

Appel à projets urbains et innovants

Conception et Réalisation d'une opération immobilière

CAHIER DES CHARGES

pour la vente de l'ensemble immobilier
sis 38 bd Raimbaldi à Nice
Appartenant à la Métropole Nice Côte d'Azur

PHASE 1

Sommaire

I.	Objet de la consultation.....	3
I.1	Contexte, localisation et caractéristiques des parcelles mises en vente.....	4
I.2	Programme et ambitions du projet.....	13
II	Aspect juridique et financier de l'offre (Phase 2)	19
II.1	L'offre financière.....	19
II.2	La promesse de vente.....	21

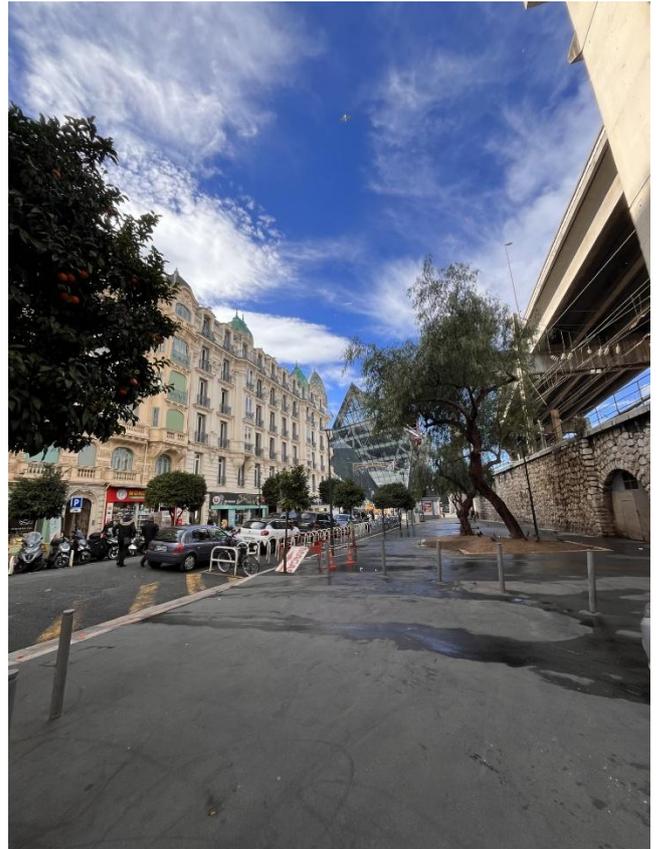
Préambule

La métropole Nice Côte d'Azur (ci-après la métropole) a décidé de mettre en vente l'emprise foncière constructible située 38 Bd Raimbaldi à Nice constituant un tènement d'environ 620 m² composé :

- D'un ensemble bâti à usage actuel de parking et de bureau,
- D'un foncier non bâti à usage d'espace public.



Tour de parking R +21 et bureaux R+9



Espace public attenant

Dans le cadre de ce projet de vente, la métropole a décidé d'engager une procédure de consultation dans le cadre non formalisé d'un appel à projets urbains et innovants.

I - OBJET DE LA CONSULTATION

I.1 Contexte, localisation et caractéristiques des parcelles mises en vente

Contexte

La requalification du débouché du boulevard Raimbaldi sur l'avenue Jean Médecin est une opération très attendue par les riverains et les commerçants du secteur.

En effet, ce site qui est situé dans un quartier central de la ville très dynamique et en pleine ascension, est pourtant sujet à des regroupements de populations souvent alcoolisées, à la dégradation de l'espace public et à problèmes d'hygiène avec l'utilisation des piliers de la voie rapide à titre de toilettes publiques.

Ces problématiques demeurent en dépit des nombreuses interventions que la ville de Nice et la métropole ont entrepris depuis 2014 afin de contribuer à améliorer cet espace :

- Décembre 2014 : enlèvement à la demande du comité de quartier de la sanisette, (problème important de propreté, utilisation de cet équipement par des toxicomanes...),
- Février 2015 : amélioration de l'éclairage sur l'ensemble du boulevard Raimbaldi,
- Décembre 2015 : poursuite de la piétonisation de l'avenue Jean Médecin, entre la rue Assalit et le boulevard Raimbaldi.
- Juin 2015 : arrêt des permanences du CAARUD mobile sur le boulevard Raimbaldi, mise en place d'opérations conjointes PM/PN, mise en place d'une caméra de vidéo protection,
- Juillet 2017 : suppression définitive du distributeur de seringues dans le cadre des travaux de réaménagement de la portion comprise entre la rue Saint Siagre et l'avenue Jean Médecin.
- Fin 2018 : fermeture des espaces situés au RDC du silo de stationnement SEMIACS,
- 2019 : installation d'un kiosque à journaux, (qui a été réorienté en 2022 à la demande du gérant pour disposer de plus de visibilité pour sa clientèle),
- Septembre 2020 : installation d'un parcours culturel « sur les pas de Chagall » composé de huit totems menant jusqu'au musée de cet artiste. Le premier panneau est situé sur angle Raimbaldi/Jean Médecin.
- 2024 : installation de barrières contre les piliers pour en empêcher l'accès à l'arrière des piliers.
- 2025 : inauguration du complexe Iconic à l'angle de l'avenue Jean Médecin et de l'avenue Thiers.

