



CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

MARCHÉ PUBLIC DE TRAVAUX

**Remplacement d'un passage à niveau au port de
Bayonne**

**Société Portuaire Port de Bayonne
1 rue de Donzac
64100 BAYONNE
Tél : 05.59.64.97.81**

SOMMAIRE

<i>I. Dispositions générales.....</i>	<i>3</i>
Objet du marché	3
Localisation.....	4
Description de l'installation actuelle.....	5
Améliorations et modifications apportées.....	8
Conditions d'exécution des travaux	9
<i>II. Travaux à réaliser.....</i>	<i>10</i>
Travaux préparatoires	10
Travaux le week-end.....	11
Travaux de finitions	12
<i>III. Présentation des offres</i>	<i>13</i>
<i>IV. Etudes d'exécution.....</i>	<i>13</i>
<i>V. Contrôles sur les sols.....</i>	<i>13</i>
Essais à la plaque	13
<i>VI. Tolérances d'exécution</i>	<i>14</i>
Travaux de terrassement	14
Travaux de voies ferrées	14
<i>VII. Points d'Arrêt</i>	<i>14</i>
<i>VIII. Matériaux neufs à fournir</i>	<i>15</i>
<i>IX. Réception des travaux.....</i>	<i>17</i>
<i>X. Dossier des Ouvrages Exécutés.....</i>	<i>17</i>

I. Dispositions générales

Objet du marché

Les stipulations du présent Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) concernent les travaux de réfection complète du Passage à Niveau de Fougerolles (PN B) sur l'Embranchement Particulier n°5 (EP) du Port de Bayonne.

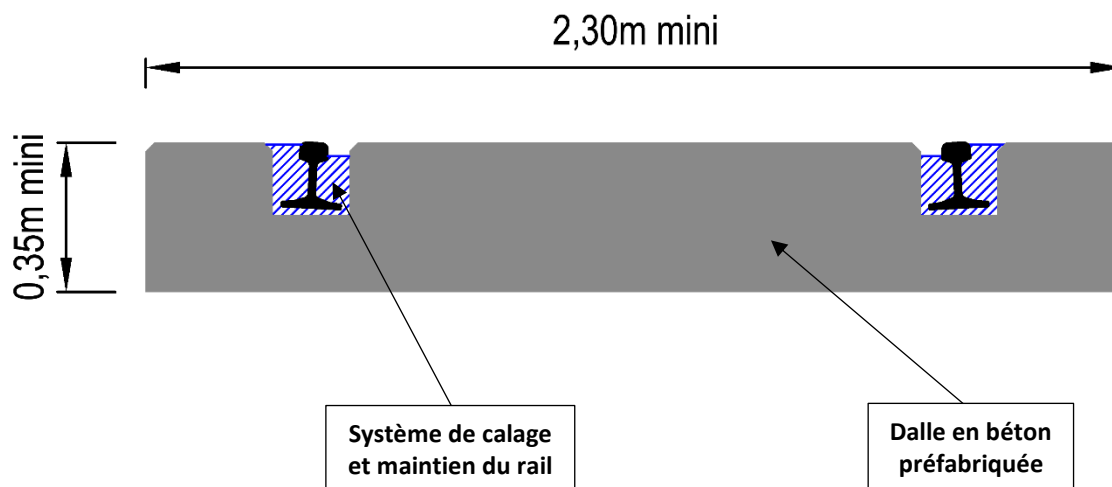
Le platelage en caoutchouc (Type Strail®) actuellement en place est dégradé ainsi que la voie ferrée qui le supporte et les raccords d'enrobés de part et d'autre.

Pour le remplacement, il est prévu la mise en œuvre d'un dispositif constitué d'une (ou plusieurs) dalle en béton préfabriquée avec des réservations pour la pose des rails maintenus par un système permettant leur renouvellement (résine ou autre).

