

N° 005168-01

juillet 2007

La réalisation du contournement Nord de Brive



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Ecologie,
du Développement
et de l'Aménagement
durables

CONSEIL GENERAL des PONTS et CHAUSSEES
MISSION D'INSPECTION GENERALE
TERRITORIALE N° 7

MISSION d'EXPERTISE
sur la réalisation du Contournement Nord de BRIVE

Mai 2007

Henri COLIN
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

note à l'attention de

ministère
de l'Écologie
du Développement
et de
l'Aménagement
durables

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, du développement
et de l'aménagement durables

A l'attention de
Monsieur le Directeur du Cabinet

La Défense, le 26 juillet 2007

Conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

Rapport n°005168-01 : La réalisation du contournement Nord de Brive

Par note du 14 mars 2007, votre prédécesseur a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise dans le but d'évaluer les surcoûts survenus sur l'opération de contournement Nord de Brive.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Henri COLIN**, ingénieur général des ponts et chaussées.

Cette opération, initiée sous maîtrise d'ouvrage Etat - DDE de la Corrèze, est réalisée depuis le 1er février 2006 sous maîtrise d'ouvrage directe du Conseil Général de Corrèze.

La mission fait suite à une saisie du président du Conseil Général de Corrèze, Jean-Pierre DUPONT, auprès du Ministre de l'équipement, Dominique PERBEN, le 6 février 2007. Elle s'est déroulée sur site les 25 avril et 4 mai 2007.

Le rapport joint contient les analyses administrative, technique et financière devant permettre d'apprécier les éventuelles dérives constatées dans le déroulement de cette opération.

Nonobstant les réserves exprimées, une participation financière complémentaire de l'Etat, semble-t-il justifiée, reste à définir sur une base développée dans le rapport.

Ce rapport est **non communicable** au sens de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée relative à l'accès aux documents administratifs.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

Signé

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 005168-01

- le directeur du Cabinet du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables 2 ex
- le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports 2 ex
- le secrétaire général 2 ex
- le directeur général des routes 2 ex
- le vice-président du CGPC 1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC 7 ex
- le secrétaire de la 3ème section du CGPC 1 ex
- le coordonnateur de la MIGT 7 1 ex
- M. COLIN 1 ex
- archives CGPC 1 ex

MISSION d'EXPERTISE
sur la réalisation du Contournement Nord de BRIVE

Table des matières

0 – Synthèse.....	3
1 – Présentation de la mission.....	4
2 – Le contexte.....	5
3 – Présentation de l'opération.....	5
4 – Évolution administrative et financière.....	5
5 – Analyse Technique.....	8
5.1-Les terrassements généraux.....	8
5.2-le viaduc de Saulières.....	9
5.3-l'ouvrage OH 10 sur la Couze.....	12
5.4-l'ouvrage OH7 sous grand remblai.....	12
5.5-l'échangeur avec l'autoroute A20.....	13
5.6-la réhabilitation de l'ex-RN89.....	14
6 – Approche Financière.....	15
7 – Les Conclusions.....	16

0 – Synthèse

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées a été saisi le 14 mars 2007 par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, afin de diligenter une expertise technique et financière du déroulement de l'exécution du chantier de Contournement Nord de Brive, suite à une intervention du président du Conseil général de Corrèze, maître d'ouvrage de l'opération.

Cette opération, inscrite au Contrat de Plan 2000/2006, concerne la déviation de l'ex-RN89 au droit de l'agglomération de BRIVE, déclassée du domaine routier national suite au décret du 5 décembre 2005. La maîtrise d'ouvrage, initialement État, a été transférée au Département de Corrèze à compter du 1 février 2006.

Des dépassements dans les coûts ont conduit le Département à engager des dépenses supplémentaires, et à solliciter une remise à niveau de la participation financière de l'État attribuée sous forme de subvention conformément à une convention signée le 16 octobre 2006.

Les analyses administrative, technique et financière entreprises démontrent la complexité de la mise en oeuvre de ce vaste projet engagé en 2000 et devant s'achever en fin 2008. D'une part elle s'est déroulée dans une période de grande évolution: loi de décentralisation, transfert d'une partie importante du réseau routier national, évolution considérable des administrations l'État-l'Équipement, contexte du CPER pas toujours facilement maîtrisable. D'autre part s'y sont ajoutées les difficultés inhérentes à un chantier complexe, dans un environnement géologique délicat car fortement hétérogène.

La succession de 2 maîtrises d'ouvrage, État puis Département, n'a pas aidé à la simplification de ce contexte de réalisation. Cela est particulièrement significatif dans certaines phases de chantier:

- la gestion de l'ordonnancement des chantiers de terrassements et du viaduc de Saulières, même s'il s'est trouvé confronté à un impondérable lié à la programmation financière du CPER, n'a pas paru être toujours au niveau nécessaire.
- les études faites par les équipes techniques spécialisées de l'Équipement (LRPC pour les terrassements et CETE pour le viaduc de Saulières) n'ont pas permis une bonne maîtrise des aléas rencontrés.
- les avenants passés par les différents maîtres d'ouvrage paraissent sur certains aspects avoir entériné ipso-facto des réclamations des entreprises, réclamations concernant des points qui devaient logiquement être intégrés par ces entreprises dans leur contrat.
- Plusieurs ouvrages, tels celui sur l'autoroute A20 (PS12) et l'ouvrage hydraulique sur la Couze(OH10) n'ont pas, de la part des maîtres d'ouvrage successifs, fait l'objet d'un projet réglementaire conformément à la circulaire du 5 mai 1994, situation préjudiciale à une autorisation de mise en service future.
- La succession de 3 responsables d'opération au sein de la DDE 19, ceci dans un laps de temps court (18 mois) n'a pas servi à la bonne cohérence dans le déroulement du chantier.

La demande du Conseil Général d'un réajustement de la participation de l'État n'apparaît pas à l'analyse ainsi faite exorbitante: il existe bien un dépassement des coûts qui ont servi de référence

au calcul de la subvention. Cette position se justifie d'autant plus que la convention financière du 16 octobre 2006 s'est appuyée sur des montants valeur octobre 2003 et une simple réactualisation à octobre 2006 en application de l'indice TP01 aurait conduit à un montant couvrant les dépenses constatées.

Il est pour le moins étonnant que la convention financière n'ait pas intégré un montant réactualisé à la date de sa signature, c'est à dire valeur octobre 2006. Une explication peut être trouvée d'une part dans le fait que toute réactualisation devait préalablement faire l'objet d'une modification du CPER, ce qui était manifestement très difficile à mener dans le contexte de fin de contrat, et d'autre part dans le contexte d'une situation budgétaire délicate pour le Département, maître d'ouvrage depuis la date du 1 février 2006, provoquée par un engagement de dépenses importantes sans couverture de recettes correspondantes.

