

**Convention portant autorisation d'occupation
temporaire du domaine public**

- : - : - : - : -

Parking Sud Campus Carlone

ENTRE

UNIVERSITE CÔTE D'AZUR

Etablissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel expérimental, dont le siège est à Nice (06100), 28 Avenue Valrose, représentée par Monsieur Jeanick BRISSWALTER, en sa qualité de Président, conformément à la délibération du Conseil d'Administration n°2024-001 du 9 janvier 2024 sis annexée,

Ci-après dénommée « L'UNIVERSITE »

D'une part,

ET

REGIE PARCS D'AZUR

Etablissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est à Nice (06000), 29 Promenade des Anglais, représentée par Monsieur Gaël NOFRI, en sa qualité de Président, conformément au pouvoir sis annexé,

Ci-après dénommé « L'OCCUPANT »

D'autre part,

Ci-après dénommés ensemble « les parties »

PREAMBULE

Le parking Sud du Campus Carlone a été construit en 1967. Avant sa fermeture par la commission de sécurité en novembre 2019, il se trouvait dans un état de vétusté avancé. Il nécessite des travaux lourds pour permettre une mise hors d'eau du site.

L'UNIVERSITÉ souhaite procéder à la réhabilitation du parking Sud CARLONE, situé au 98 boulevard Edouard HERRIOT 06000 NICE, et en confier les travaux à un gestionnaire qui en assurera l'exploitation sur plusieurs années.

Le site comprend environ 218 places réparties sur 2 niveaux.

L'ensemble des équipements d'exploitation de ces parkings sera à installer par l'OCCUPANT.

L'UNIVERSITÉ ne souhaite pas gérer personnellement l'exploitation de ces parkings et entend confier cette exploitation à un professionnel disposant de l'expérience, des ressources humaines et de la

technologie, adaptés pour assurer une exploitation optimale et de haute qualité des places de stationnement constituant les deux niveaux de ce parking.

L'OCCUPANT est un professionnel de la gestion de parkings et dispose d'une solide expérience dans ce domaine.

Au regard de son expérience et de sa compétence dans le cadre de la gestion de parkings, l'UNIVERSITÉ a souhaité permettre l'occupation et la gestion de son parking par l'OCCUPANT.

Après avoir rappelé le contexte,

IL A ETE CONVENU PAR LES PARTIES CE QUI SUIT :

Chapitre 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Objet du contrat

L'UNIVERSITÉ autorise l'OCCUPANT, dans le cadre du présent contrat, à occuper le bien décrit à l'article 2 des présentes, à procéder à sa réhabilitation et ce y compris les études techniques préalables, et à assurer l'exploitation et la gestion globale du parc de stationnement.

Par gestion et exploitation globales, il faut comprendre, sans que cette liste puisse être considérée comme limitative, les principales tâches stipulées sous le chapitre 3 ci-dessous.

L'OCCUPANT encaisse pour son compte l'ensemble des produits de l'exploitation du Parc de Stationnement. Il a la responsabilité de la Gestion des encaissements.

Article 2. Description et désignation du parc de stationnement

Le parc de stationnement Sud CARLONE, objet du présent contrat, est situé au 98 boulevard Edouard HERRIOT à NICE, sur la parcelle cadastrée section MP numéro 165, et dispose dans son ensemble d'environ 218 places réparties sur 5 000 m² SHON sur deux niveaux. Il est propriété de l'Etat et mis à disposition de l'UNIVERSITE par convention d'utilisation n°006-2013-208 du 19 novembre 2013 et ses avenants consécutifs, octroyant à l'UNIVERSITE les droits et obligations du propriétaire.

Ce bien est incorporé au domaine public. L'occupation présentement consentie relève des articles L. et R 2122-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques.

Le nombre effectif de places de stationnement résulte du marquage au sol. Il pourra évoluer dans le temps en concertation entre les parties en fonction notamment des analyses de fréquentation et/ou des modifications dans le périmètre, ou d'usage dudit parking.

Article 3. Formation et caractéristiques du contrat

Le contrat de prestations de services sera constitué du présent contrat, de ses annexes et de ses éventuels avenants.

En cas de contradiction ou de différence entre les pièces annexes et le présent contrat, les dispositions du contrat primeront sur les autres documents.

L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public consentie par la présente convention est constitutive de droits réels.

Elle est accordée à titre précaire et révocable à tout moment, dans les conditions fixées par son chapitre 3.

La présente convention étant conclue intuitu personae, l'OCCUPANT ne pourra, de quelque manière que ce soit, en transférer le bénéfice à quiconque sans recueillir l'accord préalable de l'Université et à condition que le transfert ne bouleverse pas l'économie générale du contrat.

L'Université autorise l'OCCUPANT à user du bien objet de la présente convention pour des activités compatibles avec la destination qui lui est dévolue, à savoir à usage de stationnement. Tout nouveau changement de destination, à l'initiative de l'OCCUPANT, devra recueillir l'accord préalable et exprès de l'Université.

Article 4. Durée du contrat

Le présent contrat prend effet à la date de signature par les Parties jusqu'au 31 décembre 2039.

Article 5. Caractère exclusif du contrat

Le contrat confère à l'OCCUPANT l'exclusivité de l'usage, de la gestion et de l'exploitation du parking de Stationnement ci-dessus désigné à l'article 2.

Article 6. Conditions économiques

La présente convention est consentie sans redevance financière. La contrepartie à l'occupation consiste en la prise en charge par l'OCCUPANT du financement et de la réalisation des travaux tels que décrits dans le chapitre 2 des présentes.

L'OCCUPANT percevra pour son compte l'ensemble des produits tirés de l'exploitation du parc de stationnement. L'Université renonce, pour sa part, à un quelconque droit à perception d'une fraction des produits de l'exploitation.

Chapitre 2. TRAVAUX, REMISE DES INSTALLATIONS et FONCTIONNEMENT DES PARCS

Article 7. Travaux d'aménagements intérieurs et extérieurs

Tous les aménagements intérieurs et extérieurs, nécessaires à la réhabilitation et à la remise aux normes du parking (y compris les diagnostics, études et expertises préalables), seront réalisés à la charge financière exclusive de l'OCCUPANT qui en fera son affaire personnelle.

Il est également précisé, que l'OCCUPANT réalisera les opérations liées à la réception, la mise en service des équipements ainsi que la levée des éventuelles réserves.

L'OCCUPANT réalisera les travaux suivants, ceux-ci étant décrits ci-après en leur état futur d'achèvement et conformément au mémoire technique produit en annexe :

TRAVAUX DE RÉHABILITATION, DE REMISE AUX NORMES ET D'ÉQUIPEMENT DU PARC DE STATIONNEMENT

Initialisation du projet :

Un rendez-vous a été pris auprès du service ERP de la Ville de Nice par l'OCCUPANT pour présenter les phases décrites ci-dessous, dans la perspective de remettre en exploitation le parc de stationnement.

Phase 0 : Etudes de sols, relevés topographiques, désignation d'un maître d'œuvre

Il a été indiqué à l'OCCUPANT par l'ensemble des bureaux d'étude consultés, la nécessité de réaliser des études géotechniques et hydrogéologiques afin de mieux appréhender entre autres :

- L'influence et la variation de la nappe ;
- La perméabilité des sols ;
- Les fondations actuelles de l'ouvrage

Aussi, il sera réalisé un relevé topographique avec quelques coupes, nécessaires à tout bureau d'étude par la suite.

En temps masqué, l'OCCUPANT désignera un maître d'œuvre, nécessaire pour réaliser les différentes études (structure, sécurité incendie, désenfumage, plomberie, électricité)

Le délai pour réaliser cette phase est de 3 mois à compter de la date de notification de l'attribution de la présente autorisation d'occupation à l'OCCUPANT.

Phase 1 : Etudes de conception

Avant tout démarrage des travaux de rénovation, des études de conception seront menées par le maître d'œuvre et ses différents bureaux d'études, durant 5 semaines.

Il sera alors défini la nature des travaux à réaliser pour remise en ordre de la structure et pour une mise en conformité de l'ouvrage au regard des dernières réglementations applicables : sécurité incendie, désenfumage, récupération des eaux de pluie, perméabilité des sols, production d'énergies renouvelables, végétalisation).

Aussi, il sera demandé le chiffrage, en tranche optionnelle, de l'ajout d'un niveau de stationnement supplémentaire en superstructure, sur la réalisation duquel les parties pourront s'accorder.

Selon les résultats de l'étude de sols et des fondations, il devrait être alors discuté si l'équilibre financier de l'opération n'était pas remis en cause par la nécessité du confortement des fondations voire leur création. Dans ce cas, il serait confronté le coût global nécessaire à une rénovation lourde à celle pour une démolition/reconstruction qui sera alors considérée comme une modification majeure des travaux.

Selon l'étendue des travaux à réaliser, le maître d'œuvre préparera les demandes d'autorisation administratives nécessaires : demande préalable de travaux ou permis de démolir et/ou de construire. L'UNIVERSITE autorise l'OCCUPANT à déposer en son nom et pour son compte l'ensemble des dossiers de demandes d'autorisation éventuellement nécessaires, au titre de quelque réglementation que ce soit.

Pour la réalisation des travaux de génie civil, il sera notifié un marché d'opération du fait de la spécificité et du montant important des travaux. Un délai de 3 mois s'ajoutera à celui des études de conception.

Pour le reste des autres corps d'état, l'OCCUPANT est doté de marchés publics mobilisables.

Phase 2 : Réparation des désordres sur la structure du bâti, mise en place des réservations

Conformément à la pré-étude réalisée en mai 2023 par TRACTEBEL produite en annexe, les travaux de réparation de la structure se dérouleront en priorité afin que les autres corps d'état puissent ensuite prendre le relais.

A ce jour, il n'existe d'autres éléments que ceux fournis par la pré-étude, à savoir un montant de 950k€ prévisionnels pour une durée de 20 semaines.

Il sera également ajouté à cette phase, les réservations pour rejet des EP /EU, création éventuel d'un local technique regroupant l'ensemble des éléments actifs (baie informatique, TGBT, SSI, centrale CO-NO,, etc)

Phase 3 : Carrelage, métallerie, plomberie, électricité

Seront mis en place les éléments métalliques (main courante, locaux grillagés), réseaux EP/EU, chemins de câbles, pré-cablage pour tous les équipements, TGBT, éclairage.

Phase 4 : Peinture et signalétique

Les murs, sols, plafonds seront mis en peinture selon la charte graphique de l'OCCUPANT.

Phase 5 : Equipements actifs

Seront mis en place les systèmes SSI, de contrôle d'accès, interphonie, GTC, vidéo, portail, détection gaz CO- NO, borne de recharge, désenfumage, ombrières et panneaux photovoltaïques si applicable.

Récapitulatif du délai global pour une rénovation lourde (sans confortement des fondations)

- Phase 0 : Etudes de sols, relevés topo, désignation d'un maître d'œuvre : 3 mois
- Phase 1 : Etudes de conception : 1,5 mois / Lancement marché de travaux pour Génie Civil = 3 mois => 4,5 mois En temps masqué, autorisation urbanisme pour travaux = 1 mois pour une demande préalable, 3 mois pour un PC
- Phase 2 : Réparation des désordres sur la structure du bâti, mise en place des réservations = 5 mois Phase 3/4/5 : Travaux de tous les autres corps d'état = 1,5 mois
- Pré-réception par Bureau de Contrôle, Coordinateur SSI = 1 semaine Réception par CCS : 1 mois
- Durée totale à compter de la notification de l'attribution de l'AOT = 16 à 18 mois.

Suivi et coordination des opérations de réhabilitation :

Une personne désignée par l'OCCUPANT comme Chef de Projet sera dédiée sur toute la durée de cette opération, et assurera le suivi régulier de l'opération.

Des réunions de suivi de chantier se tiendront chaque semaine avec les fournisseurs concernés. Des états d'avancement parviendront mensuellement aux personnes désignées de l'UNIVERSITE.

Si, en cours de réalisation, le projet subit des modifications majeures, elles devront recueillir l'accord préalable de L'UNIVERSITE. Cet accord devra être formulé dans un délai d'un mois à compter de la demande produite par l'OCCUPANT. A défaut de réponse, les modifications concernées pourront être

mises en œuvre. Cependant, à l'issue de la présente convention, l'OCCUPANT devra faire disparaître les modifications n'ayant pas fait l'objet de l'accord de L'UNIVERSITE pour que le bien soit en conformité avec les aménagements initiaux décrits ci-dessus, à moins que L'UNIVERSITE accepte expressément de conserver les modifications apportées.

L'OCCUPANT fera son affaire personnelle de la demande et de l'obtention de toutes les autorisations, quelle qu'en soit la nature, qui seront nécessaires à la réalisation des travaux et des équipements contractuels au titre de quelque réglementation que ce soit.

L'OCCUPANT s'oblige à réaliser les travaux en les effectuant personnellement ou en les faisant effectuer, le tout conformément aux descriptifs ci-dessus relatés. Pour l'exécution de l'ensemble de ces travaux, l'OCCUPANT aura seul la qualité de maître d'ouvrage et pourra exercer sans aucune restriction l'ensemble des prérogatives que lui confère cette qualité, le tout sans que L'UNIVERSITE ne puisse s'immiscer dans la préparation, le déroulement et la surveillance des travaux nécessaires à l'exécution de ses obligations contractuelles par l'OCCUPANT. L'UNIVERSITE s'engage à adopter toutes les mesures visant à faciliter le bon déroulement du chantier.

L'OCCUPANT poursuivra l'exécution des travaux jusqu'à leur complet achèvement, le tout de telle sorte que le bien puisse concourir de façon effective à la réalisation du projet d'intérêt général précité.

Les aménagements seront réalisés conformément aux règles de l'art, aux prescriptions réglementaires ainsi qu'aux obligations résultant des autorisations d'urbanisme. L'OCCUPANT s'engage à fournir, à première demande du L'UNIVERSITE, les attestations réglementaires inhérentes à leur réalisation. Elle s'engage également à fournir à L'UNIVERSITE une copie de l'ensemble des dossiers de permis de construire et des ouvrages exécutés (DOE), le cas échéant.

L'OCCUPANT sera responsable de l'entretien et de la conservation du bien. Il assurera, dans sa totalité, l'entretien et la maintenance du bâtiment et des aménagements, installations et équipements qu'il y aura apporté, de manière à les maintenir ou les rétablir dans un état tel qu'ils peuvent accomplir la fonction requise. Les travaux et réparations de toute nature à effectuer sur le bien seront supportés par l'OCCUPANT. Les travaux relevant des grosses réparations, telles que définies à l'article 606 du Code civil, devront faire l'objet d'une autorisation préalable du L'UNIVERSITÉ.

Chacune des deux parties s'engage à prévenir l'autre, par tous moyens, lorsqu'elle aura connaissance d'un désordre de nature à avoir une incidence sur l'exécution de la présente convention.

Article 8. Fluides et réseaux

L'ouvrage sera approvisionné en eau et en électricité. Les travaux projetés n'étant pas suffisamment détaillés à ce stade afin de déterminer les modalités finales d'approvisionnement, l'ouvrage pourra être approvisionné par l'UNIVERSITE, par un raccordement aux réseaux du Campus Carlone, ou bénéficier d'un raccordement autonome aux réseaux publics.

Si l'ouvrage est raccordé aux réseaux de l'UNIVERSITE :

L'UNIVERSITE s'engage à permettre le raccordement du bien objet des présentes à tous les réseaux de fourniture de fluides et veillera à son approvisionnement continu.

L'OCCUPANT installera des sous-compteurs permettant de calculer ses consommations. Les consommations suscitées du fait de l'exploitation du bien seront refacturées à l'OCCUPANT par l'UNIVERSITE sur la base de relevés de consommations réelles et calculée sur la base des tarifs en vigueur appliqués à l'UNIVERSITE par le fournisseur en matière d'abonnement et de consommation.

Ces relevés seront réalisés par L'UNIVERSITE. Un contrôle physique, sur le terrain, sera effectué au minimum une fois par an. Pour cela, l'OCCUPANT garantit un accès au bien.

Si l'installation de sous-compteur n'est pas techniquement réalisable, les consommations suscitées du fait de l'exploitation du bien seront refacturées à l'OCCUPANT par l'UNIVERSITE sur la base d'un forfait annuel dont le montant sera fixé par voie d'avenant à l'issue de la première année d'exploitation du parc de stationnement.

Les règlements seront effectués à échéance des factures éditées par les prestataires de L'UNIVERSITE, sur présentation d'un bilan des refacturations établi par L'UNIVERSITE. L'OCCUPANT disposera d'un délai de 3 (trois) mois suivant l'émission du titre de recette pour s'acquitter des montants dus. Ils prendront la forme d'un virement administratif à l'ordre de l'Agent Comptable d'Université Côte d'Azur, selon le RIB en Annexe.

L'entretien du réseau s'étendant du point de raccordement jusqu'au parking sera assuré par l'OCCUPANT.

Si l'ouvrage bénéficie d'un raccordement autonome aux réseaux publics :

L'OCCUPANT fera son affaire personnelle de toutes les démarches visant au raccordement ainsi que de tous les abonnements et facturations.

Article 9. Sécurité incendie

L'OCCUPANT est responsable du SSI et de la levée de doute, dès la prise de possession des lieux. Le directeur unique de sécurité pour ce qui concerne l'application de la réglementation de la sécurité contre le risque d'incendie et de panique sera désigné par l'OCCUPANT qui s'engage à en informer l'UNIVERSITE.

En cas d'incident ou d'intervention, l'UNIVERSITÉ sera informée.

L'OCCUPANT s'engage à faire réaliser les contrôles de sécurité nécessaires. Il informera l'UNIVERSITE des avis délivrés et des mesures à mettre en œuvre pour l'obtention d'un avis favorable.

L'OCCUPANT assurera la maintenance du SSI.

Article 10. Conditions d'utilisation et régime des places de stationnements

Le parc de stationnement est réservé aux véhicules de tourisme, deux-roues motorisés et vélos, aux véhicules électriques ainsi qu'aux véhicules fonctionnant au GPL muni d'une soupape de sécurité conforme et agréée.

Il est destiné à :

- Un usage pour les étudiants (tarification et modalités déterminées en accord entre les parties) ;
- Un usage horaire (tarification déterminée par l'OCCUPANT) ;
- Un usage par abonnement (tarification déterminée par l'OCCUPANT en fonction du type d'abonnement) ;

Le quota de places réservées pour chaque usage précité sera déterminé entre les parties et figurera en annexe 4.

Des places sont réservées aux personnes à mobilité réduite conformément à la réglementation en vigueur.

Article 11. Horaires d'ouverture

Le Parc de stationnement sera accessible en permanence 7j/7j et 24 h/24h en entrée et en sortie, selon les modalités définies entre les parties pour les différents usages précités.

Article 12. Règlements et affichages

Le règlement intérieur du parc sera affiché et accessible au sein du parc.

Ce règlement est destiné à assurer le meilleur service à l'utilisateur.

Un affichage spécial des tarifs en vigueur est effectué de manière à être clairement lisible par les usagers à l'entrée du parc de stationnement et des péages.

Le règlement fixant les conditions de sécurité et d'évacuation est soumis aux mêmes dispositions d'approbation et d'affichage que le règlement intérieur.

Le plan de cheminement des véhicules et des piétons est également affiché à l'intérieur du parc de stationnement.

L'OCCUPANT s'assure de la sécurité du parc de stationnement et de la protection des personnes. Il est cependant précisé que l'OCCUPANT n'a pas de mission de gardiennage des véhicules, ni de sécurité contre les agressions. Toutefois, il s'engage à alerter sans délai les autorités de police ainsi que la société de surveillance en charge dès qu'il a connaissance d'incidents (agressions, malveillances, incivilités, etc).

Chapitre 3. OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT

L'exploitation du parc de stationnement par l'OCCUPANT se fera conformément aux lois et règlements en vigueur.

La totalité des charges d'exploitation liées au parc de Stationnement seront assumées par l'OCCUPANT.

L'OCCUPANT s'engage à assurer le bon fonctionnement, la continuité et la qualité du service, ainsi que la bonne organisation du parc. Il devra notamment :

- Assurer l'accueil et l'encaissement des différents usagers du parking ;
- Répondre à toute demande de clients,
- Veiller, par voie de délégation, à ce que le Parc de Stationnement soit correctement entretenu sans toutefois pouvoir être responsable du mauvais entretien de la société en charge de la prestation de nettoyage,
- Donner au client toute information sur le fonctionnement du parc,
- Répondre aux appels par interphone,
- Délivrer les badges aux nouveaux abonnés,

- Gérer l'ensemble de l'activité abonnements payants (signature contrat, mise en place des prélèvements, contrôle des encaissements, droit d'accès...),
- Enregistrer tout encaissement d'horaire, d'abonnés et autre avec tous moyens de paiement disponibles,
- Diagnostiquer les pannes et intervenir sur des opérations de dépannage et de maintenance,
- Réagir aux alarmes du parc,
- Donner l'alerte en cas d'incendie, d'accident ou d'inondation,
- Maintenir l'enregistrement des caméras vidéo en état et tenir à jour le registre vidéo,
- Réaliser les circuits de vérification et de sécurité dans le parc,
- Participer aux essais de sécurité,
- Assurer la gestion à distance de l'ensemble du parc de stationnement.
- Assurer la maintenance préventive et curative conformément aux règles de l'art et aux normes en vigueur et garantir le maintien du bâtiment dans un bon état d'entretien et de conservation en assurant l'entretien courant et les grosses réparations qui pourraient être nécessaires.

Chapitre 4. OBLIGATIONS DE L'UNIVERSITÉ

L'UNIVERSITÉ conserve à sa charge la taxe foncière ainsi que toutes les autres taxes liées à la propriété du Parc de stationnement, existantes ou futures.

Elle s'engage à assurer un approvisionnement continu en fluides listés à l'article 8 des présentes, le cas échéant.

Elle s'engage également à informer l'OCCUPANT de tout événement susceptible d'impacter à quelque titre que ce soit l'exploitation du parc de stationnement.

Chapitre 5. RESPONSABILITES – ASSURANCES

L'OCCUPANT devra souscrire des assurances dommages aux biens, responsabilité civile et atteinte à l'environnement liées à l'exploitation du Parc de stationnement. A ce titre, il assurera tous les dommages pouvant être causés aux équipements, biens meubles ou immeubles, y compris et les recours des voisins et des tiers ainsi que, le cas échéant, les pertes d'exploitation.

L'OCCUPANT est responsable, tant vis-à-vis de l'UNIVERSITÉ que vis-à-vis des usagers et des tiers des dommages occasionnés par l'exercice de son activité.

