

ACCORD CADRE DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE DU GRAND ARENAS

Rapport de présentation

CONTEXTE ET ENJEUX :

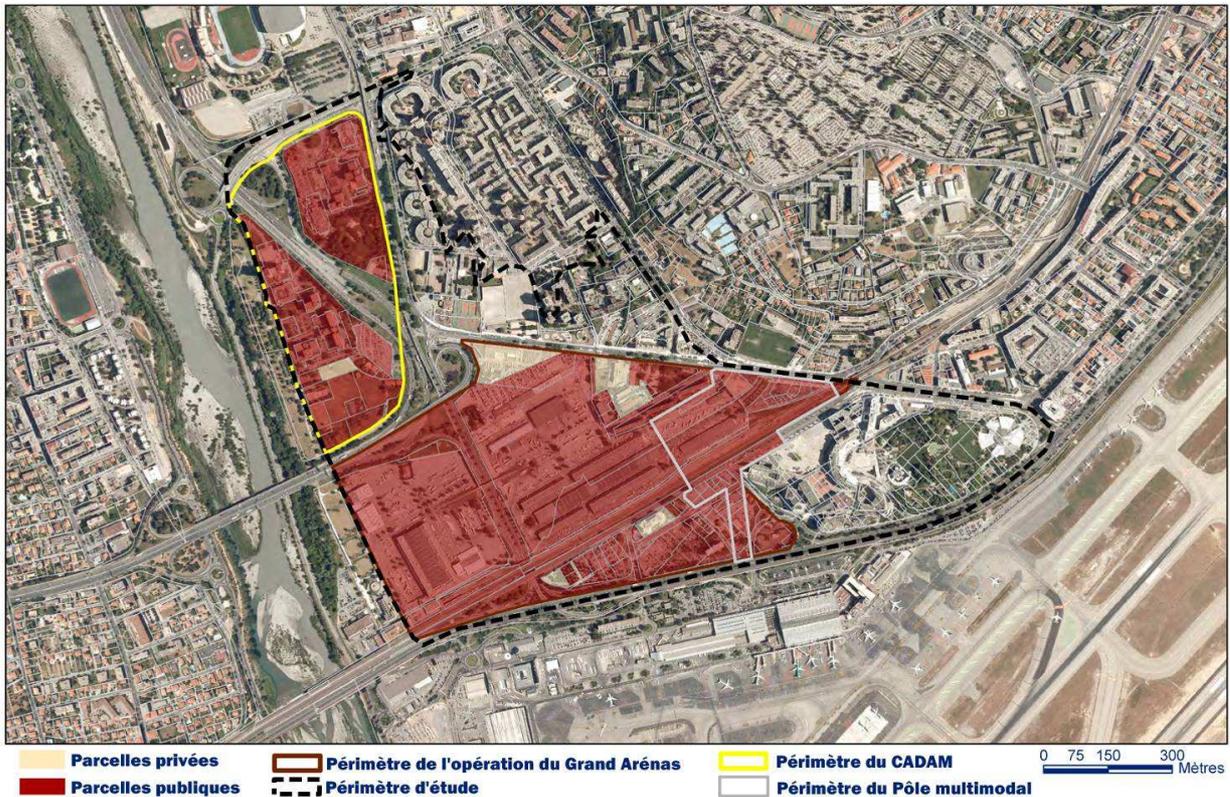
Le Grand Arénas, dans le secteur de l'estuaire du Var, se trouve dans la zone d'influence immédiate de Nice, au cœur de la métropole azurée, au carrefour du littoral et de la plaine.

Ce secteur stratégique se situe entre le quartier d'affaires existant de l'Arénas, l'aéroport, le Centre Administratif du Département des Alpes Maritimes (CADAM) et le fleuve Var.

L'ambition de l'opération Grand Arénas est de doter la métropole azurée d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété *via* la recomposition urbaine progressive d'un secteur hautement stratégique autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport et le projet de parc des expositions.

Le site du Grand Arénas se situe sur l'axe du boulevard René Cassin. Il est bordé :

- au nord par la route de Grenoble et un quartier résidentiel peu dense,
- à l'est par l'Avenue Lindbergh et l'actuel quartier d'affaires de l'Arénas,
- à l'ouest par les rives du Var,
- au sud par la promenade des Anglais et l'aéroport.