En final, il apparaît opportun de souligner que le maître d'ouvrage Département devrait bénéficier du FCTVA ce qui devrait diminuer substantiellement sa quote-part dans le montage financier de cette opération.

1 – Présentation de la mission

Par courrier du 14 mars 2007, le Cabinet du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, sollicité par le président du Conseil Général de Corrèze, a demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées de diligenter une mission d'expertise chargée d'évaluer les surcoûts survenus durant la réalisation de la voie de contournement Nord de BRIVE.

L'objectif attribué à cette mission est d'expertiser l'origine de ces dépassements financiers annoncés par le département de la Corrèze, maître d'ouvrage de cette opération après son transfert par l'État à la collectivité, dans la perspective d'une répartition éventuelle de leur prise en charge entre les différents financeurs ayant conventionné lors du CPER 2000/2006.

Cette mission est enregistrée sous le n° 005168-01, et a été confiée à Henri COLIN, ingénieur général des ponts et chaussées, en charge à la MIGT 7 de l'inspection domaine routier.

Le chargé de la mission s'est entretenu avec:

- Philippe GALLI, préfet du département de Corrèze
- Jean-Pierre DUPONT, président du Conseil Général de la Corrèze
- Eric MORATILLE, directeur général des services du Conseil Général Corrèze
- Marc CHATEL, directeur général adjoint au Conseil Général Corrèze
- Bernard GEFFRAY, responsable du pôle infrastructures routières au Conseil Général Corrèze
- Gérard VENDE, directeur départemental de l'Équipement de Corrèze
- Xavier GANDON, ancien responsable du service Grands Travaux de la DDE 19
- Alain BOURION, directeur régional de l'Équipement Limousin

2 – Le contexte

L'opération intitulée RN 89-Rocade Nord de Brive a été inscrite sous le n°21D19A au Contrat de Plan État-Région 2000/2006 signé le 26 juin 2000. La RN 89 a été déclassée du domaine du Réseau Routier National par le décret du 5 décembre 2005. Le décret du 23 décembre 2005 a maintenu pour l'opération en cause la maîtrise d'ouvrage à l'État après le 1 janvier 2006. Une convention intervenue entre le préfet de Corrèze et le président du Conseil Général le 31 janvier 2006 en a défini les modalités :

- la maîtrise d'ouvrage « études et travaux » est transférée au département à compter du 1 février 2006
- la maîtrise d'ouvrage « acquisitions foncières » est maintenue au niveau de l'Etat jusqu'au 31 décembre 2006
- la DDE 19 continue à assurer pour le compte du département la maîtrise d'oeuvre, ceci jusqu'au 31 décembre 2006

Au 1 janvier 2007, la situation est clarifiée: le département est maître d'ouvrage et réalise l'opération de Contournement Nord de Brive avec sa propre maîtrise d'oeuvre (service transféré de la DDE).

3 – Présentation de l'opération

Le projet en cause relie l'autoroute A20 sur la commune de Ussac à l'ex-RN89 (aujourd'hui RD1089) à Malemort en contournant par le nord l'agglomération de Brive. Il s'étend sur 7,6km. (Plan joint en annexe).

L'aménagement consiste en la réalisation d'une route nouvelle, partie à 2x2 voies sur 2 480mètres, en chaussées décalées dans le projet d'origine, partie à 2 voies avec une Voie Spéciale Véhicules Lents (VSVL) sur 3 300 mètres, et partie à 2 voies classiques sur 1 820 mètres.

A l'ouest, le raccordement à l'autoroute A20, section non concédée, se fait par un échangeur complet. A l'Est, sur la commune de Malemort, le projet se raccorde à la RD1089 par un giratoire.

Le tracé se développe à flanc de coteau, et traverse 2 vallées encaissées à l'aide de 2 ouvrages non courants: le viaduc de Cluzan (200m) et le viaduc de Saulières (468m). Plusieurs petits ouvrages se répartissent le long de l'itinéraire.

Le coût global de l'opération a été évalué à son inscription au Contrat Plan État-Région 2000/2006 à 350MF, soit 53,36M€.

4 – Évolution administrative et financière

- le 26 juin 2000: signature du CPER 2000/2006
- le 8 août 2000: APS approuvé par décision ministérielle pour un coût d'objectif de 365MF (valeur mars 2000 soit 55 643 891,29€)
- le 20 octobre 2000: signature de la convention financière d'application du CPER pour le département de la Corrèze, prévoyant le contournement de Brive pour un montant de 350MF , soit 53 357 156€, selon la répartition suivante:
État: 38,6%.....135,0MF (20,58M€)

Région: 16,4%.....57,5MF (8,77M€)
 Département:28,6%.....100,0MF (15,24M€)
 Ville Brive: 14,3%.....50,0MF (7,62M€)
 Ville Malemort: 2,1%.....7,5MF (1,14M€)

- le 9 octobre 2001: avenant n°1 à la convention financière, au motif d'une réévaluation de la RN 89, opération à l'Ouest de Ussel.
 Pas d'incidence financière sur l'opération de Brive.
- le 22 février 2002: décret déclarant d'utilité publique l'opération Contournement Nord de Brive
- le 28 août 2002: approbation du projet du viaduc de Cluzan (appelé Projet Partiel 1 – PP1)
 pour un montant de 4,15M€.
- le 22 août 2003: approbation du projet de viaduc de Saulières (appelé Projet Partiel 2 – PP2)
 pour un montant de 10M€.
- mois de novembre 2003: démarrage des travaux du viaduc de Cluzan
- le 30 janvier 2004: avis favorable de l'Inspecteur Général Routes sur le projet portant sur la section courante: terrassements, assainissement... appelé Projet Partiel 3-PP3 avec demande de réestimation systématique de l'opération.
- le 24 février 2004: décision du DRE/Préfet de Région Limousin arrêtant la réestimation de l'opération en valeur octobre 2003 à 60 676 657,80€, décomposée comme suit
 Etudes:.....2 965 636,24€
 Acquisitions Foncières:..3 963 674,45€
 Travaux.....53 747 347,11€
- le 25 février 2004: approbation du projet PP3, pour les montants ci-dessus, valeur octobre 2003.
- le 19 avril 2005: décision du DRE/Préfet de Région Limousin de réévaluation de l'opération, par modification de la décomposition des dépenses, pour tenir compte de l'évolution du prix du foncier:
 Montant global inchangé: 60 676 657,80€, valeur octobre 2003, décomposé en
 Etudes:.....2 965 636,24€
 Acquisitions Foncières:..6 710 000,00€
 Travaux.....51 001 021,56€
- le 8 juillet 2005: avenant n°5 à la convention d'application du volet routier du CPER Limousin.
 Le montant inscrit pour le Contournement Nord de Brive est réévaluée de 53,4M€ à 60,2M€.
- le 1 décembre 2005: démarrage des travaux du viaduc de Saulières
- le 5 décembre 2005: décret définissant le nouveau Réseau Routier National,excluant l'opération
- le 23 décembre 2005: décret maintenant l'opération Contournement Nord de Brive sous maîtrise d'ouvrage État, jusqu'à convention particulière État-Département.
- le 31 janvier 2006: signature de la convention particulière État-Département définissant les modalités de transfert:
 - ☐ maîtrise d'ouvrage Études et Travaux au Département : 1 février 2006
 - ☐ maîtrise d'ouvrage Acquisitions Foncières au Département: 31 déc. 2006
 - ☐ maîtrise d'oeuvre pour le compte du maître d'ouvrage Département par la DDE 19, jusqu'au 31 décembre 2006.
- le 1 février 2006: entrée en application de la convention particulière.
- le 22 mars 2006: avenant n°2 à la convention financière, redéfinissant les répartitions des 5 partenaires:

État: 36,05%.....21,7M€
 Région: 18,95%.....11,4M€

Département:28,57%.....17,2M€

Ville Brive: 14,28%.....8,6M€

Ville Malemort: 2,15%.....1,3M€

soit un montant global de.....60,2M€ (valeur octobre 2003)

La participation État+Région reste inchangée: 55%, la Région faisant monter sa quote-part de 16,4% à 18,95%, en contrepartie de la diminution de l'État, de 38,6% à 36,05%.

- le 11 avril 2006: démarrage des travaux de terrassements, assainissements et petits ouvrages.
- le 2 août 2006: bilan d'opération à la date du transfert du 1 février 2006, attesté par le TPG 19:
 - Études:.....1 708 068,59€
 - Acquisitions foncières...5 963 674,44€
 - Travaux.....8 445 400,92€
 - soit total16 117 143,95€
- le 16 octobre 2006: signature par le préfet de région Limousin et le président du Conseil Général de la convention relative au financement du Contournement Nord de Brive. Cette convention fixe le montant de l'opération à 60 657 347,04€, dont:
 - CPER 1994/1999: 457 347,04€
 - CPER 2000/2006: 60 200 000,00€et arrête:
 - ☐ le montant des dépenses réalisées au 31 janvier 2006 à 16 117 143,95€,
 - ☐ le montant des dépenses restant à réaliser à 44 540 203,09€ TTC
 - soit 37 240 972,48€ HTl'État intervient sous forme de subvention à niveau de 36,05% du montant HT, soit 13 424 071,48€.
- le 1 janvier 2007: transfert de la maîtrise d'oeuvre de l'État au CG19.

A cette énumération des différents points-étapes, il convient d'y ajouter les éléments suivants qui permettent de compléter le déroulement de l'opération:

- le raccordement à l'Ouest sur l'autoroute A20 a fait l'objet en mars 2005 d'une demande du Conseil Général de Corrèze afin d'y intégrer un accès devant desservir une future zone d'activité. Par avis du 23 mai 2005, l'Inspecteur Général Routes a donné son accord sur une des solutions proposées en spécifiant qu'un projet précis devait être établi et soumis en application de la circulaire du 5 mai 1994. Aucun dossier n'a été présenté, alors même que les travaux sont en cours.
- Un dossier de type Projet devait être normalement élaboré pour les ouvrages courants de l'itinéraire, appelé Projet Partiel 4 – PP4. Il n'a pas fait l'objet d'une présentation pour approbation, comme le spécifie la circulaire du 5 mai 1994. Les travaux sont en cours.
- La maîtrise d'oeuvre de la DDE 19 a fait l'objet entre 2005 et 2007 d'une grande évolution au niveau des responsables d'opération. Jusqu'au 1 juin 2005 (préparation des marchés du viaduc de Saulières et des Terrassements): un responsable, qui a suivi depuis l'origine l'opération. De cette date au 1 août 2006, nouveau responsable du fait du départ du prédécesseur vers un autre poste. Pendant ce laps de temps, les Appels d'offres ont été lancés, les marchés attribués, et les travaux ont débuté. Au 1 août 2006, nouveau changement du fait du départ vers un autre poste du prédécesseur. Le responsable a depuis le 1 février intégré le Conseil Général où il poursuit le chantier en cours.

5 – Analyse Technique

Les points mis en exergue par le Conseil Général 19 pour justifier une certaine dérive dans le déroulement normal de l'opération et pour expliciter les surcoûts éventuels concernent 6 aspects :

- les terrassements généraux
- le viaduc de Saulières
- l'ouvrage OH10 sur la rivière La Couze
- l'ouvrage OH7 sous grand remblai
- l'échangeur avec l'autoroute A20
- la réhabilitation de l'ex-RN89

5.1-Les terrassements généraux

Les travaux relatifs à la réalisation des terrassements généraux, assainissement et petits ouvrages du type PICF (passage inférieur en cadre fermé) ont fait l'objet d'un marché conclu par l'État, maître d'ouvrage, avec l'entreprise CHARIER TP suite à une procédure réglementaire d'appel d'offres ouvert pour un montant s'élevant à 15509 287,21€ TTC. La commission d'appel d'offres s'est réunie le 14 juin 2005.

Le marché a été notifié à l'entreprise le 30 décembre 2005. L'ordre de service de commencer les travaux a été pris le 11 avril 2006 par le Département de Corrèze, un avenant n°1 étant intervenu le 8 mars 2006 pour entériner le changement de maîtrise d'ouvrage au profit du Département.

Deux autres avenants, sans incidence financière, sont intervenus les 12 juillet et 13 novembre 2006.

Un avenant n°4 a été soumis au Conseil Général, sur la base d'un rapport établi le 4 décembre 2006 par la DDE 19, alors maître d'oeuvre en application de la convention du 31 janvier 2006. Cet avenant a été soumis à la Commission Permanente de la Collectivité le 21 décembre 2006 et a été signé par le président du Conseil Général le 8 mars 2007. Il fait ressortir le montant du marché à 19 421 613,58€, soit une augmentation de 3 912 326,65€ représentant 25,2% du marché initial.

Cette forte évolution financière a des causes diverses, certaines liées directement aux aléas impondérables à un tel type de chantier (purges, drains de pied, retalutage...), mais pour la majeure partie d'entre elles à un changement de stratégie dans l'organisation du chantier, changement imposé et indépendant du maître d'ouvrage.