En outre, l'OCCUPANT devra souscrire une assurance de dommage-ouvrage au titre des travaux objets de la présente convention, dans le cas où ils seraient soumis à obligation d'une telle souscription.

Il s'engage à communiquer à l'Université, à première demande, une copie de l'ensemble des polices d'assurances qu'elle aura souscrites.

L'UNIVERSITÉ s'assurera également contre les dommages pouvant être causés aux équipements, biens meubles ou immeubles, y compris aussi contre les recours des voisins et des tiers.

De fait, L'UNIVERSITÉ, l'OCCUPANT et leurs assureurs respectifs renoncent réciproquement à tout recours pour les risques assurés.

Si le bien objet de la présente convention disparaît par cas fortuit ou force majeure, les parties percevront individuellement les indemnités éventuellement versées par leurs organismes d'assurance

respectifs. Elles ne pourront en aucun cas se retourner contre leur cocontractant pour obtenir réparation.

La présente convention, privée d'objet, sera résolue de plein droit et sans que l'une ou l'autre des parties ne puisse prétendre à la perception d'une indemnité, à moins que l'OCCUPANT ne manifeste expressément à l'Université sa volonté d'en maintenir les effets. En cas de résolution, l'OCCUPANT s'engage à abandonner à l'Université les indemnités relatives au bien versées par son organisme d'assurance.

Chapitre 6. EXPIRATION DU CONTRAT

Il est rappelé que la durée du contrat s'étend jusqu'au 31 décembre 2049.

A l'expiration de la convention, l'OCCUPANT est tenu de remettre à l'UNIVERSITÉ en état normal d'entretien et de fonctionnement, tous les biens et équipements qu'il aura installés selon un procès-verbal signé des deux parties.

Article 13. Résiliation à l'initiative de l'UNIVERSITE

L'UNIVERSITE pourra résilier la présente convention de manière anticipée en cas de faute ou d'inexécution par l'OCCUPANT de ses clauses et conditions, 30 (TRENTE) jours après mise en demeure restée infructueuse, sans que l'OCCUPANT puisse prétendre à une quelconque indemnité.

L'UNIVERSITE pourra également résilier la présente convention de manière unilatérale, à tout moment, si un quelconque motif d'intérêt général le justifie. Dans ce cas, l'OCCUPANT pourra prétendre au versement d'une indemnité. Son montant correspondra à la part non amortie des travaux visés à l'article 7 de la présente convention, au jour de la résiliation. Il est précisé que la durée d'amortissement qui sera effectivement prise en compte dans le calcul du montant de l'indemnité ne pourra en aucun cas dépasser le terme initial de la présente convention, fixé par son article 4.

Dans tous les cas, la résiliation sera faite par lettre recommandée avec accusé de réception fixant un délai de libération des lieux.

Article 14. Résiliation à l'initiative de l'OCCUPANT

L'OCCUPANT pourra mettre un terme à l'occupation de manière anticipée, par lettre recommandée avec accusé réception 6 (SIX) mois avant la cessation effective de l'occupation. Il ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Dans tous les cas de résiliation à l'initiative de l'UNIVERSITE ou de l'OCCUPANT, les contributions aux charges relatives aux fluides éventuellement dues seront calculées au *pro rata temporis* de l'occupation effective.

Article 15. Clause résolutoire

Dans l'hypothèse où les études menées dans le cadre de la phase 0 de l'opération, visée à l'article 7 de la présente convention, révéleraient un aléa géotechnique et/ou structurel de nature à bouleverser l'économie générale du contrat, les parties s'accorderont sur la poursuite de l'opération ou la résolution de la présente convention. Si elles s'accordent sur la résolution, elles seront libérées de leur obligations réciproques et ne pourront prétendre à aucune indemnité.

Chapitre 7. MODIFICATION DU CONTRAT

La présente convention pourra être modifiée à tout moment par avenant conclu entre les parties.

Dès lors qu'elles ne constituent pas de modifications substantielles de nature à bouleverser l'économie générale du contrat, des modifications pourront être apportées aux articles 10 et 11 et aux annexes auxquelles ils renvoient, annuellement, par simple échange de courrier entre les parties. Les propositions de modifications devront être soumises par la partie la plus diligente à son cocontractant au plus tard le 30 juin de chaque année et prendront effet au 1^{er} septembre.

Chapitre 8. CLAUSES DIVERSES

Article 16. Annexes – Portée juridique

Les annexes sont considérées comme faisant partie intégrante du présent contrat et sont en conséquence opposables entre les parties signataires. En cas de contradiction, les stipulations du présent contrat primeront le contenu des annexes.

Liste des annexes :

- Annexe 1 : Plan de situation
- Annexe 2 : Pré-étude structurelle
- Annexe 3 : Mémoire technique
- Annexe 4 : Grille tarifaire
- Annexe 5 : Budget prévisionnel
- Annexe 6 : Pouvoir Président Université Côte d'Azur
- Annexe 7 : Pouvoir Président Régie Parcs d'Azur

Article 17. Election de domicile

Pour l'exécution de la convention, les parties font élection de domicile à leur siège social respectif :

- pour L'UNIVERSITÉ : à son siège social.
- pour l'OCCUPANT: à son siège social.

Article 18. Compétence juridictionnelle - Contestations

Les contestations qui sont susceptibles de s'élever entre le PRESTATAIRE et l'UNIVERSITÉ au sujet de la convention seront soumises aux Tribunaux de NICE. Les parties s'efforceront de se concerter et de rechercher une solution amiable avant de saisir la juridiction compétente.

Fait à NICE

Le

Pour l'OCCUPANT	Pour L'UNIVERSITÉ
-----------------------------	-------------------------------

Département :
ALPES MARITIMES

Commune :
NICE

Section : NC
Feuille : 000 NC 01

Échelle d'origine : 1/1000
Échelle d'édition : 1/3000

Date d'édition : 09/09/2013
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC44
©2012 Ministère de l'Économie et des
Finances

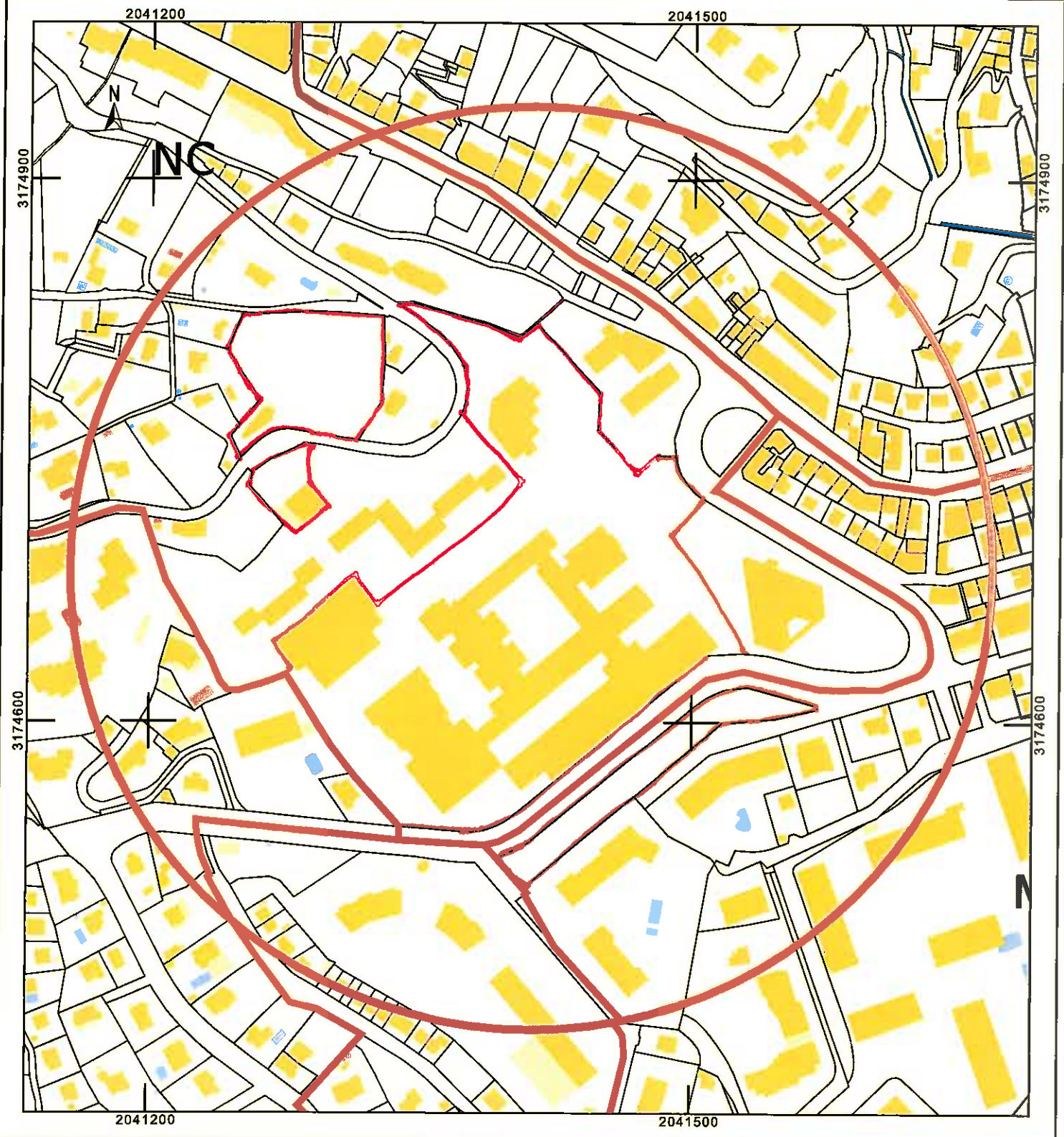
DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

PLAN DE SITUATION

Le plan visualisé sur cet extrait est géré
par le centre des impôts foncier suivant :
Nice 1
Centre des Finances Publiques de Nice
Cadéï 22, rue Joseph Cadéï 06172
06172 NICE
tél. 04-92-09-47-23 -fax 04-92-09-45-49
cdf.nice-1@dgif.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr



Carlone

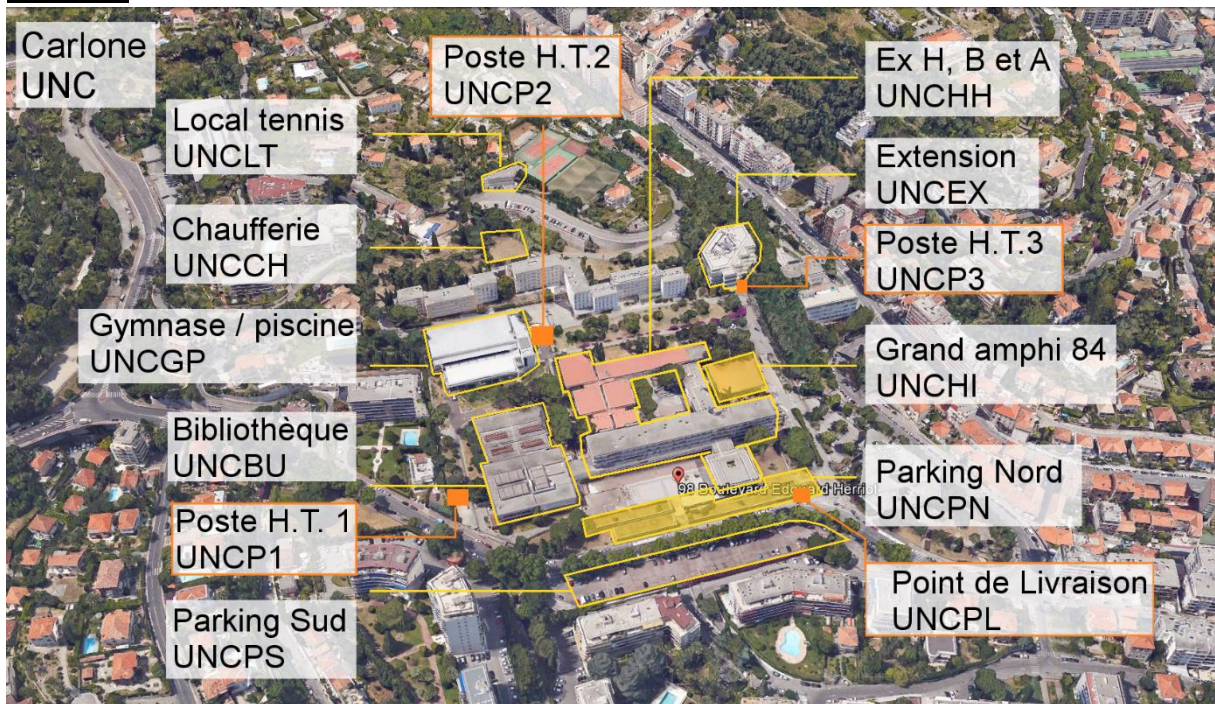


Figure 1: Carlone - code RUS.

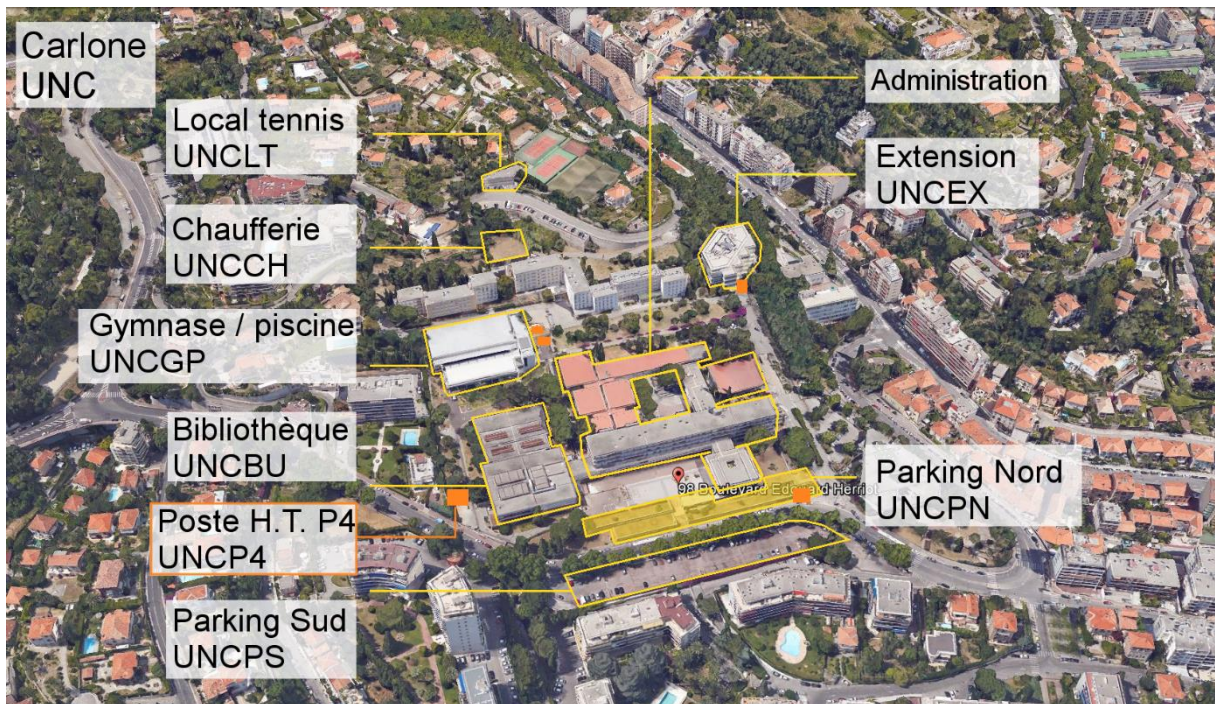


Figure 2: Carlone – Bâtiments.

Désignation du bâtiment	Code(s) RUS associé (s)	Code(s) CHORUS associé (s)
Bibliothèque	UNCBU	PACA/168192/390506
Chaufferie	UNCCH	PACA/168192/394767
Extension	UNCEX	PACA/168192/390509
	UNCP3	-
Gymnase/Piscine	UNCGP	PACA/168192/390511
	UNCP1	-
	UNCP2	-
Administration	UNCHH	PACA/168192/336245
	UNCHI	PACA/168192/390512
Local tennis	UNCLT	PACA/168192/389883
Poste H.T. P4	UNCP4	-
Parking Nord	UNCPN	-
	UNCPL	-
Parking Sud	UNCPS	-

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

5, rue du 19 mars 1962 - 92622 Gennevilliers CEDEX - FRANCE
tél. +33 1 41 85 03 69 - fax +33 1 41 85 03 74
engineering-fr@tractebel.engie.com

NOTE TECHNIQUE PRE-ETUDE



Nos réf. : **ABN – Parking Sud Carlone**
Imputation : W.000459

RESTREINT

Client : Université Côte d'Azur
Projet : **Parking Sud Carlone**
Objet : **Pré-étude structurelle – Description des travaux**
Commentaires :

Ce document est la propriété de Tractebel Engineering S.A. Toute copie ou transmission à des tiers est interdite sans un accord préalable.

01	26/05/2023	-	A. BRUNELLE	C. LEVARD-JEANNIN	F.FERNANDEZ	
REV.	JJ/MM/AA	OBJET DE LA REVISION	STAT.	REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION

TRACTEBEL ENGINEERING S.A. - siège social : 5, rue du 19 mars 1962 - 92622 Gennevilliers CEDEX - FRANCE
au capital de 3 355 000 euros - R.C.S. Nanterre B 309 103 877 - SIREN 309 103 877 - TVA intra : FR 82 309 103 877 - APE 7112B

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	4
2. DOCUMENTS DE REFERENCE.....	4
3. PRESENTATION DE L'OUVRAGE.....	4
4. RESUME DES ACTIONS MENEES.....	5
4.1. Première visite de constatation.....	5
4.2. Analyse physico-chimique par ASTER BTP.....	7
4.3. Synthèse des désordres.....	9
5. PRINCIPES DES REPARATIONS STRUCTURELLES.....	10
5.1. Liste des travaux.....	10
5.1.1. Dallage.....	10
5.1.2. Poteaux.....	10
5.1.3. Murs périphériques.....	10
5.1.4. Poutres BA sur JD.....	11
5.1.5. Dalle de couverture.....	11
5.1.6. Infiltration d'eaux et étanchéité.....	11
5.2. Localisation des réparations.....	12
5.2.1. Rez de chaussée.....	12
5.2.2. Plancher haut rez de chaussée.....	12
5.2.3. Plancher terrasse.....	13
6. CHIFFRAGE ET PLANNING.....	13

1. INTRODUCTION

Cette note technique a pour but de décrire les travaux nécessaires à la réouverture du parking sud du campus universitaire Carlone situé au 98 boulevard Edouard Henriot à Nice.

Il est prévu dans cette note de présenter une estimation du budget prévisionnel et du planning d'exécution.

Ce document est un document niveau esquisse / Avant Projet Sommaire réalisé sur la base de notre contrat de « pré-étude structurelle ». Les réparations présentées peuvent être affinées et plus détaillées dans des phases d'études plus poussées. Ainsi cette note est à prendre avec son niveau d'imprécision lié à une première approche sommaire.

2. DOCUMENTS DE REFERENCE

- DEKRA DIAG PARKING SUD 15.03.2021
- Synthèse UNCPS VF Parking Sud
- UNCPS-Parking Sud-20200527 (maquette 3D sommaire)
- Rapport investigation ASTER BTP : « ING-CA-23-0078-R01-B »

3. PRESENTATION DE L'OUVRAGE

L'ouvrage a été construit en 1967, il dispose d'une surface SHON de 5000 m² et de 109 places sur deux niveaux, en partie en sous-sol couvert et en surface. Avant sa fermeture par la commission en novembre 2019, le parking Sud était largement surexploité et dans un état de vétusté avancé. Le parking nécessite des travaux lourds pour permettre une mise hors d'eau du site. L'enrobé de voirie et les joints de dilatation sont à rénover en totalité tant les fuites sont importantes.



4. RESUME DES ACTIONS MENEES

4.1. Première visite de constatation

Tractebel a réalisé une première visite du site le 21 Février 2023. Lors de cette visite, il a été constaté un état de dégradation avancée de l'enrobé de surface ne jouant plus son rôle d'étanchéité, notamment au droit des dispositifs de traitement des joints de dilatation.





Les évacuations des cours anglaises semblent être bouchées et leur conception devra être revue pour éviter l'infiltration des eaux de pluie et le « lessivage » des murs.



En partie sous-sol, les poutres précontraintes sont saines et ne présentent aucun dommage. Il en est de même pour la sous-face du plancher malgré des réparations de fissures transversales visibles. Les poutres en béton armé présentent pour certaines des fissures en partie basse dû à la corrosion des aciers et des déformées importantes. Les poteaux sont globalement sains certains présentent quelques fissures superficielles à cause du phénomène de corrosion mais uniquement en pied et très localisées.

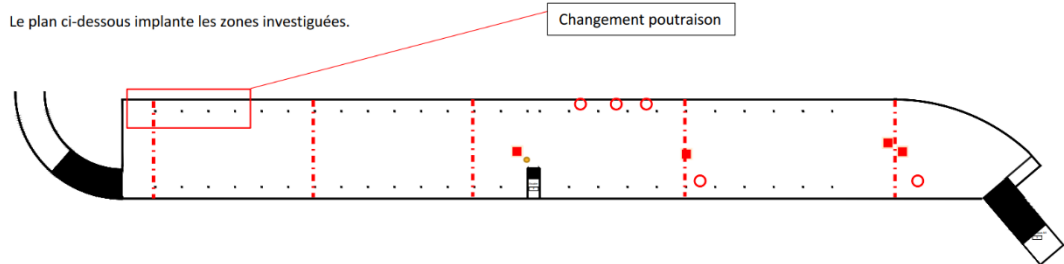
Les murs périphériques sont tous lessivés par le défaut d'évacuation des cours anglaises. Certains présentent des fissures qui ont été pour la plupart « monitorées » par des témoins en plâtre ou en mortier, témoins toujours en place qui ne présentent aucune évolution.



4.2. Analyse physico-chimique par ASTER BTP

Suite à la première visite de constatation, une campagne de sondages physico-chimiques a été définie en collaboration avec la société ASTER BTP. La campagne menée est la suivante :

- inspection visuelle des locaux afin d'identifier les désordres, d'implanter les mesures et les prélèvements ;
- relevés dimensionnels des éléments structurels de l'ouvrage ;
- campagne de détection électromagnétique afin de cartographier les enrobages en place ;
- sondages destructifs afin de caractériser les armatures contenues dans le béton ;
- réalisation de cartographie de potentiel ;
- prélèvement de carottes de béton pour déterminer la classe de résistance en compression.