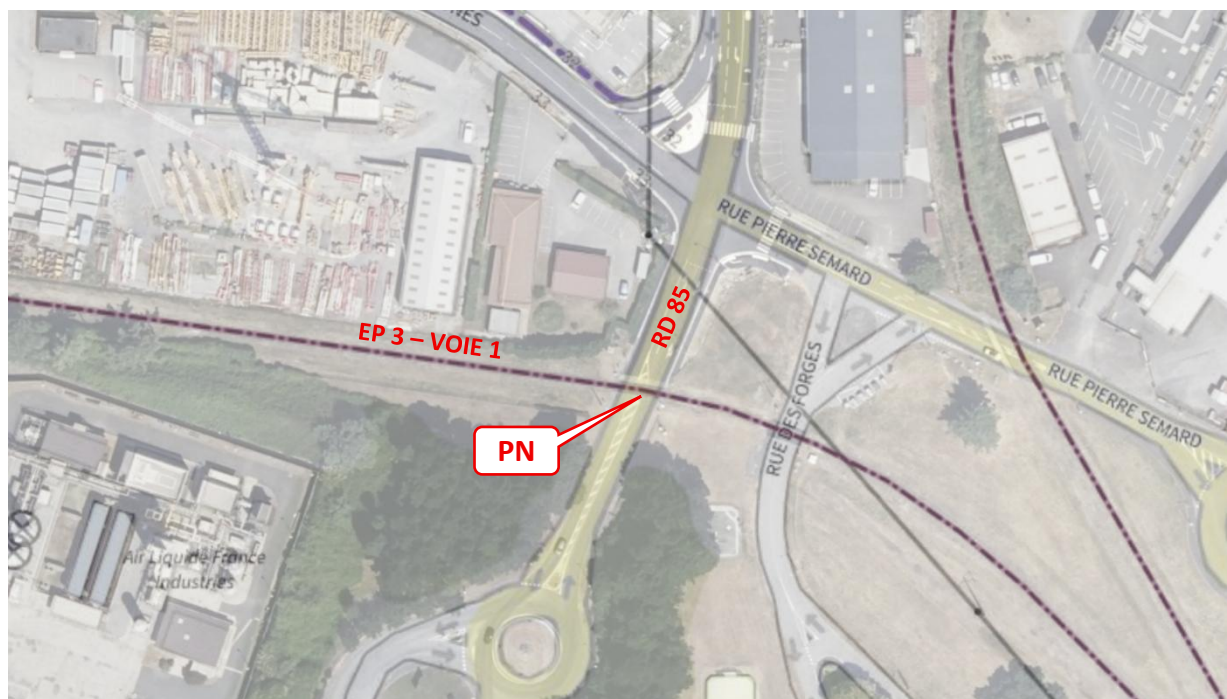
L'objectif est de :

- Garantir une pérennité de l'installation qui devra supporter :
 - Un trafic ferroviaire en charge D (22,5 Tonne / Essieu),
 - Un trafic routier important (> 6000 / jour), notamment de Poids Lourds (> 1000 / jour).
- Pouvoir à terme, remplacer les rails usés sans démolir entièrement l'installation.

Coupe de principe du dispositif



Le Passage à Niveau de Fougerolles (PN B) est situé au croisement de la voie 1 de l'Embranchement Particulier n°5 (EP 5) du Port de Bayonne et de la Route Départementale 85 (RD 85) – Avenue du 1^{er} mai, en agglomération sur la commune de Tarnos (40).



Description de l'installation actuelle

Le PN B est de type SAL 2 FC (Signalisation Automatique et Lumineuse avec 2 demi-barrières à Franchissement Conditionnel). La chaussée mesure environ 10m de large au droit du passage.

Une séparation centrale des voies routières est matérialisée par un marquage au sol de type Zebra.

Le PN est situé en fin de courbe, en raccordement juste avant une zone en alignement.

Ainsi, le rayon de courbe n'est pas régulier sur le passage, il est évolutif.

A l'entrée du PN, le rayon de courbe est d'environ 180m, en sortie, il est d'environ 400m.

Le dévers est compris entre 10mm et 20mm sur le passage.

La voie ferrée (Voie 1) est en pose normale (Ecartement 1437mm) composée de traverses en chêne (Groupe 8) imprégnées à la créosote.

Les rails sont en profil Vignole 50^E6 (50kg/m) fixés avec des tirefonds sur selles.

Ils sont éclissés (éclisses renforcées à 4 trous) de part et d'autre du PN. Les éclissages sont concordants d'un côté (alignement) et décalés de l'autre (courbe).

Sur le PN, le platelage est en caoutchouc (modules Strail® de 0,60m et 1,20m de largeur) pour une longueur totale de 12m.

Il est posé sur bois 2A en chêne imprégnés à la créosote. Le système d'attaches est de type Elastique avec selles, semelles en caoutchouc et griffons Nabla.

L'assise est assurée par du ballast posé à priori sur une couche de grave.

Des difficultés d'évacuation des eaux de ruissellement aux abords du PN entraînent une stagnation de celles-ci dans le PN dont l'altitude est légèrement trop basse par rapport à la voirie environnante.

De nombreux réseaux et canalisations franchissent le PN.

Une Déclaration de Travaux (DT) a été déposée. Les récépissés sont annexés au CCTP pour information.

L'entreprise retenue pour les travaux devra établir la Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) et assurer les marquages de repérage des installations existantes.