L'ordonnancement initial du chantier, établi en septembre 2003, prévoyait une réalisation des 2 viaducs de Cluzan et de Saulières, cette situation permettant une liaison de type chantier pour les engins entre l'ouest (fort besoin de remblais) et l'est (déblais rocheux de très bonne qualité). Le viaduc de Saulières, pour semble-t-il des questions de programmation financière, a subi un décalage de plus d'une année (démarrage physique en novembre 2005 au lieu de août 2004). La coupure physique ainsi constituée a modifié la stratégie prévue initialement en matière de mouvements de terre. Les 2 secteurs Ouest et Est ont été contraints de fonctionner indépendamment, ce qui a engendré :

- pour la partie Est un volume de déblais excédentaires, de l'ordre de 100 000m³, pour lequel il a fallu trouver une aire de stockage important,
- pour la partie Ouest un manque de volume de remblais qui a du être compensé par un apport

supplémentaire de déblais, ceci par une modification du profil en travers: la réalisation de 2 plateformes séparées étant abandonnée et remplacée par une plateforme unique, cette solution augmentant sensiblement le volume de déblais pouvant être réutilisés en remblais.

Cette coupure physique perturbant le bon équilibre de mouvement de terres a également une incidence sur les travaux de terrassements au droit de l'échangeur avec l'autoroute A20, en particulier sur la mise en oeuvre du tapis drainant dont la réalisation est nécessitée par un substratum délicat (lit majeur de la rivière Maumont). Les matériaux constitutifs (50 000m³) de cette base drainante de plateforme proviennent, du secteur Est du chantier, et ont du transiter par route, en traversée de l'agglomération de Brive, d'où l'instauration d'un prix supplémentaire (PN12) à l'avenant n°4.

Un point particulier: l'ouvrage hydraulique OH7, situé à Saint-Antoine les Plantades. (Cet ouvrage fait l'objet ci-après: ch.5.4, d'un développement). Sa réalisation a été intégrée à l'avenant n°4 par ajout d'un prix nouveau (PN9). Son incidence est incluse dans le montant de l'avenant.

Concernant les aléas de chantier, liés à la qualité des matériaux rencontrés en déblais, il ressort des documents établis que ceux-ci l'ont été avec toute la rigueur et le professionnalisme adéquates. Des études géotechniques ont été réalisées par le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Clermont-Ferrand aux différents stades d'élaboration du projet (2002 et 2003). Les difficultés rencontrées découlent d'un contexte géologique délicat, constitué par des formations détritiques tels les pélites que l'on retrouve principalement dans la partie Ouest du chantier. Ces matériaux sont très évolutifs et dégradables, ce qui a conduit à privilégier dans certains secteurs la mise en place en fond de forme de nappes de renforcement géotextiles au détriment d'un traitement à la chaux. De même en matière de créations de drains longitudinaux.

En conclusion sur ce volet qui constitue la part la plus importante de l'opération (environ 30%), il ressort que l'élément principal générateur des difficultés relevées lors du chantier provient d'un changement d'ordonnancement dans la programmation des interventions, changement à priori découlant d'une programmation financière décalée. Il n'en demeure pas moins toutefois que cet événement, connu suffisamment antérieurement à la consultation des entreprises et à la passation du marché, aurait pu être pris en compte et aurait du être évalué. A ceci s'ajoutent des modifications ou adaptations de certaines dispositions du projet, relevant du maître d'ouvrage départemental, telle celle concernant la refonte de l'échangeur sur l'A20 et les volumes de terrassements correspondants, comme celle consistant à remplacer un traitement à la chaux par la pose de nappes géotextiles. L'impact des types de terrain rencontrés comme les pélites avait bien été identifié par les services de l'Equipement (LRPC de Clermont-Ferrand) et peut à priori être considéré comme aléa de chantier.

5.2-le viaduc de Saulières

Le viaduc de Saulières est un ouvrage en ossature mixte acier-béton. Il présente une longueur de 468m, décomposée en 5 travées de 75m, 3x106m, et 75m.

Il a fait l'objet d'un appel d'offre avec une solution de base de l'administration et possibilité de variante. Le groupement ETPO/EIFFEL a proposé une offre conforme à la solution de base et a été retenu pour un montant de prestations s'élevant à 9 146 931,00€ HT, soit 10 939 729,48€ TTC. Le

marché a été notifié à l'entreprise le 24 juin 2005; l'ordre de service (OS) de démarrage des travaux a été notifié le 30 novembre 2005. Deux avenants sont intervenus sans incidence financière annoncée, le premier le 27 décembre 2005, sous maîtrise d'ouvrage État, pour l'adjonction d'un prix nouveau pour l'aménagement des voies communales de desserte de chantier, le second le 6 juin 2006 pour entériner le changement de maîtrise d'ouvrage, de l'État au Département de la Corrèze.

Un avenant n°3 a été soumis au Conseil Général, sur la base d'un rapport établi le 27 décembre 2006 par la DDE 19, alors maître d'oeuvre en application de la convention du 31 janvier 2006. Il a été soumis à la Commission Permanente de la Collectivité le 1 février 2007 et a été signé par le président du Conseil Général le 8 mars 2007. Le montant du marché ressort à 12 771 810,19€ TTC, soit une augmentation de 1 832 080,71€ représentant 16,7% du marché initial.

Ce surcoût important peut être réparti sur 3 aspects du chantier:

- les fondations et les appuis de l'ouvrage
- les difficultés inhérentes à la qualité des terrains rencontrés au niveau du chantier accès, plateforme, remblais derrière culée...)
- les travaux sur les voies communales d'accès au chantier (avenant n°1)

▣ Les fondations et appuis

Les fondations arrêtées au niveau du dossier de consultation des entreprises (DCE) prévoyaient:

- Piles P1, P2 et P3: 2 files de 2 pieux $\Phi 1600$ de longueur variant entre 7,00 et 13,00m.
- Pile P4: fondation superficielle de dimension 8,00mx8,00m.
- Culées: 2 files de 2 pieux de 1,20m de diamètre

Ce choix de parti s'appuyait sur les études géotechniques réalisées par le LRPC de Clermont-Ferrand en 2002 et novembre 2003 et sur les études techniques de conception de l'ouvrage du CETE de Bordeaux.

La note de calcul établie par l'entreprise dans le cadre des dispositions de son marché a fait ressortir un dépassement de la contrainte moyenne admissible dans les piles P1, P2 et P3 du fait des effets dus au vent transversal. Ceci conduit à un dimensionnement insuffisant des fondations et à l'obligation de fonder les piles sur 2 files de 3 pieux $\Phi 1600$ en lieu et place des 2 files de 2 pieux initiaux. Un corollaire est une nécessaire modification à la hausse des semelles correspondantes.

Au niveau des piles, plusieurs échanges d'ordre technique ont eu lieu entre le maître d'oeuvre et l'entreprise au sujet de leur dimensionnement. La décision d'un maintien des caractéristiques originales a conduit l'entreprise à déposer une demande de compensation financière basée sur les difficultés de mise en oeuvre des ferraillements en base des piles, et des pertes de rendement découlant de cette décision sur le déroulement des travaux d'élévation des piles.

