

**Communauté Urbaine Marseille
Provence Métropole**

Monsieur Joël Raffin

Directeur Général des Services

Les Docks – Atrium 10.7

BP 48014

13567 Marseille Cedex 02

Fos-sur-Mer, le 22 octobre 2009

V/Réf.

N/Réf. 221009 EVE CUM 041

Envoyée par Bordereau EVE 00159 MER
Et en RAR 0134

PJ : 1

Objet : Convention de Délégation de Service Public pour la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation d'un Centre multifilières de traitement des déchets ménagers de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole à Fos-sur-Mer (CUMPM) – Extension du délai de la fin de la MSI

Monsieur Le Directeur général,

Comme suite aux différentes réunions tenues avec vos Services et aux courriers envoyés à la CUMPM, l'achèvement des travaux et la mise en route de l'unité de traitement mécano-biologique (TMB), notamment de la partie de méthanisation, subissent des retards non imputables à notre société. Toutefois, les unités de tri et valorisation énergétique réuniront les conditions nécessaires établies à l'article 16.1 §9 du Contrat de DSP permettant le commencement de la période d'observation de la Mise en Service Industrielle (MSI) le 7 janvier 2010.

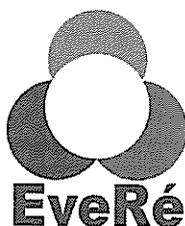
Par courrier en date du 13 août 2009, Monsieur le Préfet des Bouches-du Rhône nous informe de la fermeture du centre de stockage de déchets non dangereux situé à Saint Martin de Crau, au lieu-dit Entressen, le 30 mars 2010, et nous demande de lui confirmer notre disponibilité à traiter tous les déchets de la CUMPM à partir de cette date.

Comme le prévoit l'article 5.3 de notre contrat de DSP, EveRé a l'obligation de traiter les déchets collectés sur le territoire de la CUMPM.

Je me permets ci-après de vous rappeler les raisons justifiant le retard dans l'achèvement de l'unité TMB :

EveRé SAS

Zone industrielle de Fos sur Mer – Route quai Minéralier – Lieu dit Caban Sud – 13270 Fos sur Mer
Tél. : (33) 4 42 02 35 40 – Fax : (33) 4 42 02 35 89SAS au capital de 29 000 000 Euros – RCS Montpellier 483 665 873 – Code APE 3821Z



1) Mise à disposition de la voie ferrée

Le Contrat de DSP, Annexe Technique T.C.5 « Planning des Travaux » établit les étapes suivantes dans le déroulement des travaux :

- Mise à disposition de la voie ferrée (item 97) : onze mois avant le début de la MSI
- Préparation biologique aérobie (item 242) : neuf mois avant le début de la MSI
- Mise en route anaérobie (item 243) : sept mois avant le début de la MSI.

La mise à disposition de la voie ferrée n'a pu être réalisée à ce jour, pour des raisons externes à EveRé, et plus particulièrement 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 Délégué des terrains nécessaires aux accès à la parcelle principale. C'est bien entendu seulement une fois que ces terrains devaient être mis à disposition du Délégué que celui-ci pouvait non seulement réaliser les travaux relatifs à la voie ferrée mais aussi négocier avec le Grand Port Maritime de Marseille la convention d'embranchement.

De fait, et comme prévu au contrat de DSP, la mise en route biologique devait démarrer deux mois après la mise à disposition de la voie ferrée. L'unité TMB de l'installation nécessite une mise en route dont la durée ne peut être inférieure à 8 mois en raison des phénomènes biologiques d'inoculation et de développement bactérien. L'impossibilité de recevoir par voie ferrée les déchets ménagers jusqu'à ce jour a obligé EveRé à retarder la mise en route de cette unité.

Vous nous avez informé lors de notre réunion du 9 octobre dernier que la mise à disposition de la voie ferrée n'aurait pas lieu avant la délibération de la CUMPM prévue le 9 novembre et autorisant la signature d'un avenant au Bail à Construction, en conséquence de quoi, le début de la période de MSI devrait débuter le 9 octobre 2010. Nous vous avons demandé par lettre du 19 octobre une autorisation pour signer la Convention d'embranchement

2) Acte de sabotage sur la grue des digesteurs

La grue qui permet la construction des digesteurs a subi un acte de sabotage, conformément aux conclusions du rapport de l'expertise du Tribunal de Commerce de Versailles, joint en annexe à cette lettre.

