

17 JAN. 2012

009149

Direction de l'Aménagement  
Département Gestion Territoriale

M. PEREZ VIOTA  
Directeur Général d' EVERE  
Route Quai Minéralier  
Lieu dit Caban Sud  
13270 FOS SUR MER

Lettre recommandée avec AR

Fos sur Mer, le 11 Janvier 2012

**Objet :** *Appel en garantie,  
Pont voie routière de desserte Caban Sud*

Monsieur le Directeur Général,

Par courrier recommandé du 24 juin 2011, notre Etablissement Public s'est vu dans l'obligation de formaliser un appel en garantie, à la suite des désordres constatés sur le pont situé sur la voie routière de desserte Caban Sud.

A l'issue de cet appel en garantie, vous nous avez présenté, pour approbation, par courrier du 8 novembre 2011, une proposition de solution technique pour procéder à la réparation des défauts constatés sur l'ouvrage.

Cette solution technique consiste à raboter une bande de 2 mètres de large autour du joint de dilatation avec une raboteuse sur le coté de l'étrier, retirer le revêtement des zones dégradées (sans affecter la couche d'étanchéité existante), appliquer une couche d'émulsion cationique d'adhérence, poser une couche de 5 cm de béton bitumineux de renforcement sur la couche existante et ré-appliquer les marquages routiers.

En réponse, je vous informe que notre établissement ne peut donner un avis favorable sur la solution technique que vous préconisez pour les motifs suivants :

- Vous proposez de faire effectuer un simple rabotage sur une bande de 2 mètres.
- Cette solution ne peut, en aucun cas, être acceptée dans la mesure où des dommages ont été constatés sur l'ensemble du pont (cf. introduction du rapport de la Sté Intecsa - Inarsa).
- De plus, nous constatons, par endroits, un décollement de la couche d'enrobé. Ainsi, la mise en œuvre d'une seconde couche d'enrobé sur la couche actuelle, telle que vous le préconisez, n'apporte aucune garantie quant à un risque de désolidarisation des deux couches de roulement.

Je rappelle que l'épaisseur actuelle mesurée au droit des parties dégradées qui mettait en évidence une épaisseur comprise entre 3,8 et 5,5 cm, ne correspond pas aux préconisations de SIPLAST-ICOPAL qui recommande une épaisseur minimum de 7 cm d'enrobés pour la mise en œuvre de la chape d'étanchéité Parafor Ponts.

Ainsi, la désolidarisation des couches de roulement pourrait survenir du fait de l'épaisseur non homogène des enrobés actuels et du décollement des dites couches d'enrobés de celle d'étanchéité.

De plus, les longrines situées de part et d'autre des peignes sont fortement dégradées, notamment dans la partie sud de l'ouvrage, et devront être reprises entièrement. Plus grave, certaines ferrailles ne sont plus recouvertes et sont visibles depuis plus de 6 mois.

Il est probable que les dégradations constatées soient la conséquence d'un défaut d'étanchéité de l'ouvrage (cf. page 2 du rapport de la Sté Idéal Travaux qui précise qu'elle ne saurait garantir la pérennité de l'ouvrage). Sur ce point également, nous ne pouvons accepter votre proposition. Un rabotage de l'ensemble de la couche de roulement s'avère nécessaire pour vérifier l'étanchéité de l'ouvrage.

Je rappelle, à ce sujet, que la couche d'étanchéité s'était déjà décollée du support à plusieurs endroits, ce qui avait nécessité des travaux de reprise en septembre 2010 par CEBTP.

\*  
\* \* \*

En conclusion, le Grand Port Maritime de Marseille demande le rabotage de l'ensemble de la couche de roulement. Seul ce rabotage complet permettra de vérifier l'étanchéité de l'ouvrage.

