

ZONE INDUSTRIELLE ET PORTUAIRE DE FOS

SECTEUR DE CABAN SUD

PROJET DE CONTRAT D'OFFRE DE CONCOURS

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La société **EveRé**, société par actions simplifiée au capital social de 2 900.000.00 Euros, immatriculée au R.C.S. de Montpellier sous le numéro 483 665 873, ayant son siège social situé au 1140 avenue Albert Einstein, BP 51 à Montpellier - Cedex 09 (34935) et représentée parClaude Saint-Joly., Président de EveRé. ayant tous pouvoirs aux fins des présentes

Ci-après désignée « **EveRé** »,

De première part,

ET :

Le **Port Autonome de Marseille**, Établissement Public de l'État, institué par décret n°5940 du 8 novembre 1965 et identifié sous le numéro SIREN 775 558 489, ayant son siège social situé au 23 Place de la Joliette à Marseille (13002), représenté parGuy Janin, dûment habilité à cet effet par une décision exécutoire prise pardécision du Conseil d'Administration n° 344-3 .en date du1^{er} juin 2007.....

Ci-après désigné le « **PAM** »

De seconde part.

IL EST EXPOSE CE QUI SUIT :

Dans le cadre du développement de la de la Zone Industriale-Portuaire et plus particulièrement du secteur dit du Caban Sud, le PAM a conclu, le 21 mars 2005, avec la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (ci-après la « **CUMPM** ») un bail à construction sur un terrain d'une superficie de 180 000 m², cadastré Section AB n°60, pour l'implantation d'une unité de traitement des déchets ménagers et assimilés à valorisation thermique destinée à traiter les déchets de la CUMPM.

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, la CUMPM a confié au Groupement URBASER/VALORGA INTERNATIONAL, auquel a succédé EveRé, la délégation de service public pour la réalisation de l'unité de traitement des déchets ménagers et assimilés à valorisation thermique susvisée par une délibération du 13 mai 2005.

Le bail à construction susvisé a été cédé par la CUMPM au Groupement URBASER/VALORGA INTERNATIONAL puis à EveRé le 23 décembre 2005.

L'autorisation d'exploiter et le permis de construire relatifs à ladite unité ont été obtenus par EveRé respectivement les 12 janvier et 20 mars 2006.

Il est prévu que cette unité de traitement des déchets ménagers soit desservie par les réseaux ferré et routier.

Dans la mesure où la voie ferrée à réaliser entre le réseau ferré existant et le terrain d'assiette de l'unité de traitement des déchets doit franchir une voie routière du PAM dite route du Môle Central, plusieurs solutions techniques ont été envisagées entre EveRé et le PAM pour permettre la réalisation de cette liaison ferroviaire sans bloquer la circulation sur la voie routière (déviation de la voie routière, passage à niveaux, création d'un pont).

Parmi ces solutions et compte tenu de considérations d'intérêt général tenant notamment à la sécurité routière, le PAM a privilégié la solution consistant à réaliser un pont surplombant la voie routière existante (ci-après désigné le « Pont routier de Caban Sud »).

Dans la mesure où le Pont présentera des avantages pour l'exploitation par EveRé de l'unité de traitement des déchets et où EveRé a intérêt à ce que le Pont soit réalisé, compte tenu de la date prévisionnelle d'ouverture de l'unité de traitement des déchets, EveRé a alors proposé au PAM une offre de concours en nature consistant à réaliser le Pont.

Le Pont est en effet un ouvrage public dont la construction est susceptible de bénéficier d'une contribution en nature ou financière de la part d'une ou plusieurs personnes privées intéressées à l'opération. EveRé effectuera, en effet, à ses frais des travaux d'intérêt général sur une dépendance domaniale pour le compte du PAM, personne publique propriétaire.

Le présent contrat unilatéral (ci-après le « **Contrat** ») a pour objet de formaliser et d'arrêter les modalités de l'offre d'EveRé.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

1 OBJET

EveRé offre au PAM de réaliser le Pont, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par le PAM.