La dite grue s'est effondrée le 6 de Mars 2009 et suite à l'impossibilité de la démonter avant la réalisation de l'expertise, la zone affectée a été clôturée pendant deux mois, jusqu'au 4 mai 2009. Cette clôture a gêné la poursuite normale des travaux dans cette zone, créant un retard supplémentaire de deux mois dans la réalisation de l'unité TMB, notamment dans la partie méthanisation.



3) Elaboration du Projet d'extension de l'usine TMB

Lors de l'Assemblée délibérante du 19 février 2009, Monsieur Le Président Caselli a été autorisé à démarrer des négociations avec le Délégué pour l'augmentation de la capacité du TMB à 220 000 t/an au lieu des 110.000 t/an initialement prévus au contrat de DSP. A partir de cette date, plusieurs réunions ont été lieu, comme rapporté dans notre lettre 071009 EVE CUM 035, du 7 octobre 2009.

Lors ces réunions, tenues tandis les travaux évoluaient, EveRé a ralenti certains travaux concernant l'unité TMB, pour éviter des démolitions et des coûts inutiles, qui seraient devenus inévitables si les travaux avaient été normalement poursuivis, en faisant totalement abstraction des discussions en cours. Ce ralentissement des travaux est estimé à trois mois de retard supplémentaire.

Les causes exprimées ci-dessus, qui n'intègrent pas l'impact déjà mentionné par ailleurs de la nécessité de mise en conformité de l'installation avec l'Arrêté Compostage du 22 avril 2008, en accord avec l'article 26 du contrat de DSP, entraînent que la date contractuelle de la fin de la MSI puisse être fixée à treize mois à partir de la délibération qui approuve l'avenant au Bail à Construction des terrains de la voie ferrée auxquels s'ajoutent cinq mois supplémentaires dus au sabotage de la grue et aux négociations du Projet d'extension. Tenant compte de la date de cette délibération le 9 novembre prochain, la date contractuelle de MSI pourrait être fixée le 9 mai 2011, c'est-à-dire 18 mois après la délibération.

Dans ce contexte de retard supplémentaire non imputable à EveRé, cette dernière a étudié, suite à la demande que vous avez exprimée lors de notre réunion du 9 octobre dernier, différentes possibilités qui visent à assurer au plus vite le traitement de la totalité des déchets ménagers collectés sur le territoire de la CUMPM à partir de mars 2010, en minimisant les impacts sur les nécessaires modifications au contrat de DSP, afin de démarrer dès que possible la période de MSI. La solution proposée ne tient pas compte des impacts financiers sur l'investissement et sur les coûts d'exploitation qui seront traités dans un autre dossier. Elle repose par ailleurs sur le fait que le principe de l'avenant au Bail à Construction, permettant la mise à disposition du Délégué des terrains d'accès à la parcelle principale, est entériné le 9 novembre 2009. Cette solution se base sur l'augmentation de la durée de la MSI de 2 mois à 9 mois, avec début de MSI au 7 janvier 2010. Les conséquences principales seront :

- a. Les conditions de début de MSI, tel qui défini à l'article 16.1 du contrat de DSP, doivent être modifiées pour permettre son initialisation après que les unités de tri et valorisation énergétique aient fonctionné à leur capacité nominale pendant 7 jours continus.



- b. La durée totale de la phase 3 telle que prévue à l'article 15 du contrat de DSP et la durée de la MSI telle que prévue aux articles 16.2 et 33 dudit contrat devront notamment être modifiées.
- c. Les conséquences sur les modifications à apporter au contrat de Crédit Bail signé avec les entités financières seront principalement dues à l'impact de l'addition des intérêts intercalaires calculés sur la base du calendrier de décaissement.