D'autre part, cette méthode permettra de vérifier que les caractéristiques des peignes pourront accepter une épaisseur de la couche de roulement conforme aux préconisations sans surcharge permanente de l'ouvrage. L'épaisseur actuelle de la couche de roulement n'étant pas certaine et non homogène, l'ajout d'une couche d'enrobé de 5 cm pourrait présenter un risque puisque, comme vous le savez, la charge finale maximale de l'ouvrage est de 9 cm.

Par ailleurs, je crois utile d'attirer votre attention sur les risques que présente, pour les usagers, l'état actuel de l'ouvrage. Si, à titre conservatoire, et en vue d'éviter des accidents, notre établissement public a d'ores et déjà procédé, de façon ponctuelle, au rebouchage des trous sur la chaussée et sur la longrine du joint de l'ouvrage, nous ne manquerons pas de vous répercuter toute réclamation que nous pourrions recevoir en cas de sinistre.

A l'appui de ce qui précède, vous trouverez, ci-joint, des photographies attestant de l'ampleur des désordres constatés en juillet 2010 (PJ n°1), des réparations effectuées par CEBTP en septembre 2010 (PJ n°2) et des nouvelles dégradations de la chaussée constatées en mai (PJ n°3) et novembre 2011 (PJ n°4).

En conséquence, je me vois dans l'obligation de vous demander votre position pour le 20 février 2012 au plus tard, quant aux exigences techniques présentées ci-dessus pour la reprise des travaux.

En cas de désaccord ou d'absence de réponse de votre part, je me verrais dans l'obligation de saisir le Tribunal Administratif aux fins de désignation d'un expert judiciaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes salutations distinguées.