EveRé prend ainsi en charge, financièrement et matériellement, la réalisation des travaux nécessaires à la construction du Pont, dans les limites de ses caractéristiques techniques telles que définies à l'Annexe 1 du Contrat.

2 MODALITES DE REALISATION DE L'OFFRE

2.1. EveRé s'engage à réaliser les travaux de construction du Pont :

- selon le dossier technique fourni par EveRé et approuvé par le PAM;
- selon le calendrier prévisionnel joint en Annexe 2 du Contrat, sous réserve que les emprises nécessaires pour la réalisation des travaux soient libérées aux dates stipulées audit calendrier ;
- dans le respect des normes de sécurité applicables et des règles de l'art.

2.2. EveRé pourra faire appel à toute entreprise de son choix pour l'exécution de son offre, dont elle restera seule responsable de l'exécution de l'obligation de paiement.

Les contractants d'EveRé ne pourront ainsi se retourner, de quelque manière que ce soit, contre le PAM pour réclamer le paiement des sommes dues au titre de leur(s) contrat(s) conclu(s) avec EveRé.

Les contrats conclus par EveRé pour l'exécution de son offre seront des contrats de droit privé.

2.3. Immédiatement après l'achèvement des travaux, EveRé et le PAM procèdent contradictoirement à la réception desdits travaux avec ou sans réserve.

2.4. Le PAM autorisera EveRé à occuper les emprises de son domaine nécessaires à la réalisation du Pont.

3 RESPONSABILITES

3.1. EveRé conserve la responsabilité de l'achèvement et de la bonne exécution des travaux qu'elle a réalisés dans les conditions de droit commun.

A ce titre, il est prévu qu'EveRé devra conclure, au titre desdits travaux, une assurance garantissant la responsabilité décennale. En outre, EveRé sera débitrice au titre desdits travaux de la garantie de parfait achèvement telle que prévue à l'article 1792-6 du code civil.

3.2. Le PAM fera son affaire de l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du Pont et de la délivrance des autorisations domaniales nécessaires à la mise en œuvre du Contrat.

Le Pont sera la propriété du PAM, qui en assurera l'entretien et la maintenance dès sa réception.

4 ACCEPTATION PAR LE PAM

Le PAM déclare accepter l'offre de concours présentée par EveRé et telle que décrite ci-dessus.

5 CONDITION RESOLUTOIRE

EveRé affirme, à titre de clause déterminante de son engagement, que la présente offre est faite sous la condition résolutoire du respect par le PAM des caractéristiques techniques du Pont telles que définies à l'Annexe 1 du Contrat, ainsi que du calendrier prévisionnel joint en Annexe 2.

Si le PAM venait à modifier les caractéristiques du Pont telles que définies à l'Annexe 1 du Contrat ou à ne pas respecter le calendrier prévisionnel joint en Annexe 2, EveRé mettra en demeure le PAM de se conformer à ses obligations dans un délai de 2 mois ~~[à compléter par EveRé]~~. A défaut de réponse ou de justification sérieuse du PAM à l'issue de ce délai, la condition résolutoire jouera de plein droit et la présente offre de concours sera résolue.

Aucune indemnité ne pourra alors être réclamée de l'une quelconque des parties au Contrat.

6 DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE

Le Contrat s'analysant comme un contrat de droit public conclu sous le régime des offres de concours, toutes contestations survenant à propos de son interprétation, de son exécution ou de son inexécution seront soumises au Tribunal administratif de Marseille.

Fait à Marseille,

Le12 juin 2007,

En 4 exemplaires originaux.