Une approche des quantités des aciers et béton relevant des travaux sur pieux coulé en place, semelle de fondation; piles et culées (prix n°3080A à 3080C pour les aciers, et 3100-3110-3120-3130A -3130B pour les bétons) fait ressortir les résultats suivants :

	<i>Acier</i>		<i>Béton</i>		<i>TOTAL</i>
	<i>Quantité</i>	<i>Coût HT</i>	<i>Quantité</i>	<i>Coût HT</i>	<i>Coût</i>
Marché de base	464 815 kg	562 420€	547m2(P3100) 3225m3	10 174€ 552 014€	1 124 608€
Avenant n°2	400 848 kg	474 354€	839m2(P3100) 3456m3	15 598€ 593 331€	1 083 283€

L'évolution des modifications techniques de construction des fondations et piles n'ont pas eu de conséquence sur les quantitatifs d'origine.

Demeure l'incidence liée aux difficultés de mise en oeuvre et aux pertes de rendement estimées par l'entreprise, soit environ 250 000€ TTC. Ces points semblent relever directement d'une décision d'acceptation du maître d'ouvrage.

▣ Les difficultés de chantier liées à la qualité des terrains

Ces difficultés sont de 2 types:

- la réalisation des pistes d'accès au chantier et de la plateforme d'installation: la qualité des terrains a conduit l'entreprise à réaliser des travaux de terrassements, de drainage et de compactage qu'elle a considérés imprévisibles. Ces travaux estimés et impactés à l'avenant avoisinent 900 000€ TTC.
- L'augmentation des dispositifs de remblaiement et confortement au niveau de la culée Est, soit environ 350 000€ TTC.

Ces éléments relèvent du déroulement normal d'un chantier, dans une zone géotechnique hétérogène pouvant amener des aléas imprévisibles à l'origine.

▣ Les travaux sur voies communales

L'avenant n°1, approuvé par le 27 décembre 2005, a ajouté un prix supplémentaire forfaitaire (S1170) pour la réalisation de travaux de confortement sur les voies communales desservant le site du chantier du viaduc. Alors que le coût était arrêté à 259 192,50€ HT, soit 309 994,23€,TTC, le maître d'ouvrage État considérait que ce prix nouveau était sans incidence financière sur le montant total du marché qui avait été notifié à l'entreprise moins d'un mois auparavant, le 30 novembre 2005. Cette position est pour le moins surprenante et a fait reporter sur le nouveau maître d'ouvrage Département le coût réel. D'autre part, on peut s'interroger sur la quasi instantanéité des 2 décisions, l'OS de démarrage des travaux et l'avenant. La préparation réglementaire du chantier qui s'est déroulée entre le 26 juillet 2005, date de son lancement, et le 30 novembre 2005, date de l'OS, a vraisemblablement abordé cet aspect des travaux sur les voies communales. Or l'offre de l'entreprise aurait du logiquement prendre en compte cette situation, ce lors de son établissement.

En l'occurrence, ce surcoût est entièrement imputable à l'État.

En conclusion, la construction même de l'ouvrage (qui au moment de l'audit sur place par la présente mission était au stade de fin du lancement des poutres métalliques) ne reflète pas de dysfonctionnement dans la conception du projet. La plus-value constatée représente une demande particulière de l'entreprise sur des difficultés estimées par celle-ci lors de la phase fondations et

élévation des piles, réclamation acceptée par le maître d'ouvrage départemental.

En ce qui concerne les surcoûts liés aux travaux de terrassements pour pistes et plateformes, ceux-ci relèvent d'impondérables de chantier provenant de terrains hétérogènes et sensibles à l'eau.

Enfin, l'État a accepté de prendre en compte, dans des conditions à prime abord surprenantes, des travaux de mise en état de voies pour permettre l'accès au chantier, alors même que cette situation était connue à la phase consultation par appel d'offres et que l'ensemble des candidats avaient soumissionné en connaissance de cause, du moins peut-on le supposer.

5.3-L'ouvrage OH 10 sur la Couze

L'ouvrage sur la rivière la Couze, appelé OH10 dans le cadre de l'opération, a fait l'objet d'un marché passé après appel d'offres ouvert avec le groupement MATIERE/SFET, pour un montant de 834 507,84€ HT, soit 998 071,38€ TTC. L'OS de démarrage des travaux a été notifié le 16 août 2005.

Un avenant n°1 a été adopté par la Commission Permanente du 26 janvier 2006 du Conseil Général pour un transfert de maîtrise d'ouvrage de l'État au Département.

La fin des travaux est intervenue en août 2006.

Un avenant n°2 a fait l'objet d'un rapport de la DDE, maître d'oeuvre, et a été soumis pour régularisation des travaux réalisés en Commission Permanente du 1 février 2007 et signé par le PCG le 8 mars 2007, faisant passer ainsi le coût de l'opération à 1 164 972,28€ TTC, soit une augmentation de 166 900,90€ TTC représentant 16,7% du montant du marché initial.

Le dépassement concerne en quasi totalité des travaux inhérents à la réalisation normale d'un chantier et relèvent d'une maîtrise d'oeuvre générale de la DDE 19, soit directe soit en tant que mise à disposition du Département.

Il convient de mettre en exergue le fait que la réalisation administrative et technique de cet ouvrage n'a pas suivi le déroulement réglementaire applicable à toutes les opérations de l'Etat. Cet ouvrage, comme ceux qui doivent être construits sur l'autoroute A 20 et au niveau des Passages Supérieurs (PS), doit répondre aux procédures d'approbation édictées par la circulaire du 5 mai 1994 du ministère de l'Equipement. Il devait faire partie d'un projet partiel PP4 qui devait être établi par la DDE, alors maître d'ouvrage et être soumis à l'avis de l'Inspecteur Général Routes avant approbation par le directeur de l'Equipement de Corrèze. Les caractéristiques et modalités techniques de détail, ainsi que le coût en découlant, auraient ainsi été définies et adoptées, ce qui aurait pu éviter certaines dérives constatées à ce jour.

Ce projet PP4 n'a pas été établi par la DDE, ceci en infraction avec la réglementation ministérielle applicable..

5.4-L'ouvrage OH7 sous grand remblai

Cet ouvrage hydraulique OH7 est situé au droit du grand remblai sur Saint-Antoine les Plantades. Intégré au projet partiel PP3, approuvé le 25 février 2004, il était estimé à 495 000€ TTC.

Lors de l'élaboration technique menée par l'Etat en tant que maître d'ouvrage et ayant conduit au marché CHARIER ci-dessus exposé au chapitre 5.1, le responsable du projet en poste à la DDE a envisagé de modifier les dispositions arrêtées précédemment en substituant à l'ouvrage une base drainante accompagnée d'un réseau de drainage, selon une solution étudiée par le CETE.