Cette solution proposée devrait faire l'objet d'un avenant, signé par les parties avant le début de la MSI. Il est clair que la mise en place de cet avenant devra exonérer EvéRé de toute responsabilité et d'une quelconque exigibilité par le Délégrant de pénalités relatives à la survenance des événements ci-dessus mentionnés ayant conduit au retard constaté ainsi qu'aux nécessaires modifications des conditions de Mise en Service Industrielle de l'installation.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Directeur général, l'expression de nos plus sincères salutations.

Luis de la Parte
Directeur Général EveRé

GEORGES CREST

Ingénieur Arts & Métiers
Expert agréé par la Cour de Cassation
Expert près la Cour d'Appel
d'AIX EN PROVENCE

Reçu le

28 SEP 2009

12646

Parc d'activité LA VERDIERE 1
30, Rue Ampère - BP 6
13880 VELAUX - FRANCE
Tel : (33).04.42.02.69.18
Fax : (33).04.42.02.50.76
E-mail : georges.crest@orange.fr

TRIBUNAL DE COMMERCE DE VERSAILLES

Ordonnance de référé du 10 Juin 2009

R.G. : 2009R00357

N° Expertise : 23/09

AFFAIRE :

ALBINGIA

C/

URBASER - AIG

MANITOWOC - KUPIEC & DEBERGH

APAVE - SOFRAL - AXA

Vos références

Nos références: **09061**

URBASER ENVIRONNEMENT

Route Quai Minéralier

13270 FOS SUR MER

NOTE n° 2 : REUNION du 24 septembre 2009 Valant PRE-RAPPORT

- 1 - COMPTE-RENDU DE LA REUNION

Sont présents sur le site de l'incinérateur à FOS SUR MER :

- Pour ALBINGIA :

Maître GALAIS, avocat cabinet NABA.

Monsieur RIGAUD, expert.

- Pour URBASER :

Maître PERROUX, avocat cabinet LANDWEL.

Monsieur PEREZ, directeur G.C.

Monsieur BENCOMO, DAF.

- Pour MANITOWOC :

Maître RUIVO, avocat.

Monsieur BERTHIER, expert.

Monsieur DOMY, responsable assurance.

Monsieur TUGNOLI, responsable SAV.

- Pour KUPIEC & DEBERGH :

Maître MORTREUX, avocat.

Monsieur GALLET, conseil technique.

Monsieur PINON, responsable régional.

- Pour APAVE :

Maître PENSO, avocat.

Monsieur BAYARD, expert.

- Pour SOFRAL :
Monsieur CABRERA, directeur administratif.
- Pour AIG :
Maître BARBARAS, avocat.
Monsieur BUNNEL, expert.
Monsieur LETORET, expert.

1.1. - AUDITION DU GRUTIER

En premier lieu, nous entendons Monsieur FERNANDES, salarié de la société EXESS Intérim.

En réponse à nos questions, puis à celles des parties, il donne les indications suivantes :

- ♦ Il était le grutier affecté à la grue litigieuse depuis Noël.
- ♦ Chaque jour, avant le début des travaux, il procédait à un contrôle visuel de la grue (structure, couronne d'orientation, câbles, lest ...).
- ♦ Depuis Noël, il travaillait à partir du sol, donc il ne montait pas dans la grue.
- ♦ Il est monté pour la dernière fois dans la grue au mois de septembre 2008.
- ♦ Il n'a pas vu d'éléments de structure sur le sol avant l'accident, en particulier axe, broche ou goupille.
- ♦ Il n'a pas souvenir d'un fonctionnement anormal avant l'accident.
- ♦ Il est titulaire du CACES depuis juin ou juillet 2008, la formation ayant été reçue à MARSEILLE.

1.2. - ORIGINE TECHNIQUE DU SINISTRE

1.2.1. - PRESENCE DE BOUE

Nous rappelons que les parties nous ont fait parvenir des photographies réalisées par les experts d'assurance après le sinistre.

Sur ces photographies, divers éléments assurant la fixation (axes, broches et goupilles) sont au sol et apparemment sont partiellement recouverts de boue.

Or, le sinistre a eu lieu par temps de fort mistral donc par temps très sec.

Les parties nous font observer :

- ♦ Qu'il a pu pleuvoir les jours précédents, de l'eau pluviale pouvait donc subsister.
- ♦ Que sur le chantier, il peut y avoir des écoulements d'eaux importants.