Vue en plan – Parking Carlone

Légende

- Carottage traversant
- Sondage destructif
- Carottage
- - - Joint de dilatation

Pour plus de détails, se référer au rapport complet de ASTER BTP : « **ING-CA-23-0078-R01-B** ».

Les conclusions du rapport d'investigations sont :

- l'inspection visuelle de la structure laisse apparaître des problématiques d'infiltrations d'eau au niveau de la dalle supérieure de l'ouvrage et des murs périphériques. L'ensemble des poutres au droit des joints de dilatations sont étayées et présentent visuellement une flèche ;
- la dalle de couverture est réalisée en béton armé d'une épaisseur de 11,5 cm. Les armatures sont de type $\Phi 6$ mm dans le sens de répartition. Il est retrouvé des torons précontraints composés de 3 brins $\Phi 2$ mm dans le sens porteur. En fonction des travées les espacements peuvent être variables. Il n'a pas été noté de signe de corrosion sur les armatures des dalles ;
- Les poutres des travées courantes ont des sections en I et sont très certainement précontraintes. Au droit des JD, les poutres sont réalisées en béton armé traditionnel. Elles ont des sections de 15,5 x 60 cm et contiennent 2 lits de 2 HA $\Phi 32$ mm. Les cadres sont espacés de 25 cm en travée contre 10 cm sur appui. Sur la poutre la plus dégradée, des pertes de sections de 1 à 4 mm sont observables sur les filants ainsi que sur les cadres ;
- Les voiles périphériques sont réalisés en béton non-armé et ils ont une épaisseur, estimée au radar, d'environ 25 cm et sont dépourvus de ferrailage ;
- le phénomène de corrosion induit par la carbonatation du béton est présent seulement dans les éléments non précontraints (poutre sur JD). Il n'a pas été retrouvé de signe de corrosion sur les dalles ainsi que sur les poutres des portiques courants ;
- Les cartographies de potentiels effectuées ne traduisent pas d'activité corrosive active. Pour les poutres sur JD, les zones corrodées sont situées en partie inférieure et touchent le premier lit de filant ;

- au niveau de la dalle de couverture, sur 2 des 4 carottes réalisées, il a été retrouvé une reprise de bétonnage horizontale à environ 7 cm de la surface de la dalle dont l'épaisseur totale n'est que de 11 cm ;
- la qualité du béton employé sur l'ouvrage est très hétérogène. Il peut être retenue les classes de résistances C16/20 pour le dallage et les voiles contre C35/45 pour la dalle de couverture.

4.3. Synthèse des désordres

Sur la base de nos différentes visites et des conclusions des investigations, nous avons pu identifier les travaux de réparation et de renfort à réaliser dans l'optique d'une réouverture du parking :

- dallage: bon état général, nivellement à prévoir au droit des passages sur JD;
- poteaux: bon état général, corrosion légère, réparations superficielles à prévoir;
- murs périphériques: absence d'armature, renforcement à prévoir;
- poutres précontraintes: bon état général, pas de renfort à prévoir;
- poutres béton armé sur JD: corrosion modérée en milieu de travée causée par la carbonatation du béton, renfort à prévoir;
- dalle : fissures de flexion visibles et réparées superficiellement; renfort à prévoir;
- infiltration d'eau par les cours anglaises et par le dispositif sur JD en terrasse: système et étanchéité à revoir.

5. PRINCIPES DES REPARATIONS STRUCTURELLES

5.1. Liste des travaux

Une liste des travaux à réaliser a été établie sur la base des constats et investigations détaillés ci-dessus, cette liste pourra évoluer au long du projet en fonction d'études plus poussées, de l'évolution éventuel du programme ou encore des demandes particulières du futur exploitant de l'ouvrage.

5.1.1. Dallage

Au droit des JD, il est constaté des desaffleurements dû à des tassements différentiels. Pour le confort des usagers, il faut refaire le dallage à ces endroits. Les travaux consistent en :

- la démolition du dallage existant en conservant les aciers pour futur recouvrement ;
- Terrassement d'une trentaine de centimètres sous le niveau bas du dallage pour substitution de sol et remplacement par du gros-béton ;
- Reconstitution du dallage et mis en place de goujons anti-pianotement.

5.1.2. Poteaux

Certain poteaux présentent des dégradations à leur base à cause d'un début de corrosion de l'armature. La réparation consiste simplement à :

- purger le béton autour de la partie corrodée des aciers ;
- passiver les armatures ;
- reconstituer le béton d'enrobage avec un mortier haute performance.

5.1.3. Murs périphériques

Les mur périphériques présentent des fissures horizontales et verticales. Après sondages, il s'est avéré que les murs étaient non armés. Malgré tout, ils soutiennent les terrains de la voirie attenante (nous n'avons pas l'historique, est-ce que les terres ne poussent pas ou peu, l'ouvrage a-t-il été réalisé avant la route et il se peut que du gros béton limitant la poussée ai été mis en œuvre pour limiter la poussée, etc...). Dans tous les cas et par sécurité, nous proposons de renforcer les murs périphériques selon le principe suivant :

- piquage sur l'ensemble de la surface pour indentation de 6 mm ;
- scellement d'armatures sur l'ensemble de la périphérie des panneaux (dans les murs de refends, dallage et dalle de couverture) et d'épingles sur la surface pour reprendre le cisaillement entre la partie ancienne et la partie neuve ;
- mise en place de l'armature et projection de béton.

5.1.4. Poutres BA sur JD

Les poutres existantes présentent des désordres lié à la corrosion des aciers principaux de flexion mais aussi une déformée trop importante. Afin de reprendre les charges définitives permettant l'exploitation de l'ouvrage, nous proposons de doubler ses poutres en créant de nouvelles juxtaposées. Pour ce faire les travaux consistent en :

- étaieement de la trame de plancher portant sur les poutres du JD ;
- purge de la corrosion des aciers, passivation et reconstitution de l'enrobage au mortier haute performance ;
- piquage de la poutre existante pour création d'indentation de 6 mm et création de cheminée de coulage par le dessus (par carottage, après purge du revêtement et de l'étanchéité existants) ;
- scellement d'aciers pour moilage ;
- Mise place de l'armature de la nouvelle poutre, scellements sur appuis, coffrage puis coulage du béton.

5.1.5. Dalle de couverture

La sous-face de la dalle de couverture présente d'importantes fissures transversales indiquant une très probable surcharge des planchers non conçus à l'origine à cet effet. Ces fissures ont été réparées sommairement mais afin de pouvoir exploiter la dalle de couverture en parking aérien, le plancher doit être renforcé. Nous proposons de réaliser ce renfort avec des plats carbone sur les zones de plancher les plus sollicitées. Les travaux devront inclure la préparation du support, la fixation des plats carbone et leur protection au feu par flocage.

5.1.6. Infiltration d'eaux et étanchéité

Un des sujets majeurs des désordres bien qu'influençant que faiblement ceux structurels, est lié au « hors-d'eau » du niveau rez-de-chaussée de l'ouvrage.

5.1.6.1. COURS ANGLAISES

L'une des venues privilégiées des eaux de pluies sont les cours anglaises nécessaires à la bonne ventilation du parking. Néanmoins de part leur conception d'origine avec des grilles horizontales et lors de fortes pluies, des quantités importantes d'eau pénètrent au rez-de-chaussée (l'évacuation prévue des cours anglaises ne suffisant pas à drainer les fortes pluies et se retrouvent souvent bouchée par manque d'entretien). Nous proposons de revoir la forme de ces cours anglaises afin de créer une grille verticale et non plus horizontale.

Une étude de ventilation devra être menée pour vérifier l'affaiblissement aérolique générée par cette modification qui peut éventuellement nécessiter un agrandissement de la taille des grilles. Les travaux consistent au démontage et évacuation des grilles existantes, de travaux de maçonnerie pour créer un édicule avec une ouverture latérale et la fourniture de la nouvelle grille.

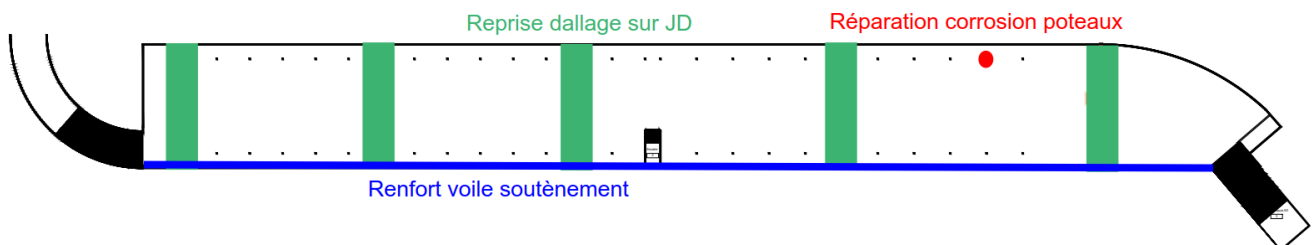
5.1.6.2. CURAGE DE L'ENROBE ET DE L'ETANCHEITE

Comme constaté lors de la première visite, l'état de l'enrobé ne permet plus d'assurer l'étanchéité de l'ouvrage. De plus, les différentes réfections qu'il a subi sans purge de l'épaisseur totale a généré un lissage des formes de pentes d'origine qui ne permet plus l'évacuation correcte des eaux de surface. Les travaux de ce poste incluent :

- enlèvement et évacuation en décharge des jardinières et création d'un garde-corps ;
- purge de l'épaisseur totale de l'enrobé existant jusqu'au support de la dalle béton ;
- modification du dispositif d'étanchéité sur JD ;
- création des nouvelles descentes EP ;
- création de la chape rapportée en forme de pente de 1,5% minimum (3% maximum pour de l'asphalte autoprotégé) ;
- réalisation de la couche autoprotégée en asphalte.

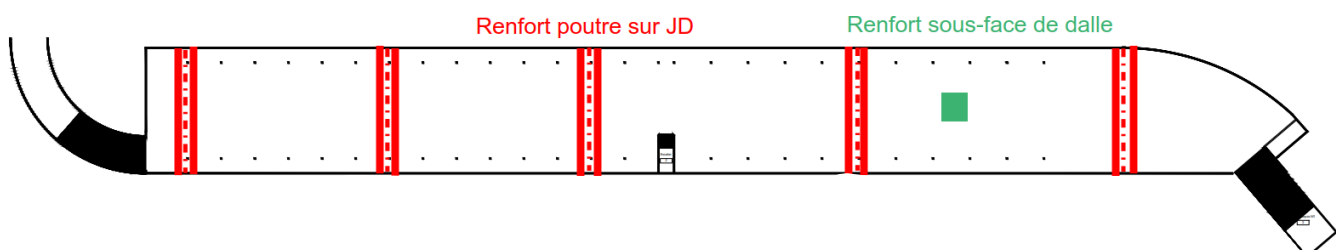
5.2. Localisation des réparations

5.2.1. Rez de chaussée



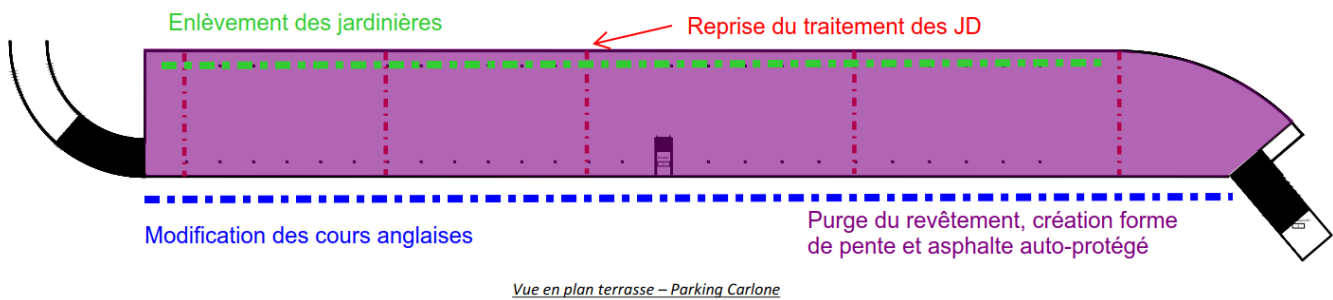
Vue en plan RDC – Parking Carlone

5.2.2. Plancher haut rez de chaussée



Vue en plan PH RDC – Parking Carlone

5.2.3. Plancher terrasse



6. CHIFFRAGE ET PLANNING

Sur la base des réparations citées ci-dessus, est présenté le chiffrage et le planning estimatif des travaux. Sont exclus du coût, les frais d'études de Maîtrise d'œuvre et les montants affichés sont hors taxes.

Le budget présenté ne comprend pas l'automatisation du parking, les travaux d'électricité ou de peinture et les frais de viabilisation (elec, ptt, eau) pour isoler le parking des infrastructures techniques du campus universitaire. Ces frais divers sont également à prévoir par le futur concessionnaire.

Travaux	Unité	quantité	prix unitaire	Total
Installation chantier + Etudes Exe	FT	1	80000	80000
Dallage	m2	240	150	36000
Poteaux	u	10	500	5000
Poutres sur JD	u	10	3000	30000
Dalle	m ²	2600	50	130000
Mur périphériques	m2	450	250	112500
Reprise des cours anglaises	u	25	1000	25000
Curage du revêtement + ETA	m ²	2600	21	54600
Enlèvement jardinières	FT	1	10000	10000
Création garde-corps	ml	140	100	14000
Création de forme de pente	m2	2600	60	156000
Création de descente EP	u	12	2000	24000
Asphalte auto protégé	m2	2600	100	260000
Dispositif sur JD	ml	80	250	20000
TOTAL Gros-Œuvre				957100

	Taches	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16	S17	S18	S19	S20	
0	Installation de chantier et travaux préparatoires	■	■	■																		
1	Dallage				■	■	■	■	■													
2	Reprise poteaux								■	■												
3	Poutres sur JD										■	■	■	■								
4	Dalle haute														■	■	■	■	■			
5	Murs périphériques																■	■	■	■	■	
6	Reprise cours anglaises				■	■	■	■	■													
7	Curage revêtement + ETA						■	■	■	■												
8	Enlèvement jardinières				■	■																
9	Création garde-corps																					
10	Création forme de pente																					
11	Création forme de pente																					
12	Création descente EP										■	■	■	■	■							
13	Asphalte auto protégé																				■	■
14	Dispositif JD																					■



MEMOIRE TECHNIQUE

Le mémoire technique doit contenir :

- Une présentation du candidat et de son expérience antérieure en matière de réalisation d'opérations immobilière de réhabilitation ainsi que d'exploitation et de gestion d'infrastructures de stationnement,
- Une note très complète, décrivant les modalités d'exécution des prestations objet de la convention :
 - Un descriptif des travaux de réhabilitation, de remise aux normes du bâtiment et d'équipement en vue de l'exploitation à usage de parc de stationnement.
 - Un plan de financement du coût des travaux et tout justificatif de garanties.
 - Une proposition d'organisation du fonctionnement du parc de stationnement réservant un usage pour les étudiants.
 - Les moyens humains et matériels dédiés.

1-PRESENTATION DE LA REGIE PARCS D'AZUR (RPA)

La Régie Parcs d'Azur (RPA) est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), créé le 13 mars 2017 par la Métropole Nice Côte d'Azur. Elle a pour objet principal le financement, la réalisation, la gestion et l'exploitation de parcs de stationnement en ouvrage. Elle est un opérateur de stationnement de la Métropole au service de ses administrés.

Par délibération, RPA, sous son nom commercial « Nice Azur Parking », s'est vu attribuer au cours des années, 17 parcs de stationnement en convention de gestion, situés à Nice et Cagnes-sur-Mer.

Aujourd'hui, la Régie Parcs d'Azur gère 17 parcs de stationnement :

- 8 parcs de stationnement horaire et abonné
- 4 parcs de stationnement en automatique
- 5 parcs de stationnement abonné

Ce qui représente 6 000 places de stationnement, plus de 3400 abonnés et plus de 1 600 000 visiteurs par an.

Outre la structuration des liens contractuels avec la Métropole au travers du Contrat d'objectifs, la tutelle institutionnelle est exercée par un Conseil d'administration, animée par un Président. Il est composé de 13 membres issus du Conseil Métropolitain, de 2 représentants des usagers, et d'1 personne qualifiée. Les représentants du personnel disposent de 2 sièges avec voix consultatives. Est également convié aux séances du Conseil d'administration le comptable public de la Régie, Administrateur des finances publiques de Nice Municipale.

Il convient également de souligner que les liens entre la Régie Parcs d'Azur et la Métropole prennent également la forme d'une mutualisation de certains services selon les dispositions de la Convention d'adhésion aux services communs de la Métropole (Ingénierie/Archéologie/Services informatiques/Ressources humaines/Logistiques...) du 18 décembre 2017, renouvelée le 13/07/2022, et du Contrat de prestations intégrées (Direction des Bâtiments) du 28 mai 2018.

PARC	ADRESSE	CAPACITE	dont PMR	dont PLACES MOTOS	dont PLACES VEHICULES ELECTRIQUES en cours de mise en place	TYPE DE STATIONNEMENT
<u>NICE</u>						
CORVESY	3 rue Alexandre Mari	324	7		20	Horaires et abonnés
PALAIS MASSENA	29 promenade des Anglais	378	6		19	Horaires, abonnés et amodiataires
VALOMBROSE	27 rue Valombrose	222	6		16	Horaires et abonnés
PROMENADE DES ARTS	Avenue Saint Jean Baptiste	349	9			Horaires, abonnés et amodiataires
MARSHALL	Place du general Marshall	602	24			Horaires, abonnés et amodiataires
PALMEIRA	47 rue saint philippe	343	7		21	Horaires, abonnés et amodiataires
PALAIS DE JUSTICE	Place du Palais de Justice	339	7	14	19	Horaires, abonnés et amodiataires
ACROPOLIS	3 rue Jean Allegre/ rue du XVème corps	1891	42		28	Horaires et abonnés
VALERI	60 avenue Borriglione	147				Abonnés et amodiataires
LOUIS DE COPPET	Rue Louis de Coppet	182			10	Abonnés
TZAREWITCH	Rue Cluvier	116				Amodiataires
FOCH HANCY	4 rue Hancy/rue Raspail	143				Abonnés
CALIFORNIE	60 avenue de la Californie	276				Abonnés
RAIMBALDI	38 rue Raimaldi	134				Abonnés et amodiataires
LE ROURET	11 boulevard Henri Sappia	64				Locataires
GORBELLA	61 boulevard Gorbella/3 rue Mallarède	243			12	Abonnés
<u>A CAGNES SUR MER</u>						
PLANASTEL	2 rue du Chateau	158				Horaires et Abonnés

2- L'ORGANISATION DE LA REGIE PARCS AZUR

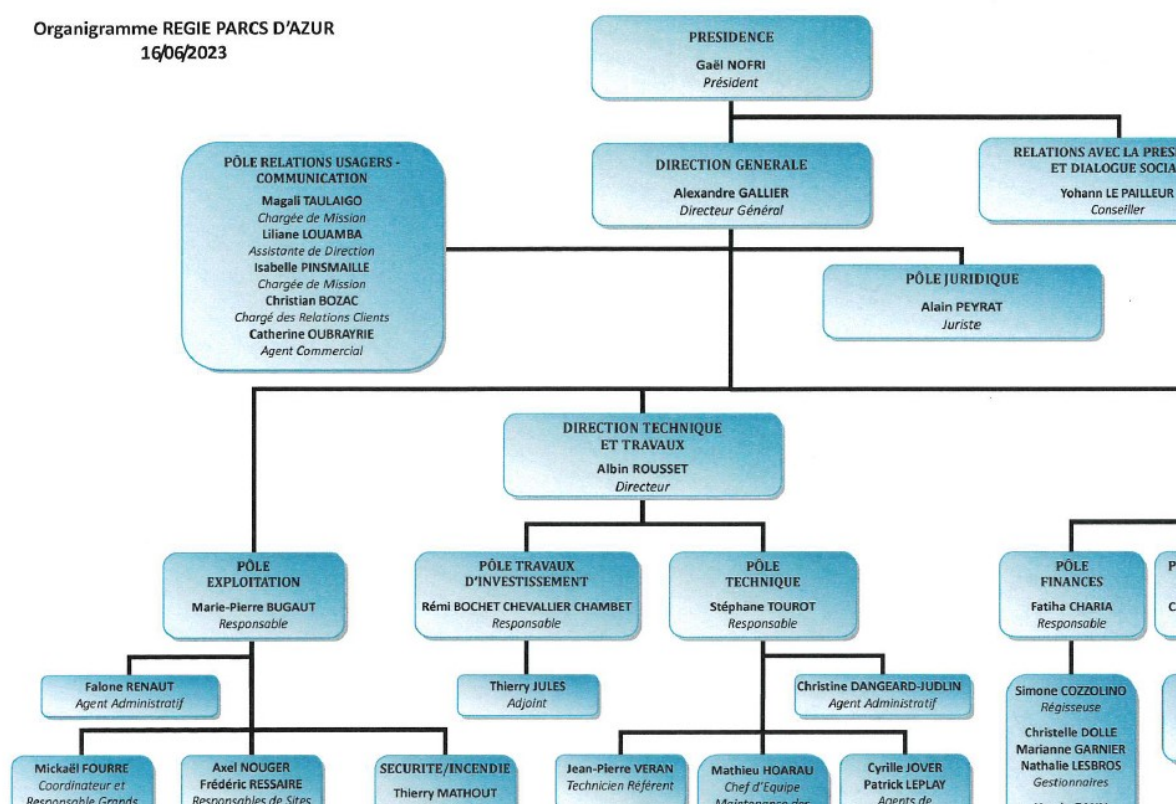
2.1 LA STRUCTURE JURIDIQUE

En sa qualité d'EPIC, la Régie Parcs d'Azur est une personne morale de droit public. Elle est soumise aux règles de la Commande publique et de la Comptabilité publique (Nomenclature M4). Néanmoins, le statut de ses salariés relève du droit privé, exception faite du Directeur qui, en vertu des dispositions législatives relève du droit public et des agents mis à disposition par la Métropole, qui conservent leur statut de la Fonction publique Territoriale.