D'importants projets, à différents niveaux d'avancement, sont d'ores et déjà identifiés dans le périmètre considéré :

- les lignes Est-Ouest du tramway (jusqu'au pôle multimodal, l'aéroport et le CADAM), et Sud-Nord (aéroport / pôle multimodal/ Nice stadium/ Lingostière). La communauté urbaine prévoit un prolongement ultérieur de ces deux lignes, depuis le pôle multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport vers Cagnes-sur-Mer
- le pôle multimodal lui-même
- le secteur dit de la zone nord de l'aéroport, en partie sous concession aéroportuaire
- le secteur du CADAM regroupant les fonctions de gouvernance publique
- le projet de parc des expositions à vocation internationale
- la réalisation d'un passage sous voies ferrées pour le pôle multimodal de Nice Saint-Augustin Aéroport sous maîtrise d'ouvrage RFF
- l'éventualité d'un autre passage sous voies à vocation routière, au droit de la rue Maïcon
- la liaison « voie Mathis / A8 » permettant à une grande partie de la circulation se dirigeant vers la vallée du Var, le CADAM et l'autoroute d'éviter la traversée du nouveau quartier.
- La liaison à grande vitesse avec l'Italie à horizon 2018
- l'arrivée de la LGV PACA à horizon 2023.

La livraison du pôle multimodal comportant ses différentes fonctionnalités de transport et son programme immobilier, en liaison avec la mise en service de la ligne Est-Ouest du tramway sous maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine, est prévue pour 2016.

Le pôle multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport constitue un élément clé du Grand Arénas, avec le projet de parc des expositions.

Situé entre le littoral et la vallée du Var, sur l'axe Est-Ouest, ce pôle sera le nœud de connexion majeur de l'ensemble des infrastructures, train, LGV, tram, bus interurbains, taxis et autres pôles d'échanges, en liaison immédiate avec l'aéroport international.

Identifié comme action « pilote » pour un aménagement urbain durable au titre du dossier présenté par la communauté urbaine et l'EPA plaine du Var dans le cadre de l'appel à projet Ecocités, le pôle multimodal Nice Saint-Augustin est appelé à jouer un rôle structurant pour la plaine du Var et pour la métropole Côte d'Azur en tant que premier maillon d'un véritable réseau de pôles multimodaux qui jalonnent l'Eco-Vallée, au service de la mobilité durable.

Les enjeux du pôle multimodal sont de 4 ordres :

- un enjeu de déplacement, pour une mise en relation efficace des différents modes de transport
- un enjeu urbanistique fort avec la nécessité de créer des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements majeurs de la basse vallée du Var
- un enjeu économique avec la réalisation du parc des expositions dont l'étroite connexion avec le quartier d'affaires du Grand Arénas et le pôle d'échanges Nice-Aéroport est considérée comme déterminante
- un enjeu d'exemplarité environnementale pour la porte d'entrée de l'Eco-Vallée et d'innovation dans le cadre de la démarche Ecocités pour la conception, le fonctionnement, la gestion. La qualité du traitement de l'espace public, adapté au climat méditerranéen, et la qualité du confort de l'utilisateur seront majeures pour l'attractivité du lieu.

Conformément aux orientations présentées en conseil d'administration, l'EPA a mené à bien la procédure permettant l'engagement des études opérationnelles sur ce secteur privilégié de son intervention en tant qu'aménageur.

PROCESSUS ET METHODE

L'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var a eu recours à la contractualisation d'un accord-cadre mono-attributaire sur une durée de 9 ans pour réaliser les missions de maîtrise d'œuvre urbaine du projet d'aménagement du Grand Arénas à Nice.

PROCEDURE :

La consultation a été lancée selon le mode de dévolution de l'accord-cadre conformément aux articles 76 et 74 III b du Code des Marchés Publics.

Un avis de marché a été transmis à différents organes de publication à la date du 3 août 2010.

Organe(s) et date(s) de parution de l'avis :

- - BOAMP – le 5 août 2010,
- - JOUE – le 3 août 2010,
- - Le Moniteur – le 3 août 2010,
- - E Marchés Publics – le 3 août 2010,
- - Nice Matin – le 6 août 2010

19 candidatures ont été reçues à la date du 24 septembre 2010.

Sous la présidence de C. Tordo, la commission ad hoc d'analyse des candidatures, composée de la Préfecture, la Région, le Département, la Communauté Urbaine, la Ville de Nice, la CCI, la société des Aéroports de la Côte d'Azur et d'un membre du comité de direction de l'EPA (membres à voix délibérative) et du contrôleur général de l'EPA, de l'agent comptable de l'EPA et de la Direction départementale de la protection de la population (membres à voix consultative), s'est réunie le 2 novembre 2010 et a formulé un avis sur la sélection des candidats admis à présenter une offre.