La Directrice, Chef du Département

Françoise ROBERT



*PJ : Photos*

## Dégradation de la chaussée sur le Pont EVERE

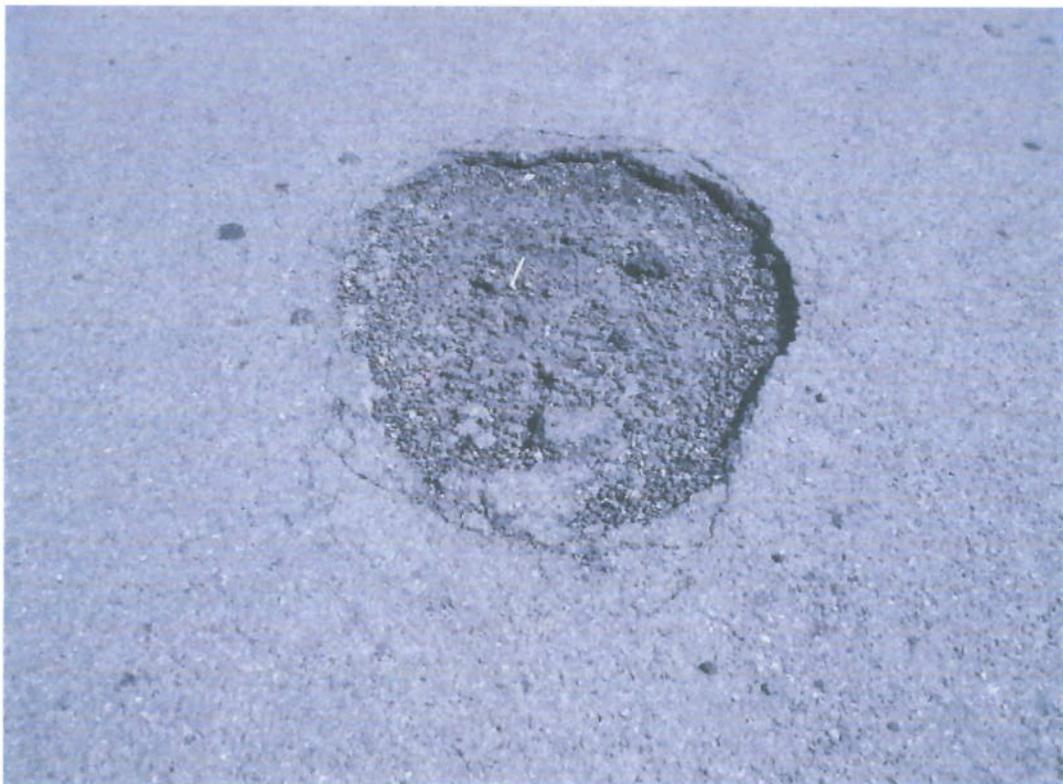
Situation au 6/07/2010













Réparation par CEBTP des dégradations de