Vers une politique plus dynamique des marchés publics

Autor(en): **Mathurin, Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888089

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Vers une politique plus dynamique des marchés publics

Claude MATHURIN

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

Direction du Bâtiment et des Travaux Publics

I. — Qu'il s'agisse des travaux de construction ou d'entretien des routes et autoroutes exécutés pour le compte de l'État, des collectivités locales ou des sociétés d'économie mixte, c'est dans le cadre réglementaire commun du « code des marchés publics » que s'inscrivent toutes les procédures de passation des marchés.

Si elles sont rigoureuses et précises, les dispositions générales de ce code ne sont cependant pas exagérément contraignantes. Elles offrent en effet aux services publics chargés de leur application une gamme à la fois étendue et nuancée des procédures, grâce à laquelle les responsabilités des maîtres d'ouvrage peuvent s'exercer dans des conditions satisfaisantes.

En matière de travaux publics, des dispositions particulières viennent compléter celles du code des marchés : les unes, d'ordre technique, sont rassemblées dans le « cahier des prescriptions communes », dont l'élaboration a été menée à bien avec beaucoup de ténacité depuis quelques années; les autres, d'ordre administratif, font l'objet du « cahier des clauses administratives générales », document de nature à la fois réglementaire et contractuel, dont la consistance a été unifiée sous l'égide de la commission centrale des marchés.

Ces deux documents particuliers aux travaux publics, le « C.P.C. » et le « C.C.A.G. », ont le mérite d'une certaine stabilité, mettant ainsi les entreprises à l'abri des surprises désagréables que ne manquerait pas de provoquer l'adoption de prescriptions techniques ou de clauses administratives variables d'une année à l'autre ou d'une administration à l'autre.

Le bénéfice de cette stabilité du cadre juridique, technique et administratif est encore accru, en France, par le fait que les services de l'État (1), chargés de la construction et de l'entretien du réseau routier national, sont en règle très générale, également chargés de la construction et de la gestion des réseaux routiers des départements et des communes.

II. — En matière de passation de marchés routiers, la règle générale est la mise en concurrence des entreprises. Mais cette mise en concurrence peut revêtir divers aspects, selon la sévérité du mode de sélection des entreprises admises à participer aux consultations, selon l'im-

(1) « Directions départementales de l'équipement ».

portance attachée par l'administration aux divers critères de choix de l'entreprise lauréate, et selon le degré de liberté donné à la présentation de variantes techniques par les candidats.

L'adjudication est de moins en moins appréciée et utilisée, en raison de sa lourdeur et de sa rigidité.

La faveur des maîtres d'ouvrage va à la procédure d'appel d'offres, et spécialement à celle de l'appel d'offres restreint, qui est à la fois commode et souple.

C'est ce qui résulte des indications recueillies, pour l'année 1967, sur un ensemble de marchés routiers et autoroutiers représentant une masse globale de plus d'un milliard de francs.

Les travaux d'aménagement du réseau routier national ont donné lieu, cette année-là, à près de 2 000 marchés dont la somme atteint 700 millions de francs : or, les marchés passés par adjudication, ouverte ou restreinte, ne constituent qu'un centième de cette somme, tandis que les marchés sur appel d'offres en constituent les trois quarts et les marchés de gré à gré le quart. Parmi ceux de ces marchés routiers dignes d'être soumis à la commission consultative du ministère de l'équipement et du logement, qui ne s'intéresse qu'aux affaires importantes ou délicates (*), une écrasante majorité, les neuf dixièmes, sont des marchés passés sur appel d'offres restreint, c'est-à-dire après une rude sélection préalable, qualitative et quantitative, des entreprises admises à remettre une offre.

Dans cet ensemble de 700 millions de francs, on trouve une moitié constituée de marchés de plus d'un million de francs, et une dizaine de marchés de plus de cinq millions de francs. On observe d'ailleurs que la taille moyenne d'un marché sur appel d'offres restreint est deux fois supérieure à celle d'un marché sur appel d'offres ouvert et cinq fois supérieure à celle d'un marché de gré à gré.

Quant aux marchés passés par les sociétés d'économie mixte pour la construction des autoroutes de liaison, ils sont naturellement, en moyenne, d'une taille bien plus élevée — cinq fois — que celle des marchés passés par les services de l'État pour l'aménagement du réseau routier existant : sur un ensemble de 400 millions de francs de marchés autoroutiers recensés au titre de l'année 1967, les marchés de plus d'un million de francs représentent 85 % et les marchés de plus de 10 millions de francs plus de la moitié de la masse globale.

De ce faisceau d'indications se dégagent nettement plusieurs conclusions ou observations :

— la disparition presque totale de l'adjudication dont ne veulent plus ni les services de l'État, ni les sociétés concessionnaires;

— la taille relativement petite des marchés routiers et autoroutiers, eu égard à celle des opérations elles-mêmes;

— la liberté d'appréciation dont veulent disposer les maîtres d'ouvrage pour sélectionner et choisir les entreprises chargées de travaux importants.

