

**ZONE INDUSTRIELLE ET PORTUAIRE DE FOS**  
**SECTEUR DE CABAN SUD**

**CONTRAT D'OFFRE DE CONCOURS**

**AVENANT N°1**

**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 par Claude Saint-Joly., Président de EveRé, ayant tous pouvoirs aux fins des présentes,

Ci-après désignée « **EveRé** »,

De première part,

**ET :**

**LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE**, Etablissement Public de l'Etat, 23 Place de la Joliette 13002 MARSEILLE, ci-après dénommé « **GPMM** », représenté par M. Jean-Claude TERRIER, Président du Directoire, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné le « **GPMM** »

De seconde part.

**1- ARTICLE 1**

Les annexes 1 et 2 de l'offre de concours sont annulées et remplacées par les annexes 1A et 2A ci-jointes.

**2- ARTICLE 2**

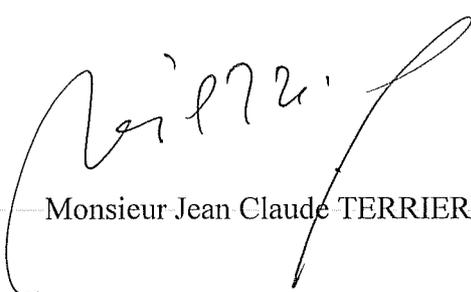
Toutes les dispositions de l'offre de concours non contraires à celles du présent avenant demeurent inchangées et continuent de produire leur plein effet.

En 4 exemplaires originaux.

Pour le GPMM

02 SEP. 2009

Pour EveRé

  
Monsieur Jean Claude TERRIER

  
**EVERE SAS**  
1140, Av. Albert Einstein - BP 51  
F-34935 Montpellier Cedex 09  
Tél. 04 67 99 41 00 Fax 04 67 99 41 01  
RCS 483 665 873

Monsieur Claude SAINT-JOLY

## ANNEXE 1 A : Caractéristiques techniques du Pont Routier de Caban Sud

### DESCRIPTION SOMMAIRE

#### HYPOTHESES

L'ouvrage se situe sur la voie routière de desserte de Caban Sud au droit de la parcelle EVERE.

Le pont assurera, par un passage routier supérieur, 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 Sud du Môle Central.

La voie actuelle de circulation de véhicules est orientée Nord-Ouest/Sud-Est, et constituée de trois voies pour trafic intensif de poids lourds. Elle est conçue pour une vitesse de circulation de 90 km/h.

La voie ferrée principale GPMM est parallèle à la route et se situe au Nord-est de celle-ci.

Les données d'entrée sont :

- Ouvrage implanté sur un itinéraire routier dont la route est de type R80 au sens du guide du SETRA « Aménagement des routes principales ».

**Gabarit de passage des voies ferrées** (selon plan VFL VFE PGO 010 A) comprenant une réservation en hauteur permettant l'électrification des voies ferrées et en largeur permettant l'implantation de deux bretelles de voies ferrées vers le CTM et une bretelle de voie ferrée vers le voisin.

**Rampe maximale route** : 4 %

**Largeur route** : mise en conformité avec le profil type des routes nationales à deux voies soit deux 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 mètre. Compte tenu des trottoirs franchissables de 1 mètre de large, le profil en travers de la route, sur le pont, est fixé à :  $2 \times (1.00 + 1.00 + 3.50) = 11$  mètres entre dispositifs de retenue.

**Tracé de la route** : La construction du pont nécessite la réalisation préalable d'une déviation provisoire à deux voies (7 mètres de large) sur toute la longueur des rampes bordant le pont.

L'adaptation de la chaussée de la déviation pour la circulation des convois exceptionnels, reste à la charge du GPMM.

#### DIMENTIONNEMENT STRUCTUREL

L'ouvrage d'art est un pont dallé en béton précontraint (dalle ellégie) suivant les ouvrages SETRA. Il est composé d'un tablier en béton précontraint, deux culées et une pile centrale.

Compte tenu de la qualité connue du sol, les deux culées et la pile centrale seront fondées sur des fondations profondes constituées de pieux en béton armé.

Des barrières normalisées de type BN 4 (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 soutènement en Terre Armée assurent la tenue des perrés. Les remblais seront talutés à 3 pour 2 jusqu'à la jonction avec la route actuelle.

Le pont sera considéré de première classe au sens du Fascicule n° 61 titre II du CCTG Conception, calcul et épreuves des ouvrages d'art.

L'ouvrage est dimensionné pour supporter les charges civiles à l'exclusion des charges militaires et charges exceptionnelles au sens du Fascicule 61 titre II. Les règles sismiques seront applicables, le spectre retenu sera celui établi par GEOTER en date du 30 Août 2006.

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

La stabilité des remblais au séisme devront être préalablement garantis.

A compter de la date de réception des travaux, les tassements résiduels sur les remblais des rampes devront rester inférieurs à 40 mm.

Le CCTG et les recommandations du SETRA sont applicables à la conception, justification et exécution de toutes les parties d'ouvrage.

Les phases de conception et d'exécution de l'ouvrage seront soumises au contrôle technique confié à un organisme agréé et indépendant, pris en charge par EVERE. Tous les avis émis par ce contrôle technique devront être remis à l'avancement au GPMM.

Le dossier de récolement de l'ouvrage au format numérique et format papier devra être remis au GPMM avant la réception des travaux.

Après la remise par EVERE du dossier « rapport final » du contrôleur technique, et après l'achèvement des travaux et le repliement des installations, le GPMM aura 10 jours pour faire la réception et établir l'éventuelle liste des réserves. EVERE devra remettre le jour de la visite du GPMM sur le site le dossier de récolement des ouvrages.

Il est rappelé que l'arrêt de l'utilisation de la déviation provisoire ne pourra avoir lieu qu'après achèvement du processus de réception sans réserves ou avec réserves mineures de l'ouvrage d'art par le constructeur au GPMM.

