

CONVENTION DE FINANCEMENT

**Des études menées
sur l'ensemble immobilier MANDELA
à Sevran**

ENTRE

EPT Paris Terres d'Envol, établissement public territorial, dont le siège est à BP10018 Aulnay-sous-Bois cedex, représenté par Monsieur Bruno BESCHIZZA, Président, habilité à cet effet en vertu de la délibération du conseil territorial du 11 juillet 2020

Ci-après désignée « **l'EPT** »,

D'une part,

ET

SEAPFA, syndicat intercommunal, dont le siège social est située 50 allée des Impressionnistes à Villepinte, représenté par Madame Sèverine MAROUN, Présidente, habilitée à cet effet en vertu de la délibération du comité syndical du 23 juillet 2020,

Ci-après désigné « **le SEAPFA** »

D'autre part,

L'EPT et le SEAPFA étant ci-après collectivement désignés par le terme « **Parties** ».

IL A TOUT D'ABORD ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Exposé du contexte

La Halle Mandela est un ensemble immobilier complexe constitué de volumes imbriqués.

Elle se compose :

- d'équipements et d'une voirie appartenant à la Ville de Sevrans,
- de cellules commerciales en copropriété,
- de logements et de parking souterrain appartenant au bailleur Toit et Joie,
- de parkings en sous-sol et aérien dont la propriété relève du SEAPFA.

Ces différentes structures sont liées dans le cadre juridique d'une association syndicale libre.

Dans le cadre du premier Programme National de Renouvellement Urbain cet ensemble immobilier a bénéficié de deux interventions importantes :

- Mise en sécurité incendie (surélévation des casquettes pour permettre le désenfumage ,2010).
- Travaux d'urgence, financement accordé à titre exceptionnel par l'ANRU dans l'attente de la définition du projet urbain (2014).

Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain s'accompagne de leviers importants tels que l'arrivée d'une gare du Grand-Paris Express (ligne 16) interconnectée avec la gare RER Sevrans-Beaudottes, le projet Sevrans Terres d'Avenir, la démolition du PIR, la démolition de la Halle Mandela et la mutation du Centre Commercial Beau Sevrans.

La démolition de l'ilot Mandela, dont la halle concentre les problématiques d'insécurité et d'insalubrité, est indispensable afin de constituer une nouvelle centralité aérée et lisible, et surtout afin de la relier aux quartiers des Nouvelles et des Anciennes Beaudottes. En lieu et place, de nouveaux programmes immobiliers pourront être adressés, selon une conception urbaine et architecturale plus adaptée et un rapport vis-à-vis de l'espace public mieux défini.

De la même manière, le Parking d'Intérêt Régional (PIR) aérien doit être démoli afin de permettre la réalisation du pôle multimodal et d'un parvis généreux connectant et mettant en valeur les émergences gares, le renouveau du site Mandela et le Centre Commercial. Son maintien générerait une composition urbaine en « cul de sac » et favoriserait le développement de recoins anxigènes en plein cœur du nouveau quartier.

Ces projets de démolition sont nécessaires à la réalisation des projets de ce secteur (Pôle intermodal, renouvellement urbain, Beau Sevrans) et sont partagés par l'ensemble des partenaires.

Il s'agit donc de lancer une étude juridique, technique et financière en vue de la démolition de l'ensemble immobilier.

NB : La présente mission technique vient compléter une mission lancée sous maîtrise d'ouvrage ANRU. Cette mission dite « d'appui » a pour objectif de fournir un état lieux juridique et financier.

La mission d'appui comprend 4 volets :

- *Etat des lieux de la réflexion et synthèse des études préalables*
- *Etat des lieux juridiques de l'ensemble immobilier Mandela*
- *Programmation du projet et recomposition urbaine du secteur Mandela*
- *Plan d'actions procédurales (ASL, DUP, ZAC)*

Ces deux missions sont donc complémentaires et itératives.

C'est dans ce contexte que les Parties se sont rapprochées en vue de conclure la présente convention de groupement de commandes.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser le suivi et les modalités de participation financière du SEAPFA et de l'EPT à la conduite de la mission juridique, technique et financière menée sur l'ensemble immobilier de la Halle Mandela en vue de sa démolition.

Article 2 - Contenu des études

La mission consiste à réaliser un diagnostic du site en vue de la démolition totale de l'ensemble immobilier Mandela.

L'étude devra fournir les éléments suivants :

- Etat des lieux structure et portance
- Etat de physico-technique des ouvrages, des équipements et des logements (diagnostic amiante, diagnostic de réseaux, sondages techniques)
- Calcul de charge de la dalle en vue de futures constructions
- Différents scénarii de phasage de la démolition
- Scénarii de mesures conservatoires ou transitoire

Article 3 - Modalités financières

3.1 Budget estimatif prévisionnel

Le coût total des études dont l'EPT Paris Terres d'Envol sera l'ordonnateur est évalué et plafonné à un montant de 213 240 € HT, soit un total maximal de 255 888 € TTC sur la base d'une taxe sur la valeur ajoutée de 20 %.