Améliorations et modifications apportées

La longueur totale du nouveau dispositif de franchissement devra être légèrement augmentée par rapport au platelage en caoutchouc actuel, pour atteindre 14m.

L'altitude de pose du dispositif devra être réhaussée de quelques centimètres par rapport à l'actuelle afin que celui-ci soit situé légèrement plus haut que la chaussée de part et d'autre (selon relevés topographiques à réaliser par le titulaire).

Un système de collecte des eaux de ruissellement sera à créer par la mise en place de canalisation en PVC enterrées sur les 4 côtés du PN avec un regard à chaque angle. Une canalisation d'évacuation de ces eaux devra également être posée depuis l'un des regards vers un dispositif d'évacuation à proximité à poser par le Sydec (Syndicat d'équipement des communes des Landes) pour un rejet dans le réseau d'eau industrielle présent à proximité.

Les rails franchissant le PN devront être renouvelés par des rails neufs jusqu'aux joints éclissés actuels.

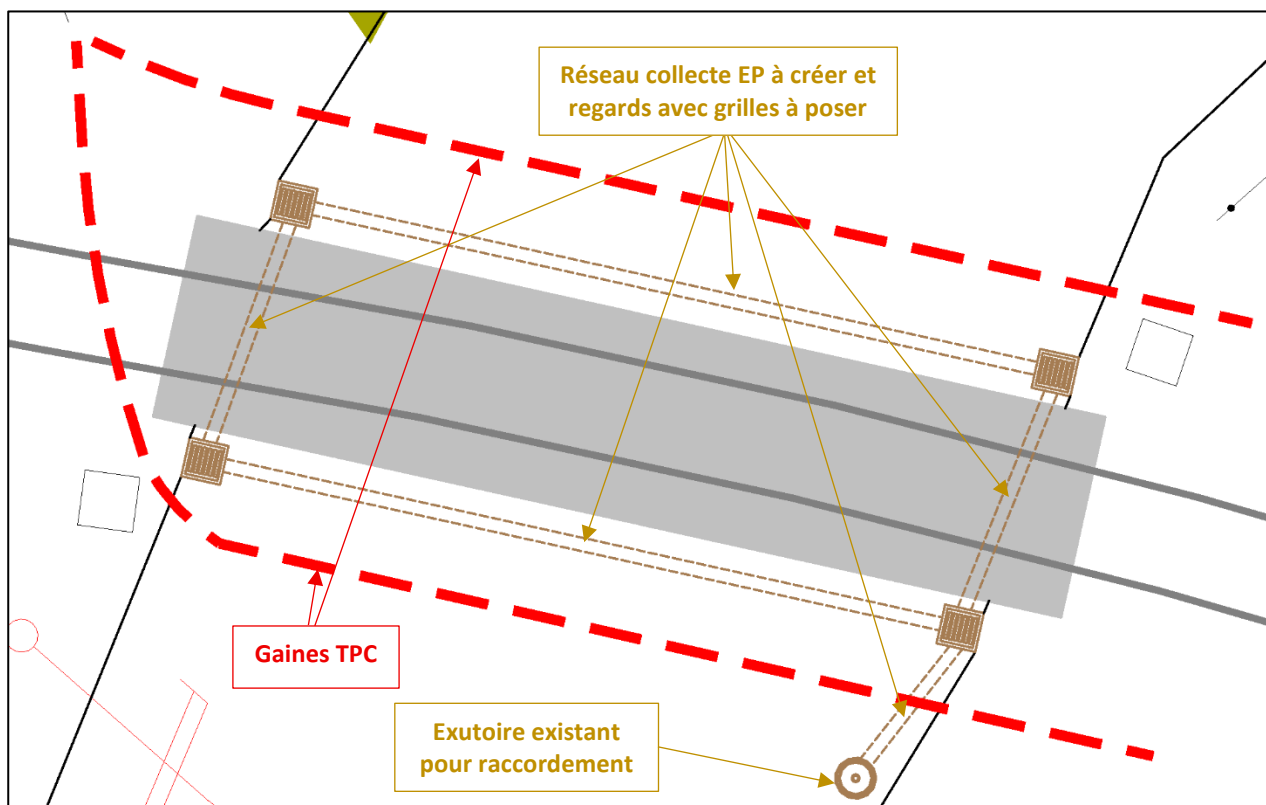
A chaque extrémité du dallage en béton, la transition avec la voie courante sera assurée par 6 traverses en béton Monobloc de Type M240 ou équivalent.

Au-delà, les traverses en bois restantes devront être remplacées par des neuves jusqu'à l'extrémité des rails remplacés.

Le ballast sera entièrement renouvelé sur les zones de remplacement des traverses.

Le dévers sera nul (dévers = 0mm) sur l'ensemble du passage à niveau.