Pour Le PAM

Pour EveRé

Monsieur ~~[●]~~ Guy JANIN
SAINT-JOLY

————— Monsieur ~~[●]~~ Claude

ANNEXE 1 : Caractéristiques techniques du Pont Routier de Caban Sud

DESCRIPTION SOMMAIRE

HYPOTHESES d'IMPLANTATION

~~Le permis de construire indique la création d'un~~ Le pont assurera le croisement de la bretelle d'insertion de la voie ferrée desservant le futur centre de traitement des déchets avec la voie actuelle desservant le terminal Minéralier.

La voie actuelle de circulation de véhicules est orienté Nord-Ouest / Sud-Est, et constituée de trois voies pour trafic intensif de poids lourds.

La voie principale RFF (devant devenir PAM) est parallèle à la route et se situe au Nord-est de celle-ci.

Les données d'entrées sont :

Gabarit de passage des voies ferrées (selon plan VFL VFE PG0 010 A) comprenant un réservation en hauteur permettant l'électrification des voies ferrées et en largeur permettant l'implantation de 2 bretelles de voies ferrées vers le CTM et une bretelle de voie ferrée vers le SESAL (Deulep-Sea tank)

Rampe maximale route : 4 %

Largeur route : mise en conformité avec le profil type des routes nationales à 2 voies soit 2 fois 3,50 m plus accotements. La largeur des bandes dérasées de droite sur ce type d'ouvrage est fixée de manière standardisée à 1,00 m.. Compte tenu des trottoirs franchissable de 1.00 m de large, la largeur totale de pont est fixée à : $2 \times (1.00 + 1,00 + 3,50) = 11$ m entre dispositifs de retenue.

Tracé de la route : Le maintien du tracé droit de la route impose le besoin de 2 ponts biais à 60 Grades et de portée droite 14,45m et 6m. La construction des ponts nécessite la réalisation préalable d'une déviation provisoire à 2 voies (7 m de large) sur toute la longueur des rampes bordant le pont.

DIMENSIONNEMENT STRUCTUREL

Les ouvrages sont des PICF (passage inférieur en cadre fermé) et PIPO (passage inférieur en portique ouvert) traditionnels en Béton armé suivant les ouvrages SETRA, et compte tenu de la qualité connue du sol, sera fondé sur colonnes ballastées de 14 m. Ils seront distants de 5m environ l'un par rapport à l'autre.

Des barrières normalisées de type BN4 (pour le choc des camions) sont prévues sur ces ouvrages d'art, le reste du tracé en remblais sera protégé par des glissières de sécurité.

Des murs de soutènements type murs en retour, assurent la tenue des perrés, les remblais seront talutés à 3 pour 2 jusqu'à la jonction avec la route actuelle.

Les ponts seront considérés de première classe au sens du Fascicule N° : 61 titre II du CPC Conception, calcul et épreuves des ouvrages d'art.

Les surcharges des systèmes A et B seront pris en considération à l'exclusion des convois militaires M120. Les règles sismiques seront applicables, le spectre retenu sera celui établi par GEOTER en date de 30 Août 2006.

L'ensemble des ouvrages de structures sera en béton armé, coffré et coulé en place, l'enrobage sera de 5 cm au minimum, la fissuration sera considérée très préjudiciable.

Le pré dimensionnement de l'ouvrage d'art s'appuie sur le dossier pilote du SETRA prog PDCF-EL annexe 1. Les portées biaises seront de 17,56 m et 7,23 m.

Les murs en retours soutiennent environ 4,60 mètres de remblais, feront une épaisseur variable de 45 à 25 cm. La totalité des ouvrages seront fondées sur colonnes ballastées.

La pente maximale des rampes d'accès étant limitée à 4%, la longueur totale de la nouvelle voie y compris les ponts est de 275 mètres environ, il en est de même pour la déviation provisoire.

L'apport de 4 à 5 mètres de remblais ne peut être envisagé sans un traitement ponctuel du sol en place, il est prévu un renforcement sur environ 180 mètres, par colonnes ballastées ou autre technique de compactage en profondeur, afin de s'assurer de la stabilité des couches sous-jacentes au remblais à partir de 2 mètres d'épaisseur.

ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel

