**7.- Accélération finalisation construction.**

**7.1.- Voie ferrée.**

Le contrat de DSP prévoyait en annexe technique TC5 (voir annexe 7-1-1), un délai de réalisation des voies ferrées de 15 mois et une mise à disposition des voies 11 mois avant le début de la MSI. Les travaux de réalisation des voies ferrées n’ont pas pu démarrer à temps pour tenir ces objectifs pour des raisons externes à EVERE et en particulier par défaut de ratification par la CUMPM d’un avenant à l’acte de cession du bail à construction, conformément aux stipulations de l’article 3 du contrat de DSP, prévoyant la mise à disposition du délégataire des terrains nécessaires aux accès à la parcelle principale.

Le GPMM n’a pas autorisé le démarrage des travaux de la deuxième partie de l’ITE sans cet avenant au bail (via la convention de raccordement de l’ITE). Les échanges concernant ce point sont en annexes 7-1.

Malgré ces retards d’ordre administratif, EVERE a tout fait pour maintenir la date de début de mise en service industrielle à début janvier 2010. Pour cela EVERE a demandé à son sous-traitant ETF de réduire ses délais d’exécution afin d’être prêt au moment de l’embranchement de l’ITE prévu, lors de la réunion de chantier du 30 juillet 2009, le 19 octobre 2009 conjointement avec MPM (compte rendus en annexe 7-1-2). Le montant associé à la réduction de délai d’exécution des voies ferrées de la 2ème partie de l’ITE s’élève à 125 000€. La lettre relative à ce bonus d’objectif de mise en service est en annexe 7-1-3. L’accélération des travaux s’est déroulée entre les mois d’août et novembre 2009. L’indice d’actualisation a3m pour les travaux de génie civil moyen sur cette période est de 1,5858.

L’indice d’actualisation au XX/XX/XXXX est de

L’actualisation au XX/XX/XXXX est donc de (=125 000\* /1,5858)

Les Frais Généraux Hors Site associés à ce poste s’élèvent à X 7,95 % soit : €

Nous sollicitons la prise en charge de ce surcoût ( et les frais FGHS associés) par MPM dans la mesure où il découle d’une intervention mise en place pour faire face au retard (lié au défaut de ratification par MPM d’un avenant à l’acte de cession du bail à construction) dans la mise à disposition des terrains de réalisation des voies ferrées, tout en maintenant la date de MSI à début janvier.

**7.2- Essais ponts roulants/acheminement des déchets par camion.**

L’acheminement des déchets durant les essais préalablement à la mise en service industrielle, n’a pas pu se dérouler comme prévu.

Au printemps 2009 et durant l’été 2009, EVERE et MPM ont échangé à plusieurs reprises (voir courrier en annexe 7-1) et ont eu des réunions pour prévoir le planning d’acheminement des déchets en vue des essais de mise en service de l’installation. Courant l’été 2009, il a été convenu avec MPM d’accueillir le premier train le 19 octobre 2009. Tous les essais à chaud avec nos différents sous-traitants en liaison avec la réception des déchets (pont roulants, tables basculantes, etc…) ont été programmé en conséquence. Malheureusement, le raccordement de l’ITE au réseau n’a pu se dérouler que le 9 décembre 2009 du fait de la signature, de la convention entre GPMM et EVERE, tardive.

Les raisons de ce retard proviennent initialement du manque de ratification par la CUMPM d’un avenant à l’acte de cession du bail à construction, conformément aux stipulations de l’article 3 du contrat de DSP, prévoyant la mise à disposition du délégataire des terrains nécessaires aux accès à la parcelle principale. La convention entre GPMM et EVERE de raccordement de l’ITE au réseau complète le bail à construction et permet d’éviter un avenant au bail. EVERE a attendu l’accord de MPM pour la signature de la convention. L’autorisation de signature par MPM de cette convention n’a eu lieu que fin novembre 2009.