En conséquence, cet aspect n'est pas déterminant.

.../...

1.2.2. - EXAMEN DES PHOTOGRAPHIES

Nous rappelons que les photographies prises immédiatement après le sinistre montrent les principaux éléments suivants :

- ◆ Les "oreilles" de fixation des deux axes situés côté Nord sont intactes.
- ◆ En revanche, les oreilles des deux axes situés au Sud sont détériorées (soit tordues, soit arrachées).

Nous indiquons qu'il en résulte :

- ◆ Que les deux axes, côté Nord étaient complètement sortis de leur logement au moment où la grue est tombée.
- ◆ Que les broches étaient nécessairement absentes avant que les axes soient sortis (et cela quelle que soit la façon dont ils sont sortis).
- ◆ Que les goupilles qui bloquent les broches avaient nécessairement été enlevées pour que les broches puissent sortir de leur logement).
- ◆ Que les goupilles n'ont pas été trouvées cassées, elles ont donc été enlevées manuellement.

1.2.3. - DISCUSSIONS SUR L'ORIGINE

Une discussion s'instaure avec les parties.

Nous en retenons les principaux éléments ci-après :

- ◆ Lorsque les deux axes principaux sont sortis complètement des oreilles, côté Nord, la grue ne pouvait résister à du vent venant du secteur Nord. Or, la veille de l'accident, le vent a atteint 127 km/h, les deux axes sont donc sortis complètement très peu de temps avant l'accident.
- ◆ Les représentants de MANITOWOC pensent qu'en situation normale les axes doivent pouvoir sortir facilement sous la poussée de la main, à condition bien évidemment que la broche (et donc la goupille) ait été enlevée au préalable.
Nous rappelons à ce sujet que ces axes ne reprennent pas les efforts de compression.
- ◆ URBASER souhaiterait que nous puissions examiner une grue identique afin de déterminer s'il est possible d'extraire ces axes à la main.
Nous faisons observer :
 - D'une part, que cela n'est que la phase finale, il a fallu au préalable ôter la broche et donc la goupille (et cela pour les deux axes).
 - D'autre part, que les plans d'exécution nous renseigneront sur les jeux existants.
 - Enfin, que compte tenu des tolérances, cet essai risque de ne pas être probant.

.../...

- ◆ Il est émis l'hypothèse que les éléments concernés aient pu être déposés lors du remplacement du câble.
En réponse, MANITOWOC rappelle que le remplacement du câble se fait en baissant la flèche, donc sans monter dans la grue.
Nous ajoutons qu'il paraît inconcevable qu'un professionnel de la grue ait enlevé sans raison des goupilles ou des broches sur une grue montée sur chantier.

1.3. - PREJUDICE

Les parties nous indiquent que plusieurs réunions ont eu lieu entre les différents experts des parties.

L'état actuel de leurs travaux est le suivant :

- ◆ Un devis de remplacement raisonnable de la grue a été communiqué (à hauteur de 217 k€).
- ◆ Il conviendra :
 - D'ajouter les frais d'évacuation (estimé 8.000 € à ce jour).
 - De retrancher la vétusté, en cours de discussion.
 - De retrancher la valeur de sauvetage qui sera sans doute très faible.
- ◆ D'autre part, URBASER a annoncé un préjudice indirect de 230 k€, la réclamation restant à parfaire.
- ◆ Nous notons que les experts vont se réunir entre eux le 15/10/2009 à partir de 14 heures.

Il est donc très vraisemblable que les experts des parties parviendront à un accord sur le quantum du préjudice aussi bien direct qu'indirect.

- 2 - PROJET DE CONCLUSIONS VALANT PRE-RAPPORT

Ainsi que nous l'avons indiqué en réunion, nous proposons ci-après nos pré-conclusions, sachant qu'elles sont susceptibles d'évoluer en fonction des objections et éléments qui pourront nous être fournis par les parties.

2.1. - CONSTATATIONS

Il n'y a aucune contestation sur la nature des constatations effectuées immédiatement après le sinistre.