En amont, une reprise du nivellement sera réalisée sur la zone jusqu'au raccordement au PN A (situé à 25m environ) en sortie duquel un dévers de 15 à 20mm est présent.



Conditions d'exécution des travaux

La réalisation des travaux nécessite une fermeture complète de la chaussée.

Compte tenu des fortes circulations routières y compris de Poids Lourds sur les journées ouvrables, **la réalisation des travaux est à prévoir en week-end, jour et nuit, sur le 4^{ème} trimestre 2026.**

La fermeture de la chaussée est prévue à partir du vendredi à 18h, jusqu'au lundi matin à 6h.

D'autre part, aucun itinéraire de déviation existant ne permet de détourner l'ensemble du trafic. L'aménagement d'un chemin provisoire est donc à réaliser afin de permettre le passage du trafic entre la RD 85 et le chemin de forges. Une circulation alternée avec des feux provisoire devra également être mise en place.

Ce chemin provisoire en GNT devra être opérationnel avant la fermeture de la chaussée.

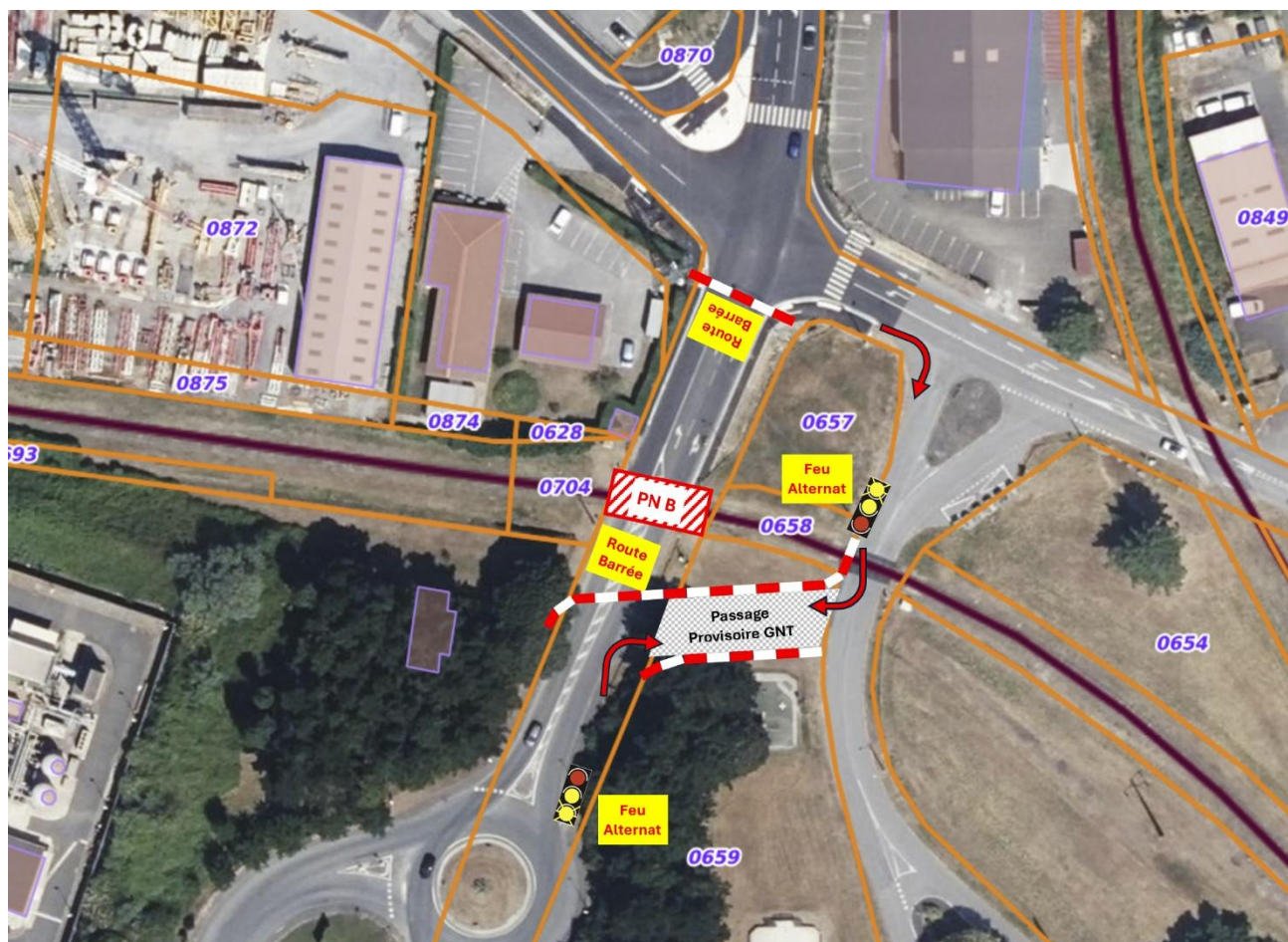
Il devra être enlevé à la fin des travaux et le terrain remis en état.