chaussée sur le Pont EVERE – 09/2010









## Nouvelles dégradations de la chaussée sur le Pont EVERE

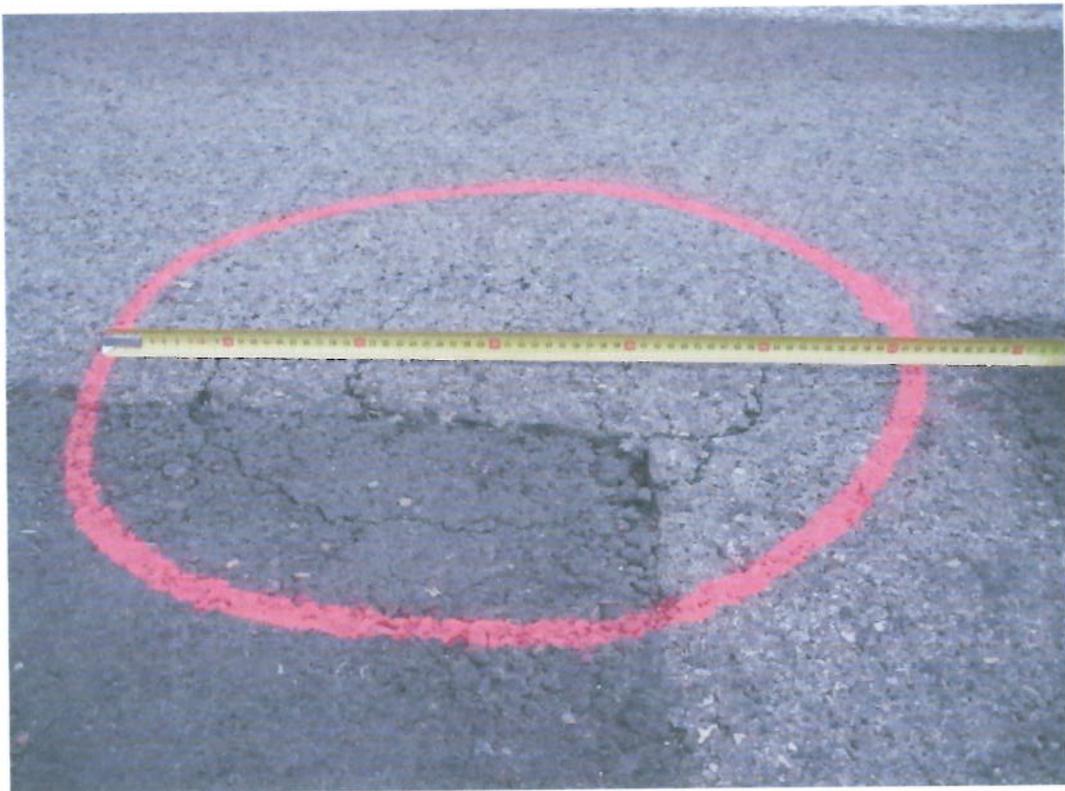
Situation au 30/05/2011

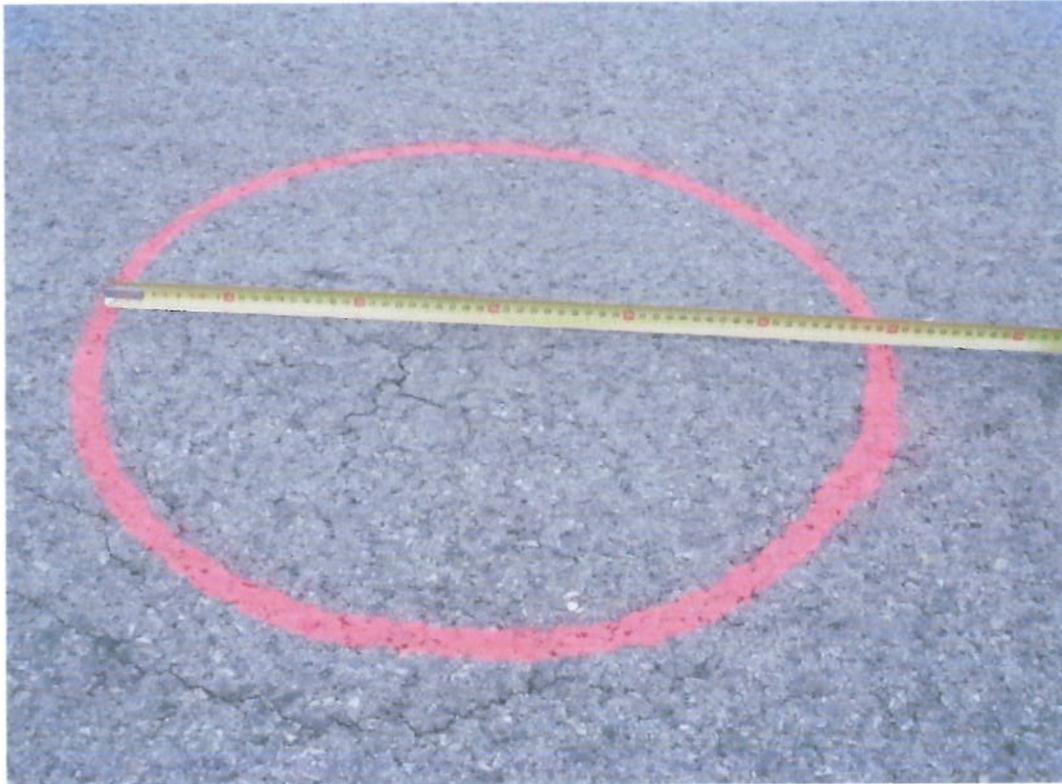