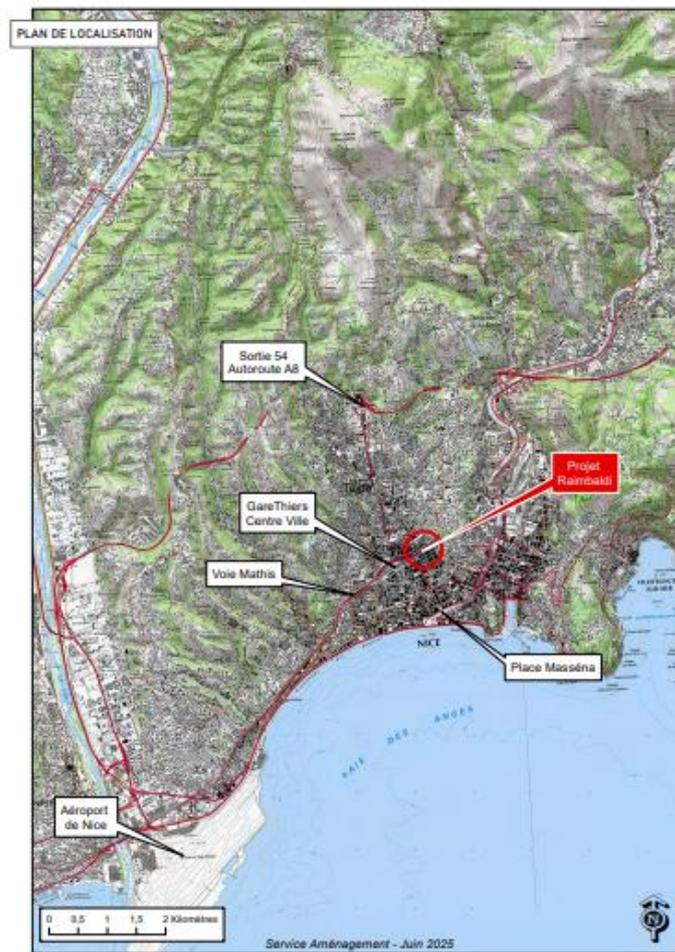
D'autres établissements de qualité doivent également ouvrir leur porte sur le boulevard Raimbaldi en face de l'esplanade : Yellow Hôtel et un restaurant italien à l'angle Saint Siagre.

A noter, toujours sur le boulevard Raimbaldi, la réalisation en 2024 d'une fresque en trompe-l'œil intitulée « fier d'être Nissart » qui est venue habiller un mur très dégradé.

Cette œuvre rend hommage à huit personnages ayant participé au rayonnement de Nice, dont Henri Matisse, Giuseppe Garibaldi, Ben Vautier et Simone Veil. Elle a rencontré un succès important auprès des habitants. Une seconde fresque verra le jour en 2025 à l'angle de la rue Lépante et du boulevard Raimbaldi, et la ville de Nice souhaite connaître l'avis des habitants sur les huit prochaines grandes personnalités de l'histoire de Nice qui orneront cette façade.

Dans ce contexte, la métropole a décidé de lancer un appel à projets urbains et innovants pour imaginer et repenser entièrement cette portion du Boulevard Raimbaldi dans le but de l'apaiser tout en le rendant attractif.

- Localisation



L'îlot Raimbaldi est à l'interface entre deux quartiers structurants : Jean-Médecin et Libération.

Le foncier à céder est situé boulevard Raimbaldi en plein cœur du centre-ville de Nice, au nord du quartier Jean-Médecin reliant le quartier de la gare centrale au bord de mer.

Sa proximité avec d'autres quartiers structurants de la ville, La Carabacel, Vieille Ville, Libération ou encore Thiers (avec la gare Nice Ville) en fait un site attractif, au cœur des dynamiques résidentielles.

La configuration du site suit le tissu urbain existant marqué par une organisation spatiale en plusieurs îlots bâtis qui suivent le linéaire de la voirie, dont 8 donnant directement sur le boulevard.

- Desserte



Le Bd Raimbaldi est :

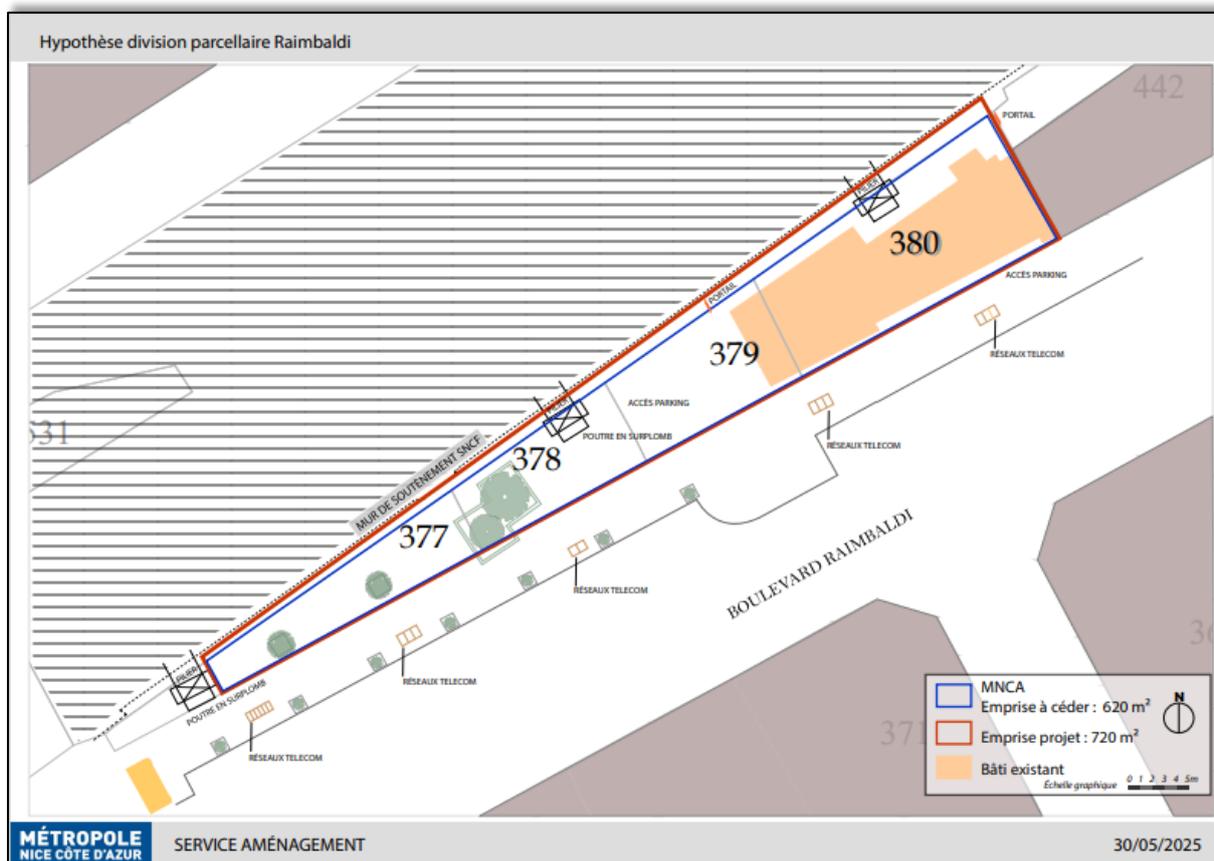
- situé à quelques secondes à pied de la station de tramway Ligne 1 située sur l'avenue Jean-Médecin qui fait la liaison entre le sud et le nord de la ville,
- desservi par de nombreux arrêts de bus dont la ligne 57,
- à quelques centaines de mètres de la Gare Thiers SNCF (TGV, TER)