En cas de dépassement du coût prévisionnel des études, la participation du SEAPFA reste inchangée.

3.2 Répartition du financement

Le SEAPFA participera au financement des études pilotées par l'EPT Paris Terres d'Envol telles que décrites à l'article 2 de la présente convention et détaillées en annexe 1, intitulées « projet de cahier des clauses techniques particulières », à hauteur de 12,5%, dans la limite d'un montant maximal de 26 655 € HT, soit 31 968 € TTC

Article 4 - Modalités de Versement

Le montant sera appelé par l'EPT Paris Terres d'Envol à l'achèvement des études et sous condition de production d'un justificatif de paiement des factures associées aux études et de la transmission de l'ensemble des livrables précisés en annexe 1 de la présente convention.

A réception de la facture émise par l'EPT Paris Terres d'Envol, le SEAPFA disposera d'un mois pour procéder au paiement.

Article 5 - Date d'effet et durée de la convention

La présente Convention entrera en vigueur dès la signature de l'ensemble des parties, après autorisation de leur organe délibérant le cas échéant.

Elle est conclue pour une durée maximale de 1 an ou expire après versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités prévues à l'article 4.

Article 6 - Suivi de la convention

6.1 - Organisation de la gouvernance

Le pilotage de l'étude est assuré par l'EPT Paris Terres d'Envol. Le SEAPFA siège à l'ensemble des comités de pilotage, des comités techniques et autres réunions techniques ou de suivi mensuel qui le concerne en tant que propriétaire des infrastructures étudiées.

Le SEAPFA prend part aux décisions des éventuels comité de pilotage qui seront préparées par le comité technique.

5.2 - Suivi financier

Le point atteint sur la production des études ainsi que l'avancement financier sera présenté à chaque comité de pilotage.

Article 7 - Propriété intellectuelle

Il est convenu que les études réalisées dans le cadre de cette convention restent la propriété de leur ordonnateur. Toutefois, chaque signataire de la convention autorise l'autre à utiliser librement, gratuitement et sans autorisation expresse le dossier définitif rapportant les études ou un extrait de celles-ci dès lors qu'est rappelé leur source.

Article 8 - Modification de la convention

La présente convention ne pourra être modifiée que d'un commun accord entre les parties, lequel sera formalisé par le biais d'un avenant.

Article 9 - Litiges

En cas de différend entre les Parties relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, celles-ci s'engagent à rechercher une issue amiable par tous les moyens à leur disposition.

Dès son apparition, la Partie la plus diligente porte ce différend à la connaissance de l'autre Partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

A défaut de solution amiable dans un délai de trente (30) jours suivant l'envoi du courrier visé à l'alinéa précédent, la Partie la plus diligente pourra soumettre le différend au Tribunal administratif de Montreuil.

Article 10 - Représentant des Parties

Les Parties désignent chacune une personne comme représentant pour l'exécution de la présente convention.

Fait en trois exemplaires originaux à Aulnay-sous-Bois, le/...../2022,

Pour l'EPT	Pour le SEAPFA
Bruno BESCHIZZA Président	Séverine MAROUN Présidente

MARCHES PUBLICS DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES



**Etude technique,
Structure/Amiante /Réseaux
de l'ensemble immobilier Mandela
Secteur Nouvelles
Beaudottes/Mandela**

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

SOMMAIRE

I- Rappel du contexte général et des enjeux de la programmation

- a- Le contexte général
- b- Un projet multi partenariale
- c- Mission d'appui de l'ANRU

II- Objet et détail de la mission

PHASE I : Diagnostic technique du bâti

- a- Les diagnostics attendus
- b- Les sondages techniques

PHASE II : Phasage de la démolition

- a- Scenarii de démolition
- b- Estimation des coûts
- c- Préconisations et gestion de l'attente

III- Organisation de la mission

- a- Compétence souhaitée
- b- Calendrier de la mission
- c- Instance de pilotage

I- RAPPEL DU CONTEXTE GENERALE ET DES ENJEUX

A- Le contexte général

L'arrivée du Grand Paris Express à Sevrان-Beaudottes offre une réelle opportunité de développer un nouveau quartier de gare attractif à horizon 2024, avec une trame urbaine recomposée et articulée avec son environnement, des espaces publics de qualité et une mixité de programmes et de fonctions.