Les prescriptions de la Ville de Tarnos devront être scrupuleusement suivies pour la réalisation du chemin provisoire (voir paragraphe spécifique).

En cas d'impossibilité de poser avant le lundi matin à 6h les raccords en enrobés à chaud de part et d'autre du nouveau platelage, des raccords provisoires en GNT devront être réalisés afin de permettre la réouverture de la RD 85.

Dans ce cas, les raccords d'enrobés devront être exécutés par ½ chaussée avec circulation alternée sur la RD 85 dans la journée du lundi afin de lever toute mesure de restriction routière avant 16h.

Avant toute intervention, le titulaire devra prendre connaissance et respecter l'ensemble des mesures et consignes définies par le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) du Port de Bayonne.



II. Travaux à réaliser

Le descriptif des travaux et l'enchaînement des tâches sont donnés ci-dessous à titre indicatif. L'entreprise de travaux sera libre de prévoir son organisation selon les moyens prévus, les techniques d'interventions envisagées, les notes de calculs, ...

Travaux préparatoires

- Demandes d'autorisation de voirie pour la réalisation des travaux auprès du Conseil Départemental des Landes - l'Unité Territoriale Départementale de Soustons – 05.58.41.15.20. - utdsoustons@landes.fr - Responsable d'agence : Éric BAUMIER.
- Demande d'arrêté de réglementation de la circulation en route barrée et mise en place de l'alternat auprès de la Ville de Tarnos – Services Techniques - services.techniques@ville-tarnos.fr
- Etablissement des DICT et marquages de repérage des installations existantes,
- Relevés topographiques de l'ensemble de la zone du PN, étude altimétrique du projet, prise en compte du rayon évolutif, plan de calepinage des dalles le cas échéant,
- Piquetage de la voie,
- Fourniture et mise en place 2 semaines avant les travaux de 2 panneaux d'informations pour les usagers routiers du PN annonçant les travaux (un par sens de circulation),
- Installation de chantier, déplacement des engins et du matériel,
- Mise en sécurité de la zone de chantier avec barrières (HERAS ou équivalent) et maintien en état durant toute la durée des travaux,
- Création d'un chemin provisoire sur la parcelle AM 659 de 6m de largeur au minimum et 30m de longueur environ avec décapage de l'emprise, mise en stock des terres (Voir paragraphe spécifique ci-dessous) à proximité, pose d'un géotextile, remblaiement avec GNT sur 0,20m environ, nivellement et compactage,
- Balisage de part et d'autre du chemin provisoire avec balises K16 lestées (ou équivalent),
- Fourniture et mise en place de tout l'éclairage nécessaire pour une bonne exécution des travaux.

CONSIGNES SPECIFIQUES DE LA VILLE DE TARNOS concernant l'aménagement du chemin provisoire sur la parcelle AM 659, mise à disposition avec les contraintes du site.

Toutes les précautions sont à mettre en œuvre afin de protéger et favoriser la reprise des espèces végétales du site.

Tout apport de terre végétale doit être proscrit. La terre naturelle du site est utilisée pour remodeler la zone ou le sol a été utilisé pour la chaussée provisoire.

Un soin particulier sera apporté à la non-prolifération des plantes invasives, notamment lié à la présence de fragments de plantes sur les engins de chantiers.

Pour la manipulation de la terre du site :

Avant la réalisation de la chaussée provisoire :

- Fauchage préalable suivi de la récupération de l'herbe pour sa conservation afin de procéder à un paillage sur la surface de sol remis en place,
- Décapage et conservation en stock d'une couche de terre de 5 à 8 cm susceptible de contenir les graines de réensemencement des plantes du site,
- Les matériaux de l'excavation du reste du sol sur 10 à 15cm nécessaire à la réalisation de la chaussée provisoire sont stockés indépendamment du premier décapage et seront remis en place en premier.

Après enlèvement de la chaussée provisoire :

- Les terres du sol d'origines sont remises en place conformément à leurs superpositions initiales en respectant la planéité du terrain actuel.
- L'herbe du fauchage avant travaux est épandue sur le terrain afin de favoriser la végétalisation spontanée en limitant le risque d'installation de plantes exotiques envahissantes.