Ce site, bénéficie d'une excellente desserte en transport en commun.

L'accès à la voie Pierre Mathis se fait en 3 minutes de voiture permettant ensuite de relier l'A8 en une vingtaine de minutes.

Périmètre de cession

A l'issue de la consultation, le lauréat signera une promesse synallagmatique de vente portant sur le périmètre de cession ci-après désigné et matérialisé sur le plan ci-dessous en bleu.



Référence cadastrale	Surface cadastrale	Nature	Propriété	Occupation
LB 377p	121 m ²	Non bâti	MNCA	Espace public
LB 378	104 m ²	Non bâti	MNCA	Espace public
LB 379	132 m ²	Tour de parking	MNCA	Tour de parkings libre de toute occupation
LB 380	263 m ²	Tour de parking et Bureaux	MNCA	Bureaux occupés par 35 agents de la régie Parc Azur
TOTAL	620 m ²			

- **Descriptifs de des biens bâtis :**

L'ensemble immobilier est composé :

- d'une tour à usage de parking public en silo de 135 places, en R-4 et R+21 qui n'est plus exploitée (estimée de manière sommaire à 1700 m² de surface utile),
- de bureaux juxtaposés au parking, d'une surface utile de 600 m² environ, sur 9 niveaux plus un sous-sol, actuel siège de la régie Parc Azur.

La composition des bâtiments est plus amplement détaillée dans les annexes :

- o Plan Coupe parking [6]
- o Plan PC [7]
- o Etat des lieux [11]

- **Domanialité**

Une partie des emprises incluses dans le périmètre de cession, objet de la présente consultation appartient actuellement au domaine public général et au domaine public routier métropolitain ce qui nécessite la mise en œuvre d'une procédure de désaffectation et de déclassement de ces emprises.

S'agissant du parc public de stationnement relevant du domaine public général de métropole Nice Côte d'Azur, le déclassement à intervenir sera un déclassement de droit commun qui sera prononcé dans le calendrier prévisionnel ci-après ; étant ici précisé que ce dernier est libre de toute occupation depuis 4 avril 2025.

S'agissant du déclassement des dépendances du domaine public routier, le déclassement interviendra à l'issue d'une enquête publique, pilotée par les services de la métropole Nice Côte d'Azur dans le calendrier ci-après :

- **Calendrier prévisionnel de libération et déclassement**

S'agissant des emprises à destination de bureaux, ceux-ci sont actuellement occupés par 35 agents de la Régie Parc Azur. La libération des locaux interviendra prévisionnellement au premier trimestre de l'année 2027.

S'agissant du parc public de stationnement, la désaffectation interviendra ultérieurement.

S'agissant des dépendances du domaine public routier (placette publique), le déclassement et la désaffectation seront réalisées après une enquête publique diligentée MNCA. Le droit de priorité des propriétaires riverains devra être purgé.

Les parcelles seront cédées libres de toute occupation.

Précision faite que la libération des emprises, le déclassement et la désaffectation des propriétés du domaine public de la métropole, feront l'objet d'une condition suspensive de la promesse de vente à conclure.

- **Situation des parcelles au regard du PLUM et des servitudes d'utilité publique**

Les parcelles sont situées en zone UBb1 du PLUM, consultable sur le site internet : nicecotedazur.org/services/urbanisme/plum/plu-metropolitain-en-vigueur

Le boulevard se trouve dans **la zone UBb1 du PLUM** qui correspond à la zone urbaine dense de Nice. Les constructions y sont notamment limitées à **21.50 m à l'égout** et doivent être érigées dans une bande d'une profondeur de 16 m afin de garantir la bonne insertion des projets dans un tissu urbain dense et continu.

Il se situe en intégralité dans **la zone ZP1b du Règlement Local de Publicité métropolitain (RLPm)** qui correspond au Site Patrimonial Remarquable (SPR).

Il se trouve également, en partie, dans les abords de la voie Mathis au sein desquels la publicité est interdite si celle-ci est visible depuis la voie.