2.2 L'ORGANIGRAMME

L'effectif moyen de RPA pour 2023 est de 73 salariés

Ce chiffre ne tient pas compte des agents mis à disposition, ni des intérimaires, il s'agit uniquement des contrats de travail avec RPA



2.3 L'ORGANISATION DU POLE EXPLOITATION

Sous l'autorité du Directeur Général, le Pôle Exploitation assure en lien avec les différents services supports et en particulier avec le service commerciale toutes les activités liées aux parcs de stationnement dont il a la charge.

L'ensemble de ces missions nécessite au quotidien un suivi et des mises à jour :

- Des procédures et des consignes d'exploitation,
- Du planning des équipes d'exploitation,
- Des contrôles de prestation de ses fournisseurs, conformément au cahier des charges,
- Des pannes et ou dysfonctionnements nécessitant une réparation de 1er niveau
- Du suivi des contrats de maintenance,

- Du suivi de la qualité des ouvrages
- Du traitement des rechargement caisse et le suivi de la collecte fonds
- Des procédures d'hygiène et de sécurité
- Des remontées d'information de fréquentation et chiffre d'affaires.

En outre, le Pôle Exploitation participe à la rédaction et à l'analyse des marchés publics relevant de son périmètre. Il prépare et participe aux commissions communales et départementales de sécurité de chaque parc de stationnement. Il anticipe et détermine les nouveaux besoins technologiques et techniques, en collaboration avec le Directeur Technique et Travaux.

Le Pôle Exploitation est constitué de :

- Une **Responsable d'exploitation**,
- Un **Chargé de sécurité /incendie**,
- Une **Employée qualifiée** en charge de la planification du personnel,
- Deux **Responsables de site** en charge de la gestion administrative et financière de l'ensemble des exploitations, du suivi des interventions de maintenance, et du management des équipes,
- **Quatre Agents d'intervention** qui assurent 24h/24 la supervision des 17 parcs. Ils peuvent être amenés à effectuer des opérations de maintenance de 1er niveau sur les parcs traditionnels et automatiques. Ils assurent également la liaison entre les sites d'exploitation et les Responsables de Site,
- **Des Agents d'exploitation - Chefs de parcs**, qui assurent l'accueil, l'information et l'assistance à la clientèle dans les ouvrages accueillant des usagers horaires. Leur présence est alors assurée 24h/24, 7j/7, exception faite de certains parcs qui en raison du peu de fréquentation horaire notamment la nuit sont télégrés. Ils veillent également à la sécurité et à la propreté des parcs de stationnement et contrôlent le bon fonctionnement des installations.
- Deux **Agents de Nettoyage**, qui effectuent une partie du nettoyage des parcs traditionnels en complément de l'intervention d'un prestataire extérieur. Depuis octobre 2022, un nouveau marché a débuté avec le prestataire GSF, entraînant une refonte totale du planning pour une meilleure cohésion entre le prestataire et les équipes de la Régie Parcs d'Azur.

En dehors du personnel dédié à l'exploitation sur les sites nous avons un **Centre Opérationnel de Sécurité (COS)**, situé à ce jour sur le parc Corvesy et qui permet de superviser l'ensemble des sites en exploitation. Par le biais de la phonie, d'écrans de vidéo protection et de la gestion technique centralisée (GTC). Il a la capacité d'apporter des solutions aux usagers et ce, en temps réel, grâce à une prise en main à distance.

Ce centre télégrè les parcs automatiques et parcs abonnées 24h/24 et 7j/7, mais également la nuit et en cas de nécessité, les parcs traditionnels horaires.

2.4 - L'ORGANISATION DE LA DIRECTION TECHNIQUE ET TRAVAUX

2.4.1 LE POLE TECHNIQUE

Le Pôle Technique, regroupe les techniciens et agents de maintenance. Ils veillent, 24h/24-7j/7, à l'entretien préventif et curatif des matériels nécessaires au bon fonctionnement des parcs (péage, phonie, vidéo protection, appareils et câblages électriques) et à leurs équipements techniques spécifiques. Outre les interventions directes, il peut activer les différents marchés pour mobiliser les prestataires techniques de la Régie, et assure le contrôle de leurs interventions.

Ce pôle est composé de :

- Un **Responsable technique**
- Un **Technicien référent** principalement en charge du suivi des équipements de péage, de la vidéoprotection et du suivi des nouveaux équipements mis en place (vidéo, phonie, PTI, péage

- Un **Agent de maintenance polyvalent** principalement en charge de la maintenance des parcs automatiques,
- Deux **Agents de maintenance** principalement en charge de la maintenance des parcs traditionnels.

2.4.2 LE POLE TRAVAIUX ET INVESTISSEMENT

La Régie Parcs d'Azur a engagé un plan pluriannuel de rénovation de l'ensemble des parcs de stationnement qui lui ont été confiés par la Métropole.

Ce dernier comprend notamment la mise aux normes des infrastructures en matière d'accessibilité ou de sécurité, le remplacement des équipements obsolètes, la réalisation de travaux d'amélioration des standards d'accueil et de confort.

Pour ce faire, le pôle travaux d'investissement participe à la définition et la mise en œuvre de la politique d'investissement.

Le Pôle Investissement a pour missions :

- D'établir le diagnostic de l'existant et l'estimation du programme des travaux préalablement aux arbitrages budgétaires,
- De rédiger les pièces techniques de la consultation, d'analyser les offres techniques, de participer aux négociations éventuelles et aux choix des entreprises,
- De contrôler l'exécution des travaux de rénovation, de modernisation et de construction,
- De procéder à leur réception et à la levée des réserves,
- D'instruire les éventuelles autorisations administratives nécessaires à l'exécution des travaux,
- De piloter l'exécution administrative et budgétaire des marchés correspondants.

Ce pôle est composé d'un Responsable et son Adjoint.

2.5 - L'ORGANISATION DU POLE COMMERCIAL

Rattaché à la Direction Commercial, le Pôle est commercial est constitué de :

- **Deux Agents commerciaux** chargés de l'accueil téléphonique, de la réception à l'espace commercial, de la gestion des listes d'attente, de l'élaboration des contrats, de la création des cartes d'abonnés, du suivi des réclamations et des demandes de remboursement.
- **D'une Chargée de mission** sous l'autorité de la Directrice Administrative, Financière et Commerciale, est affectée à la gestion administrative et commerciale des amodiataires et des SCI. En lien avec le Pôle commercial, elle participe aux actions et à la communication commerciale. Enfin, elle a également la charge de l'élaboration du rapport d'activité annuel avec l'aide et sous le contrôle des différents Pôles et de la Direction Générale.

Le Pôle Commercial a pour missions :

- La relation clientèle (souscription de droits de stationnement, service après-vente et courriers clientèle...),
- Les actions de communication et le développement de l'offre de services,
- Les relations commerciales avec les partenaires extérieurs,
- Le contrôle et la politique d'amélioration de la qualité de service,
- L'élaboration des tableaux de bord et de toutes les données de pilotage de l'activité.

2.6 - L'ORGANISATION DU POLE COMMANDE PUBLIQUE

Sous l'autorité de la **Direction**, le Pôle Commande Publique est constitué de :

- Un **Responsable**,
- Une **Assistante** au Responsable,
- Deux **Agents** de Gestion des Achats.

Le Pôle Commande Publique a pour missions :

- D'identifier et de centraliser les besoins à satisfaire,

- De préparer les pièces administratives et d'assurer leur cohérence avec les pièces techniques des marchés publics,
- De piloter les procédures de consultation conformément aux règles de la commande publique (du lancement de la consultation à la notification des marchés...),
- D'assurer le secrétariat de la Commission d'Appel d'Offres ou des Commissions d'ouverture des plis.

Au travers de son responsable, le Pôle est le garant du respect des règles de la commande publique et apporte son expertise à l'ensemble des équipes de RPA.

En liaison avec les équipes métiers et les services financiers, il veille au respect des seuils de procédure.

En outre, le Pôle Commande Publique assure aussi les missions d'achat par :

- La centralisation des demandes d'achat,
- La saisie des engagements sur SEDIT,
- L'envoi des bons de commande aux fournisseurs de la Régie,
- Le suivi des commandes auprès des fournisseurs de la Régie,
- Le suivi des attestations de service fait des factures.

2.7 - L'ORGANISATION DU POLE COMPTABILITE ET DES FINANCES PUBLIQUES

Rattaché à la **Direction**, le Pôle Comptabilité et Finances Publiques est constitué de deux cellules :

La cellule, constituée de 4 personnes, en charge de la facturation et du paiement des « clients », notamment des abonnés, du suivi et du contrôle des encaissements réalisés par les chefs de parcs (caisses manuelles) ainsi que la gestion de la régie d'avances et de recettes en charge de retranscrire toutes les opérations,

La cellule en charge de la comptabilité publique de la Régie Parcs d'Azur est chargée des opérations relatives à l'élaboration du budget (DOB, BP, DM), à son exécution (Emissions des titres et paiements des mandats) ; établissement des comptes administratifs ainsi que de la gestion de la dette et la fiscalité,

Le Pôle finance regroupe la **Responsable**, la **Régisseuse** ainsi que deux **Gestionnaires facturation**, un **Agent administratif**, et un **Contrôleur de caisse**.

Le Pôle utilise notamment le logiciel SEDIT pour la comptabilité de la Régie Parcs d'Azur et les outils métiers, Totem pour les maquettes budgétaires, SAGE Comptabilité et AKIS pour la régie d'avances et de recettes.

En 2022, le Pôle comptabilité et Finances publiques s'est particulièrement impliqué dans la mise en place du système de gestion centralisée des abonnements « Akis ». Ce logiciel permet de satisfaire aux besoins communs des services comptables, commerciaux et de terrain.

Ce système permet également aux abonnés de recevoir, par email ou par l'intermédiaire d'un compte client, les données de facturation communiquées par le Pôle comptabilité et Finances publiques.

3 – NOTRE EXPERTISE EN MATIERE DE GESTION ET DE DEVELOPPEMENT DES PARCS DE STATIONNEMENT

La Régie Parcs d'Azur fort de son engagement métropolitain s'évertue à moderniser ses parcs de stationnement dans le cadre fixé par le Plan Pluriannuel d'Investissement.

Depuis 2022 RPA s'est lancé dans une grande campagne d'investissement et de modernisation tant au niveau de la réhabilitation de ses parcs qu'au niveau de ses systèmes de gestion technique et administratif

3.1 TRAVAUX ET INVESTISSEMENT PARKING

La Régie Parcs d'Azur continue la campagne de modernisation de ses parcs de stationnement dans le cadre fixé, aussi, les principaux investissements réalisés en 2022 sont :

- La fin de la rénovation de la peinture des sols, des murs et des plafonds du parc Palais Massena ainsi que la signalétique des piétons et des véhicules, conformément à la charte graphique de la Régie Parcs d'Azur,
- La Sécurisation de l'entrée Rue de France du parc de stationnement Palais Masséna,
- La création d'une zone privée pour l'Hôtel Negresco au sein du parc Palais Masséna,
- La rénovation des peintures et de la signalétique du parc de stationnement Palmeira,
- Le Démarrage des travaux de sécurisation des issues piétons du parc de stationnement Acropolis,
- La mise en conformité PMR des ascenseurs,

- Le démarrage des travaux liés au PTI,
- Le démarrage des travaux de rénovation des Systèmes de Sécurité Incendie (SSI) pour 9 parcs de stationnement avec mise en place SSI cat A
- Le Démarrage des travaux de vidéo protection : renforcement des zones surveillées intégrant de l'analyse d'images pour un total de 640 caméras
- La mise en place d'un nouveau logiciel de gestion centralisée des abonnés,
- Le démarrage des travaux liés à la sobriété énergétique (éclairage),
- La régie s'est vue confiée l'exploitation du parc de stationnement GORBELLA en avril 2022, nécessitant d'important travaux de rénovation et mise en conformité tous corps d'état. L'inauguration s'est déroulée le 03/10/2022.

Les travaux d'investissement budgétés pour l'année 2023 sont :

- Le démarrage du chantier de construction du parc Jeanne d'Arc à Nice : voir chapitre suivant. L'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides sur l'ensemble de nos parcs de stationnement : total de 300 points de charge ;
- La sécurisation du parc de stationnement Corvesy par la mise en place de portes rapides rigides automatiques,
- La rénovation du local accueil du parc de stationnement Jean Bouin,
- La sécurisation du parc de stationnement Palmeira par la mise en place de portes rapides rigides automatiques,
- La mise aux normes PMR des escaliers du parc de stationnement Marshall,
- La rénovation des peintures et de la signalétique du parc de stationnement Jean Bouin sur 3 niveaux
- La rénovation du local accueil du parc de stationnement Jen Bouin,
- La suite et fin des travaux de sécurisation des issues piétons du parc de stationnement Acropolis,
- La suite et fin des travaux de rénovation des Systèmes de Sécurité Incendie (SSI),
- La suite et fin des travaux de rénovation du système de vidéo surveillance des parcs de stationnement de la Régie.
- Le lancement d'un nouveau programme de construction : parc VAUBAN à Nice de 550 places en superstructure sur 4 niveaux de stationnement. Livraison prévue Juillet 2026 pour un montant prévisionnel des travaux de 10M€ HT.
- Les études de faisabilité et travaux préparatoires à la création d'un centre de télégestion des parcs de stationnement de la Régie
- Modernisation de l'ascenseur du parc GORBELLA.

3.2 LE PROJET DE PARC DE STATIONNEMENT JEANNE D'ARC



Conformément aux obligations découlant de son Contrat d'objectifs du 14 mai 2018, la Régie Parcs d'Azur s'est vu confier la réalisation, le financement et l'exploitation d'un parc de stationnement en infrastructure dont le projet se situe sur le terrain délimité par l'avenue Saint Lambert, la rue de Grammont et la rue Michel Ange à Nice.

Sa capacité sera de 203 places VL et 35 places motos réparties sur 3 niveaux en infrastructure. Ce projet comprend également l'aménagement d'un espace public paysager en surface et l'adaptation des réseaux de voirie. Sa livraison est prévue pour juillet 2024 pour un montant prévisionnel des travaux de 17M€ HT. Actuellement la phase de terrassement est finalisée



EXPERIENCES EN MATIERE DE REABILITATION

3.2.1) Exemple à la suite de la reprise des 2 parcs INDIGO le 1^{er} janvier 2019 :

Les parcs JEAN BOUIN et PALAIS DE JSUTICE sont deux parcs sur lesquels la Régie a mené une opération majeure de modernisation et de réhabilitation ; à savoir :

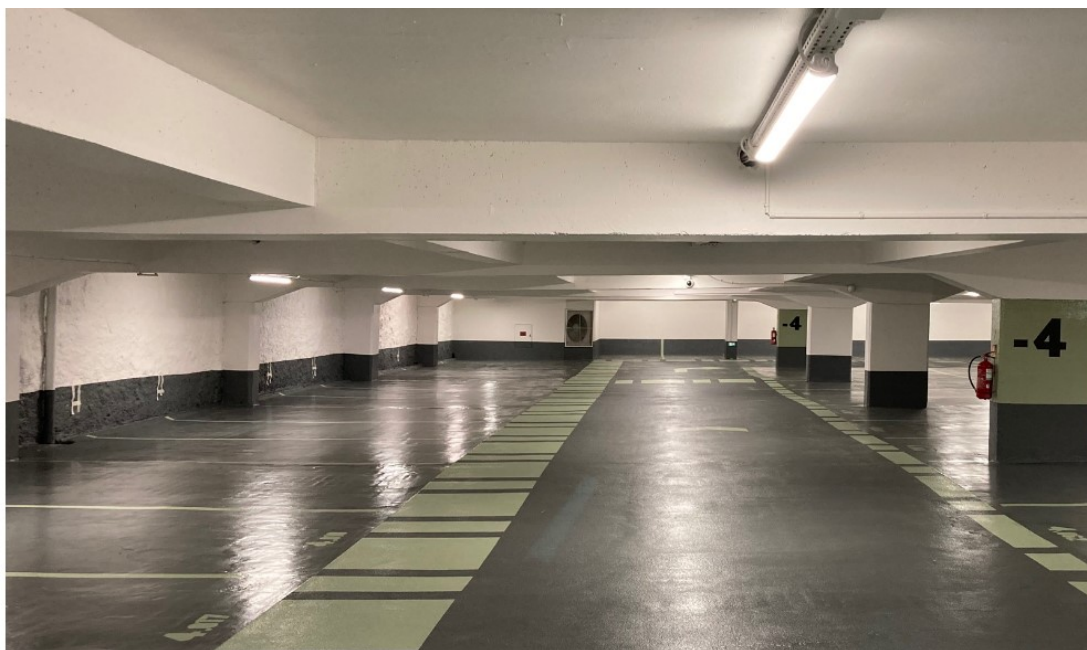
Pour le parc PALAIS DE JUSTICE entre février 2020 et juillet 2021 :

- Rénovation des peintures (sols, murs, plafonds) des 5 niveaux de stationnement (330 places) ;
- Relamping complet : passage en LED pilotés par niveau et par zone par des détecteurs de mouvement ;
- Remplacement de tous les points de détection automatique d'incendie ;
- Rénovation électrique du TGBT ;
- Remplacement du système de contrôle d'accès véhicules et piétons : mise en place lecture de plaque, mise en place ticket avec code barre 2D.
- Modernisation des outils de vidéoprotection et ajouts de 17 caméras ;
- Ajout de 2 interphones par niveau munis de haut-parleurs ;
- Sécurisation des entrées piétons et véhicules : modernisation des portes piétons et des portails désormais à enroulement rapide.
- Déploiement bornes électriques en cours (total de 20 points de charge)

AVANT



APRES



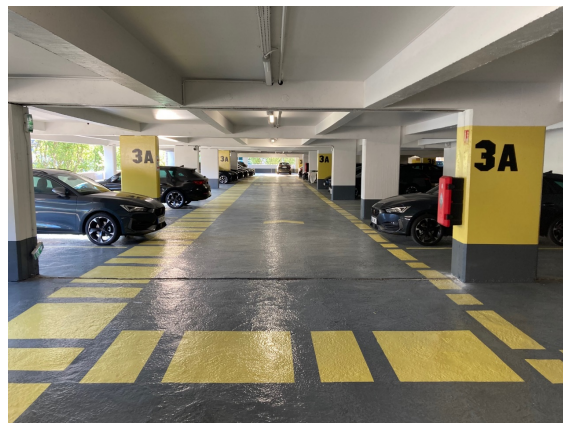
Pour le parc JEAN BOUIN entre décembre 2022 et octobre 2023 :

- Relamping complet : 900 luminaires
- Rénovation des peintures (sols, murs, plafonds) des 3 niveaux de stationnement (1100 places) ;
- Remplacement de tous les points de détection gaz CO-NO ;
- Remplacement de toutes les portes issues de secours (total de 70) et asservissement au CMSI ;
- Modernisation du système de contrôle d'accès véhicules et piétons : mise en place lecture de plaque, mise en place ticket avec code barre 2D ;
- Modernisation des outils de vidéoprotection : 140 caméras incluant comptage véhicules par niveau par le biais de l'analyse d'images ;
- Ajout d'interphones à chaque porte d'issue de secours ;
- Sécurisation des entrées/sorties véhicules : mise en place de portails à à enroulement rapide.
- Extension de la GTC en cours ;
- Déploiement bornes électriques en cours (total de 80 points de charge)

AVANT



APRES



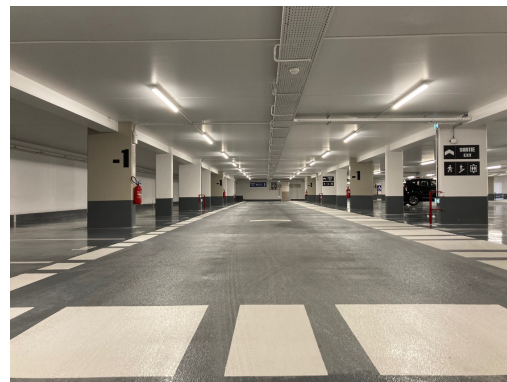
3.2.2) Rénovation complète parc GORBELLA à Nice en 5 mois entre mai et septembre 2022.

- Relamping complet avec pilotage par détecteurs de mouvement par zone et niveau,
- Rénovation des peintures (sols, murs, plafonds) des 2 niveaux de stationnement (243 places) ;
- Rénovation électrique du TGBT ;
- Mise en conformité des systèmes de récupération/évacuation des EP ;
- Remplacement des 2 extracteurs de désenfumage ;
- Remplacement de tous les points de détection gaz CO-NO ;
- Remplacement SSI cat 2b par un SSI car A
- Modernisation du système de contrôle d'accès véhicules et piétons : mise en place lecture de plaque, mise en place ticket avec code barre 2D ;
- Modernisation des outils de vidéoprotection : 45 caméras ;
- Ajout d'interphones à chaque porte d'issue de secours ;
- Sécurisation des entrées/sorties véhicules : mise en place de portails à à enroulement rapide ;
- Mise en place GTC ;
- Déploiement de bornes électriques en cours (total de 80 points de charge)

AVANT



APRES



3.3 DESCRIPTIF DES TRAVAUX ENVISAGÉS DE RÉHABILITATION, DE REMISE AUX NORMES ET D'ÉQUIPEMENT POUR LE PARC DE STATIONNEMENT CARLONE

Initialisation du projet :

Un RDV a été pris auprès du service ERP de la Ville de Nice pour leur présenter les phases décrites ci-dessous, dans la perspective de remettre en exploitation le parc de stationnement.

Phase 1 : Etudes de conception

Préalablement à tout démarrage des travaux, des études de conception seront menées par les bureaux d'études respectifs de nos fournisseurs (VRD/structure, électricité, désenfumage si nécessaire).

Le prérequis pour mener à bien rapidement ces études est de disposer de plans géomètre 2D avec coupes au format Autocad (l'idéal serait en 3D sous REVIT). Si nécessaire, un géomètre sera désigné pour les réaliser dès l'attribution de l'AOT à la Régie, le cas échéant.

Il sera pris en compte pour ces études, toutes les dernières réglementations applicables aux ERP de type PS en vigueur.

Phase 2 : Réparation des désordres sur la structure du bâti, mise en place des réservations,

Conformément à la pré-études réalisée en mai 2023 par TRACTEBEL, les travaux de réparation de la structure se dérouleront en priorité afin que les autres corps d'état puissent ensuite prendre le relais.

A ce jour, nous n'avons pas d'autres éléments que ceux fournis par la pré-études, à savoir un montant de 950k€ prévisionnels pour une durée de 20 semaines.