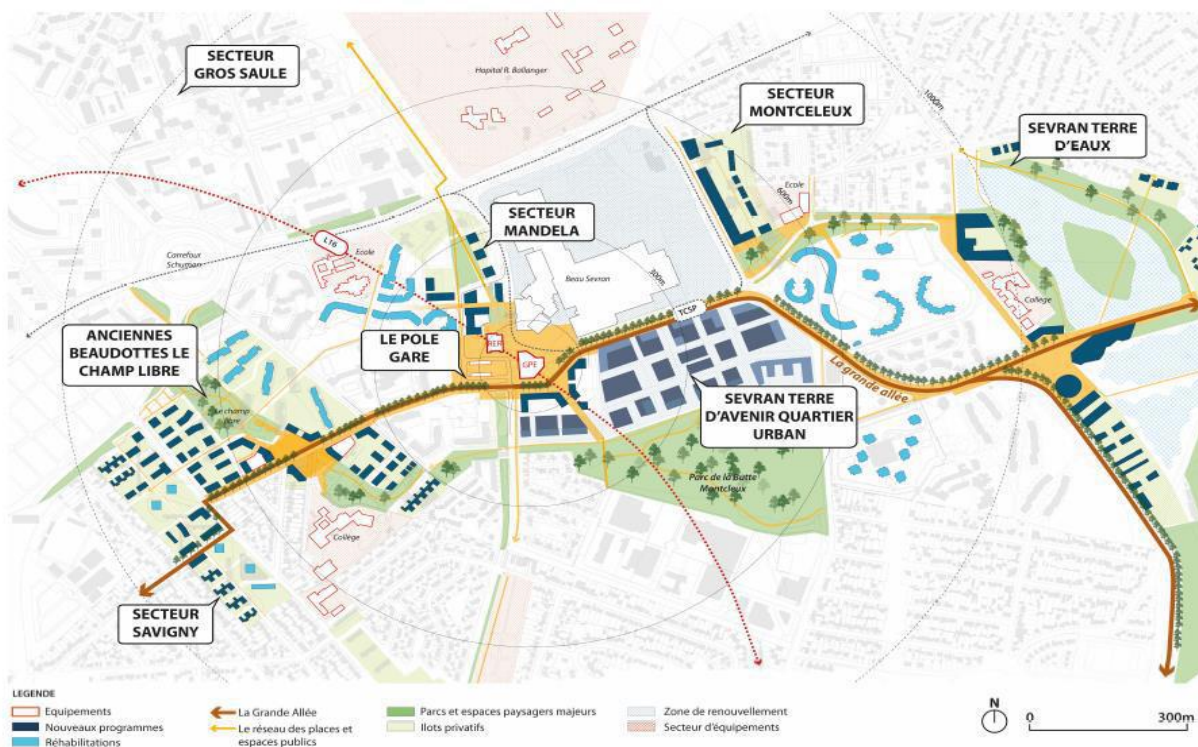
Le quartier Mandela fait écho à la volonté des pouvoirs publics de faire levier au travers des politiques de transports lourds et de renouvellement urbain pour transformer durablement les quartiers populaires. Le projet de la Ville répond à cet objectif.

Cette centralité est située à un carrefour de projets qui vont concentrer de manière inédite des investissements publics et privés très importants.

Tout d'abord, Sevrان-Beaudottes constitue la porte d'entrée métropolitaine, à la fois viaire et en transport en commun, du site Terre d'Eaux, qui attirera chaque année près de 350 000 visiteurs.

Cette gare est aussi la principale centralité urbaine, commerciale et de transports pour l'ensemble du « Grand Quartier » d'intérêt national en renouvellement urbain. Sa transformation conditionne la réussite des programmes de rénovation qui ont notamment pour ambition de désenclaver les quartiers de grands ensembles et de les ouvrir sur le reste de la ville.

Cette interdépendance est particulièrement prégnante avec le projet de renouvellement des Anciennes Beaudottes, qui doit accueillir les services publics présents au sein de l'ilot Mandela, dont la démolition permettra de relier efficacement un système de bâtiments labyrinthiques à un nouveau quartier de gare.



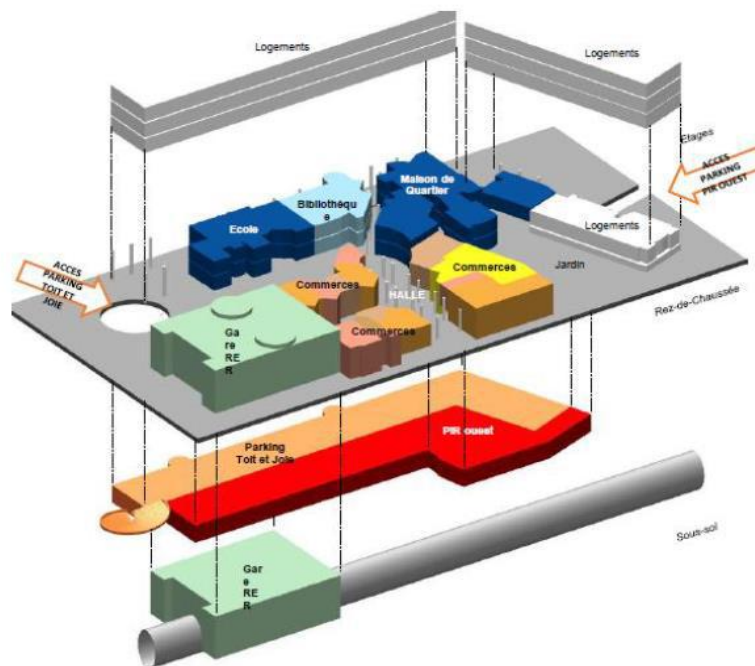
Le secteur Mandela

Il est considéré comme la pierre angulaire d'une transformation urbaine ambitieuse.

L'ilot gare a été construit en 1983, entre le quartier d'habitat et le centre commercial.