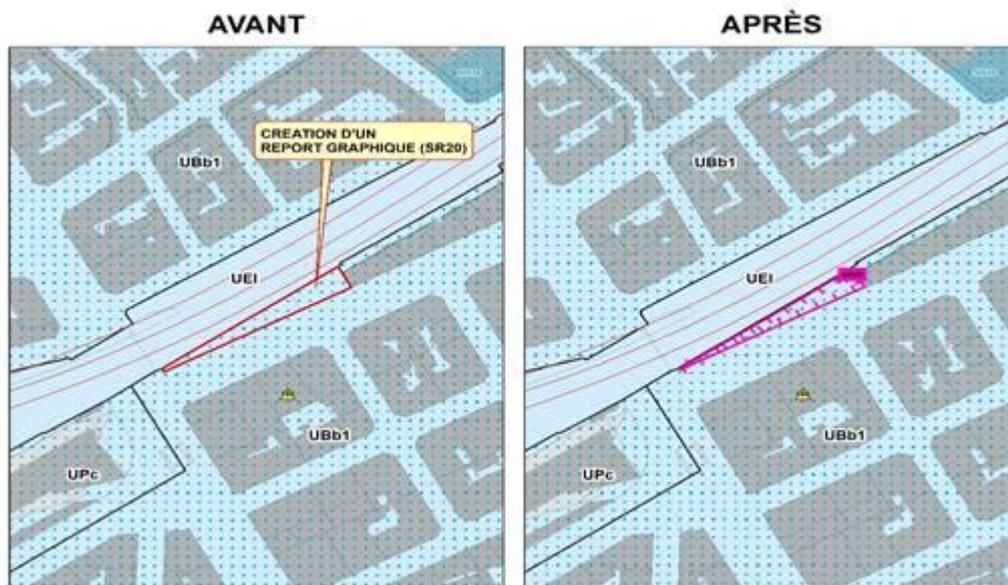
Le boulevard est **bordé au nord par la voie ferrée**. La délégation immobilière de la SNCF doit donc être consultée afin de s'assurer des distances à observer par rapport à la voie.

Il est aussi **bordé au sud par une ligne électrique souterraine**. Le gestionnaire de la ligne devra être consulté pour tout projet, bien que la présence de cette servitude de protection n'entraîne pas de dépossession.

Enfin, le boulevard Raimbaldi se trouve **dans les zones bleues B0 et B2 du plan de prévention des risques naturels prévisibles de séismes (PPRS)** approuvé le 28 janvier 2019. Des normes d'élasticité des constructions devront être respectées.

Modification simplifiée n°3 du PLUM :

Dans le cadre de la MS3 approuvée par délibération du Conseil métropolitain du 11 juillet 2025, un report graphique a été ajouté sur cet îlot afin d'exonérer tout nouveau projet de construction des obligations règlementaires en matière de création d'aire de stationnement Véhicules Légers.



L'article 2.5 (stationnement) de la zone UBb a été complété tel que suit : « *Dans le périmètre du SR 20 reporté au plan de zonage, le stationnement n'est pas réglementé.* »

L'îlot Raimbaldi est donc exempté des dispositions relatives au stationnement en raison de sa très bonne desserte en transport en commun et de l'impossibilité de creuser des sous-sols à proximité des pylônes de soutien de la voie Pierre Mathis. Par ailleurs, la configuration de l'emprise foncière rendait impossible techniquement la création d'une rampe de parking en sous-sol.

- **L'îlot Raimbaldi est inclus dans un périmètre de site protégé remarquable (SPR) – S2 « Quartier Villégiature de la Plaine »**

En matière de servitudes d'utilité publique notables, **le boulevard est compris dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (ex-AVAP)**. A ce titre, des prescriptions en matière de démolitions, de gabarits des constructions et de préservation des arbres et alignements seront à respecter.

L'îlot Raimbaldi est localisé au sein du périmètre SPR -S2 dont les prescriptions sont détaillées en Annexe [5].

La délivrance du permis de construire sera en conséquence soumise à un avis conforme de l'architecte des bâtiments de France sur le projet.

- **Servitude d'utilité publique T/1 zone ferroviaire**

Eu égard à la proximité des Biens avec l'infrastructure ferroviaire en exploitation et la contiguïté avec le mur de soutènement SNCF le candidat sera tenu de respecter l'ensemble des règles, procédures et prescriptions émanant de SNCF RESEAU.

Le détail des dispositions techniques à respecter est mentionné dans la notice en Annexe [4] et rappelées dans l'étude urbaine « état des lieux » Annexe [11].

La servitude d'utilité publique est annexée au PLUm et n'autorise pas de construction à moins de 6 mètres d'un ouvrage aérien. La délivrance du permis de construire sera conditionné à l'obtention d'une dérogation auprès de SNCF RESEAU pour s'implanter à 2 mètres du mur. Les services de la métropole ont d'ores et déjà pris l'attache des services du gestionnaire de voies SNCF pour vérifier la faisabilité technique de l'opération.

Etant ici rappelé que depuis le nouveau régime instauré par l'ordonnance n ° 2921-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire (applicable depuis le 1er janvier 2022, le code des transports fait obligation au maître d'ouvrage d'un projet de construction d'informer « le gestionnaire d'infrastructure dès lors que son projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris » (Article R 2231-7 III du code des transports).

En conséquence, dès avant la conception de son opération, le Candidat prendra, à ses frais exclusifs, l'attache de SNCF Réseau afin de déterminer les contraintes liées à la proximité du site avec les infrastructures ferroviaires.

Cette démarche permettra de déterminer notamment si le projet est concerné par les Directives de Sécurité Ferroviaire et d'engager le cas échéant toutes les démarches visant à intégrer toutes dispositions préalables et toutes mesures d'accompagnement indispensables dans le cadre de son opération pour garantir le respect des Directives de Sécurité Ferroviaire et la réglementation relative à la protection du domaine public ferroviaire.

A cet égard, l'attention du candidat est d'ores et déjà attirée sur le fait que la Promesse synallagmatique de vente sera conclue sous la condition suspensive de l'avis favorable de la Mission Sécurité Ferroviaire sur le Dossier de Conception Spécifique final validant les modalités de réalisation des travaux de construction de l'Acquéreur eu égard à la proximité des ouvrages SNCF (Voie ferrée circulée et Sous station électrique) sur la base du Dossier de Conception Spécifique établi par le Candidat

Le candidat sera tenu de respecter si cela lui est confirmé, l'ensemble des règles, procédures et prescriptions émanant de SNCF Réseau au titre des Directives de Sécurité Ferroviaire visant toute(s) opération(s) (travaux, entretien, etc.) réalisée(s) par un maître d'ouvrage tiers à SNCF RESEAU et susceptibles d'avoir un impact sur :

- le maintien de l'exploitation ferroviaire en toute sécurité et sans perturbation inopinée du trafic,
- la conservation des installations ferroviaires,
- la sécurité des interventions s'agissant de ses interfaces avec l'exploitation ferroviaire.