Travaux le week-end

- Fermeture de la route avec mise en place de la signalisation routière de déviation et des feux d'alternat,
- Dépose et stockage des ½ barrières du Passage à Niveau,
- Mise en place de protections contre les chocs autour des moteurs, des poteaux et des feux clignotants,
- Dépose et évacuation du platelage Strail® et de l'ensemble des matériaux de la voie à renouveler,
- Dépose et évacuation du ballast sur l'ensemble de la voie et 5m de part et d'autre,
- Découpe, dépose et évacuation des enrobés sur 4m environ de part et d'autre du PN,
- Dépose et évacuation des bordures en béton (+ fondation) assurant la jonction entre le PN et la chaussée,
- Terrassement de l'ensemble des emprises et des tranchées jusqu'aux profondeurs nécessaires pour :
 - o La pose des réseaux de collecte des Eaux Pluviales et les TPC,
 - o La pose de la (ou des) dalle(s) préfabriquées selon les prescriptions du fournisseur pour la mise en place des matériaux de calage de la (ou des) dalle(s),
 - o Une réalisation soignée des raccords de voirie,
- Pose et raccordement jusqu'à l'exutoire (8m maxi) des canalisations et regards avec grilles du réseau de collecte des Eaux Pluviales sur les 4 côtés du PN avec mise en place de sable de remblaiement et grillage avertisseur,
- Pose des gaines TPC traversant le PN (en prévision pour liaison avec feu clignotant et PN A),
- Compactage du fond de fouille du dallage et contrôle du compactage pour atteindre au minimum la valeur cible prescrite par le fournisseur,
- Fourniture et pose d'un géotextile sur le fond de forme
- Fourniture et mise en place de remblaiement avec GNT compactée pour atteindre au minimum la valeur cible prescrite par le fournisseur du dallage en béton,
- Mise en place et réglage précis du support de la (ou des) dalle(s) selon les prescriptions du fournisseur (lit de sable, grave béton, coulis, plots, ...),
- Pose de la (ou des) dalle(s) préfabriquée(s) avec grue mobile,
- Fourniture, la pose et le compactage de ballast jusqu'à 20cm sous le futur NIT sur 5m de part et d'autre du PN,
- Fourniture et pose de 12 traverses en béton (Type M240 ou équivalent) avec attaches élastiques,
- Fourniture et remplacement de 4 traverses en chêne (Groupe 6) avec attaches rigides sous les 1^{ers} joints éclissés de part et d'autre du PN,
- Fourniture, pose et raccordement des rails 50E6 neufs (y compris un rail supplémentaire en amont du PN sur la File Droite) avec des éclisses renforcées neuves de rachat d'usure à 6 trous (avec graissage des rails et éclisses), y compris le perçage des trous supplémentaires dans les rails en place et le rechargement à l'arc des abouts usés si nécessaire pour un parfait alignement vertical et latéral des faces actives des rails,
- Si nécessaire, soudage aluminothermique des rails pour atteindre les longueurs unitaires nécessaires pour les rails longs. Le positionnement de soudures dans le dallage du PN sera proscrit,
- Calage et fixation des rails (y compris toutes les étapes de préparation) dans la dalle béton selon les préconisations du fournisseur,
- Nivellement de la voie de part et d'autre de la dalle avec groupe de bourrage mécanique,
- Réalisation de connexions électriques de rail à rail sur les éclissages des rails remplacés,
- Fourniture et mise en place de remblaiement avec GNT compactée pour atteindre au minimum la valeur cible de 60 MPa (EV2) pour les raccords d'enrobés,
- Mise en œuvre d'un joint de bitume entre les enrobés neufs et les enrobés en place ainsi qu'avec la dalle,
- Raccordement de la chaussée avec enrobés à chaud sur environ 4m de large de part et d'autre du PN,
- Réfection des marquages routiers,
- Enlèvement des protections contre les chocs autour des moteurs, des poteaux et des feux clignotants,
- Nettoyage et remontage des ½ barrières,
- Réouverture de la route et dépose de la signalisation routière de déviation et des feux d'alternat.

Le titulaire devra proposer une méthodologie compatible avec d'éventuelles intempéries durant le week-end des travaux et prévoir tous les moyens nécessaires (tentes, chapiteaux, souffleurs, chauffages) pour assurer le calage et la fixation des rails dans la (ou les) dalle(s) bétonnée(s) selon les préconisations du fournisseur.

Travaux de finitions

- Enlèvement du balisage de part et d'autre du chemin provisoire,
- Enlèvement de la GNT et du géotextile sur le chemin provisoire,
- Remise en place des terres stockées selon les spécifications de la Ville de Tarnos (Voir paragraphe spécifique),
- Enlèvement des installations de chantier, barrières, ...
- Nivellement complémentaire de la voie sur 10m de part et d'autre du PN, 1 mois après les travaux.