L'ensemble immobilier Mandela se compose de plusieurs entités :

- Une gare intermodale composée d'une gare RER, d'une gare routière et d'une future gare GPE
- Des équipements publics (un centre social, une PMI municipale, une bibliothèque, une école maternelle).
- Une halle commerciale d'entrée de gare, la halle Mandela.
- 88 logements sociaux (Toit et joie) et 88 places de parkings en sous-sol
- Un parking d'Intérêt Régional en sous-sol, le PIR OUEST
- Un Parking d'Intérêt Régional en ouvrage, le PIR EST



Etude zooms programmatiques, BTA Architectes, 2019

Ne sont liés dans le cadre de l'ASL que la Ville de Sevrans, le bailleur Toit et Joie et la copropriété commerciale.

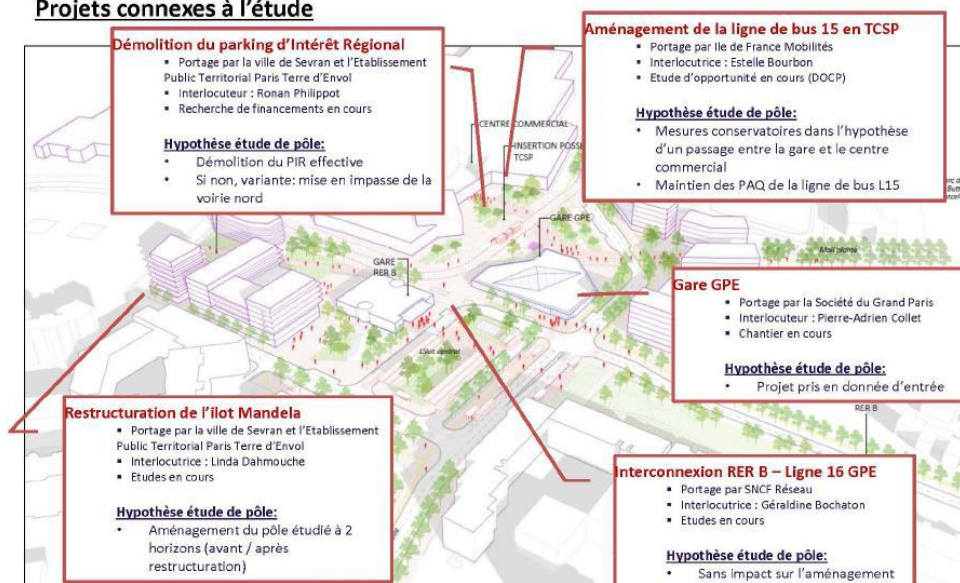
Le pôle intermodal

Ce pôle intermodal RER/bus/ future gare du GPE en cours de construction

Il est constitué de :

- La station de RER B sous la halle Mandela (*évoquée ci-dessus*) ;
- La gare routière de 8 lignes de bus sur le parvis central ;
- Et prochainement de la future gare L16 du réseau GPE ; l'ouverture est prévue en 2025, avec 45 000 voyages/jour.

Projets connexes à l'étude



L'arrivée du Grand Paris Express et ce nouveau pôle gare offrent l'opportunité de faire muter les grandes plaques monolithiques constituées par le Centre Commercial Beau Sevrans et la zone d'activités Bernard Vergnaud.

Le projet de gare prend appui sur un pôle d'échanges multimodal qui est composé principalement des émergences gares RER B et L16 GPE, de la voie accueillant la ligne 15 en site propre (T-ZEN) et de la gare routière. Le contrat de pôle est en cours d'élaboration et estime le programme de travaux à environ 16 millions d'euros.

Il organise un système d'espaces publics favorisant l'optimisation des flux, la sécurité et la tranquillité publique. Il doit consacrer le caractère urbain, attractif et piéton d'un nouveau quartier de gare.

Au-delà de l'intermodalité, le principal objectif du pôle d'échanges est de favoriser l'accès aux principaux secteurs environnants et leur interconnexion : le centre commercial Beau Sevrans et plus loin l'hôpital Robert Ballanger, le secteur Mandela, les différents espaces résidentiels des Beaudottes et notamment les Anciennes Beaudottes en deuxième rideau urbain, la zone d'activités B Vergnaud avec la fabrique Cycle Terre, dont l'entrée sera reconfigurée et requalifiée avec la valorisation de l'emprise travaux SGP. On peut noter par ailleurs que le contrat de pôle en cours d'élaboration fera également référence au projet de rénovation urbaine et à la bonne articulation entre les projets limitrophes au secteur.

Les études de pôles sont en cours de finalisation (Phase 3). La prochaine instance se tiendra en septembre 2020.

La démolition de l'îlot Mandela, dont la halle concentre les problématiques d'insécurité et d'insalubrité, est indispensable afin de constituer une nouvelle centralité aérée et lisible, et surtout afin de la relier aux quartiers des Nouvelles et des Anciennes Beaudottes. En lieu et place, de nouveaux programmes immobiliers pourront être adressés, selon une conception urbaine et architecturale plus adaptée et un rapport vis-à-vis de l'espace public mieux défini.