L'Acquéreur se déclarera parfaitement informé que les prescriptions liées au respect des Directives de Sécurité Ferroviaire sont susceptibles d'avoir des incidences financières et/ou calendaires sur son opération dont il s'oblige à faire son affaire personnelle, sans recours contre le Vendeur.

- **Les 3 pylônes de soutien de la voie Pierre Mathis**

La question de la distance des éventuels nouveaux bâtiments à l'égard des trois piliers de la voie Pierre Mathis sera traitée avec précision entre la métropole et le lauréat, dans la phase d'accompagnement, soit par le biais d'une servitude d'accès instaurée pour le contrôle ou d'occupation du tréfonds, soit par le biais d'une division parcellaire à intervenir ultérieurement.

- Les services de maintenance doivent pouvoir accéder à toute la surface des piles dans le cadre d'inspection au plus près (à distance de bras de personnel) et dans le cadre d'éventuels travaux d'entretien/réparation des piles, il doit être prévu des espaces de travail autour des ouvrages avec emprise d'échafaudage par exemple, comme c'est le cas sur la façade arrière des bureaux – cf photo ci -dessous :



- En sous-sol il sera primordial d'étudier l'impact géotechnique de toute nouvelle construction sur les fondations des piles (en étude définitif et en provisoire pendant le chantier). Il conviendra de se tenir hors de leur emprise notamment et éviter de décaisser à un niveau sous leur assise (arase inférieure des fondations des piles de la voie Pierre Mathis) et veiller à la mise en place d'une instrumentation permettant de suivre les vibrations générées par les travaux (avec protocole, reconnaissances sur site, capteurs de vibrations et contrôle extérieur) sera indispensable.

Un constat d'huissier avant et après travaux devra être établi.

- **Etat de carence loi SRU**

Pour rappel, la commune de Nice a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de constat de carence au titre de la Loi SRU, en date du 15 décembre 2023, Annexe [22].

L'article L.111-24 du code de l'urbanisme prévoit que dans les communes carencées SRU, les opérations de construction de logements collectifs **de plus de 12 logements** ou de plus de **800 m² de surface de plancher, au moins 30% des logements familiaux** seront des logements locatifs sociaux tels que définis à l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation, hors logements financés en prêt logement social (PLS).

I. 2 Programme et ambitions du projet

Il apparaît que cette portion du Boulevard Raimbaldi, à proximité immédiate de la gare SNCF, est soumise aux incivilités et génère un sentiment d'insécurité dès la nuit tombée.

L'objectif est de déclasser et désaffecter l'espace public, définir un projet architectural sachant tirer parti de son rapport étroit aux infrastructures et à l'architecture environnante, et développer une programmation pertinente et dynamique à terme.

I.2.1 Choix volumétrique : construction nouvelle ou réhabilitation/reconversion

L'immeuble a été bâti en 1991 et reflète une époque, une identité architecturale et des usages passés. Loin de tourner le dos à cette histoire urbaine, et à l'aune des enjeux environnementaux, les propositions des candidats pourront s'inscrire soit dans une démarche de reconversion, de réhabilitation soit dans une démarche de construction entièrement nouvelle. Les plans du permis de construire sont fournis en Annexe [7].

Les invariants relatifs au gabarit :

- implantation à une distance de 2 mètres du mur de soutènement SNCF,
- accès à bras d'homme des piles SNCF depuis l'intérieur des nouveaux bâtiments,
- une hauteur maximale du bâtiment de 21,5 mètres à l'égout soit R+6.

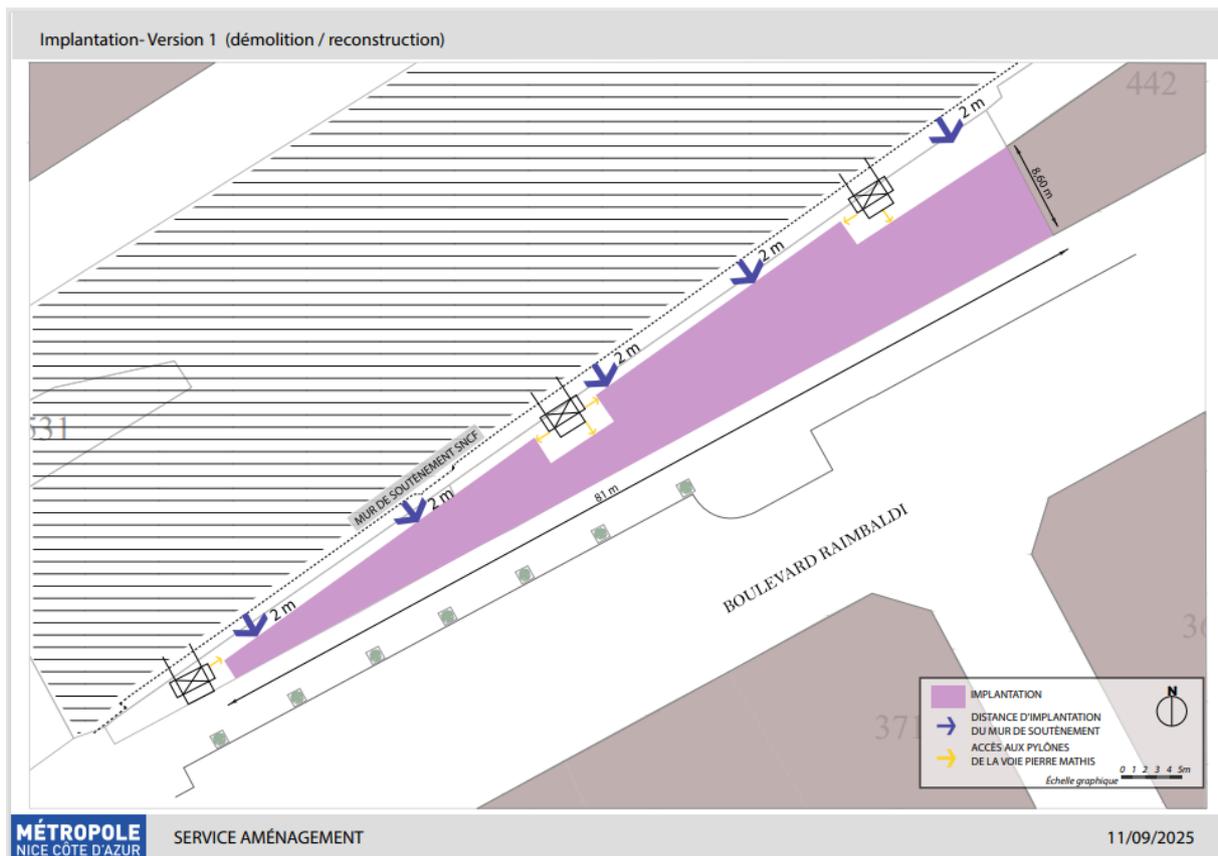
Plusieurs scénarios s'offrent aux candidats qui devront opter pour **l'un d'entre eux** :