Le titulaire aura à sa charge l'évacuation de tous les matériaux du chantier et leur traitement dans les filières agréées. Il devra au préalable réaliser les analyses nécessaires.

III. Présentation des offres

Le candidat proposera dans son offre :

- Un Plan d'Installation de Chantier,
- Le descriptif détaillé des moyens humains et matériels mis à disposition à chaque poste de travail ainsi que les moyens humains d'encadrement des travaux,
- Le planning prévisionnel ressourcé et minuté des travaux,
- Une méthodologie complète des travaux,
- La documentation et les fiches techniques du matériel proposé dans l'offre,
- La liste des sous-traitants prévus et les prestations concernées,
- La liste de toutes les mesures prises pour assurer la sécurité du chantier, des usagers et du personnel,
- Une analyse de risques sécurité et les mesures de prévention envisagées.

IV. Etudes d'exécution

Le titulaire sera responsable de toutes les opérations de piquetages nécessaire au bon déroulement du chantier.

Les études d'exécution seront remises au maximum 1mois avant les travaux et devront comporter :

- Le calcul du dallage en béton armé pour répondre aux exigences du marché,
- Le cas échéant, le calepinage des dalles et la conception de leur assemblage pour une parfaite tenue,
- La définition du fond de forme (compactage, résistance) nécessaire à la pérennité de l'ouvrage,
- Le tracé de la voie projetée en X, Y et Z, prenant en compte le relevage nécessaire du PN,
- Le plan de la voie avec la position des joints mécaniques et la géométrie cible après travaux,
- La méthodologie de grutage prenant en compte l'environnement du site,
- La procédure complète de pose de la (ou des) dalle(s), le calage et le maintien des rails et les points d'arrêt associés,

V. Contrôles sur les sols

Essais à la plaque

L'Entreprise aura à sa charge la réalisation d'essais permettant de contrôler la portance de la plateforme avant la pose de la (ou des) dalle(s) en béton préfabriqué et avant la réalisation des enrobés dans les zones qui auront été terrassées.

Trois essais devront être réalisés au minimum sous la longueur du dallage en béton.

Ils devront faire apparaître chacun une résistance minimale supérieure aux préconisations de pose du fournisseur.

Deux essais devront être réalisés de chaque côté du dallage en béton avant la réalisation des enrobés.

Ils devront faire apparaître chacun une résistance minimale EV2 de 60 MPa.

Les résultats de ces essais devront être communiqués à la maîtrise d'œuvre qui les validera avant toute opération de pose.

En cas de non-conformité des résultats des purges et le remplacement des matériaux devront être réalisés de manière à pouvoir atteindre les valeurs demandées.

VI. Tolérances d'exécution

Travaux de terrassement

Les travaux de terrassement seront réalisés avec les tolérances d'exécution suivantes mesurées au niveau supérieur de la plateforme ferroviaire ou sur le fond de forme :

- Altimétrie : +/- 2 cm
- Terrassement en plan : +/- 5 cm

Travaux de voies ferrées

Ecartement : La voie sera posée avec un écartement nominal de 1445mm.

La tolérance d'écartement sera de +/- 3 mm pour par rapport aux valeurs théoriques.

Dévers : La voie ferrée sera posée à plat sans dévers.

Un dévers ponctuel maximum de +/- 2 mm sera accepté.

Gauche sur 3m : Le gauche sur 3 m maximal admissible sera de 6 mm (2 mm/m).

VII. Points d'Arrêt

Les points d'arrêt seront levés soit par le maitre d'ouvrage soit par son représentant.

En cas de non-conformité de l'ouvrage lors des points d'arrêt l'Entreprise devra reprendre, à ses frais, les ouvrages immédiatement.

Les points d'arrêt prévus à ce jour sont les suivants :

- Inventaire des matériaux et matériels
- Validation des résultats des essais de sols,
- Réception du support avant pose de la (ou des) dalles,
- Réception de la géométrie de la voie,
- Réception du support avant la mise en place du système de calage des rails.

La liste des points d'arrêt devra être adaptée selon le dispositif technique proposé par le titulaire du marché.

VIII. Matériaux neufs à fournir

Tous les matériaux nécessaires à la bonne exécution des travaux doivent être fournis neufs et approvisionnés à l'emplacement des travaux.

L'Entreprise indiquera l'origine et les caractéristiques précises des divers matériaux prévus pour le chantier.

Les principaux composants sont indiqués ci-dessous (sans que la liste soit exhaustive). Ils devront répondre aux caractéristiques suivantes.