De la même manière, le Parking d'Intérêt Régional (PIR) doit être démolé afin de permettre la réalisation du pôle multimodal et d'un parvis généreux connectant et mettant en valeur les émergences gares, le renouveau du site Mandela et le Centre Commercial. Son maintien générerait une composition urbaine en « cul de sac » et favoriserait le développement de recoins anxiogènes en plein cœur du nouveau quartier.

Le pôle commerciale Beau Sevran

C'est un centre commercial régional avec une zone de chalandise de près de 80 000 passage/jour. C'est l'une des principales centralités de Sevran et il compte parmi les premiers employeurs de la ville. Cet équipement présente un fort enjeu de renouvellement, à l'image de ses 1700 places de parking organisées en une nappe de béton qui tourne le dos à la gare et à la ville.

L'ambition des pouvoirs publics est d'accompagner les propriétaires afin de faire muter cette plaque commerciale de 14 ha vers un nouveau quartier piéton et mixte, à la rotule entre le quartier de gare Grand Paris, le centre hospitalier Robert Ballanger, la zone d'activités Bernard Vergnaud et les quartiers en renouvellement urbain des Beaudottes et de Montceleux Pont-Blanc.

En dépit de son positionnement stratégique et malgré les investissements réalisés dans le cadre du PRU (sécurité incendie et travaux d'urgence), la halle Mandela souffre de dysfonctionnements structurels, fonctionnels et conceptuels lourds :

- Une multipropriété dont les parties sont liées par une ASL ; le statut de copropriété commerciale rend cet espace difficilement gérable ;
- Un aménagement intérieur obsolète, générant une forte insécurité ;
- Des problèmes lourds d'accessibilité (galerie construite sur plusieurs niveaux) et de lisibilité (galerie réalisée en cœur d'îlot derrière des façades d'équipements publics) ;
- Une confusion des accès logement, équipement, galerie ;

Cet ensemble immobilier forme une barrière entre le quartier et la zone commerciale, il contribue à l'enclavement de celui-ci.

B- Un projet multi partenariats

La complexité de ce site réside comme évoqué précédemment par la superposition des projets dans une même temporalité ainsi que par la multiplicité des acteurs.

Les parties prenantes à ce projet d'envergure sont les suivantes :

- La Ville de Sevran
- L'EPT 7 Paris Terres d'Envol
- Le SEAPFA (gestionnaires du PIR OUEST)
- La copropriété commerciale, « Centre Commerciale Beaudottes Ouest »
- Le bailleur Toit et Joie (Groupe Poste Habitat)
- La SNCF
- La Société du Grand Paris (SGP)
- IDF Mobilités
- Carrefour/Klépierre
- La Poste

Ce projet de démolition est partagé par l'ensemble des partenaires précités.

C- Mission d'appui de l'ANRU

La présente mission technique vient compléter une mission lancée sous maîtrise d'ouvrage ANRU. Cette mission dite « d'appui » a pour objectif de fournir un état lieux juridique et financier.

La mission d'appui comprend 4 volets :

- Etat des lieux de la réflexion et synthèse des études préalables
- Etat des lieux juridiques de l'ensemble immobilier Mandela
- Programmation du projet et recomposition urbaine du secteur Mandela
- Plan d'actions procédurales (ASL, DUP, ZAC)

Ces deux missions sont donc complémentaires et itératives. Des échanges entre les prestataires sont à prévoir.

II- OBJET ET DETAIL DE LA MISSION

Le Bureau d'Etude Technique (BET) devra réaliser un diagnostic du site en vue de la démolition totale de l'ensemble immobilier Mandela.

L'étude devra fournir les éléments suivants :

- Etat des lieux structure et portance
- Etat de physico-technique des ouvrages, des équipements et des logements
- Calcul de charge de la dalle en vue de futures constructions
- Différents scénarii de phasage de la démolition
- Scénarii de mesures conservatoires ou transitoire

PHASE I : Diagnostic technique du bâti

A- Diagnostics attendus

➤ Diagnostic structure/portance

Le BET analysera les données récoltées sur site et les résultats des sondages. Il dressera un bilan structurel du bâti existant, du point de vue de sa solidité et stabilité, mais également du point de vue de son état de vétusté, suite aux désordres et pathologies relevés ainsi qu'aux éventuels résultats de l'analyse.

Cela consistera à :

- Classer les désordres relevés en fonction de leur nature et de leur gravité
- Analyser et modéliser la structure existante
- Calculer les capacités portantes
- Etudier et arbitrer sur la faisabilité technique du projet (en comparant par exemple les capacités portantes avec les charges du projet).
- Veiller à prendre en compte les différents ouvrages de la SNCF, compte tenu des interactions entre la « boîte voyageur » et les verrières de la galerie commerciale.

Le BET précisera les conséquences liées aux interventions sur les différentes parties en surface (galerie commerciale et immeuble d'habitation) ainsi que les impacts potentiels d'une démolition sur les parkings existants.