A – Démolition complète de la tour et des bureaux attenants

Il s'agira de proposer une construction neuve, et de prendre en charge les coûts de démolition.

Le programme pourra développer une surface de plancher d'environ **3 000 m² et une hauteur de 21,5 m² à l'égout** en respectant les règles d'urbanisme en vigueur (PLUm, SPR et Servitude d'utilité publique), les dispositions techniques transmises par le gestionnaire des voies SNCF ainsi que les ambitions du projet qui seront relatées dans le cahier des orientations urbaines, architecturales, techniques et environnementales.

Le schéma d'implantation ci-dessous est indicatif, chaque candidat est libre de proposer une implantation bâtiminaire dans le respect des contraintes techniques imposées.



Il s'agit d'un schéma d'implantation **indicatif** et pour une emprise maximale.

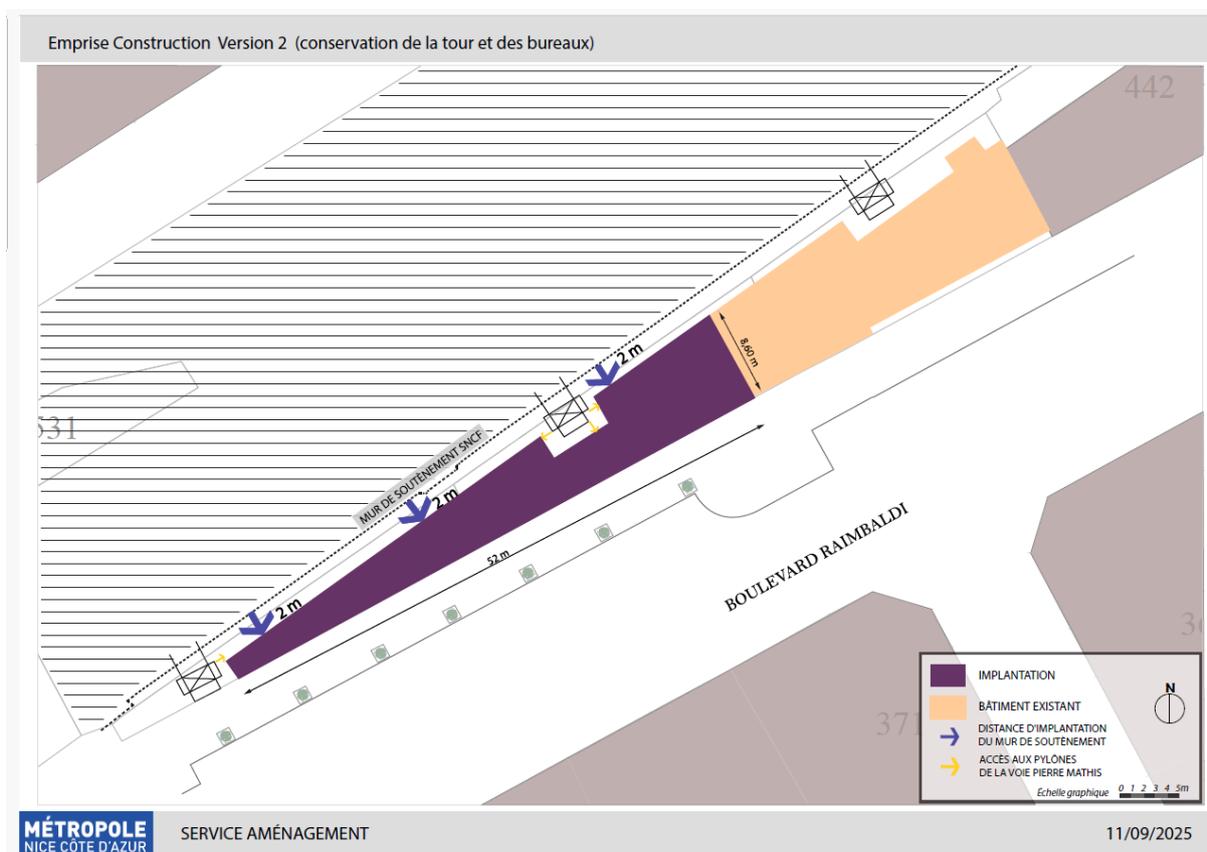
B – Conservation de la tour et des bureaux

Si les bâtiments sont conservés, il est préconisé de prévoir un habillage de la façade de la tour sous forme de seconde peau.

Le choix des matériaux devra être minutieusement détaillé et respecter les normes de sécurité afin de ne pas éblouir les automobilistes circulant sur la voie Pierre Matisse et garantir leur sécurité.