Lors de l'exécution du chantier, le maître d'ouvrage Département a considéré que cette dernière solution ne présentait pas toutes les garanties nécessaires et a décidé de revenir à la solution initialement adoptée dans le projet PP3, c'est à dire un ouvrage hydraulique sous très fort remblai, sur une longueur de 128,50ml. Un prix nouveau PN9 a été inclus dans l'avenant n°4, signé par le président du Conseil Général le 8 mars 2007. Le montant s'élève à 371 920€ TTC.

5.5-l'échangeur avec l'autoroute A20

L'avant projet sommaire (APS) approuvé le 8 août 2000 prévoyait un échangeur avec l'autoroute A20 déporté au maximum à l'Est, avec la construction de 2 ouvrages biais PS1 et PS2 enjambant l'autoroute, les bretelles d'accès étant implantées de manière à en limiter l'emprise dans le lit majeur de la rivière Maumont.

En mars 2005, le Syndicat Mixte de développement économique du Pays de Brive (SYMA A20) a déposé un projet établi pour son compte par Scetauroute en vue de modifier la géométrie de cet échangeur dans le but de créer un accès à une future zone d'activités prévue sur Donzenac/Ussac. Le choix s'est arrêté sur une solution consistant à remplacer les 2 ouvrages biais initiaux par un unique ouvrage (PS12) à double sens, la voie de desserte de la future zone se raccordant sur un giratoire à l'Ouest dans le lit majeur du Maumont.

Une enquête Loi sur l'eau confirmait l'impact acceptable de cette solution en regard du champ d'expansion de la rivière. L' Inspecteur Général Routes donnait le 23 mai 2005 un avis favorable aux dispositions proposées en études préliminaires, et rappelait la nécessité d'établir un projet partiel PP4 pour approuver la nouvelle géométrie du diffuseur. A ce jour, aucun dossier n'a été déposé par les maîtres d'ouvrage successifs: Etat puis Département, et constat a été fait par la Mission lors d'une visite sur terrain que les travaux étaient engagés. Rappel a été fait à cette occasion sur la nécessité de dépôt de ce dossier de projet, celui-ci servant de référence lors de l' Inspection préalable à la mise en service dont la décision conditionne l'ouverture à la circulation publique du branchement sur l'autoroute A20.

En absence d'un document de référence, il est dès lors très délicat d'apprécier les surcoûts éventuels réels pouvant être apparus lors de la phase des travaux. La seule approche peut s'appuyer sur une comparaison entre le dossier de projet partiel PP3 où il est fait état de quelques éléments techniques et financiers (qui devaient logiquement être intégrés et précisés dans le projet partiel PP4 jamais déposé), et le dossier technique Scetauroute de mars 2005. Mais toute analyse restera sujet à caution.

Deux aspects méritent développement:

- l'ouvrage sur A20
- les terrassements, principalement à l'Ouest

● L'ouvrage sur A20

Les 2 ouvrages biais initiaux à chaussée unique PS1 et PS2 sont remplacés par un ouvrage droit à double sens PS 12. Ce dernier nécessite un appui central contrairement aux 2 premiers. Une analyse comparative des coûts donne les résultats suivants:

- 1 OA droit (selon dossier Scetauroute): 1 306 000€ TTC - valeur décembre 2004
- 2 OA biais (selon dossier PP3):1 436 000€ TTC - valeur octobre 2003
soit actualisé valeur décembre 2004:....1 510 000€ TTC

La nouvelle solution permet un gain de 200 000€ TTC environ.

● Les terrassements

La solution retenue nécessite des remblais en quantité supplémentaire, dans une zone sensible liée à leur réalisation dans le lit majeur de la rivière Maumont. Ce volume peut être estimé à 23 000m³, correspondant au carrefour giratoire Ouest (référence: dossier Scetauroute), soit une plus value de 300 000€ TTC.

A l'exécution des travaux, la qualité du substratum servant d'assise au remblai a engendré la mise en oeuvre d'une base drainante de près de 40 000m³, avec des matériaux en provenance de la partie Est du chantier de terrassements généraux du marché CHARIER et transportés par route. Sa rémunération s'est faite par application d'un prix nouveau (PN12) de ce marché, et correspond à une somme d'environ 600 000€ TTC.

En conclusion, la réalisation selon les dispositions géométriques du projet découlant de la refonte de l'échangeur sur A20 à la demande du Département correspond très sensiblement au coût du projet d'origine. Par contre, il ressort un surcoût lors de l'exécution des terrassements dans la partie du lit majeur du Maumont lié à un contexte du terrain devant supporter les remblais.

Cette analyse doit toutefois être considérée avec beaucoup de prudence dans la mesure où aucun projet détaillé n'a été élaboré par les 2 maîtres d'ouvrage qui se sont succédés, ceci en contradiction totale avec la réglementation applicable à ce type d'opération routière.

5.6-la réhabilitation de l'ex-RN89

Lié à la réalisation de la voie de Contournement Nord de Brive, était envisagé le déclassement de la RN 89 entre les PR 110.140 et PR 113.745 (commune de Brive), et les PR 113.745 et PR 119.000 (commune de Malemort).

Dans le dossier d'APS, le coût de réhabilitation était évalué à 7MF, soit 1 067 000€ (valeur novembre 1999). Le projet partiel PP3 (valeur octobre 2003) recalait le coût à 742 500€, tenant compte des travaux d'entretien exécutés sur un giratoire initialement intégrés dans l'APS.

Un dossier de prise en considération entre temps avait été établi en janvier 2001, faisant ressortir un montant de 2 937 841€. Ce dossier prévoyait une reprise de la chaussée de manière assez profonde (fraisage, décaissement et revêtement bitumineux), compte tenu des insuffisances structurelles constatées. Le constat visuel fait par la Mission partage le principe d'une remise en profondeur de la chaussée, qui outre un profil très bombé par endroit présente de nombreux affaissements au droit de

tranchées de réseau, principalement sur la commune de Malemort. Si l'on déduit les travaux sur le giratoire ci-dessus cité, cette estimation peut être revue à niveau de 2 800 000€ (valeur octobre 2006), soit un dépassement avoisinant 2 000 000€ par rapport à l'estimation du projet PP3.