Le BET devra fournir :

- Une note technique présentant l'état du bâti des différentes entités de l'ensemble immobilier détaillant les difficultés et les impacts de la future démolition.
- Une note de calcul de la portance en vue des futures constructions (charge maximale)

➤ Diagnostic amiante

Le BET devra fournir un diagnostic amiante de l'ensemble des entités précédemment énoncées. Ce diagnostic a pour but de sécuriser le futur chantier de démolition et de protéger l'environnement. Dans ce sens, tous matériaux ou produits amiantés impactés par les travaux doivent être repérés. Le rapport de diagnostic doit indiquer l'emplacement exact et l'étendue de chacun des matériaux ou produits amiantés.

Ce diagnostic porte sur le repérage d'une liste de matériaux susceptibles de contenir de l'amiante. Tous les moyens doivent être employés pour repérer ces matériaux y compris des sondages destructifs.

Le BET devra fournir :

- Un plan détaillé de localisation des zones amiantées avérées ou supposées
- Une note technique d'état des lieux et prescriptif
- Un chiffrage affiné des coûts de désamiantage et plan retrait dans le cadre de la démolition totale du site.

➤ Diagnostic réseaux

Sur la base des éléments fournis par le maître d'ouvrage et des éléments récupérés auprès des concessionnaires, le prestataire devra fournir un état des lieux de l'ensemble des réseaux tous fluides confondus.

En vue de la démolition totale du site, il devra chiffrer les potentielles interventions sur les réseaux et les futurs dévoiements.

Une attention particulière devra être portée aux

- interactions avec le réseau SNCF (RER B)
- la sous-station qui alimente les deux immeubles de logements de Toit et Joie, de part et d'autre de la rue Charles Conrad. Il s'agira de rendre autonome l'immeuble des 44 logements (13, rue Charles Conrad).

Le BET devra fournir :

- Un état cartographié de l'ensemble des réseaux
- Une note chiffrée concernant les interventions ou dévoiements (s'il y a lieu)

➤ Diagnostic des parkings (PIR EST/ PIR OUEST/ Parking Toit et Joie)

Sur la base des éléments liés à l'entretien de ces parkings, il a été constaté que le parking souterrain souffre d'une structure assez vétuste et d'une enveloppe présentant d'importants défauts d'étanchéité qui nécessiteront d'être confirmés par un diagnostic technique.

Il convient donc d'appréhender toutes les conséquences liées aux travaux pouvant impacter la dalle.

Une étude technique structurelle est nécessaire pour identifier la capacité et les modalités d'intervention sur la dalle et garantir que celle-ci supportera de futurs aménagements (logements, équipements, voiries ou espaces verts). Un renforcement de la structure pourrait être à prévoir.

Le BET devra fournir :

- Fiche d'identité détaillée des trois parkings concernés (structure, matériaux, pathologies, occupation)
- Note prescriptive concernant l'étanchéité et la structure de ces trois parkings. Des éléments chiffrés devront être apportés.

Les discussions concernant la stratégie de stationnement et de rabattement sont en cours, le prestataire devra intégrer ces 5 hypothèses :

Hypothèse 1 (privilegié par la Ville)

Démolition du PIR EST (en ouvrage) + Réhabilitation et fusion du PIR OUEST (souterrain) et du parking Toit et Joie.

En cas d'impossibilité technique et/ou financière de la première hypothèse:

Hypothèse 2 (scénario de transition)

Mise aux normes du PIR EST (en ouvrage) + Mise aux normes du PIR OUEST (souterrain) et du parking Toit et Joie

Hypothèse 3

Réhabilitation du PIR EST (en ouvrage) + Réhabilitation et fusion du PIR OUEST (souterrain) et du parking Toit et Joie

Hypothèse 4

Réhabilitation du PIR EST (en ouvrage) + Démolition du PIR OUEST (souterrain) et du parking Toit et Joie

Hypothèse 5 :

Démolition totale des trois parkings.

De manière générale, la mission du bureau d'étude consistera donc à :

- Établir une analyse technique permettant d'identifier la capacité, les modalités d'intervention sur la dalle. Chaque scénario devra être financièrement estimé.
- La réponse proposée devra comprendre l'ensemble des éléments nécessaires à la fiabilité des résultats comme les sondages. Ces derniers devront être réalisés par le bureau d'études techniques en s'associant avec les entreprises nécessaires par sous-traitance ou co-traitance.
- Décrire, chiffrer, les travaux de démolition de l'ensemble immobilier. Celle-ci étant située sur la dalle du parking, une attention particulière devra être portée sur les modalités d'intervention sur cette dalle.

B- Sondages techniques

De plus, le BET devra procéder à tout sondage nécessaire à la justification de la résistance, de la stabilité et de santé des ouvrages. Ces sondages seront à effectuer sur la base d'un accord préalable de la maîtrise d'ouvrage.

Le BET devra proposer un nombre de sondage stratégique à effectuer sur l'ensemble immobilier Mandela.

Le prestataire pourra réaliser des sondages de différents types (destructifs ou non).

Le nombre de sondage devra être systématiquement justifié et ne devra pas excéder le nombre de 10. Dans le DPGF, le prestataire devra proposer un forfait pour les 15 sondages.