Après décision du Directeur Général de l'EPA, une lettre de consultation a été adressée le 26 novembre 2010 aux 4 candidats admis à remettre une offre avant la date du 20 décembre 2010, soit les équipes : MATEO, SEURA, OMA et XDGA.

L'EPA a organisée avec les candidats une réunion d'échanges (informations et réponses aux questions) sur les éléments remis avec la lettre de consultation.

Les 4 candidats ont remis leur offre dans les délais fixés.

Une réunion d'ouverture des plis a eu lieu le 21 décembre 2010 à l'EPA.

Une analyse des offres a été effectuée par les services de l'EPA qui ont établi suite aux travaux d'un comité technique réunissant les différents partenaires un rapport d'analyse intégrant les différentes précisions, compléments et négociations apportées aux offres par les candidats.

Les offres ont été évaluées selon les critères de sélection pondérés précisés dans le règlement de consultation.

Ce rapport a fait l'objet d'une présentation complète et détaillée à la commission ad hoc qui a pris acte de la proposition de classement des équipes :

- N° 1 – Groupement conjoint : MATEO / Ville et Paysage / EGIS
- N° 2 – Groupement conjoint : SEURA / G. SENSINI / ILEX / IGREC / ETC (sous-traitant identifié à la remise de l'offre : SAFEGE)
- N° 3 – Groupement conjoint : XDGA-FAA / DESVIGNES / GINGER / LIGHT CIBLES
- N° 4 – Groupement conjoint : OMA / COLOCO / SETEC TPI / SETEC PD / CBRE / CVA

Le prix des prestations qui pourront être confiées au titulaire de l'accord-cadre est estimé par le Maître d'Ouvrage à 4.952.500 €. Cependant, il s'agit d'un prix indicatif permettant d'effectuer une comparaison des offres sur le critère « prix » du fait de la nature de l'outil juridique que constitue l'accord-cadre, permettant de choisir une équipe préalablement à la définition de la totalité des besoins sur le site.

L'offre de l'équipe MATEO pour les différentes missions définies à ce stade est estimée au montant de 4.138.260,00 € HT

Il convient de préciser que les prix fixés pour chaque mission sont des prix pouvant faire l'objet de négociations complémentaires, sous l'autorité du Directeur Général de l'EPA, à l'occasion de la passation des marchés subséquents. De plus, les prix indiqués par mission résultent du cumul de prix forfaitaires et de prix unitaires correspondant à des sous-missions ou des volumes de travaux pour lesquels la maîtrise d'ouvrage définira ses besoins au fur et à mesure de leur survenance.

Après avis du contrôleur général, l'accord-cadre a été notifié à l'équipe MATEO en date du 17 février 2011.

MISSIONS ET MARCHES SUBSEQUENTS :

Les marchés subséquents qui pourront être passés en application de l'accord-cadre portent sur les missions suivantes :

- mission de conception et de suivi du projet urbain (plan de masse général, volumétrie, image, constructibilité, approche de la faisabilité économique et financière...) se décomposant notamment en la conception générale sur l'ensemble du périmètre d'étude, la conception sur le secteur du pôle multimodal et l'élaboration du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- mission d'accompagnement des opérations immobilières (suivi architectural, urbain et paysager)
- mission de maîtrise d'œuvre (au sens de la loi MOP) pour la réalisation des espaces publics sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA.
- mission de maîtrise d'œuvre (au sens de la loi MOP) pour la réalisation des infrastructures du pôle multimodal (hors tramway)
- mission d'assistance et d'accompagnement pour la traduction réglementaire du projet, la production de documents de communication et de concertation, la participation à des réunions.

Les premiers marchés subséquents portent sur la mission de conception du projet urbain et sur la maîtrise d'œuvre des infrastructures du pôle multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport, compte tenu de l'urgence à assurer la bonne coordination des différents projets et maître d'ouvrage sur ce périmètre.

Mission de conception et de suivi du projet urbain

Il s'agit d'élaborer la conception urbanistique et donc de traduire spatialement les objectifs en proposant plusieurs esquisses. Pour chaque hypothèse il sera établi une fiche explicative portant sur le programme proposé : la répartition des fonctions urbaines (espaces privés, espaces publics...), la typologie architecturale proposée (densité, SHON, volumes, etc.), les circulations (véhicules/cycles/piétons), les orientations paysagères proposées, les principes liés au développement durable.

