

FICHE DE DEMANDES DE MODIFICATION

CENTRE DE TRAITEMENT MULTIFILIERES DE DECHETS MENAGERS

Document n° EVE -PON - MD - 0 – 015 - ~~ED~~

Date d'émission : ~~19/06/2009~~1021/07/2009

Désignation de l'ouvrage / élément à modifier :

Zone extérieur – Modification ouvrage d'art

1. Rappel du projet

Le projet initial prévoyait un passage routier au-dessus d'une voie ferrée par un ouvrage d'art d'une largeur de 10m, d'une longueur de 35m (cf. p74/81 du TC2, annexe technique de la DSP).

La possibilité de prévoir une rampe d'accès de 6% ~~a~~-provient d'une estimation de pente sur un pont situé en amont sur la même voie d'accès au CTM.

Les plans suivants SG IG 01 « Implantation générale vue en plan » et IG VP 00 « Raccordement ferroviaire – vue en plan » de l'annexe TC 2.3.1 .de la DSP attestent de cette relative « petite » taille de pont.

Il ne pouvait être prévisible à cet égard pour EveRé d'intégrer dès son offre des anticipations et mesures conservatoires du PAM pour des extensions industrielles futures de type SESAL ou pour des commodités d'exploitation propres au réseau global du PAM.

2. Motivation de la modification (explicite)

- Amélioration produit ☒
- Changement procédé ☐
- Autre ☒

Explications :

Fait n° 1 :

Deux voies ferrées ont été rajoutées par rapport aux conditions d'exécution définies dans le cadre du contrat de délégation :

Une voie ferrée dédiée à l'accès de la parcelle au nord de la parcelle EveRé pour l'usage par un industriel futur qui viendrait à s'installer sur cette parcelle (SESAL en l'occurrence). Cette information a été confirmée par le PAM à travers un courrier daté du 10 Aout 2008 et consécutivement à une réunion de travail du 5 Aout 2005.

Une voie ferrée supplémentaire pour le projet CTM rendue nécessaire pour limiter au maximum les manœuvres et occupations des voies ferrées du PAM par les convois ferrées de CUM MPM arrivant au CTM.

Fait n° 2 :

Le Port Autonome de Marseille a donné postérieurement au contrat de DSP les contraintes suivantes pour la définition de l'ouvrage d'art :

(cf. Contrat d'offre de concours du Port Autonome de Marseille)

- Tracé rectiligne de la voie pour ne pas déborder sur les bandes provisionnelles de réseaux futurs (gazoducs, électriques, eau industrielle) ;

- Réduction de la pente des rampes d'accès ;
- Rajout de bandes dérasées de droites (trottoirs).

Fait n° 3 (ultérieurement au 15 février 2009):

Le GPMM (le Grand Port Maritime de Marseille) a donné postérieurement au contrat de DSP des contraintes pour la définition de l'ouvrage d'art (mail de GPMM du 15 avril 2009 joint)

Exigence d'une prise en compte d'une classe de Trafic T0 pour le dimensionnement des couches de chaussées sur les rampes du pont.

Le GPMM a demandé (annexe 1 Offre de concours) la construction en standard super lourd du franchissement de la voirie provisoire par la voie ferrée.

3. Description de la modification proposée :

Afin de se conformer aux requêtes du Port Autonome de Marseille, les modifications suivantes ont été apportées :

- Rallongement des rampes d'accès de 63m afin d'obtenir une pente de 4% au lieu de 6% ;
- Elargissement du pont de 2.30m afin d'intégrer les bandes dérasées de droite (trottoirs) ;
- Rallongement de 34m de l'ouvrage (de 35m à 69m) induit par le passage de trois voies ferrées au lieu d'une voie. L'implantation de mur soutènement s'avère dorénavant nécessaire dans la partie de la rampe à proximité de la voie ferrée.

Relativement au fait n°3 de l'article 2, l'amélioration suivante a été apportée par EveRé :

- La constitution de la chaussée a été modifiée et améliorée pour passer d'une classe de trafic T1 prise en compte initialement par EveRé à la classe de Trafic T0 requise par le GPMM.
- Les folios joints (Folio T0 et Folio T1) montrent l'évolution des différentes couches de chaussée.

Pour l'information de MPM, l'ensemble des routes actuelles du PAM sur la zone du Caban Sud ont une structure de chaussée proche de celle définie par la classe de Trafic T1.

En annexe deux devis sont transmis : un devis pour la chaussée du pont en classe de trafic T1 et un devis pour la chaussée du pont en classe de trafic T0. Le surcoût pour le passage de la classe T1 à T0 s'élève à 161 455,49 € (différence des deux devis).

FICHE DE DEMANDES DE MODIFICATION

CENTRE DE TRAITEMENT MULTIFILIERES
DE DECHETS MENAGERS

Document n° EVE -PON - MD - 0 – 015 ~~DE~~

Date d'émission : ~~19/06/09~~ 21/07/2009

4. Incidence sur les autres parties du projet :

L'offre de concours du GPM prévoyait une voirie provisoire pendant les travaux du pont. Le projet d'avenant 1 de l'offre de concours demande de réaliser « le franchissement » par la déviation de la voie ferrée. Ces travaux doivent prendre en compte le fait que la déviation provisoire est aussi destinée à la circulation des convois exceptionnels qui ne pourront pas utiliser le pont du fait de leurs caractéristiques. Si le projet d'avenant est signé dans ces termes, le coût de ces travaux sera pris en charge par CUM MPM. Un devis pour les travaux de passage à niveaux ainsi que les plans associés sont joints en annexe.

5. incidence prévisionnelle sur :

- Les Délais OUI ☒ NON ☐
- Les coûts OUI ☒ NON ☐

Toute demande de modification ayant une incidence sur les coûts et/ou les délais devra faire l'objet d'un dossier complémentaire. Ce dossier complémentaire (EVE SIT DG 0 078) [traite des incidences sur les coûts et les délais des modifications connues au 15 février 2009. Ainsi il n'intègre pas le coût des travaux du passage à niveau \(105 222,05 €\), ni le surcoût du passage d'une classe de trafic T1 à T0 pour la chaussée du pont \(161 455,49 €\).](#)

6. Impacts sur :

- | | |
|---|---|
| • ÉTUDES | Non |
| • MATÉRIAUX - ÉQUIPEMENTS | Non |
| • MISE EN ŒUVRE – CONSTRUCTION - ESSAIS | OUI (passage à niveau sur la voirie provisoire) |
| • PERFORMANCE | Non |
| • EXPLOITATION | Non |
| • GARANTIES | Non |
| • SÉCURITÉ | Non |