Il sera également ajouté à cette phase, les réservations pour rejet des EP /EU, création éventuel d'un local technique regroupant l'ensemble des éléments actifs (baie informatique, TGBT, SSI, centrale Co-NO,, etc)

Phase 3 : Carrelage, métallerie, plomberie, électricité

Seront mis en place les éléments métalliques (main courante, locaux grillagés), réseaux EP/EU, chemins de câbles, pré-cablage pour tous les équipements, TGBT, éclairage.

Phase 4 : Peinture et signalétique

Les murs, sols, plafonds seront mis en peinture selon la charte graphique de la Régie

Phase 5 : Equipements actifs

Seront mis en place les systèmes SSI, de contrôle d'accès, interphonie, GTC, vidéo, portail, détection gaz CO-NO, borne de recharge, désenfumage et ombrières + panneaux PV si applicable.

Le délai global pour la remise en exploitation se décompose comme suit :

- Si nécessaire, relevé et conception de plans géomètre : 1 mois
- Etudes de conception : 1 mois
- Instruction demande de travaux : 2 mois
- Travaux : 8 mois.
- Réception par CCS : 1 mois.

Soit un total de 12 à 13 mois dès réception du courrier d'attribution de l'AOT.

Suivi et coordination des opérations de réhabilitation :

Une personne désignée comme Chef de Projet sera dédiée sur toute la durée de cette opération, et assurera le suivi régulier de l'opération.

Des réunions de suivi de chantier se tiendront chaque semaine avec les fournisseurs concernés. Des états d'avancement parviendront mensuellement aux personnes désignées de l'Université.

3.4 BUDGET ET PLAN DE FINANCEMENT

En annexe 1, vous trouverez le budget prévisionnel sur 25 ans, incluant les renouvellements de matériel péager au bout de 10 ans et autres.

En ce qui concerne les garanties financières, la Régie Parcs d'Azur financera les travaux d'investissement sur 25 années grâce aux recettes du parking, générant de l'autofinancement. En cas de besoin, la Régie comblera par un recours à l'emprunt certaines années.

La banque de France a attribué à la Régie la note de AA ce qui est excellent et cela garantit des recours à l'emprunt si nécessaire, dans d'excellentes conditions.

3.5 EVOLUTION DU BÂTI POSSIBLE

La Régie n'exclue pas d'étudier toute possibilité qui pourrait être offerte par le bâti existant : il peut être étudié la faisabilité d'une surélévation d'un niveau de stationnement, afin de répondre à de nouveaux enjeux sur la durée de l'AOT.

3.6 LES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT EN MATIERE D'EXPLOITATION

Depuis 2022, La Régie Parcs d'Azur, se développe autour de 3 axes :

- La modernisation et la reprise de parc en gestion souhaité par la Métropole
- La sécurité
- La gestion à distance pour répondre aux exigences des usagers

3.6.1 Concernant la reprise de parcs en gestion, RPA s'est vu confié :

- La reprise en exploitation du parc Le Rouret depuis le 1er mars 2022, dont la gestion s'effectue à distance depuis le parc Jean Bouin, avec le soutien du parc Corvesy
- La reprise de la gestion du parc Ferber pour la période d'avril à novembre 2022, parc dédié au stationnement en demi-journée ou en journée complète des cars et des camions de petit gabarit,
- La rénovation et la mise en service du parc de stationnement Gorbella en octobre 2022, parc accessible aux abonnés et aux usagers des transports de la Régie Ligne d'Azur.
- La mise en service de nouvelles bornes de rechargement électrique dans l'ensemble des parcs niçois

D'autres parcs sont à l'étude pour une reprise fin 2023 début 2024 tels que 2 parcs de la ville de Vence, Vauban, Foderé sont en projets à ce jour.

Outre, la reprise en gestion de ces parcs, RPA s'est attaché à évaluer son organisation, ses process et a défini un plan d'action permettant une gestion et une communication simplifiée, il a donc été mise en place :

- Une nouvelle procédure de retraits coffre et chargements des caisses automatiques. En effet, afin de limiter les manipulations d'argent, source de risques, ainsi que le nombre de collectes, il a été décidé de faire intervenir les agents de transports de fonds uniquement une fois par mois
- Une nouvelle procédure de contrôle des encaissements journaliers du parc Planastel
- Une nouvelle procédure de transmission des informations, s'appuyant sur un cahier de consignes
- Un fichier de suivi des fréquentations et recettes journalières, qui permet aux Chefs de parc une analyse de l'état financier des parcs dont ils ont la charge.

3.6.2 Concernant la sécurité :

La sécurité des parcs de stationnement, des usagers et la lutte contre les incivilités sont une priorité de la Régie Parcs d'Azur. Outre les dispositions réglementaires qui s'imposent (Contrôle périodique des installations) à tout exploitant de parkings au titre de la réglementation qu'il s'agisse de l'arrêté type 2935 ou de la réglementation sur les Etablissements Recevant du Public (ERP – Type PS), la Régie Parcs d'Azur est convaincue que l'amélioration de la sécurité passe par la mobilisation de tous les leviers d'action (préventifs, correctifs et répressifs).

De façon générale sur l'ensemble des parcs, tous les moyens sont mis en œuvre pour la sécurisation des sites et en particulier par l'exploitation d'un réseau de caméras de vidéo protection sur chaque parc de stationnement, supervisé 24h/24 par les Chefs de parcs.

Pour son personnel, il a été mis en place un système de protection du travailleur isolé sur tous nos sites, de norme DMR, intégrant des échanges voix, data et rondier.

En cas d'anomalie technique RPA par le biais de ses agents d'intervention a la capacité d'intervenir sur un site très rapidement pour effectuer un diagnostic et éventuellement résoudre les pannes

En cas de situation lié à la sécurité RPA peut soit déployer soit son personnel soit du personnel du prestataire de sécurité et lorsque la situation le nécessite une présence continue, des missions de gardiennage sont organisées. Du personnel d'astreinte est également désigné en roulement chaque semaine.

Autre point lié à la sécurité, la charte graphique adoptée par la Régie Parcs d'Azur ainsi que l'architecture qui en découle doivent également contribuer, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, à l'amélioration de la sécurité. Il va de soi que le sentiment de sécurité, notamment par la Co visibilité avec le personnel d'exploitation grâce à des locaux mieux identifiés et largement vitrés contribue à ce sentiment.

3.6.3 Concernant la gestion à distance :

Depuis 1 an, RPA travaille sur la création d'un Centre Opérationnel de Télésurveillance (COT) afin de disposer d'une télégestion de nos sites.

Le Centre de Télégestion doit pouvoir par le biais d'outils permettre d'assurer des interventions commerciales et techniques à distance, Il doit pouvoir gérer à la fois les demandes commerciales, les réclamations, la surveillance, la communication et la sécurité des biens et des personnes.

L'objectif est de mettre en place les équipements, les outils et une équipe dédiée opérationnelle sur le 1^{er} trimestre 2024.

Les opérateurs d'un Centre de Télégestion seront chargés de traiter avec ou en l'absence de personnel tous les appels et ou situation d'urgence. Il joue donc un rôle essentiel de soutien pour le personnel sur site mais également de représentation de l'entreprise

Leur mission seront les suivantes :

Concernant les activités relatives à l'exploitation des parcs de stationnement :

- Anticiper les situations d'exploitation : fréquentation des parcs, cas d'évacuation, etc.
- Contrôler et surveiller les ouvrages, notamment la sécurité incendie en analysant les informations provenant des systèmes de sécurité ou de télésurveillance installés sur site : Système de Détection Incendie (SDI), Gestion Technique Centralisée (GTC), équipements de péage, etc.
- Déclencher les actions définies par les consignes et procédures, alerter si besoin les personnes ou services habilités en fonction des spécificités des sites et de chaque cas de figure.
- Assurer un soutien permanent au chef de parc dans toutes situations

Concernant les activités commerciales :

- Assister, informer, et répondre aux besoins et demandes clients via l'interphonie en respectant les critères de qualité et de satisfaction client.
- Vendre des forfaits et abonnements de courte durée à distance
- Répondre aux sollicitations pour des investigations relatives aux réclamations/incidents relatés par les usagers.

Pour ce faire, RPA doit finaliser les travaux d'investissement techniques et proposer une gestion opérationnelle non contraignantes pour nos salariés

D'un point de vue technique :

Nous sommes en cours de finalisation des travaux de mise en conformité et déploiement des installations

La commission de sécurité à valider le projet et nous a communiqué un avis favorable.

Concernant les contraintes opérationnelles :

La gestion de sites à distance est soumise à des règles dont la 1ère est le nombre place téléopéré :

- Moins de 1000 places => un Téléopérateur (chef de parc) est habilité
- Entre 1000 et 3000 places => il est impératif d'avoir **2 opérateurs SSIAP 1** présents (ou 1 SSIAP2 et un téléopérateur)
- Au-delà de 3000 places il est impératif d'avoir 2 téléopérateurs avec à minima un agent qualifié **SSIAP 2**

En quoi consiste la formation SSIAP1 :

Le SSIAP 1 est une formation qui assure l'acquisition des bases et des connaissances nécessaires en matière de prévention et de sécurité. Être titulaire du SSIAP1 permet d'assurer les missions de protection et de sécurité incendie des biens et des personnes dans les ERP (établissements recevant du public) et les IGH (immeubles de grande hauteur).

9 agents seront formés SSIAP1 d'ici la fin de l'année 2023

3.7 LA MODERNISATION DES OUTILS DE GESTION ADMINISTRATIF

Les efforts d'investissement doivent également passer par une modernisation de nos outils de gestion administratif. Notre engagement de qualité doit s'accompagner d'objectifs de simplification, d'amélioration de l'organisation et d'accélération des services rendus aux usagers.

Le service rendu aux usagers ne se limite pas aux outils mais à notre capacité d'adaptation et d'amélioration de nos process interne, c'est pourquoi nous nous attachons à mettre en place des systèmes et des process simplifiés tels que :

La mise en place d'un nouveau **logiciel de gestion centralisée des abonnés**, permettant l'adaptation aux différents matériels de péage et aux outils comptables. Ce système d'exploitation sera également en lien avec le site internet qui verra également le jour en 2024.

En dehors de la mise en place de ce logiciel, nous avons amélioré :

- Le suivi des réclamations, avec une procédure de traitement sous 10 jours qui a été initiée en 2022. Cette gestion concerne aussi bien les réclamations consignées sur les cahiers de doléances des parcs, que celles reçues par mail ou par courrier au Pôle Commercial. Cette démarche a fait l'objet d'un indicateur de suivi partagé avec les services du Contrôle de gestion de la Métropole,
- L'information auprès des abonnés par le biais de la plateforme Orange « Contacteveryone » permettant ainsi l'envoi en temps réel de mails ou de SMS en nombre. Cet outil assure une réactivité renforcée et une qualité de service améliorée,
- La qualité de réception de nos usagers avec l'amélioration des conditions d'accueil de la clientèle avec les travaux de rénovation de peinture des bureaux.
- Le développement des conventions de partenariat, dont celle avec l'Olympic Nice Natation ou encore Nice Hockey Elite. Des actions de soutien aux commerçants ou à certaines manifestations (Nice fête l'Agriculture Urbaine, Journées Impériales de Nice) ont également été renouvelées proposant la gratuité du stationnement à leurs clients par le biais d'un chèque parking

4 –PROPOSTION DE GESTION DU PARC ET MOYENS HUMAINS

4.1 RAPPEL DU CONTEXTE

L'UNIVERSITÉ souhaite procéder à la réhabilitation du parking Sud CARLONE, de 218 places environ réparties sur 2 niveaux situé au 98 boulevard Edouard HERRIOT 06 000 NICE et en confier les travaux et la gestion à un opérateur de stationnement qui en assurera l'exploitation sur plusieurs années.

Après réhabilitation, le parc de stationnement sera destiné à un usage :

- Pour les étudiants
- Pour les usagers horaires
- Pour les usagers abonnés

Le quota de places réservées pour chaque usage précité sera à déterminer.

Le Parc de stationnement sera accessible en permanence 7j/7j et 24 h/24h en entrée et en sortie.

4.2- PROPOSTION D'ORGANISATION ET MOYENS HUMAINS

4.2.1 ORGANISATION GENERALE

Le parc CARLON est destiné à plusieurs type d'usagers avec un accès dit prioritaire aux étudiants durant la période des cours.

Cependant, il convient de définir un % de fréquentation possible pour chaque type d'usagers afin de faciliter le foisonnement.

QUELS SONT LES HORAIRES DE PRESENCE DES ETUDIANTS ? QUEL % D'ETUDIANT SONT VEHICULES ?

Situé en périphérie et hors zone commercial, on peut supposer que ce parc sera à destination des étudiants dans un premier temps, puis à des résidents car peu d'activité tertiaire gravite aux alentours

L'offre de stationnement peut être proposée comme suit :

- 25 % d'abonné en 24h/24 soit 55 places
- 50 % d'abonné nuit + week-end (18h00 à 08h00) soit 110 places
- 75 % d'horaire soit 165 places dont 50% réservé aux étudiants. Sachant que les abonnés nuit + week-end ne sont pas présent de 8h00 à 18h00 et que 50 % des abonnés 24/24 sont des actifs et utilisent leurs véhicules également.

4.2.2 CONDITIONS PARTICULIERES

La gestion d'un parc de stationnement ne nécessite plus obligatoirement la présence d'un agent sur place 24h/24 et 7j/7.

Les investissements techniques des équipements mis en place par RPA ces derniers temps permettra l'exploitation du parc en complète autonomie après une période de test et d'analyse de fréquentation.

La gestion se fera donc à distance via des postes de contrôles centralisés (ou centres de pilotage à distance).

La mise en relation des sites et la capacité à intervenir à distance permet le contrôle des accès (ouverture et fermeture des barrières de péage) et l'information en temps réel sur les équipements (indicateur d'anomalie technique, remontée d'alarme sécurité incendie).

4.2.3 MOYENS HUMAINS

4.2.3.1 – POUR LES PRESTATIONS DE GESTION ET DE SURVEILLANCE

La supervision du site sera assurée 24h/24 et 7j/7 par notre centre de télégestion composé de 10 opérateurs SSIAP1..

Les Agents du Centre Opérationnel de Télégestion situé au siège de la Régie, gèrent via un système de Gestion Technique la vidéosurveillance, l'interphonie ainsi que les alarmes et télécommandes des différents systèmes (CO/NO, incendie, péages, électriques). Les systèmes sont interconnectés par le réseau IP déployé et maintenu par la Métropole.

En cas de nécessité, la Régie peut avoir recours à son prestataire dans le cadre d'un marché de gardiennage et de sécurité.

L'**Agent d'Intervention**, qui, équipé d'un téléphone portable, d'un PTI et d'un véhicule, veille au bon fonctionnement de l'exploitation et assure le soutien technique et décisionnel. Il peut aussi assurer les interventions sur site pour des levées de doute, des actions correctives...

L'exploitation dispose d'une astreinte présente 24h/24 et 7j/7.

4.2.3.2 – POUR LES PRESTATIONS DE MAINTENANCE

La Régie Parcs d'Azur dispose d'une équipe technique, assurant des opérations de maintenance de niveaux 1 et 2 (avec dans certains cas le recours à ses prestataires extérieurs) ainsi qu'une astreinte technique présente 24h/24 et 7j/7.

Selon les typologies de maintenance et de dépannage nécessaires, les équipes de la Régie sont renforcés par l'intervention **de ses prestataires extérieurs, par le recours à tout le panel nécessaire de marchés publics** (SSI, ascenseur, système de contrôle d'accès VL, portails, courants forts, GTC, vidéosurveillance, peinture, maçonnerie, métallerie, surveillance et gardiennage, nettoyage des sites...).

3.3 DESCRIPTIF DES TRAVAUX ENVISAGÉS DE RÉHABILITATION, DE REMISE AUX NORMES ET D'ÉQUIPEMENT POUR LE PARC DE STATIONNEMENT CARLONE

Initialisation du projet :

Un RDV a été pris auprès du service ERP de la Ville de Nice pour leur présenter les phases décrites ci-dessous, dans la perspective de remettre en exploitation le parc de stationnement.

Phase 0 : Etudes de sols, relevés topo, désignation d'un maître d'oeuvre

Il nous a été indiqué par l'ensemble des bureaux d'étude consultés, la nécessité de réaliser des études géotechniques et hydrogéologiques afin de mieux appréhender entre autres :

- L'influence et la variation de la nappe ;
- La perméabilité des sols ;
- Les fondations actuelles de l'ouvrage

Aussi, il sera réalisé un relevé topo avec quelques coupes, nécessaires à tout bureau d'étude par la suite.

En temps masqué, la Régie désignera un maître d'oeuvre, nécessaire pour réaliser les différentes études (structure, sécurité incendie, désenfumage, plomberie, électricité)

Le délai pour réaliser cette phase est de 3 mois à compter de la date de notification de l'AOT à la Régie.

Phase 1 : Etudes de conception

Avant tout démarrage des travaux de rénovation, des études de conception seront menées par le maître d'oeuvre et ses différents bureaux d'études, durant 5 semaines.

Il sera alors défini la nature des travaux à réaliser pour remise en ordre de sa structure et pour une mise en conformité de l'ouvrage au regard des dernières réglementations applicables : sécurité incendie, désenfumage, récupération des eaux de pluie, perméabilité des sols, production d'énergies renouvelables, végétalisation)

Aussi, il sera demandé le chiffrage, en tranche optionnelle, de l'ajout d'un niveau de stationnement supplémentaire en superstructure.

Important : selon les résultats de l'étude de sols et des fondations, il devrait être alors discuté si l'équilibre financier de l'opération n'était pas remis en cause par la nécessité du confortement des fondations voire leur création. Dans ce cas, il serait confronté le coût global nécessaire à une rénovation lourde à celle pour une démolition/reconstruction.

Selon l'étendue des travaux à réaliser, le maître d'oeuvre prépara les demandes d'autorisation administratives : demande préalable de travaux ou permis de démolir et/ou de construire.

Pour la réalisation des travaux de génie civil, il sera notifié un marché d'opération du fait de la spécificité et du montant important des travaux. Un délai de 3 mois s'ajoutera à celui des études de conception.

Pour le reste des autres corps d'état, la Régie est dotée de marchés publics mobilisables.

Phase 2 : Réparation des désordres sur la structure du bâti, mise en place des réservations,

Conformément à la pré-études réalisée en mai 2023 par TRACTEBEL, les travaux de réparation de la structure se dérouleront en priorité afin que les autres corps d'état puissent ensuite prendre le relais.

A ce jour, nous n'avons pas d'autres éléments que ceux fournis par la pré-études, à savoir un montant de 950k€ prévisionnels pour une durée de 20 semaines.

Il sera également ajouté à cette phase, les réservations pour rejet des EP /EU, création éventuel d'un local technique regroupant l'ensemble des éléments actifs (baie informatique, TGBT, SSI, centrale Co-NO,, etc)

Phase 3 : Carrelage, métallerie, plomberie, électricité

Seront mis en place les éléments métalliques (main courante, locaux grillagés), réseaux EP/EU, chemins de câbles, pré-cablage pour tous les équipements, TGBT, éclairage.

Phase 4 : Peinture et signalétique

Les murs, sols, plafonds seront mis en peinture selon la charte graphique de la Régie

Phase 5 : Equipements actifs

Seront mis en place les systèmes SSI, de contrôle d'accès, interphonie, GTC, vidéo, portail, détection gaz CO-NO, borne de recharge, désenfumage et ombrières + panneaux PV si applicable.

Récapitulatif du délai global pour une rénovation lourde (sans confortement des fondations)

Phase 0 : Etudes de sols, relevés topo, désignation d'un maître d'œuvre : 3 mois

Phase 1 : Etudes de conception : 1,5 mois / Lancement marché de travaux pour Génie Civil = 3 mois => 4,5 mois

En temps masqué, autorisation urbanisme pour travaux = 1 mois pour une demande préalable, 3 mois pour un PC

Phase 2 : Réparation des désordres sur la structure du bâti, mise en place des réservations = 5 mois

Phase 3/4/5 : Travaux de tous les autres corps d'état = 1,5 mois

Pré-réception par Bureau de Contrôle, Coordinateur SSI = 1 semaine

Réception par CCS : 1 mois

Durée totale à compter de la notification de l'AOT = 16 à 18 mois.

Suivi et coordination des opérations de réhabilitation :

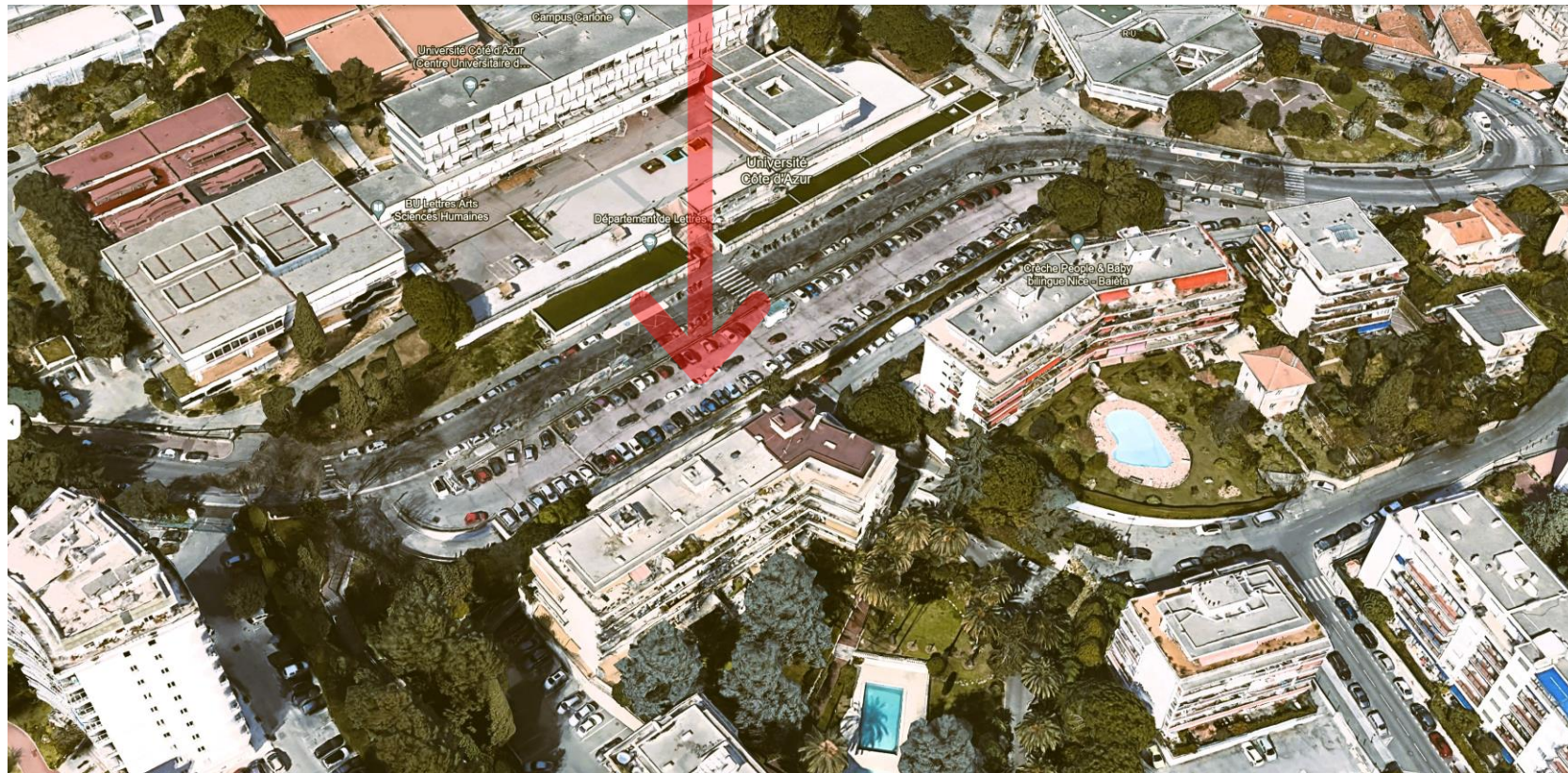
Une personne désignée comme Chef de Projet sera dédiée sur toute la durée de cette opération, et assurera le suivi régulier de l'opération.

