'euros en 2013 et 55,4 millions d'euros en 2014. La majeure partie de ces dépenses est imputable au projet Amora mené par l'AMT au port d'Anvers. Ce projet a réduit les coûts de moitié par rapport au traitement et au stockage traditionnels, mais il comporte des lacunes importantes. Ainsi, l'installation qui a été construite n'était pas à même de traiter la teneur en sable élevée présente dans la vase charriée, de sorte qu'elle a dû être améliorée dès le début. L'AMT a attribué ces travaux supplémentaires, ainsi que d'autres travaux de natures diverses, à l'entrepreneur en place sans procéder à une mise en concurrence. Par ailleurs, aucune autorisation parlementaire n'a été délivrée au préalable concernant l'accord par lequel le gouvernement flamand s'engage à rembourser à l'entrepreneur durant quinze ans l'emprunt que ce dernier a contracté. Une part importante de la boue de dragage déversée dans une « cellule » fermée creusée au fond de l'eau en attendant son traitement repasse dans l'Escaut (environ 50% en 2013 et en 2014). Cette boue qui s'échappe doit à nouveau être draguée et ramenée dans la cellule sous-marine, d'où une partie s'échappera encore. La Cour nourrit quelque doute quant au coût calculé par l'AMT pour le redragage et le déversement de cette boue dans la cellule sous-marine, car ce coût n'est étayé par aucune pièce justificative.

L'EVA W&Z loue depuis 2006 un puits à argile pour y déverser les boues de dragage polluées provenant des eaux intérieures flamandes. Jusqu'en décembre 2014, elle ne pouvait utiliser que 3,3% de la capacité totale de déversement prise en location, notamment parce que les agréments nécessaires n'ont pas été disponibles à temps. Pour la période 2006-2014, l'EVA W&Z a versé un loyer indexé pour un montant de 47,6 millions d'euros.

### **Réaction du ministre**

Par sa lettre du 26 janvier 2016, le ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics a souscrit aux conclusions et recommandations du rapport d'audit et a fait part à la Cour de l'existence de diverses initiatives visant à remédier aux lacunes constatées au cours de l'audit.

### **Information à la presse**

*La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à l'amélioration de la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.*

Le rapport relatif aux travaux de dragage en Flandre a été adressé au Parlement flamand. Il a été mis en ligne (en néerlandais), ainsi que le présent communiqué de presse, sur le site de la Cour ([www.courdescomptes.be](http://www.courdescomptes.be)).