Ensuite, sur la base de l'esquisse retenue, un plan d'aménagement global du secteur d'étude sera élaboré décrivant clairement le parti retenu et notamment :

- les circulations : automobiles, PL, piétons, cycles
- la fonction donnée aux espaces viabilisés : activités, logements, etc.
- la définition des espaces libres
- les caractéristiques du traitement paysager
- la surface cessible pour le secteur d'activités tertiaires
- une approche des droits à construire envisageables pour l'accueil d'unités d'habitat
- les prescriptions architecturales et contraintes urbanistiques ainsi que les préconisations générales sur le plan environnemental permettant l'intégration dans le PLU de celles-ci
- le titulaire du marché fournira tout élément graphique (plan de masse général, volumétrie, image, 3D...) lorsque ces outils s'avèreront nécessaires pour la compréhension du projet.

Le schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble

Le prestataire a également la charge de l'élaboration du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble. Les différentes phases d'étude de conception du projet urbain seront ainsi menées en parfaite itération avec celles de ce schéma prévu par le règlement du PPRI.

Ainsi sera favorisée une itération particulièrement originale et féconde entre les analyses et propositions techniques liées au risque inondation et les orientations urbaines et architecturales sur la base de simulations numériques.

La stratégie d'aménagement sera définie de telle manière que tous les aménagements, constructions et installations projetés n'aggravent pas significativement les risques, n'en créent pas de nouveaux et prennent en compte l'éventualité d'une crue d'un débit de 5000 m³/s.

La communication et la concertation :

Le maître d'ouvrage souhaitant apporter une attention toute particulière à la communication de cette opération, la mission comprendra une assistance à la réalisation de documents pour panneaux d'exposition, d'images, de journaux de projets, la réalisation de films et de présentations 3D...

GOVERNANCE DU PROJET :

Afin d'assurer le suivi des études de maîtrise d'œuvre urbaine, il est mis en place une gouvernance du projet selon les instances suivantes :

- un Groupe Technique de Coordination du Projet Urbain, réunissant outre les services de l'EPA, les services aménagement de NCA et du conseil général ainsi que la DDTM,
- le comité technique, espace d'échanges, de coordination et de suivi, regroupant autour de l'EPA, les services de la Préfecture, DDTM, Région, Conseil Général, DREAL, NCA, CCI, aéroport, ADAAM, RFF, SNCF, EPF PACA, ESCOTA et Côte d'Azur Habitat.
- le comité de pilotage réunit les mêmes instances que le comité technique, mais ses représentants ont un pouvoir décisionnel au sein de leur structure. L'Etat y est également représenté par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable, des Territoires et du Logement.

Elles sont composées de façon à associer l'ensemble des partenaires du projet et se réuniront régulièrement. Leur animation est assurée par l'EPA dans son rôle de maître d'ouvrage et dans ses fonctions de direction des études.

Un retour devant le Conseil d'Administration de l'EPA sera effectué pour valider les différentes étapes des études d'une part et des différentes phases de réalisation du projet d'autre part.

CALENDRIER DES ETUDES :

Les études de conception du projet urbain et du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble vont se dérouler de mars à septembre/octobre 2011 :

➤ **de mars à avril :**

- recueil des données pour le montage de l'outil de modélisation du schéma hydraulique et calage du modèle sur l'état actuel,
- établissement de scénarii d'aménagement (plans masse, coupes paysagères, volumétrie, itération avec le schéma hydraulique, ...)
- faisabilité pré-opérationnelle sur le pôle multimodal

➤ **de mai à juin :**

- élaboration d'un scénario d'aménagement de référence (plans, coupes, profils, perspectives, ...)
- études d'AVP sur le pôle
- élaboration des stratégies de traitement du risque inondation en lien avec le projet urbain

➤ **de juillet à septembre / octobre :**

- modélisation finale du schéma hydraulique sur le scénario d'aménagement
- cartographie type PPRI des risques inondations
- zoom sur différents secteurs stratégiques
- faisabilité des îlots du pôle
- faisabilité technique et chiffrage des aménagements

En parallèle de ces études de conception générale, le lancement de la mission de maîtrise d'œuvre des infrastructures du pôle multimodal permettra d'élaborer le dossier Avant-Projet (AVP) de ce premier secteur d'aménagement.

La mission d'établissement des dossiers réglementaires (étude d'impact et Loi sur l'eau) débutera à compter de juin 2011, de même que l'élaboration des cahiers de prescriptions urbaines, architecturales et environnementales sur les premiers ilots du pôle multimodal pour lesquels une consultation d'opérateurs pourra être lancée à partir d'octobre 2011.