Des réunions de suivi de chantier se tiendront chaque semaine avec les fournisseurs concernés.

Des états d'avancement parviendront mensuellement aux personnes désignées de l'Université.

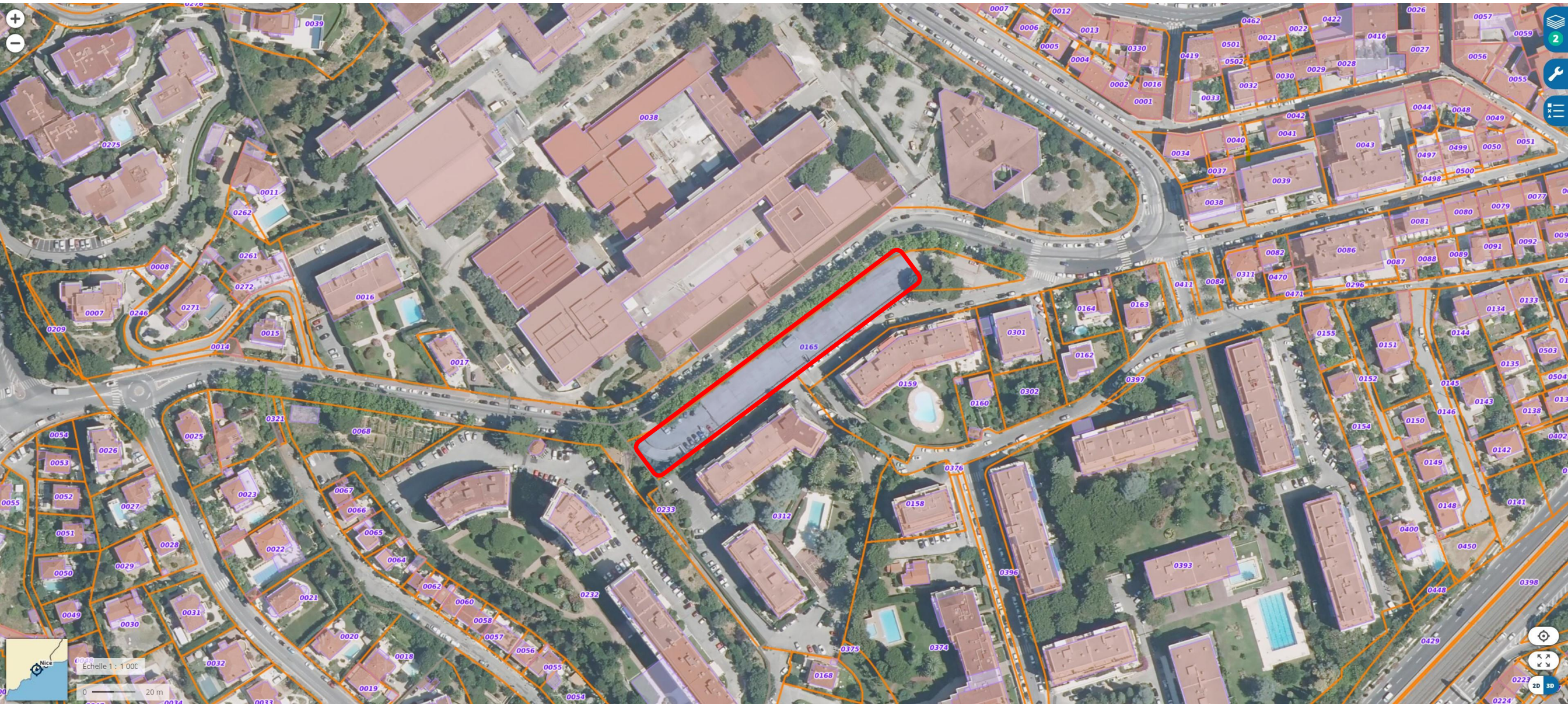


LE PARKING CARLONE



LE PARKING EXISTANT SE SITUE LE LONG DU BOULEVARD ÉDOUARD HERRIOT
FACE A L'UFR LETTRES ET SCIENCES HUMAINE DE NICE.

LE PARKING COMPREND UN NIVEAU DE SOUS SOL et UN NIVEAU RUE SUR DALLE



LE PARKING EXISTANT SE SITUE LE LONG DU BOULEVARD ÉDOUARD HERRIOT
FACE A L'UFR LETTRES ET SCIENCES HUMAINE DE NICE.

LE PARKING COMPREND UN NIVEAU DE SOUS SOL et UN NIVEAU RUE SUR DALLE



**LE PARKING EXISTANT SE SITUE
SUR LA SECTION CADASTRALE MP
FEUILLE 000MP01**

**REPÈRE CADASTRAL PARCELLE N°165
POUR UNE SUPERFICIE DE 3323 M²**

Département :
ALPES MARITIMES

Commune :
NICE

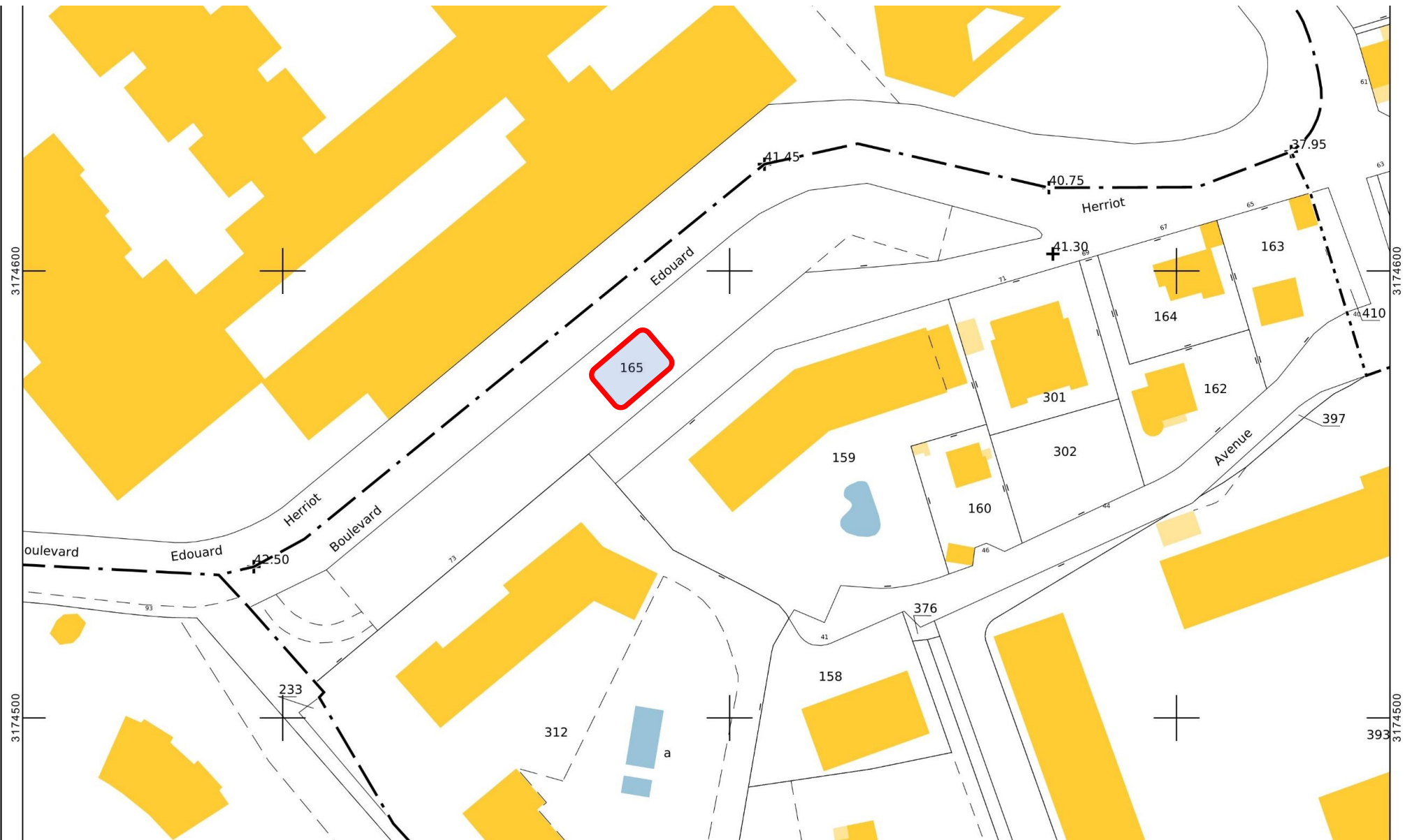
Section : MP
Feuille : 000 MP 01

Échelle d'origine : 1/1000
Échelle d'édition : 1/1000

Date d'édition : 05/02/2024
(fuseau horaire de Paris)

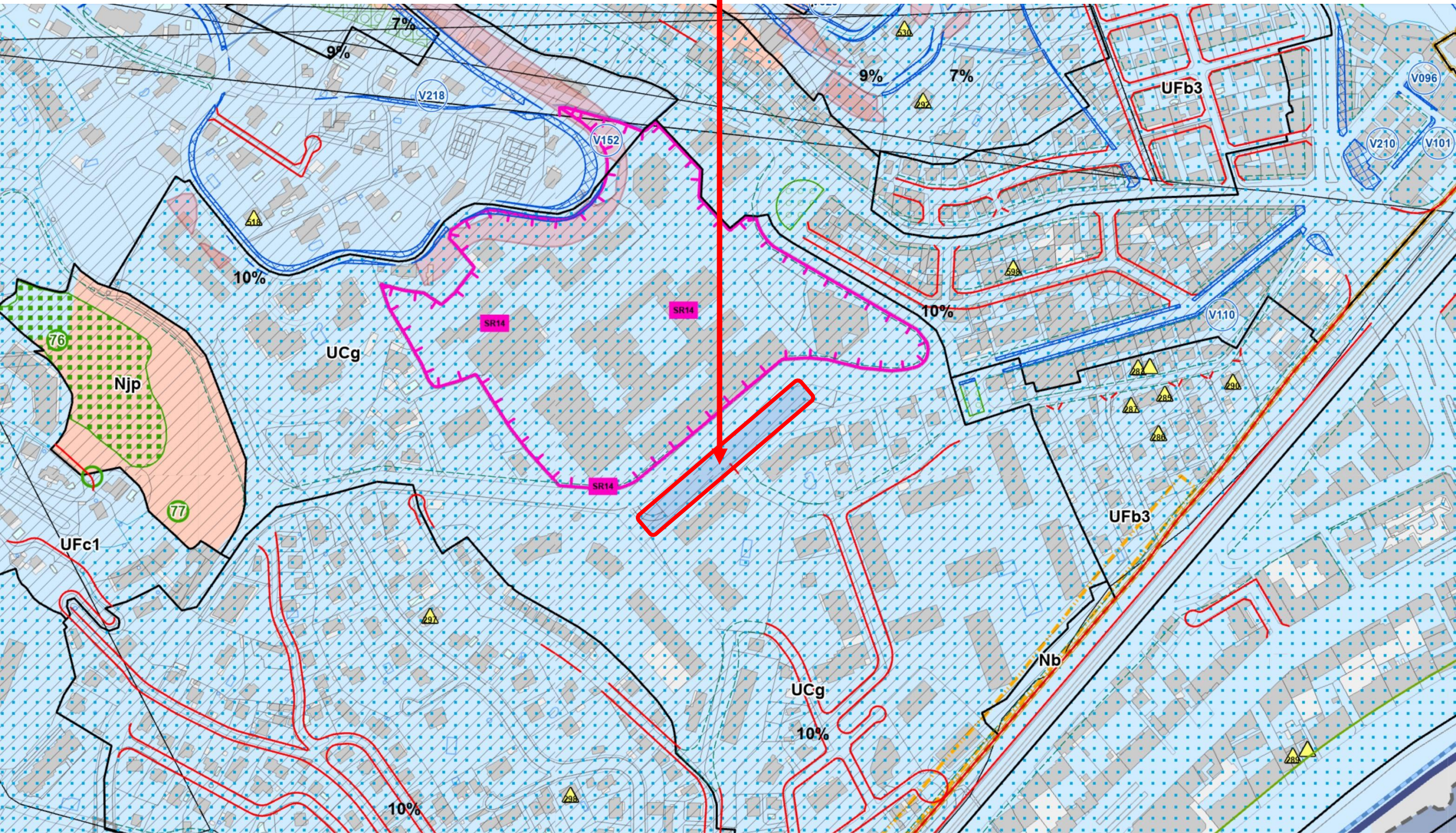
Coordonnées en projection : RGF93CC44

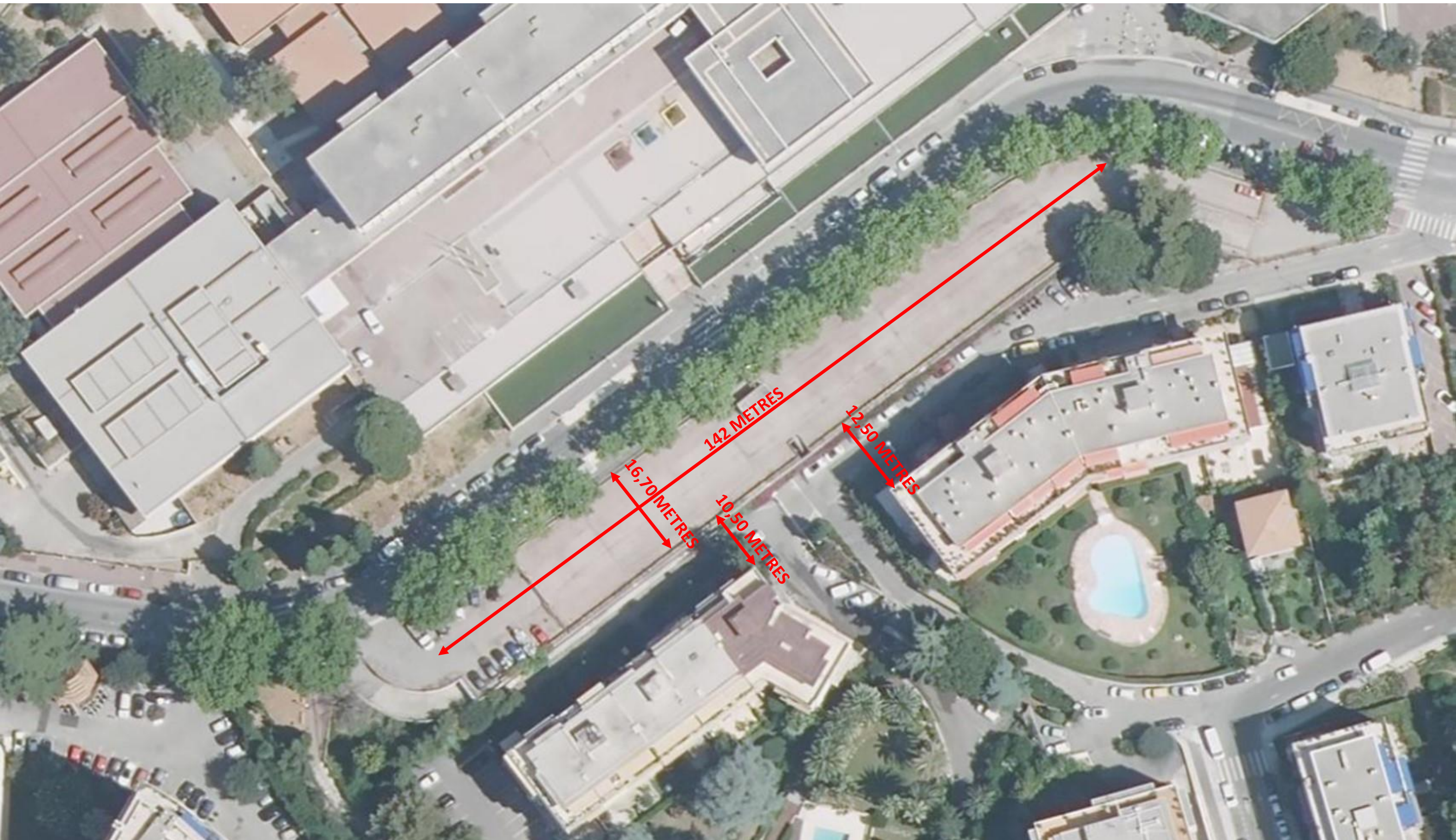
Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le
centre des impôts foncier suivant :
Nice
Centre des Finances Publiques de Nice Cadéi
22, rue Joseph Cadéi 06172
06172 NICE
tél. 04-92-09-46-10 -fax -
cdif.nice@dgifp.finances.gouv.fr

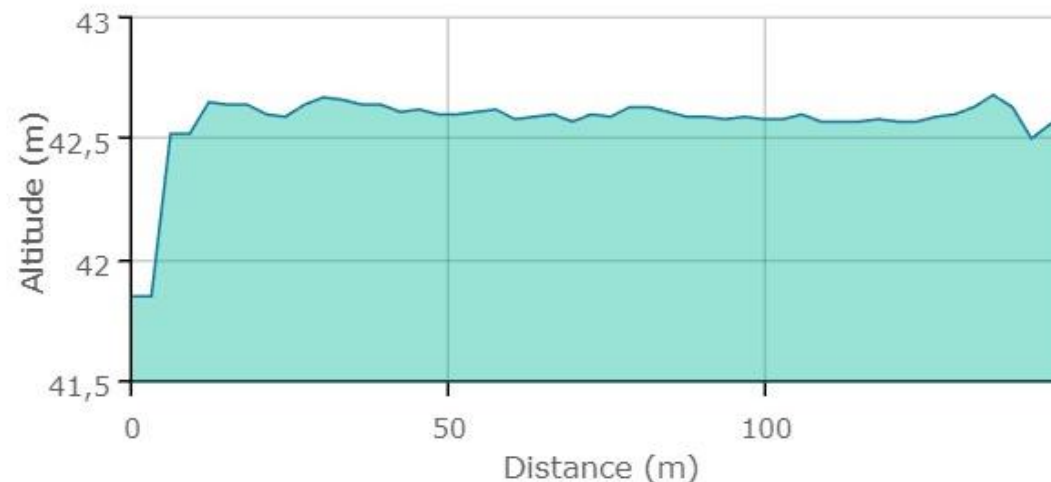


REPÈRE CADASTRAL PARCELLE MP165
POUR UNE SUPERFICIE DE 3323 M²









Distance totale : 148 m
 Dénivelé positif : 1,25 m
 Dénivelé négatif : -0,5 m
 Pente moyenne : 1 %
 Plus forte pente : 22 %










Distance totale : 54 m
 Dénivelé positif : 1,1 m
 Dénivelé négatif : -6,8 m
 Pente moyenne : 14 %
 Plus forte pente : 184 %



UNE CAMPAGNE DE SONDAGE DE SOL EST A PRÉVOIR POUR DÉFINIR LES MODES DE FONDATIONS DES TRAMES A 16 M ET DES OUVRAGES NOUVEAUX DE TYPE RAMPES HELICOIDALES, CVPP, ETC...