III. — D'ailleurs, une évolution se dessine actuellement pour améliorer non pas les procédures elles-mêmes, mais l'usage qu'on en fait. Ces améliorations consistent :

— à favoriser les recours à des marchés de longue durée en particulier la procédure des marchés à tranche conditionnelle ;

— à augmenter la taille des lots mis en concurrence, soit par accroissement des lots de chaque spécialité, soit par regroupement de lots faisant appel à plusieurs spécialités;

— à limiter le nombre des entreprises admises à participer à un appel d'offres, s'il en résulte pour chaque concurrent des frais d'étude préalable importants.

Cette évolution, qui va dans le sens de l'abaissement des coûts, va également dans celui de la modernisation de l'appareil de production. Elle est donc souhaitée non seulement par l'administration, mais aussi par les entreprises, qui ont intérêt à se regrouper pour réduire leurs frais de fonctionnement, mieux utiliser leurs moyens en personnel et en matériel, sans perdre pour autant les avantages éventuels de la spécialisation, et aussi, s'agissant des très grandes entreprises, pour être mieux préparées à la compétition internationale.

L'administration française a entrepris une révision raisonnée des conceptions et des pratiques traditionnelles, en vue non seulement de traiter chaque marché dans les meilleures conditions possibles, mais également de faire jouer désormais aux marchés de travaux publics un rôle actif dans la mise en œuvre d'une politique économique tendant à améliorer les structures de production.

C'est dans cet esprit que, par une circulaire récente, en date du 30 mai 1969, le ministre de l'équipement et du logement a mis au goût du jour certaines prescriptions, jugées désuètes, de l'instruction de 1962 relative à la rédaction des projets, la passation et l'exécution des marchés de travaux publics, et que la commission centrale des marchés a commencé la rédaction, dans un cadre interministériel, d'une directive générale sur les études et les marchés de travaux publics, mettant l'accent sur :

— la nécessité d'une délimitation plus précise des rôles respectifs de l'administration et de l'entreprise, cette dernière devant être considérée et traitée comme majeure;

— La nécessité de porter une attention plus grande aux études préalables, et de mieux répartir les aléas entre le maître d'ouvrage et l'entrepreneur;

— l'intérêt économique et technique d'une sélection plus sévère, au plan qualitatif comme au plan quantitatif, des entreprises mises en concurrence;

— la nécessité d'une limitation à ce qui est vraiment indispensable des contrôles à priori, aussi bien dans le domaine technique que dans le domaine administratif.

(*) Marchés dont le montant excède 2 millions de francs s'ils sont passés sur appel d'offres, 400 000 francs s'ils sont passés de gré à gré.

Autrement dit, l'administration française est consciente du rôle important qu'elle peut et doit remplir pour améliorer les pratiques actuelles et cela dans son intérêt comme dans celui du secteur de production.

LISTE DES PRINCIPALES ADMINISTRATIONS FRANÇAISES COMPÉTENTES EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION DE ROUTES ET AUTOROUTES

I. — *Routes nationales et autoroutes:* Téléphone

Ministère de l'équipement et du logement
244, boulevard St-Germain, Paris-7e . . 548-46-40
548-50-10

1° *Administration centrale:*

— Direction des routes et de la circulation routière
244, boulevard St-Germain, Paris-7e 548-46-40

— Direction du bâtiment et des travaux publics
7, place de la Porte-des-Ternes, Paris-17e 754-97-20

— Service d'études techniques des routes et autoroutes (S.E.T.R.A.)
46, avenue Aristide-Briand, Bagneux (92) 253-13-69
655-50-00
655-42-42

2° *Services extérieurs:*

— Directions départementales de l'équipement (les adresses de ces services figurent dans l'annuaire du ministère de l'équipement et du logement, édition 1969, publié par la S.A. Publicifa, 9, rue Scribe, Paris-9e)

3° *Sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes:*

75, avenue des Champs-Élysées, Paris (8e) 225-49-12
225-92-20

— Société des Autoroutes du Nord de la France.

— Société de l'Autoroute Paris-Lyon.

— Société de l'Autoroute Paris-Normandie.

— Société de l'Autoroute de la Vallée du Rhône.

— Société de l'Autoroute Esterel-Côte d'Azur.

II. — *Chemins départementaux et voies communales:*

Ministère de l'Intérieur,
Direction générale des collectivités locales,
1 *bis*, place des Saussaies, Paris-8e . . . 265-28-30

Les directions départementales de l'équipement sont, en règle générale, chargées par les départements et les communes de la construction et de la gestion des chemins départementaux et des voies communales, sauf dans certaines grandes villes qui possèdent leurs propres services de voirie.