Les bureaux seront réhabilités et/ou reconvertis selon un nouvel usage à préciser dès la phase candidature.

Sur le foncier résiduel, il sera possible d'édifier un nouveau bâtiment entre **1 000 et 1 300 m² de surface de plancher** mitoyen à la tour, d'une hauteur de 21,5 m à l'égout maximum qui respectera la distance d'implantation de 2 mètres par rapport au mur de soutènement SNCF.



Le schéma représente à titre **indicatif**, l'emprise d'implantation maximale du projet.

C- Un scénario hybride : démolition des bureaux ou de la tour

La métropole souhaite laisser aux candidats le choix de proposer un scénario hybride.

I.2.2 Programme

Les candidats s'attacheront à proposer une programmation favorisant de manière **alternative ou cumulative** :

- le développement de l'attractivité économique et commerciale du quartier,
- le développement tertiaire
- une nouvelle offre d'hébergement ou de logements en complément.

La prise en compte de l'environnement urbain, notamment le programme ICONIC, l'immeuble de logements attenants, ainsi que la proximité de la Gare Thiers, devront être autant de fils conducteurs dans le choix de la programmation par les candidats.

En tout état de cause, les orientations programmatiques devront répondre aux attentes des habitants du quartier et s'inscrire dans la préservation du lien social.

Le candidat devra émettre une proposition détaillée sur le contenu de l'offre proposée et justifier ses choix programmatiques par une étude de marché sommaire dès la phase 1 et plus approfondie en phase 2.

Programmation tertiaire et commerces, activités, service :

Les candidats s'attacheront à proposer une programmation favorisant prioritairement le développement de l'attractivité économique et commerciale de ce quartier notamment en prévoyant une animation du rez-de-chaussée.

A titre indicatif et de manière non exhaustive, pourraient être intégrés au projet :

- commerces, activités sportives, associatives, artistiques, etc.
- locaux professionnels, formation, enseignement,
- hébergement hôtelier et touristique.

Programmation Habitation :

Sous destination - hébergement

Au regard de l'exiguïté de la parcelle mise en vente, et des études de faisabilités effectuées au préalable, il apparaît que des habitations de type hébergements pourraient être développées.

Sous-destination – logement

Au regard de l'arrêté de carence visé plus haut, il est rappelé que tout programme de logements supérieur à 800 m² est soumis à l'obligation de réaliser 30 % des logements familiaux en logements locatifs social financés PLAI /PLUS.

Si le candidat propose une programmation contenant du logement, il se référera notamment :

- A la déclaration commune de la Métropole Nice Côte d'Azur et des bailleurs sociaux présents sur son territoire pour la régulation des prix du logement social figurant en Annexe [15].
- A la Charte de partenariat public-privé pour un cadre constructif en faveur du logement social durable promue par la Métropole Nice Côte d'Azur et jointe au présent Cahier des Charges figurant en Annexe [16].
- Au règlement financier pour la production de logements locatifs sociaux de la ville de Nice [17] et de la métropole [18].
- Aux grandes orientations stratégiques du plan local de l'habitat métropolitain 2024-2029 arrêté par délibération du conseil métropolitain du 7 novembre 2024.

1.2.3 Interfaces domaine public-domaine privé

Les espaces publics actuels à la pointe du Boulevard Raimbaldi étant non qualitatifs et peu attractifs, la métropole a décidé de céder une partie des emprises foncières du domaine public

routier afin qu'il puisse être clôturé, sécurisé et intégré au projet urbain. De plus, ces emprises ouvrent des droits à construire.

Le traitement des limites du domaine public, l'impact du flux de circulation automobile, la localisation des bennes à ordures ménagères seront précisés lors du 2ème de la consultation par le candidat

L'interface domaine public-domaine privé pourra faire l'objet de discussions plus approfondies entre la collectivité gestionnaire et le groupement lauréat en phase d'accompagnement de mise en œuvre opérationnelle et administrative.

Particulièrement attentifs à l'évolution du quartier et à la prise en considération des souhaits de ses habitants, la métropole sera vigilante à la prise en compte des problématiques de déplacements, de circulation et de stationnement sur les voies publiques attenantes.

I.2.4 Espaces extérieurs

Le Candidat pourra faire preuve de propositions innovantes afin de permettre le développement d'espaces extérieurs intégrés en terrasse ou en toiture.

I.2.5 Espaces verts

Si des espaces végétalisés sont prévus en pleine terre, ils le seront de préférence à la proue du tènement foncier à condition d'être clos, particulièrement soignés et de qualité.

Le patrimoine arboré existant est composé 4 schinus molle (faux poivriers) qui ne représentent pas une espèce remarquable, botaniquement. Leur suppression sera acceptée moyennant la plantation de 8 arbres dans le secteur conformément à la charte de l'arbre

Le coût de la plantation de ces 8 arbres sur voirie dans un secteur proche sera pris en charge par le lauréat.

I.2.5 Stationnement

Le stationnement est non règlementé (cf report graphique SR 20 du PLUm).

Si les commerces et autres activités du projet génèrent des places de livraison sur le domaine public, alors des échanges avec la direction de la voirie et la direction des espaces publics seront engagés lors des négociations en phase 3 de la consultation.

I.2.2 Un projet inséré harmonieusement dans son contexte

La volumétrie du projet découlera du respect des règles du PLUm en vigueur, des dispositions du règlement du site patrimonial remarquable (SPR) et du règlement de voirie métropolitain.

En termes d'orientations générales, le respect des ambitions et objectifs du projet seront valorisés lors de l'appréciation des offres de projets.

En termes d'orientations urbaines une attention particulière sera portée sur la perception du bâtiment depuis l'avenue Jean Médecin et depuis la voie Pierre Mathis dans le rapport qu'entreprendront les nouvelles constructions/réhabilitations avec les constructions environnantes.

En termes d'architecture, une écriture qui s'inscrit harmonieusement avec le tissu environnant est attendue, sans pastichage. Les matériaux et dispositions des traitements proposés seront clairement indiqués dans l'offre remise par les candidats et pourront s'inspirer du cahier des orientations architecturales qui est une pièce constitutive de la consultation.