**Pourquoi est-ce que la CUMPM a refusé de signer l’avenant à l’acte de cession du bail ? Qu’est-ce qui a justifié qu’elle décide finalement de ratifier l’avenant ? Pourriez-vous nous fournir tous els document dans lesquels vous relancez la CUMPM ?**

Ce retard dans la mise à disposition des voies ferrées a entrainé des surcoûts notamment pour les sous-traitants d’équipements associés à la réception des déchets par train qui ont du décaler leur planning d’essais à chaud. C’est le cas pour l’entreprise Joseph Paris, avec laquelle EVERE a du signer un protocole d’accord en septembre 2009 (annexe 7-2-1). Ce protocole fixe les nouvelles dates d’intervention prévues par Joseph Paris, ainsi que les surcoûts engendrés par les décalages. Le surcoût total est ici de 150 000€HT.

Les interventions ont été effectuées de décembre 2009 à février 2010. L’indice d’actualisation moyen a2m sur cette période est de 1,6241.

Le montant actualisé au XX/XX/XXXX est donc de (=150 000\* /1,6241)

Les frais généraux hors site, les frais de maîtrise d’œuvre et CTC sont applicables. Ces frais représentent un montant de (= \*(0,18+7,95+3,75+2,91))

Nous sollicitons la prise en charge de ce surcoût (= + ) par MPM dans la mesure où il découle d’une intervention mise en place pour faire face au retard (lié au défaut de ratification par MPM d’un avenant à l’acte de cession du bail à construction) dans la mise à disposition des terrains de réalisation des voies ferrées, tout en maintenant la date de MSI à début janvier.

- ~~Pour permettre la réalisation des essais à chaud, et par défaut de train, les déchets ont dû être acheminés par camion jusqu’au 9 décembre. Le coût du transport par camion est plus élevé que par train. Le surcoût associé à l’acheminement de l’ensemble des déchets par camion (jusqu’au 9 décembre 2009) est déterminé par le montant du transport par camion moins le montant du transport par train de 90 % du tonnage des déchets acheminés jusqu’au 9 décembre 2009 inclus. Dans ce calcul 90% du tonnage est considéré car il correspond à la quantité de déchets acheminés par train prévue au contrat de DSP.~~

**~~Quel est le montant de ce préjudice ? Pourriez-vous nous indiquer le coût d’acheminement des déchets par camions puis par train ? Nous ne sommes parvenus à identifier le document justifiant le retard pour les essais et le planning des sous-traitants qui a été décalé compte tenu du report de la date des essais.~~**

**Nous disposons des documents suivants :**

* **Courrier du 30 octobre 2009 relatif au Transport des déchets durant les essais ;**
* **Courrier du 27 avril 2009 relatif aux essais ;**
* **Courrier du 28 juillet 2009 relatifs aux déchets nécessaires pour les essais ;**
* **Courrier du 12 août 2009 confirmant qu’Evere entend utiliser les déchets de la CUMPM et demande deux containers vides et quatre containers d’ordures ménagères grises ;**
* **Facture du 29 décembre 2009 pour un montant total de 86.250 euros HT ;**
* **Contrat de commande passé entre Evere et Eurovia Travaux Ferroviaires portant sur les études, la fourniture, l’installation et la mise en service du lot n°2 – voies ferrées du 18 février 2009 ;**
* **Proposition financière de ETF du 18 janvier 2011**

**7.3.- Sabotage grue Sofral.**

En date 18 novembre 2009 EveRe a envoyé une lettre à MPM (EVE CUM 050), jointe en Annexe 7-3-1 contenant les éléments relatifs aux incidents d’effondrement de la grue situé a cote des digesteurs et qui sont résumés ci-dessous.

La nuit du vendredi 6 au samedi 7 mars 2009 une grue à tour, louée à la société SOFRAL, s'est effondré (pas en cours d'utilisation) sur le site du CTM Marseille près de la zone des deux digesteurs en construction.

Le dommage a été découvert par les travailleurs du site le matin du 7 mars 2009.

Les premières constatations réalisées par le personnel d’EVERE, indiquaient que la grue était cassée sur une jonction entre deux éléments du mat, au milieu de la tour verticale. Cela a entraîné la chute de la flèche dans une direction de Nord au Sud.

La zone a été immédiatement fermée pour des raisons de sécurité et la nécessité de préserver la preuve de l'enquête.