Rails Vignole

3 Rails de profil 50^E6 (50Kg/m) de longueurs approximatives suivantes :

- 22m pour traversée du PN File Gauche,
- 27m pour traversée du PN File Droite,
- 12m en amont du PN File Droite (en remplacement d'un rail plus court).

Soudures Aluminothermiques

Le soudeur aluminothermique devra être formé et habilité.

Les kits complets (creuset, moule, charges, ...) pour les soudures aluminothermiques devront être prévus spécifiquement pour le rail 50^E6. Aucune soudure ne devra se situer dans le dallage en béton et à moins de 2m d'un éclissage.

Connexions électriques

Connexions électriques de Rail à Rail : Tresses en cuivre de 90mm² de section soudées au rail sur champignon.

Eclisses

Eclisses renforcées en acier à 6 Trous de type U95 pour le rail 50^E6.

Eclisses de rachat d'usure si nécessaire.

Boulons d'éclisses

Boulons 20 x 125 Tête Diamant + rondelle Grower renforcée.

Traverses en béton monobloc

12 Traverses en béton monobloc de type M 240 ou équivalent, équipées du menu matériel nécessaire :

- Crapaud Nabla avec butées isolantes,
- Semelles en caoutchouc de 9mm,
- Tirefonds spéciaux.

Le travelage devra être de 0,60m au maximum.

Traverses en bois

4 Traverses en chêne Groupe 6 imprégnées aux huiles cuivrées (Tanasote® ou équivalent), entaillées et percées, équipées du menu matériel nécessaire :

- 6 Tirefonds 23 x 135 FV par traverse,
- 2 Selles U67 par traverse,

Dalle(s) préfabriquée(s) en béton

Toutes les prescriptions de pose du fournisseur devront être scrupuleusement suivies.

Dalle(s) préfabriquée(s) en béton avec réservations pour les rails et système de calage et de maintien des rails permettant leur renouvellement sans démolir entièrement l'installation.

Longueur totale minimale : 14m

Largeur totale minimale : 2,30m.

Epaisseur minimale : 0,35m.

Grave Non Traitée – GNT

Grave calcaire GNT 0/20 ou 0/31,5

Ballast

Ballast concassé, de granulométrie 25/50 ou 31,5/50 de Catégorie C4.

Géotextile

Géotextile Classe 4 minimum en fond de fouille sur l'ensemble de la voie ferrée renouvelée.

Géotextile Classe 3 minimum pour chemin provisoire.

Regards avec grilles

Regards en béton 60 x 60 cm avec grille en fonte D400.

Canalisations PVC

Canalisations PVC CR8 D200mm.

Gaines TPC

Gaines TPC annelées D90mm rouge. Les gaines seront systématiquement aiguillées et bouchonnées à chacune de leur extrémité.

Sable de remblaiement

Sable 0/4 propre.

Grillage avertisseur

Grillage avertisseur détectable rouge sur gaines TPC.

Enrobés à chaud

Grave Bitumineuse 0/14 pour l'assise.

Béton Bitumineux 0/10 pour le roulement.

IX. Réception des travaux

L'Entreprise est soumise à une obligation de résultat, elle devra livrer au maître d'ouvrage une installation en parfait état de fonctionnement et de finitions.

En cas de défaut, l'Entreprise devra réaliser à ses frais tous les travaux complémentaires nécessaires.

A la fin des travaux une visite de réception des ouvrages sera organisée en présence :

- Du Maître d'Ouvrage,
- Du Maître d'Œuvre,
- De l'Entreprise.

Cette réception portera sur :

- La qualité et les quantités des matériaux fournis et leur conformité aux spécifications techniques du présent marché,
- La qualité du travail réalisé et la conformité de celui-ci aux spécifications techniques du présent marché et aux règles de l'art,
- La propreté du chantier, de la zone environnante et la remise en état des zones de stockage et de préparation

A l'issue de cette réception un procès-verbal de réception sera établi contradictoirement entre les participants avec éventuellement une liste de réserves.

Le délai de levée des réserves est fixé à 15 jours.

X. Dossier des Ouvrages Exécutés

L'ensemble des documents fournis devront préciser les données topographiques notamment concernant les réseaux enterrés ainsi que les ouvrages réalisés.

Le Dossier des Ouvrages Exécutés devra comprendre notamment les éléments suivants :

- Plans de récolement (Vue en plan, profils en long et profil en travers),
- Bons de livraison du matériel mis en place sur le chantier,
- Bordereaux de suivi d'évacuation des déchets,
- Spécification de pose et fiches techniques,
- Fiches de contrôles et essais des sols,
- Fiches de contrôle des soudures aluminothermiques le cas échéant.

Fait le

A

Cachet et signature du candidat habilité