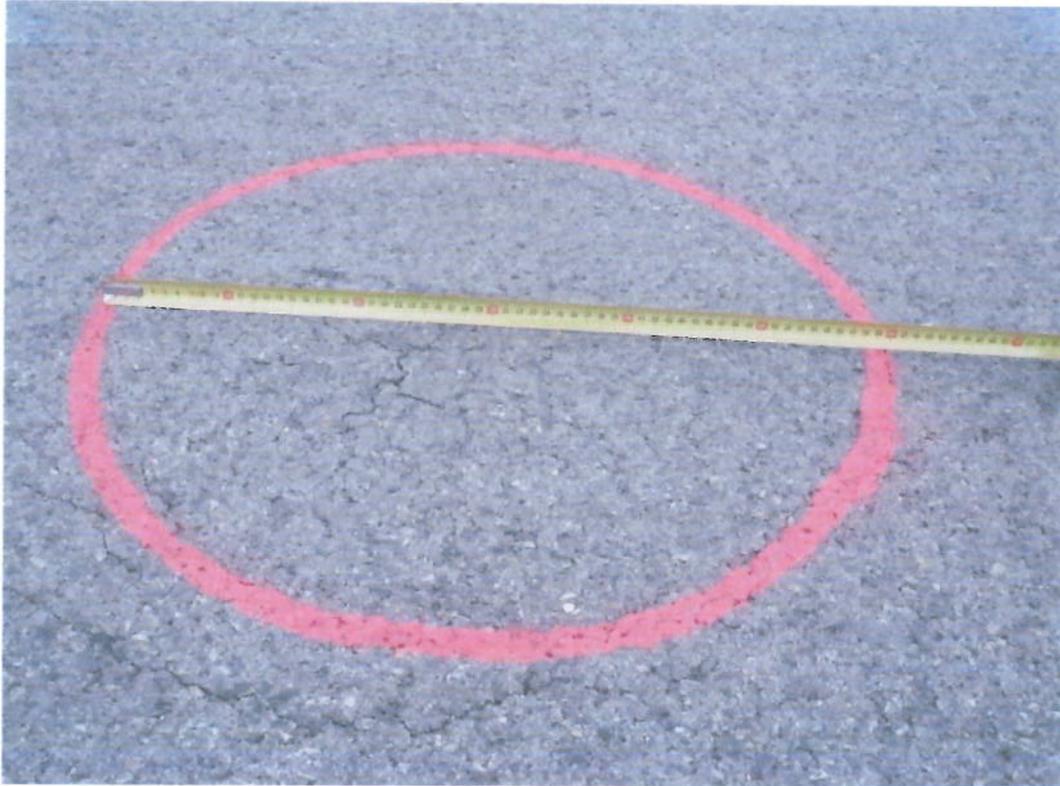


30/05/2011 - J-P VAREILLAS

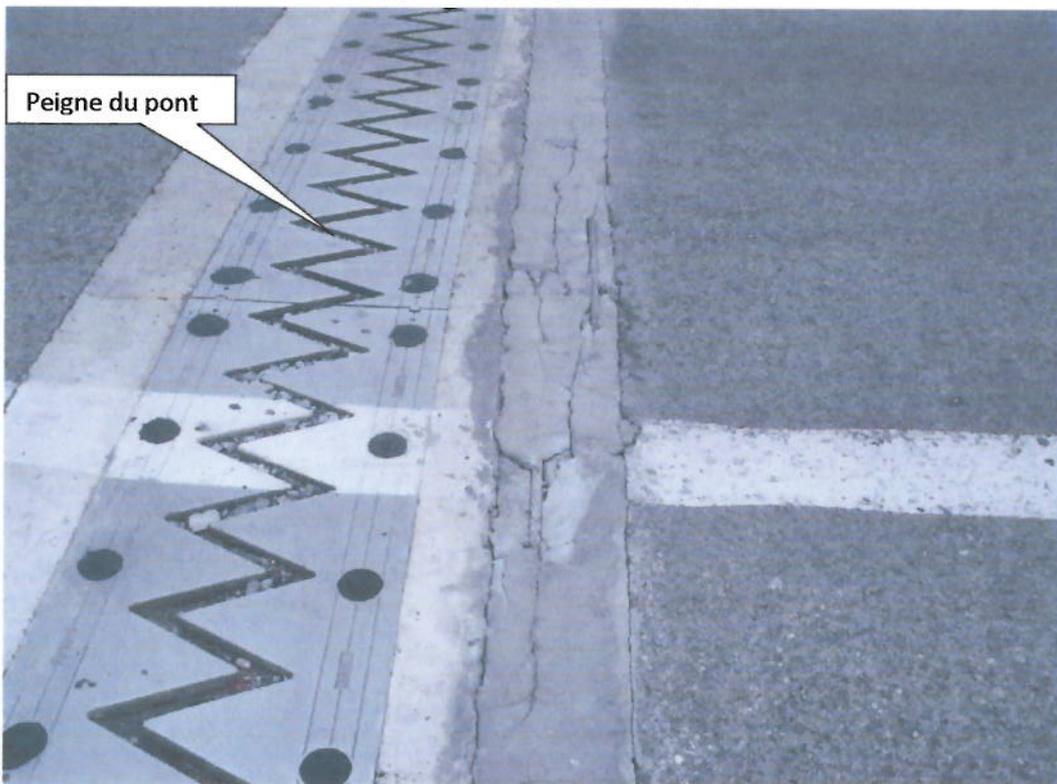




30/05/2011 - J-P VAREILLAS



Joint de chaussée Sud



## Nouvelles dégradations de la chaussée sur le Pont EVERE

Situation au 15/11/2011