Tout sondage supplémentaire est admis mais devra être pris en charge dans le cadre de la proposition forfaitaire.

Récapitulatif des attendus par phase :

LIVRABLES PHASE 1 :

- Rapports techniques des diagnostics structure, amiante, parkings
- Fiche d'identité par patrimoine
- Rapport des sondages techniques
- Note synthèse de l'ensemble des éléments techniques et prescriptifs

Aucun sondage ne pourra être réalisés sans l'accord préalable du propriétaire foncier. Le prestataire est en charge de ces autorisations.

Ces sondages impliquent systématiquement un constat initial ainsi qu'une remise en état.

PHASE II : Phasage de la démolition

A- Scenarii de démolition

Le prestataire devra proposer des scénarii de démolition de l'ensemble immobilier incluant les trois parkings. Il devra tenir compte :

- De l'état physico-technique des bâtiments
- La relocalisation des équipements publics
- Des temps des procédures réglementaires (DUP, expropriation, ZAC)
- Des délais de relogement du bailleur
- Du calendrier financier de l'ANRU
- Les emprises chantier et les phases de travaux de la SGP

Il s'agira de proposer un phasage illustré permettant de voir l'enchaînement opérationnel. Pour chaque scénario le prestataire présentera les avantages et les inconvénients.

B- Estimation des coûts

Il s'agira de chiffrer de façon précise les coûts de la démolition totale. La maîtrise d'ouvrage souhaite également pouvoir disposer d'un chiffrage par phase.

Le chiffrage s'effectuera sur la base du scénario choisi. Cependant ce même scénario pourra être varié si l'arbitrage technique s'avère complexe.

Toutes les préconisations faites par le prestataire devront faire l'objet d'un chiffrage.

C- Préconisations et gestion de l'attente

Les procédures réglementaires et administratives pourraient s'avérer longues. Ces entités continueront à recevoir du public. Le prestataire devra proposer un plan d'intervention permettant le maintien de certaines entités dans l'attente du chantier de démolition.

Cette gestion de l'attente devra intégrer à minima, la question de la mise aux normes et de la sécurité (mise aux normes électrique, PMR, sécurité incendie etc.) Le prestataire accompagnera la maîtrise d'ouvrage dans le choix d'un plan d'actions prioritaires.

LVRABLES PHASE 2 :

- Propositions cartographiées ou modélisées de scénarii de démolition précisant le phasage de l'opération de démolition
- Note de synthèse justifiant pour chaque scénario des avantages et des inconvénients ainsi que les coûts de la démolition totale et par phase.
- Note et tableaux des interventions prioritaires

IV- ORGANISATION DE LA MISSION

A- Compétences souhaitées

Le BET devra réunir les compétences suivantes :

- Une expertise en diagnostic technique ;
- Une expertise concernant les volets structurels et portances des bâtiments et des parkings ;
- Une bonne connaissance de la réglementation s'appliquant à la démolition de bâtiments d'habitation, des parkings, des équipements et des zones commerciales en milieu occupé ;
- Une aptitude à proposer un plan d'action en vue du passage à l'opérationnel ;
- Des connaissances solides en économie de la construction ;
- Une capacité à dialoguer avec les différents prestataires et partenaires ;

B- Calendrier de la mission

Le délai d'exécution de la mission est estimé à **6 mois**.

Par ailleurs, les premiers éléments techniques sont attendus sous deux mois pour la phase 1 en lien avec les avancées de la mission d'appui de l'ANRU. Et de deux mois également pour la phase 2. Soit :

Phase 1 : 2 mois

Phase 2 : 2 mois

Le prestataire devra, dans son offre, faire une proposition de planning optimisé de la mission étudiant la simultanéité de certaines missions.

C- Instance de pilotage

Le pilotage de cette mission est assuré par la Direction du Renouvellement Urbain de Paris Terres d'Envol en liaison étroite avec la Ville de Sevrans et l'ANRU.

Par sa complémentarité avec la mission d'appui, le pilotage de cette mission

La conduite de l'étude pourra se décliner à travers les instances suivantes

- Visites de sites et rencontres partenariales (si nécessaires)
- Réunions techniques
- Comités techniques
- Réunions techniques de coordination (entre le prestataire de la mission d'appui et le prestataire retenu)
- Comités de pilotage simples ou conjoints avec le prestataire de la mission d'appui

Le prestataire devra rencontrer l'ensemble des partenaires qui lui permettra la consolidation des éléments techniques. La liste des partenaires sera communiquée au prestataire au démarrage de la mission.

La maîtrise d'ouvrage de cette étude technique est assurée par l'EPT Paris Terres d'Envol sous la responsabilité du chef de projet rénovation urbaine. Son pilotage politique et décisionnel sera conduit de manière tripartite par l'EPT et la Ville de Sevrans.

Le comité de pilotage

Les comités de pilotage pourraient prendre la forme de réunions partagées avec le prestataire de la mission d'appui de l'ANRU. Des comités de pilotage conjoints permettront de traiter le spectre des problématiques juridiques, techniques et financières permettant ainsi un positionnement du Maire et des élus.