Risques naturels identifiés : 7

 INONDATION	à mon adresse : PAS DE RISQUE CONNU	sur ma commune : EXISTANT
 RISQUES CÔTIERS (SUBMERSION MARINE, TSUNAMI)	à mon adresse : INCONNU	sur ma commune : EXISTANT
 SÉISME	à mon adresse : MODÉRÉ	sur ma commune : MODÉRÉ
 MOUVEMENTS DE TERRAIN	à mon adresse : PAS DE RISQUE CONNU	sur ma commune : EXISTANT
 RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES	à mon adresse : MODÉRÉ	sur ma commune : IMPORTANT
 FEU DE FORÊT	à mon adresse : IMPORTANT	sur ma commune : EXISTANT
 RADON	à mon adresse : FAIBLE	sur ma commune : FAIBLE

Risques technologiques identifiés : 3

 INSTALLATIONS INDUSTRIELLES CLASSÉES (ICPE)	à mon adresse : CONCERNÉ	sur ma commune : CONCERNÉ
 CANALISATIONS DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES	à mon adresse : PAS DE RISQUE CONNU	sur ma commune : CONCERNÉ
 POLLUTION DES SOLS	à mon adresse : CONCERNÉ	sur ma commune : CONCERNÉ

SE REPORTER AU DOCUMENT COMPLET REMIS EN ANNEXE

LA DALLE DU PARKING



VUE DU SITE VERS L'EST



VUE DU SITE VERS L'OUEST



VUES INTÉRIEURES NIVEAU -1



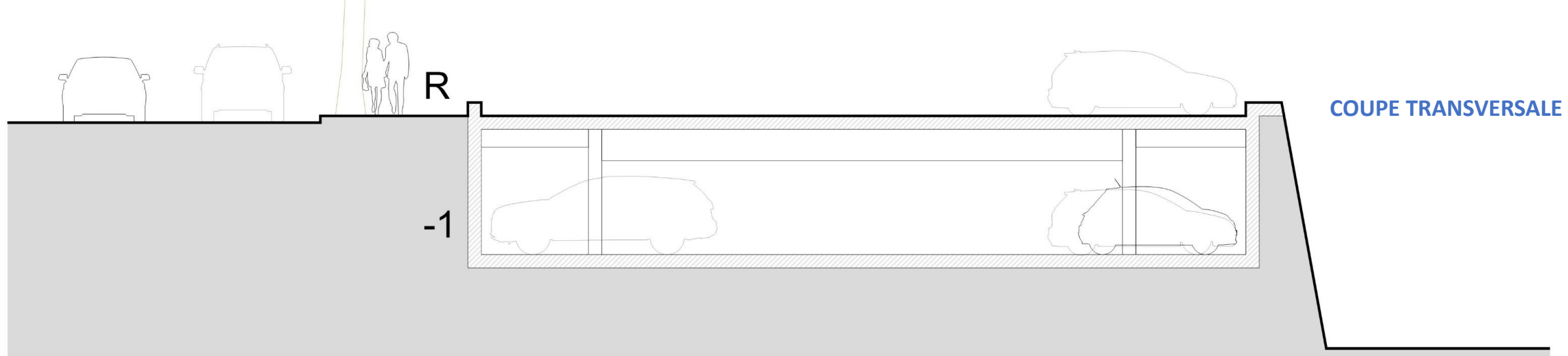
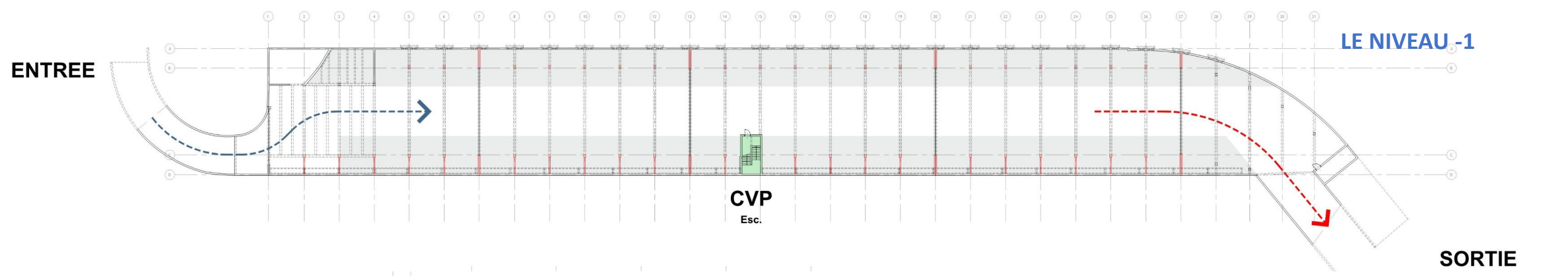
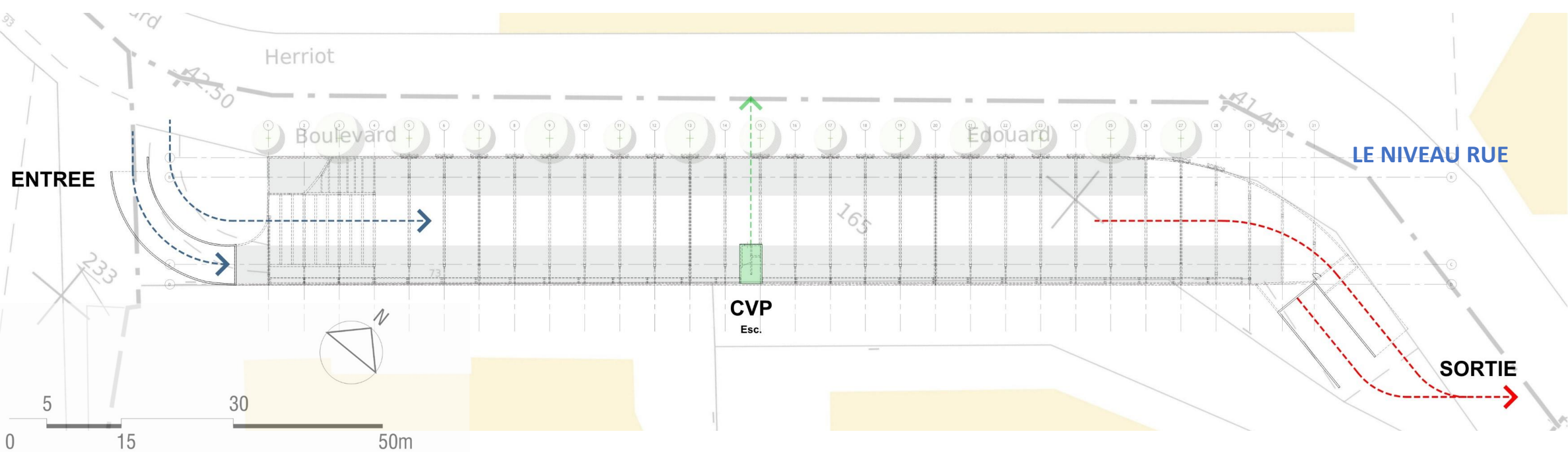
RAMPES VL COTE EST



RUE EN CONTRE BAS COTE SUD DU PARKING



RAMPE VL VERS -1 | COTE OUEST



La VW GOLF est la voiture la plus vendue en EUROPE depuis 1974.

En 49 ans la berline compact s'est allongée de 56 cm.
Elle s'est élargie de 20 cm.

Quant à son poids, il est passé de 780 Kg à 1320 Kg.



©IRRUS PARK ©CONSULTING

Source : carsized.com

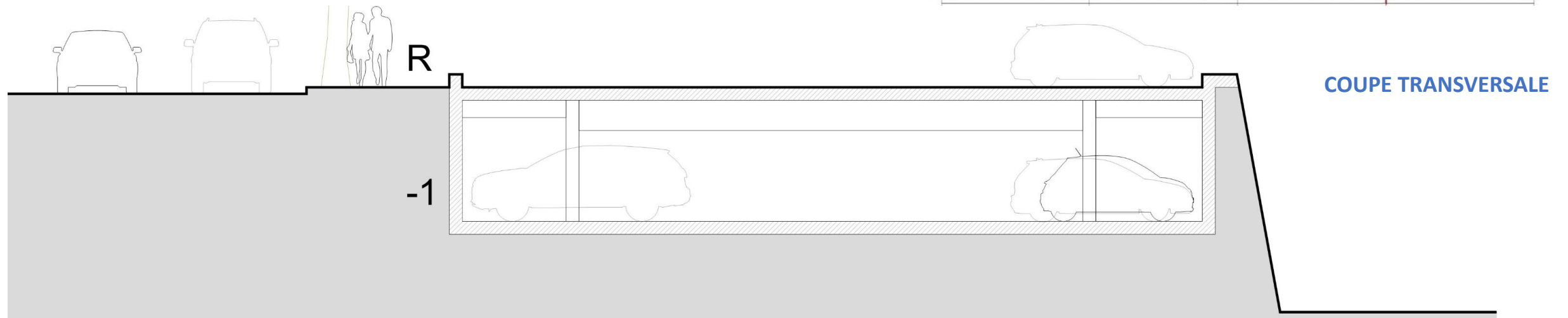
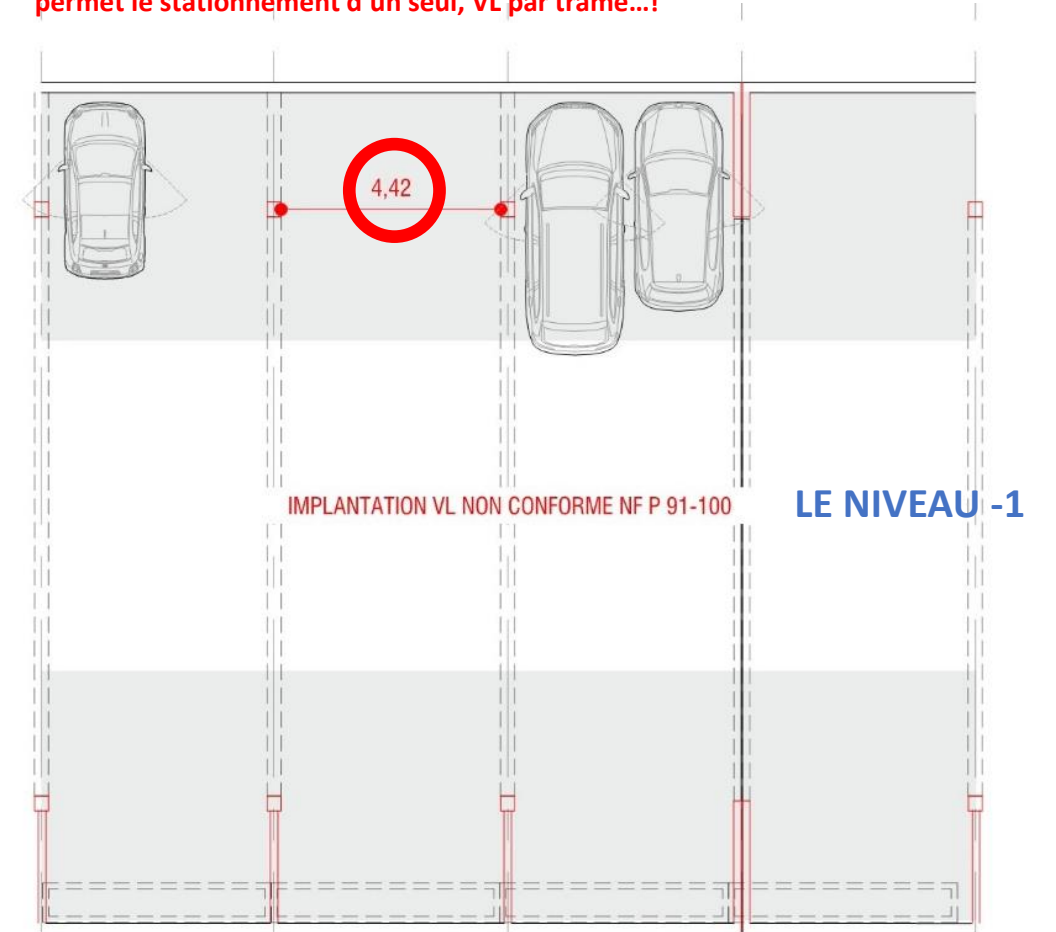
NON CONFORMITES DE LA TRAME PORTEUSE :

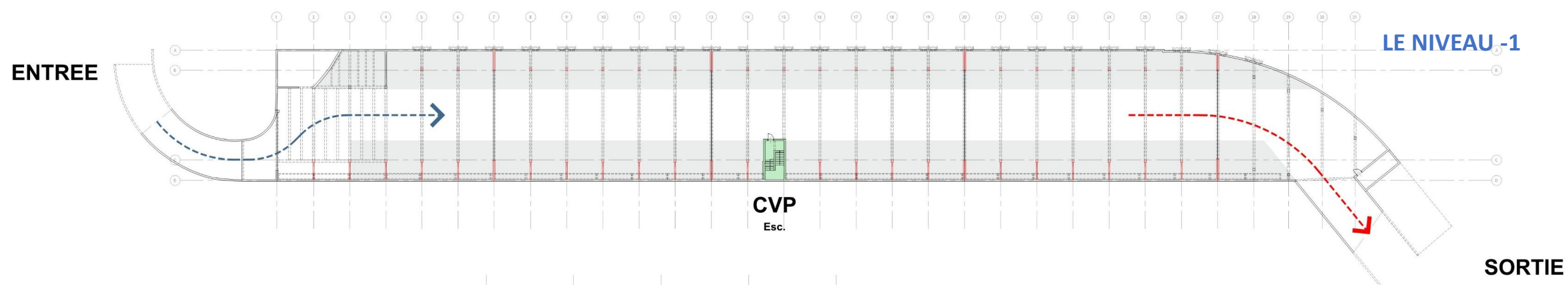
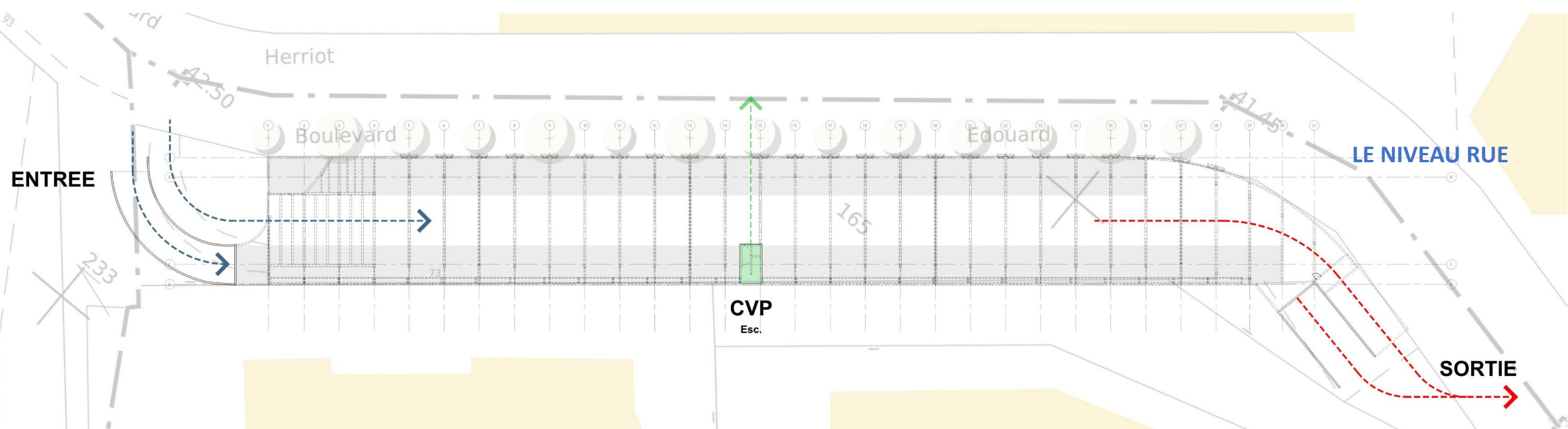
La NF P91-100 préconise un espacement minimum de 2,30 M.

La norme date de mai 1994.

Le parc automobile européen à changer depuis 1994 et les valeurs retenues par les opérateurs nationaux de parking en 2024, préconisent des places de 2,50 M minimum.

La conservation de la trame avec un espacement de 4,42 M entre poteaux permet le stationnement d'un seul, VL par trame...!



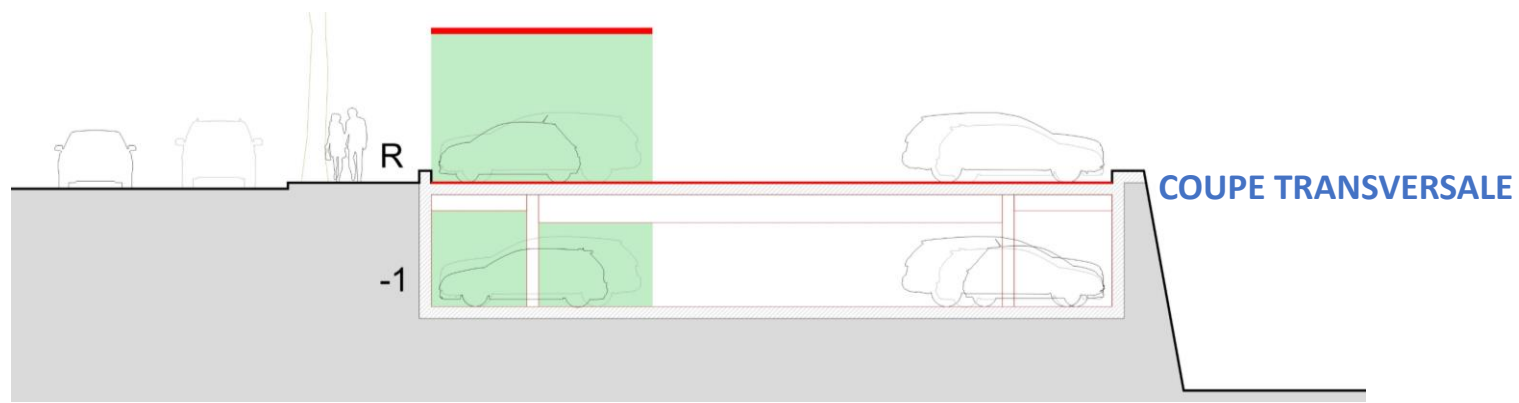
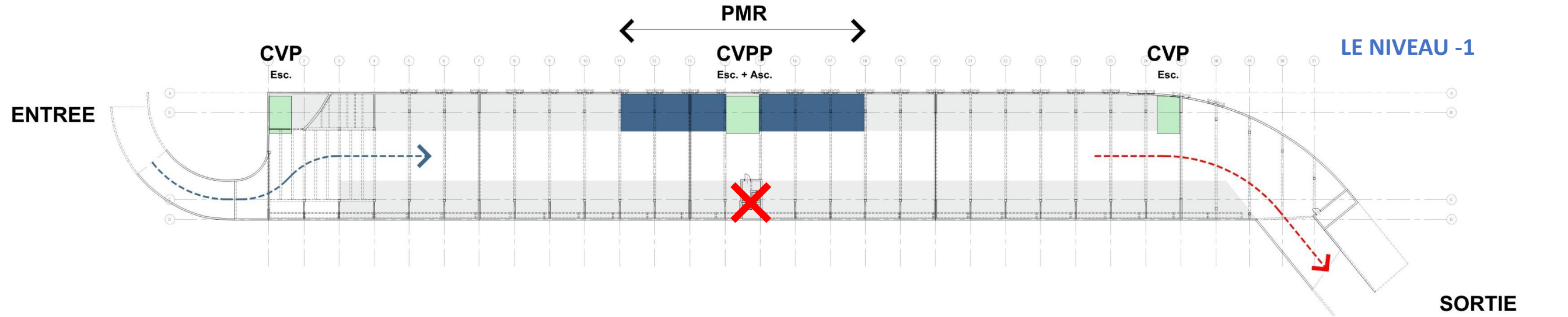
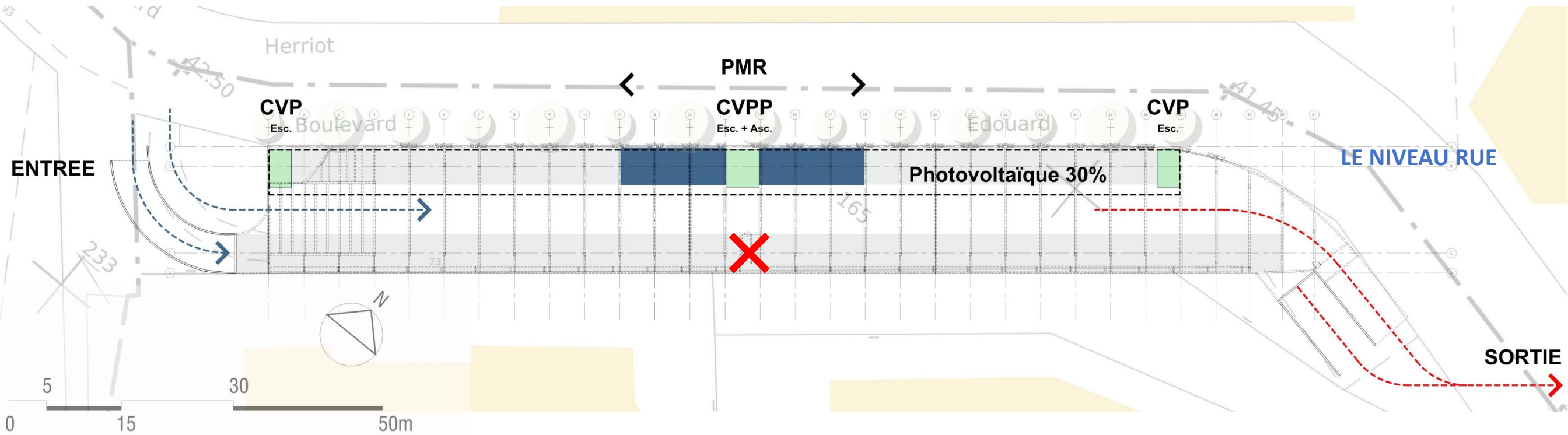


NON CONFORMITES A LA NORME P.S.:

La commission de sécurité du 09 décembre 2019 prends acte « de la fermeture du parking sud de l'UFR lettres et sciences humaines à NICE par l'exploitant, dans l'attente d'un contrôle mission L qui devra être réalisé par un organisme agréé. »

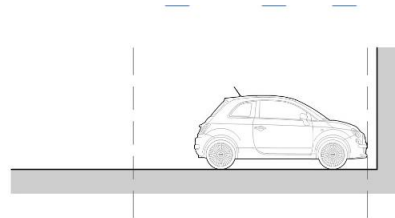
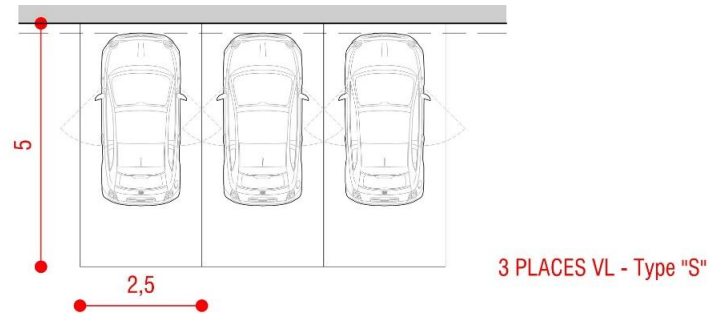
L'ouvrage ne réponds pas non plus à la norme PS de l'arrêté du 09 mai 2006, y compris au titre de la PS.34 mesures applicables aux établissements existants :

- Stabilité au feu
- Solidité de l'ouvrage
- Distance de sécurité des sorties piétons
- Places PMR
- Etc....