Pour ne pas aller à l’encontre des intérêts du projet et afin de ne pas retarder davantage les travaux dans la zone digesteurs, le 5 mai 2009 EVERE a décidé de démonter la grue et, de supprimer en conséquence, la clôture en périmètre de la zone (voir lettre ci-jointe d’UE à SOFRAL en date du 29.04.2009 en annexe 7-3-2) après avoir fait appel à un Huissier de Justice pour établir un Procès-verbal de Constat (Annexe 7-3-3)) avec des photos de la grue à tour.

A ce jour, la conclusion du rapport d’expertise judiciaire (Annexe 7-3-4) a établi l’imputabilité suivante : « l’effondrement est du à l’enlèvement volontaires des goupilles », ce qui correspond à du sabotage.

Ainsi ce sinistre a eu comme conséquence :

- Du retard dans la construction des digesteurs. UE pour préserver les intérêts du client a pris la décision de démonter la grue (contre l’avis du propriétaire de la grue) et grâce à cette décision le retard n’a été que de deux mois.

- Utilisation d’une grue auxiliaire en remplacement de la grue à tour endommagée. De fait, les travaux n’ont pas pu être réalisés dans les mêmes délais que ceux prévus avec la grue à tour. La perte de productivité liée à l’absence de la grue tour est évaluée à 25%. **Pourriez-vous nous indiquer le coût correspondant à l’utilisation d’une grue auxiliaire en remplacement de ka grue à tour endommagée ?**

- Une perte globale sur les trajets, liée au contournement de la zone de sécurité autour des digesteurs.

Le détail des calculs selon la méthode SAGE est en annexe 7-3-5. Les pertes estimées liées à l’effondrement de la grue à tour atteignent le montant de 309 361,34€HT.

Le préjudice occasionné s’est étalé sur les mois de mai à août 2009. L’indice d’actualisation moyen a3m correspondant pour cette période est de 1,4889.

Le préjudice actualisé au XX/XX/XXXX est donc de (=309 361,34\* /1,4889)

Les frais généraux hors site, maîtrise d’œuvre et CTC s’appliquent sur ce poste. Le montant des frais est donc de (= \*(7,95+0,18+3,75+2,91))

**Quel est le montant de ce préjudice ?**

**Pourriez-vous nous donner des éléments concernant la perte globale sur les trajets liée au contournement de la zone de sécurité autour des digesteurs et des éléments permettant de chiffrer le préjudice lié au retard ?**

**A ce jour, nous disposons des documents suivants :**

* **Courrier du 29 avril 2009 par lequel la société Evere demande à la société Sofral de démonter la grue pour éviter une nouvelle chute ;**
* **Courrier du 18 novembre 2009 concernant la chute de la grue (un exemplaire signé et un exemplaire non signé);**
* **Note n°1 relative à la réunion du 10 juillet 2009 de Monsieur Georges Crest, expert près le TC de Versailles ;**
* **Note n°2 valant pré-rapport du 24 septembre 2009 de Monsieur Georges Crest, expert désigné par le TC de Versailles (2 exemplaires);**
* **Procès-verbal de constat d’huissier du 5 mai 2009 ;**
* **Courrier du 14 mai 2009 de la société Sofral à Evere lui interdisant de démonter la grue ;**
* **Rapport d’expertise de Monsieur l’Expert Georges Crest ;**
* **Evaluation des pertes liées à l’absence de la grue ;**
* **Rapport incident grue ;**
* **Ordonnance de référé du Tribunal de commercer de Versailles du 10 juin 2009 ;**
* **Requête à fin d’assignation d’heure à heure du 27 mars 2009**

**Nous attirons votre attention en l’espèce que nous disposons d’un rapport d’expertise qui n’est pas très favorable à EveRe en ce qu’il conclut que « *la société Urbaser a annoncé initialement un préjudice important mais elle n’a fourni aucun élément à ce sujet. Nous ne l’avons donc pas retenu* ». Nous devons donc contester ce rapport d’expertise afin de convaincre le juge du bien-fondé de notre réclamation.**