Cette instance est présidée par le Maire de Sevrans, associe tous les partenaires institutionnels. Il est organisé à chacune des étapes de l'étude avec pour objectifs de valider les documents produits par le prestataire, d'entériner les orientations du projet et de fixer la méthodologie à suivre pour mener à bien la mission.

Le comité de pilotage, présidé par le Maire (ou son représentant), réunira :

La Ville de Sevrans	<ul style="list-style-type: none">- Maire de Sevrans- Conseillers municipaux (urbanisme, logement)- Direction de l'urbanisme- Direction Générale- Direction générale de services techniques
EPT Paris Terres d'Envol	<ul style="list-style-type: none">- Président du territoire- Direction générale- Direction Renouvellement Urbain- Direction Habitat

	<ul style="list-style-type: none"> - Direction Aménagement et Transports - Services techniques (réseaux de chaleur, déchets ménagers et assimilés)
Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Préfet - Bureau de la Rénovation urbaine – DRIHL - Bureau en intervention habitat privé – DRIHL - Délégué du Préfet
ANRU	<ul style="list-style-type: none"> - Chargé de mission ANRU
Action Logement	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement urbain et mixité sociale – Délégation régionale IdF
Conseil Régional Ile-de-France	<ul style="list-style-type: none"> - Service Renouvellement urbain
Conseil Départemental	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau du Renouvellement Urbain
Bailleurs sociaux	<ul style="list-style-type: none"> - TOIT ET JOIE

Le comité technique

Le comité technique a pour objectif d'évaluer et de partager le contenu de la mission à chaque étape du projet d'un point de vue technique et de préparer les comités de pilotage. Ces réunions sont donc l'occasion d'échanges entre les différents acteurs techniques du projet, la maîtrise d'ouvrage et le prestataire et pourront faire émerger des demandes de modifications des livrables auxquelles le prestataire devra répondre. Le comité technique réunira :

La Ville de Sevrans	<ul style="list-style-type: none"> - Direction Générale - Direction de l'urbanisme - Direction générale des services techniques
EPT Paris Terres d'Envol	<ul style="list-style-type: none"> - Direction Générale - Direction Renouvellement Urbain - Direction Habitat - Direction Aménagement et Transports - Services techniques (réseaux de chaleur, déchets ménagers et assimilés)
Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau de la Rénovation urbaine – DRIHL - Délégué du Préfet
ANRU	<ul style="list-style-type: none"> - Chargé de mission ANRU
Action Logement	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement urbain et mixité sociale – Délégation régionale IDF
Conseil Régional Ile-de-France	<ul style="list-style-type: none"> - Service Renouvellement urbain
Conseil Départemental	<ul style="list-style-type: none"> - Bureau du Renouvellement Urbain
Bailleurs sociaux	<ul style="list-style-type: none"> - TOIT ET JOIE
Préfecture de Police	<ul style="list-style-type: none"> - Unité de prévention et sécurité urbaine

Le comité technique se tiendra en amont de chaque comité de pilotage (hormis celui de lancement).

Réunions techniques de coordination entre les prestataires

Elles sont à prévoir aux différents stades de l'étude. Ces échanges permettront d'affiner les plannings afin de garantir le caractère itératif de ces deux missions.

Elles tiendront en présence des deux maîtrises d'ouvrage qui sont :

- La Direction du Renouvellement Urbain de Paris Terres d'Envol (pour la présente mission).
- La Direction territoriale de l'ANRU (pour la mission d'appui).

En amont des comités :

Le prestataire devra fournir, en amont des comités, la feuille de route de la mission qui montre son état d'avancement par rapport au planning prévisionnel, justifiant les éventuels retards, alertant sur les obstacles et difficultés rencontrées (et leurs conséquences) ainsi que sur les actions à mettre en œuvre pour la bonne réalisation de l'étude et permettant de visualiser les tâches restant à faire. Il remettra également un rapport synthétisant le travail effectué.

Il préparera une présentation orale sous format informatique (et/ ou tout support permettant de bien comprendre le contenu de la mission et ses problématiques) qui comprendra à minima les avancées de la mission, les problématiques qui se posent, les points à faire valider et le calendrier de l'étude. Le document sera transmis à la maîtrise d'ouvrage au moins 10 jours avant le comité (et 15 jours avant pour les comités de pilotage) pour validation et transmission aux partenaires.

Il aura la charge de la rédaction des compte-rendu de l'ensemble des rencontres.

Les réunions de suivi mensuel

Des réunions régulières opérationnelles auront lieu entre le maître d'ouvrage et le prestataire garantissant ainsi la bonne avancée de la réflexion.

Dans sa proposition, le prestataire devra intégrer toutes les réunions prévues par les différentes instances, les réunions de suivi et les échanges partenariaux de travail. Il proposera un calendrier prévisionnel des réunions qui devra être validé par le maître d'ouvrage.

Le prestataire devra organiser et animer les différents comités, les réunions de suivi et les échanges partenariaux, en préparer les convocations, les ordres du jour et en rédiger les comptes rendus.

ANNEXES :

- Etude zooms programmatiques, BTA architecte
- Règlement de l'ASL