En termes d'exigences environnementales, c'est un niveau de performance BDM Bronze ou équivalent qui est exigé a minima conformément aux dispositions du PLUm en vigueur.

La charte bâtir ensemble la ville, pour la qualité de la production immobilière et la performance écologique des bâtiments figure en Annexe [21].

I.2.3 Un projet innovant

Compte tenu de la configuration du site atypique en entonnoir, de son mode d'insertion urbaine, et de son potentiel, les engagements des candidats en matière d'innovation devront être ciblés.

L'objectif n'est pas d'innover sur tous les fronts, mais d'identifier les particularités et les besoins locaux les plus marquants pour en décliner un projet exigeant, utile et ambitieux.

Les domaines d'innovation cités ne sont pas exhaustifs et l'esprit créatif des candidats n'est pas limité.

- **Thématique d'innovation technique** : technique de construction, déconstruction, domotique, technologique, Intelligence artificielle etc.
- **Thématique d'innovation environnementale** : au-delà des dispositions imposées par la RT 2020 et le PLUm.
- **Thématique d'innovation artistique** : imaginer une deuxième peau à la tour.
- **Thématique d'innovation sociale** : participation des riverains, ressources humaines etc.
- **Thématique d'innovation programmatique** : des boucles d'usage autour d'un public donné ou d'une activité ; une offre rare avec une affectation inédite ou une configuration inhabituelle pour une affectation répandue (avec un domaine défini qu'il soit dans le sport, l'enseignement, la musique, etc.).

II - ASPECTS FINANCIERS ET JURIDIQUES DE L'OFFRE (PHASE 2 ET PHASE 3)

II.1-L'Offre financière

II.1.2 Le prix d'acquisition

Les candidats retenus pour concourir en **2^{ème} phase**, devront soumettre une **proposition financière globale** dite « initiale » pour l'acquisition des terrains formant le périmètre de l'opération. Le bilan global de l'opération sera fourni afin d'apprécier la solidité de l'offre, et les prix de sortie envisagés.

Le prix d'acquisition du foncier devra être **forfaitaire et global pour la totalité du tènement foncier**, tout en faisant apparaître :

- le détail des charges foncières par m²/SDP et par destination,
- le prix global /m² SDP

Pour les Equipes Projets finalistes retenues en **Phase 3**, une proposition financière dite « finale » pourra être demandée, si besoin, à l'issue d'un processus de négociation.

Enfin, la proposition financière sera soumise à l'avis du Pôle d'Evaluation Domaniale (Direction Générale des Finances Publiques).

II.2.2 Prise en charge de la démolition et des surcoûts liés à l'état des sols

A) Concernant la prise en charge de la démolition

Dans l'hypothèse où le projet du lauréat comprendrait la démolition d'un ou des bâtiments, les travaux et les frais de démolition seront à la charge exclusive de l'acquéreur à qui il appartient d'en tenir compte dans son offre financière.

Un diagnostic amiante - plomb – termite avant-vente est fourni en annexe [13] pour la tour et en annexe [14] pour les bureaux.

Les rapports concluent en synthèse :

- n'a pas été repéré de matériaux contenant de l'amiante.
- n'a pas été mis en évidence la présence de revêtement contenant du plomb.
- absence de termites dans les bâtiments et aux abords des bâtiments.

Un diagnostic amiante - plomb - thermite avant démolition sera fourni en phase 2.

B) Concernant l'état des sols

✓ Pollution

Une étude historique du site établi par SOCOTEC est fournie en annexe [12].

La visite du site associée aux études historique et environnementale n'ont pas mis en évidence de sources potentielles de contamination des sols.

Les éventuels coûts de la dépollution du site seront pris en charge pour partie par la métropole, venant en diminution du prix d'acquisition. Ce point pourra faire l'objet de négociations en phase 2 et 3 entre la métropole et les candidats.

✓ Géotechnique

Une étude géotechnique (mission G1 comportant les phases ES et PGC, selon la norme NFP 95-500 du 3 novembre 2013) est en cours de réalisation par ABO-ERG Géotechnique et sera communiquée en phase 2 aux candidats retenus.

La prise en charge des éventuels surcoûts de fondations spéciales seront à la charge exclusive du constructeur.

Dans le cadre des obligations d'informations de la métropole, la consultation des bases de données environnementales (BASIAS, BASOL, SIS, et ICPE) afférentes au site vendu sers relatée dans la promesse de vente.

Les études complémentaires que l'acquéreur souhaitera réaliser pendant la durée de la promesse synallagmatique de vente, devront être réalisées sous sa responsabilité et à ses frais.

✓ Coût des éventuels affouillements archéologiques

La prise en charge financière de l'éventuel diagnostic et des éventuelles fouilles prescrites par la DRAC sera à la charge de l'opérateur et leur coût ne viendra pas en déduction du prix de vente déterminé dans le cadre de la présente procédure.

Le bilan financier prévisionnel (sur lequel le candidat basera son offre initiale d'acquisition) comprendra notamment et en fonction du scénario retenu :

- le coût estimé de la démolition
- le coût estimé de la dépollution
- les surcoûts des fondations spéciales,
- le coût des fouilles archéologiques.

II.2 - La Promesse de vente

Un *Term Sheet* détaillé contenant les principales clauses et conditions de la vente sera remis aux candidats sélectionnés pour la phase 2.

Le lauréat de la présente consultation signera une promesse synallagmatique de vente avec la métropole selon les conditions émises dans le Règlement de consultation Phase 2, les modalités de projet et conditions financières définies dans le cadre de cette consultation.

Informations complémentaires

Il est précisé aux candidats que la vente de l'Ensemble immobilier sera conclue en la forme authentique devant notaire. A ce titre, tous les frais liés à la rédaction, à la publication et à a conservation de l'acte seront à la charge du Candidat retenu.