Les éléments essentiels et tout à fait incontestables à retenir sont les suivants:

- ◆ La partie supérieure de la grue a basculé vers le Sud en pivotant autour d'un axe orienté Est-Ouest.
- ◆ Les oreilles solidaires de l'élément de grue inférieur :
 - Etaient intactes pour les deux angles Nord.
 - Etaient détériorées pour les deux angles Sud.
- ◆ Tous les éléments constituant la liaison ont été retrouvés (axes, broches et goupilles).
- ◆ Il n'est pas possible d'affirmer avec certitude que les éléments trouvés au sol étaient bien ceux qui équipaient la grue dans le plan de rupture le jour du sinistre.
Cela paraît toutefois fort probable.

2.2. - ORIGINE TECHNIQUE DU SINISTRE

2.2.1. - ELEMENTS D'ANALYSE

Il convient de retenir les éléments suivants qui sont certains sur le plan technique :

- ◆ La partie supérieure de la grue a basculé parce que les deux angles Nord (dans le plan de rupture) n'étaient plus retenus.
- ◆ Les oreilles Nord sont intactes, il est donc nécessaire que les deux axes soient totalement sortis de leur logement avant le basculement (en rappelant que les axes n'ont pas cassé).
- ◆ Pour que chacun de ces axes soit sorti de son logement, il est nécessaire que la broche qui l'équipait ait été absente.
- ◆ Pour que la broche ait été enlevée, ou soit sortie d'elle-même, il fallait nécessairement que la goupille qui l'équipait ait été absente.
- ◆ Les goupilles ont été retrouvées intactes, cette goupille ne peut s'échapper seule en service.
- ◆ Il a donc fallu que la goupille soit enlevée, ou bien qu'elle ait été omise lors du montage.

2.2.2. - SYNTHÈSE

Il nous paraît certain, compte tenu de l'analyse précédente, qu'au minimum, les deux goupilles des broches des coins Nord ont été enlevées ou oubliées.

Or, nous avons bien noté :

- ◆ Que la grue a été vérifiée à plusieurs reprises.
- ◆ Qu'aucune intervention technique n'a nécessité la dépose des axes.

En conséquence, les goupilles n'ont pas été oubliées à l'origine, ou lors d'une opération de maintenance, elles ont donc été enlevées volontairement.

A partir de cet instant, la grue était en danger.

Il est difficile de déterminer avec certitude si les broches et/ou les axes ont été également enlevés à la suite de la dépose des goupilles ou bien s'ils se sont déplacés seuls au cours du temps par le seul effet des vibrations et des mouvements de la grue.

Toutefois, nous avons bien noté que les deux couples d'oreilles Nord-est et Nord-ouest étaient intacts.

Cela signifie qu'au moment du basculement, les deux axes correspondants étaient totalement sortis de leur logement.

En pratique, cela ne peut se produire que si les deux axes sont retirés en même temps.

Dans le cas contraire, c'est-à-dire si les axes n'étaient plus munis de leurs sécurités (broche et goupille) mais laissés en place, l'un des axes serait sorti de son logement avant l'autre (ce qui aurait provoqué le sinistre en raison de la force du vent).

En effet, il n'y a aucune raison pour que deux événements aléatoires se produisent simultanément.

2.3. - IMPUTABILITE

Compte tenu de l'origine technique, ce sinistre nous paraît être dû à une volonté délibérée de détruire la grue.

Nous ne pouvons donner aucune indication sur la personne qui serait susceptible d'avoir provoqué cet accident.

2.4. - PRÉJUDICE

Nous sommes dans l'attente du chiffrage qui sera établi par les experts des parties.

- 3 - SUITE DES OPERATIONS

3.1. - DOCUMENTS

Nous rappelons les documents complémentaires dont la diffusion a été demandée lors de la réunion du 24/09/2009 :

- ◆ Plan d'exécution des oreilles et des axes (MANITOWOC).
- ◆ Liste des vérifications réglementaires exécutées par le bureau de contrôle.
- ◆ Etendue du contrat de gardiennage.

3.2. - FIN DES OPERATIONS

Nous donnons aux parties jusqu'au 25 Octobre 2009 pour nous faire parvenir leur dire de synthèse accompagné de tous documents justificatifs.

Fait à VELAUX, le 25 SEPTEMBRE 2009



G. CREST