6 – Approche Financière

■ Rappel des engagements financiers

La référence financière contractuelle de l'opération de Contournement Nord de Brive est la réévaluation du 19 avril 2005, à savoir :

Montant total:..... 60 676 657,80€ décomposé en:
 Etudes:.....2 965 636,24€
 Acquisitions Foncières:..6 710 000,00€
 Travaux.....51 001 021,56€

incluant: CPER 1994/1999:.....476 657,80€
 CPER 2000/2006:..60 200 000,00€

Le bilan financier de l'opération établi par la DDE 19 et visé par le Trésorier Payeur Général à la date du 2 août 2006 arrête l'état des dépenses réalisées à la date du 1 février 2006 comme suit:

Etudes:.....1 708 068,59€
 Acquisitions foncières...5 963 674,44€
 Travaux.....8 445 400,92€
 soit total16 117 143,95€

Ce bilan est intégré à la convention relative au financement de l'opération co-signée par le préfet de région Limousin et le président du Conseil Général de Corrèze. Le montant global des dépenses restantes est arrêté à 44 540 203,09€ TTC, soit 37 240 972,48€ HT. C'est sur ce dernier montant qu'a été calculée la subvention forfaitaire attribuée au Département pour l'achèvement de l'opération, soit 13 424 071,48€ (taux de subvention: 36,05%).

■ Analyse financière

- Au niveau des études: le montant d'origine est apprécié sans véritable justificatif à 2 500 000€.
- Au niveau des acquisitions foncières:selon la DDE 19, le montant fixé dans le bilan au 1 février 2006 correspond à quelque 30 000€ près au coût final des acquisitions, soit 6 000 000€.
- Au niveau des travaux: l'estimation totale des travaux établi par la Mission en mai 2007 s'élève à 67 200 000€, se décomposant par poste comme ci-dessous:

<i>Postes</i>	<i>Coût TTC valeur mai 2007</i>	<i>Observations</i>
Libération des emprises	3 500 000€	Réalisé sauf clôtures

<i>Postes</i>	<i>Coût TTC valeur mai 2007</i>	<i>Observations</i>
Viaduc de Cluzan	3 800 000€	Réalisé
Viaduc des Saulières	12 800 000€	En cours- Tablier métallique lancé
OH 10	1 200 000€	Réalisé
PS12 sur A20	1 500 000€	En cours
Autres PS	2 700 000€	Réalisé partiellement
Terrassements/Assainissements	19 400 000€	En cours
Chaussées	5 500 000€	Estimation – Travaux en 2008
Sécurité-Exploitation	2 000 000€	Estimation
Environnement	2 200 000€	Estimation
Surveillance des travaux	1 800 000€	En cours - Estimation
Réhabilitation ex-RN89	3 000 000€	Estimation
TOTAL	59 400 000€	

soit un montant total de 67 900 000€TTC.

Déduction faite des dépenses réalisées par l'Etat, soit 16 117 143,95€, il reste à la charge du maître d'ouvrage Département une somme arrondie de 51 800 000€, à rapprocher de indiquée dans la convention financière du 16 octobre 2006, soit 44 540 203,09€. Le dépassement lié aux travaux s'élève à 7 260 000€ TTC, c'est à dire 6 070 000€ (chiffres arrondis).

Sur ces hypothèses, et en application du taux de subvention de 36,05%, la part de subvention complémentaire de l'Etat pouvant être attribuable s'élèverait à 2 188 235€.

7 – Les Conclusions

L'objectif attribué à cette mission était d'expertiser les dépassements financiers annoncés par le département de la Corrèze, maître d'ouvrage de l'opération de Contournement Nord de Brive après son transfert par l'État à la Collectivité.

Les analyses administrative, technique et financière développées dans le présent document démontrent la complexité de la mise en oeuvre de ce vaste projet engagé en 2000, c'est à dire il y a 7 ans et devant s'achever en fin 2008, tout ceci dans une période de grande évolution: loi de décentralisation, transfert d'une partie importante du réseau routier national, évolution considérable des administrations l'État-l'Équipement, contexte du CPER pas toujours facilement maîtrisable. A cela s'ajoutent les difficultés inhérentes à un chantier complexe, dans un environnement géologique délicat car fortement hétérogène.

Les deux acteurs qui se sont succédé à la tête de la maîtrise d'ouvrage ont chacun apporté une grande volonté de réussite tout le long de l'opération. On peut cependant s'interroger sur un certain nombre de points:

- la gestion de l'ordonnancement des chantiers de terrassements et du viaduc de Saulières, même s'il s'est trouvé confronté à un impondérable lié à la programmation financière du CPER, aurait dû faire l'objet d'une plus grande attention de la part du maître d'ouvrage de l'époque.
- les études faites par les équipes techniques spécialisées de l'Équipement (LRPC pour les terrassements et CETE pour le viaduc de Saulières) n'ont pas permis une bonne maîtrise des aléas rencontrés.
- les avenants passés par les différents maîtres d'ouvrage paraissent sur certains aspects avoir entériné des réclamations des entreprises, réclamations concernant des points qui devaient logiquement être intégrés par ces entreprises dans leur contrat: réalisation des voies communales d'accès au chantier du viaduc de Saulières; note de calcul et difficultés de mise en oeuvre des aciers et béton avec prime à la perte de rendement pour le même ouvrage.
- Plusieurs ouvrages, tels celui sur l'autoroute A20 (PS12) et l'ouvrage hydraulique sur la Couze(OH10) n'ont pas fait, de la part des maîtres d'ouvrage, l'objet d'un projet réglementaire conformément à la circulaire du 5 mai 1994. Une régularisation de cette situation est indispensable et urgente, en particulier pour le PS12 qui doit recevoir l'aval de l'État avant sa mise en circulation et son raccordement sur l'autoroute A20.
- La succession de 3 responsables d'opération au sein de la DDE 19, ceci dans un laps de temps court (18 mois) n'a pas servi à la bonne cohérence dans le déroulement du chantier.

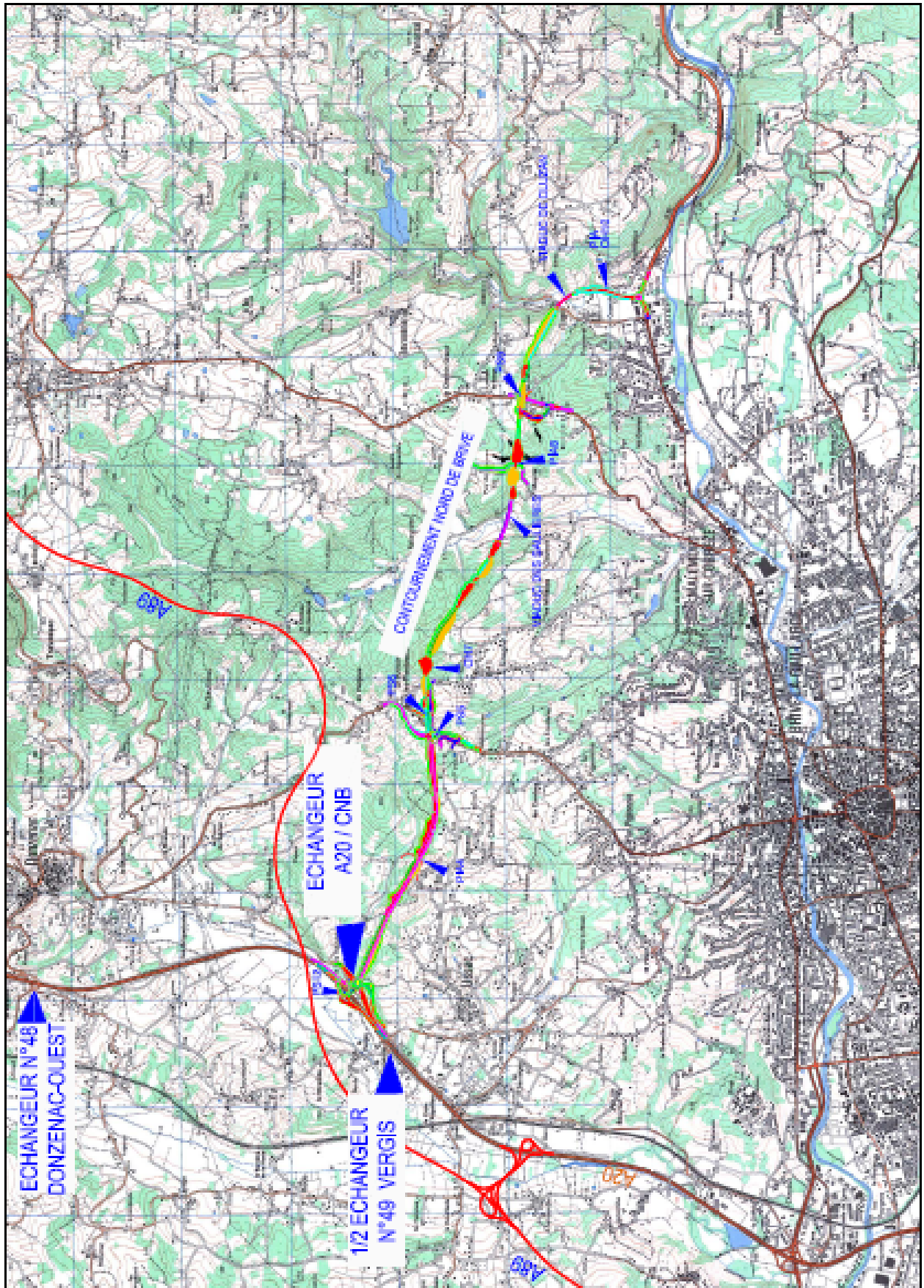
La demande du Conseil Général d'un réajustement de la participation de l'État n'apparaît pas à l'analyse ainsi faite exorbitante: il existe bien un dépassement des coûts qui ont servi de référence au calcul de la subvention. Cette position se justifie d'autant plus que la convention financière du 16 octobre 2006 s'est appuyée sur des montants valeur octobre 2003 (60,2M€). Une simple réactualisation à octobre 2006 en application de l'indice TP01 aurait conduit à un montant de :

$$60\,200\,000\text{€} \times \frac{562,4}{488,1} \text{ soit: } 69\,363\,772\text{€}.$$

Ce montant est supérieur au coût approché indiqué au chapitre 6 ci-dessus: 67 900 000€.

On peut toutefois s'étonner que la convention financière n'ait pas intégré un montant réactualisé à la date de sa signature, c'est à dire valeur octobre 2006. Ceci peut trouver une explication par le fait que toute réactualisation devait préalablement faire l'objet d'une modification du CPER, ce qui était manifestement très difficile à mener dans le contexte de fin de contrat. D'autre part, le Département étant maître d'ouvrage depuis le 1 février 2006 avait engagé des dépenses importantes depuis cette date, dont les marchés de terrassements et du viaduc de Saulières. L'équilibre du budget de la Collectivité était dès lors tributaire des recettes correspondantes, dont celles de l'État. Cet élément a certainement joué dans la signature rapide de cette convention.

En complément final à ce rapport de mission, il apparaît opportun de souligner que le maître d'ouvrage Département devrait bénéficier du FCTVA au taux de 15,482% du montant des travaux, ce qui diminue substantiellement sa quote-part dans le montant total de cette opération.



0 0 5 1 6 8 - 0 1



*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le 14 MAR. 2007



référence : CS/D-07003223/CR

à

Monsieur le Vice-Président du conseil général des
ponts et chaussées

Objet : réévaluation de la déviation de Brive

La déviation des communes de Brive et de Malemort sur la route nationale 89 a été inscrite aux contrats de plan 1994-1999 et 2000-2006 pour un montant total de 60,657 millions d'euros.

En application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la route nationale 89 a été transférée au département de la Corrèze au 1^{er} janvier 2006. Il en assure depuis cette date la maîtrise d'ouvrage. Une convention a été signée le 18 octobre 2006 pour apporter au département les financements de l'État inscrits au contrat de plan.

Le département m'a écrit le 6 février dernier pour indiquer que le coût prévisionnel de l'opération atteindrait 71 millions d'euros. Il met en cause la conduite de l'opération assurée par la direction départementale de l'équipement préalablement au transfert de la route nationale et qui a assisté le département au cours de l'année 2006.

Des éléments portés à ma connaissance, il apparaît que le département a souhaité apporter des modifications à l'opération depuis qu'il en assure la maîtrise d'ouvrage.

Je vous demande donc de bien vouloir désigner un membre du conseil général des ponts et chaussées afin de réaliser une mission d'inspection visant à :


- déterminer si une défaillance de la direction départementale de l'équipement dans le pilotage de l'opération antérieurement au transfert dans l'appui qu'elle a apporté au département durant l'année 2006 a conduit à des surcoûts pour le département et, le cas échéant, d'en estimer le montant ;
- déterminer si les modifications apportées par le département à l'opération étaient indispensables à la bonne exécution des ouvrages et, dans le cas contraire, d'évaluer le montant des surcoûts liées à ces modifications non indispensables ;
- déterminer si des économies peuvent être raisonnablement réalisées pour limiter les conséquences de l'évolution du coût de l'opération.

*Hôtel de Roquetaure
246, Boulevard Saint Germain 75007 Paris*

D'une manière générale, l'objectif de cette mission est d'expertiser l'origine des surcoûts annoncés par le département dans la perspective d'une répartition éventuelle de leur prise en charge entre les financeurs de l'opération.

Cette mission devra être réalisée dans un délai de trois mois en relation avec le préfet de la Corrèze qui précisera les conditions dans lesquelles le missionnaire pourra recueillir auprès du département les éléments qui lui seraient nécessaires.

Pour le ministre et par délégation
Le directeur du cabinet



Daniel BURSAUX

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45