MISE EN CONFORMITE :

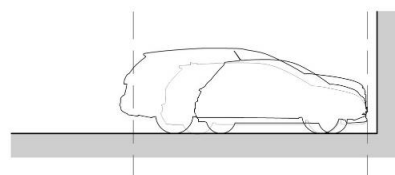
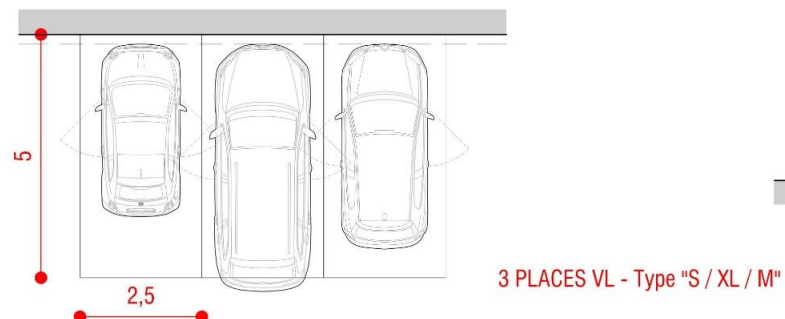
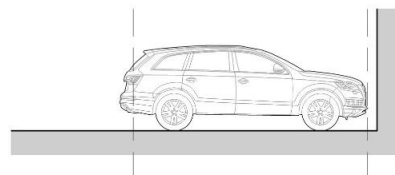
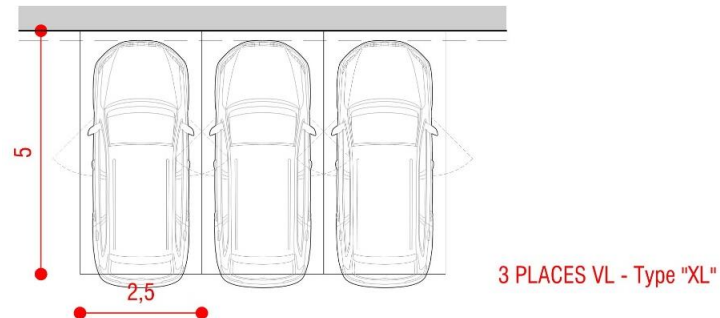
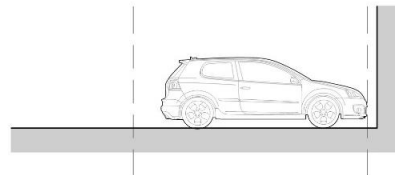
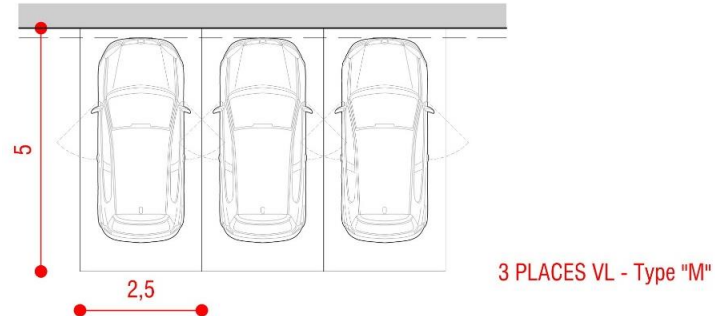
- Suppression de l'escalier existant
- Traitement de la stabilité au feu
- Consolidation de la solidité de l'ouvrage -1 et RUE
- Création d'une CVPP : ESC + ASC
- Création de 2 escaliers accessoires
- Création de place PMR
- Création de places pour IRVE
- Panneaux photovoltaïque 30%
- Tous travaux de second œuvre version 2024
- Etc....



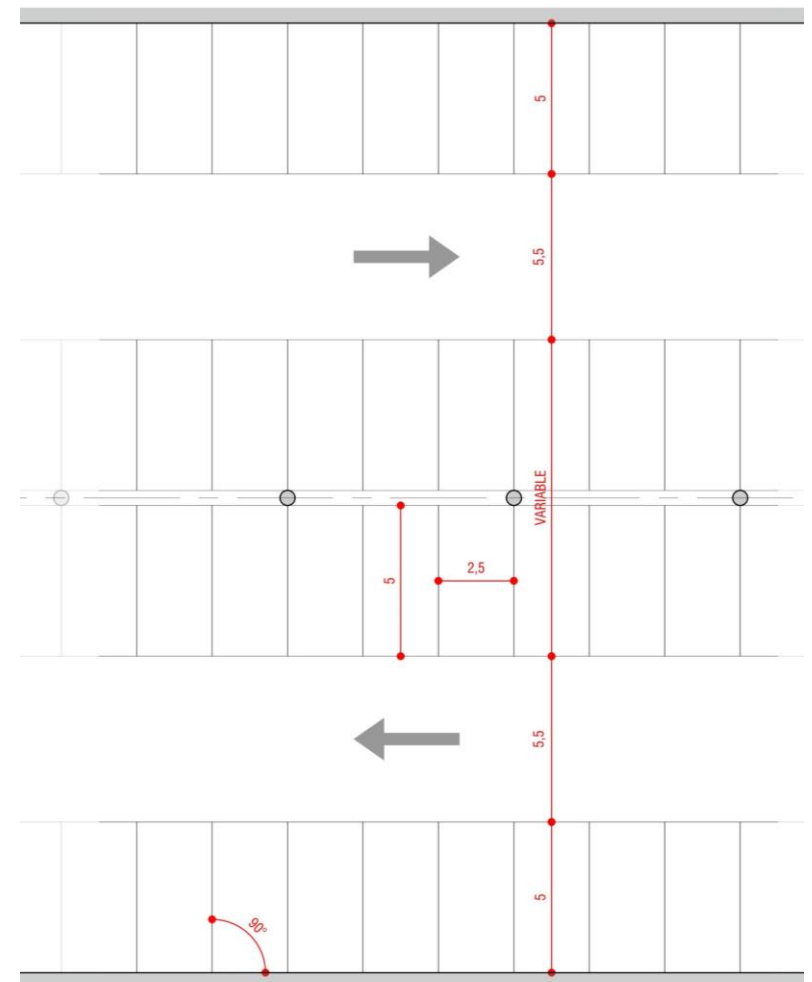
**DES SOLUTIONS POUR
UN CONFORT D'USAGE CONTEMPORAIN :**

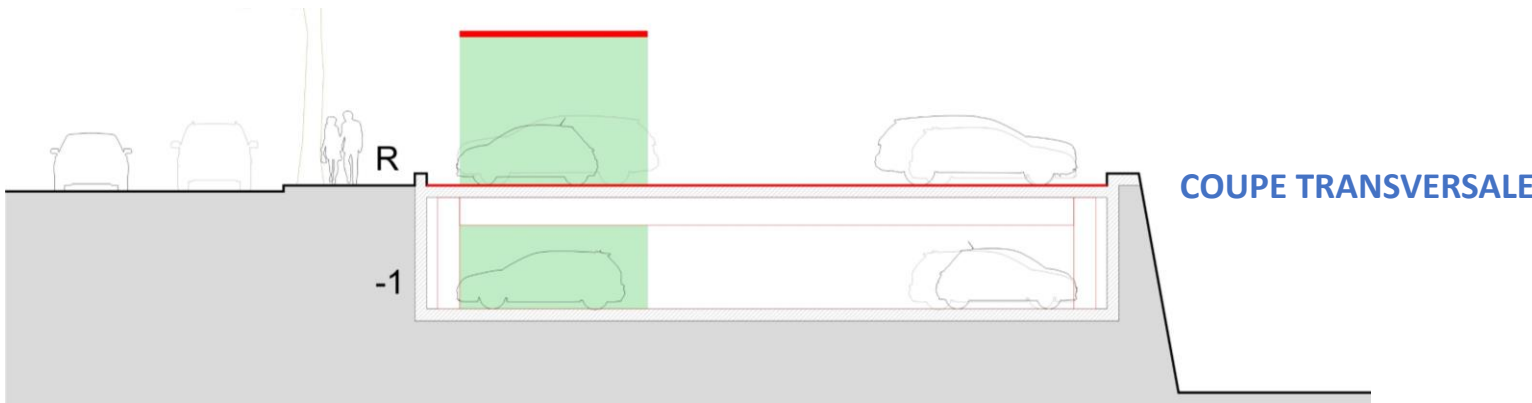
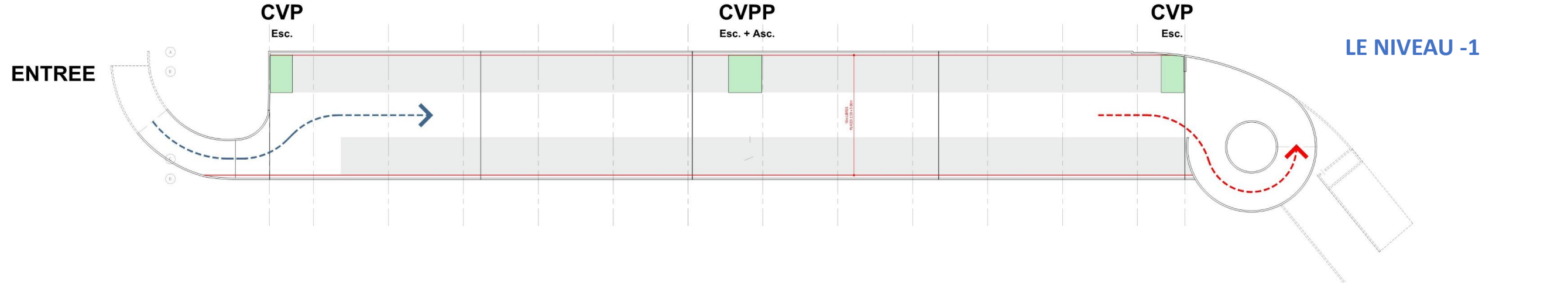
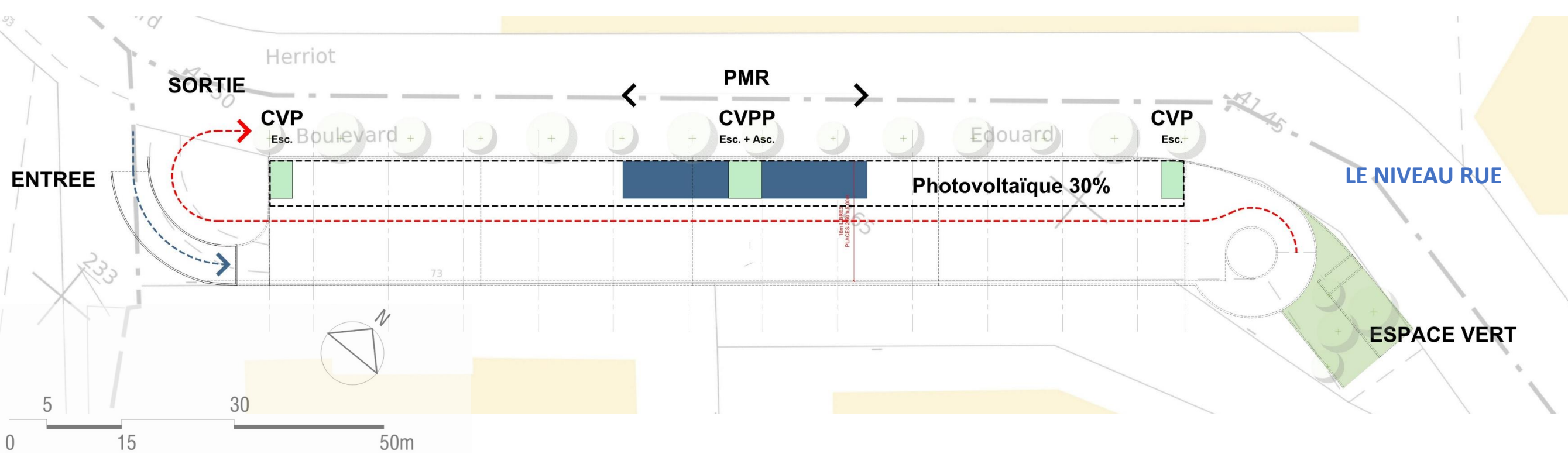
**> DEMOLITION DE LA TRAME EXISTANTE NON CONFORME
AVEC 4,42 ENTRE POTEAUX**

**> CRÉATION D'UNE TRAME PORTEUSE DE 16 M (ou 15,50 M)
> PLACES VL DE 2,50 M MINIMUM**



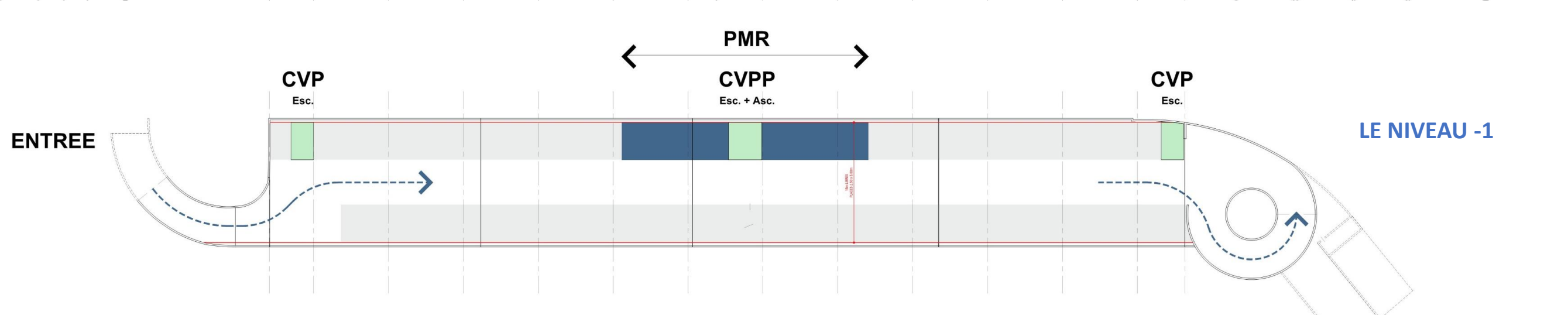
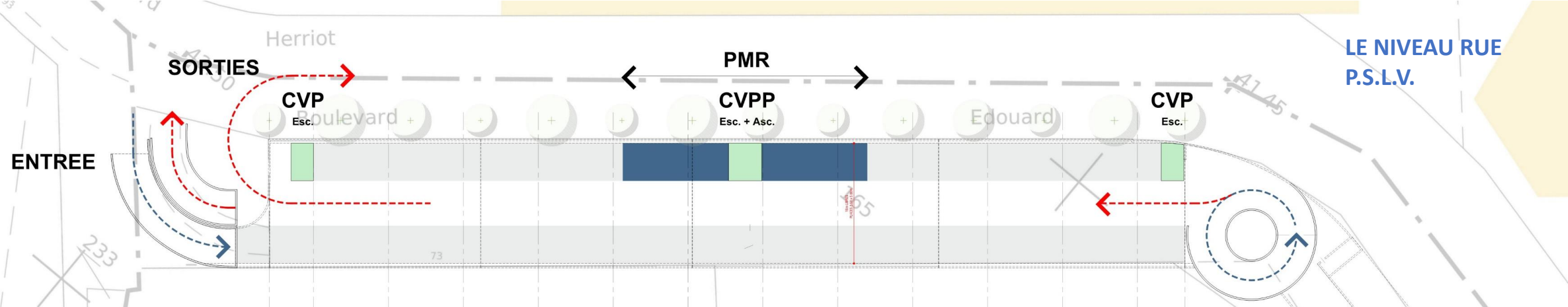
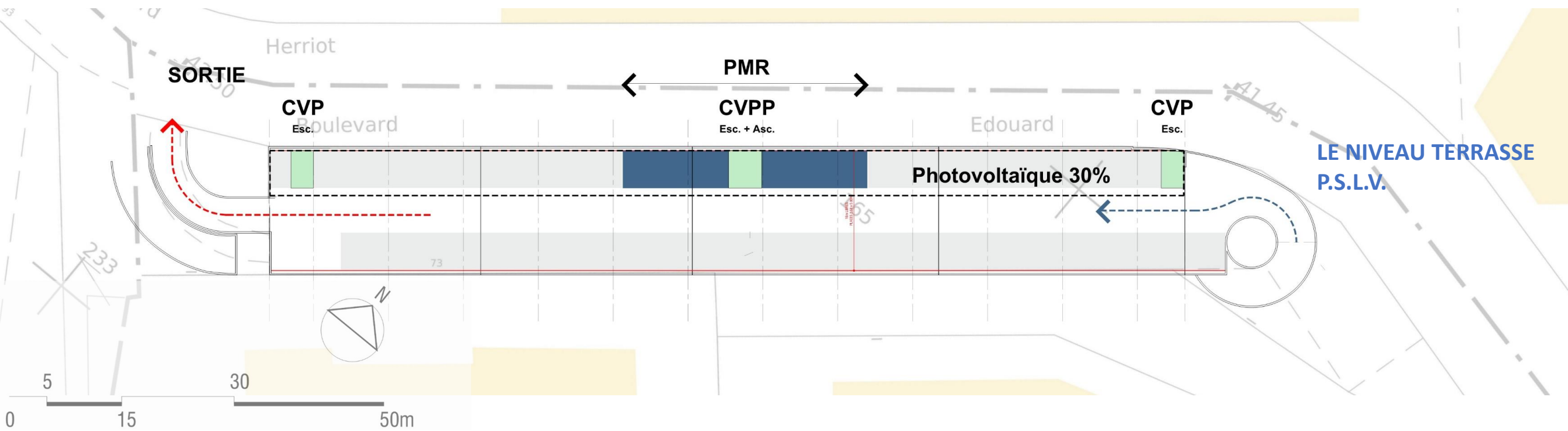
**SCHÉMA DE PRINCIPE DE TRAVES LIBRES AVEC
PLACES V.L. DE 2,50 M DE LARGES**

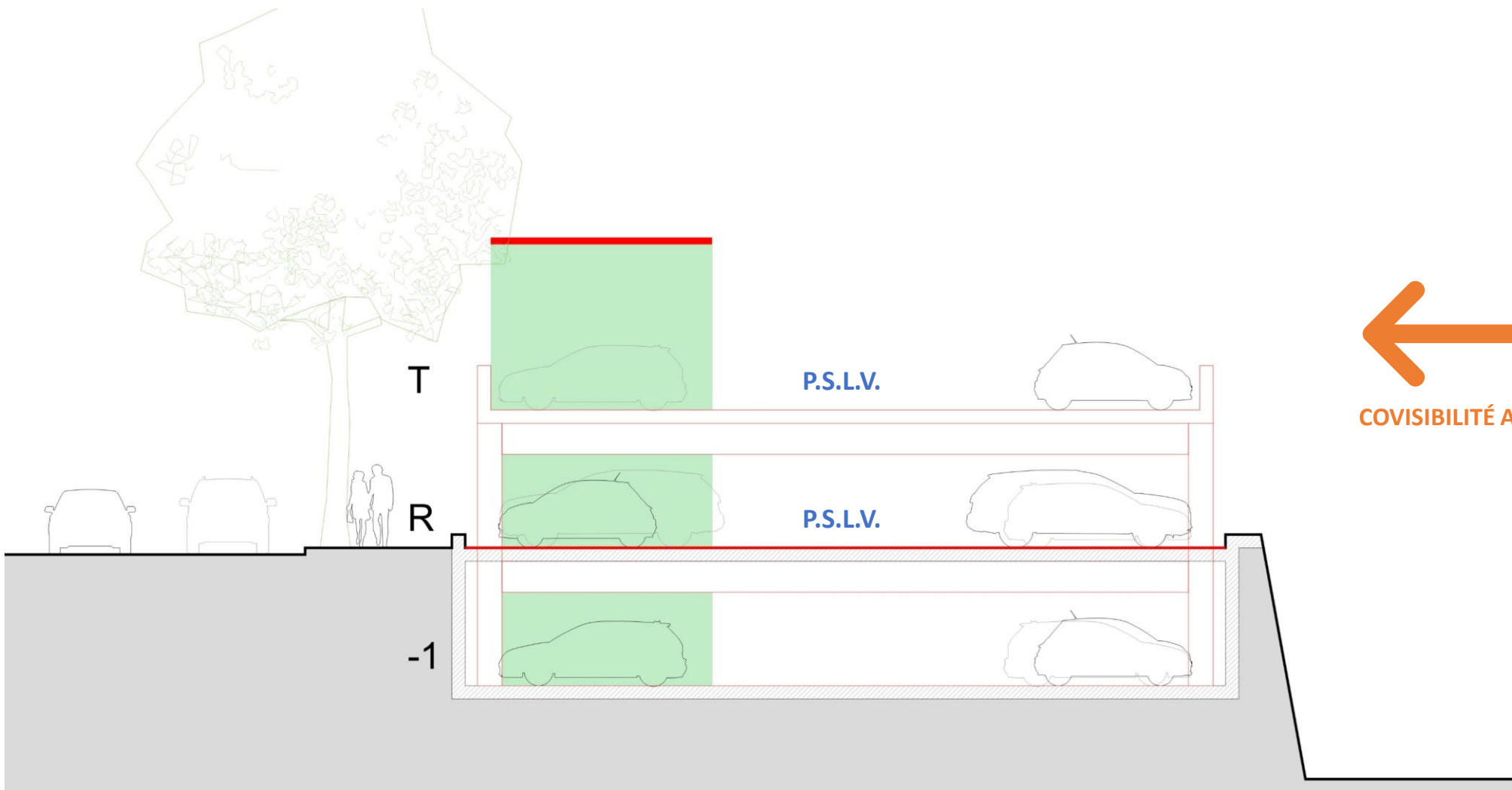




MISE EN CONFORMITE AVEC TRAME DE 16 M

- Démolition poteaux poutres dalles existantes
- Suppression de l'escalier existant
- Consolidation de la solidité de l'ouvrage murs périmétriques
- Mise en œuvre TRAME DE 16 M sans poteaux intermédiaires
- Création d'une rampe hélicoïdale VL côté EST
- Création d'une CVPP : ESC + ASC
- Création de 2 escaliers accessoires
- Création de place PMR
- Création de places pour IRVE
- Panneaux photovoltaïque 30%
- Tous travaux de second œuvre version 2024
- Création espace vert à l'EST





MISE EN CONFORMITE AVEC TRAME DE 16 M + EXTENSION EN TERRASSE

- Démolition poteaux poutres dalles existantes
- Suppression de l'escalier existant
- Consolidation de la solidité de l'ouvrage murs périmétriques
- Mise en œuvre TRAME DE 16 M sans poteaux intermédiaires
- Création d'une rampe hélicoïdale VL côté EST (RUE+TERRASSE)
- Guidage à la place vers TERRASSE (pas de recyclage)
- Création d'une CVPP : ESC + ASC (3 niveaux)
- Création de 2 escaliers accessoires
- Création de place PMR
- Création de places pour IRVE
- Panneaux photovoltaïque 30%
- Tous travaux de second œuvre version 2024
- Création espace vert à l'EST

BILAN ESTIMATIF ET PROVISOIRE DES PLACES

PARKING EXISTANT = PARKING FERME DE PUIS LE 09 DECEMBRE 2019

	VL					TOTAL VL	TOTAL 2 RM	TOTAL VELOS
	VL	VL IRVE	PMR	2 RM	VELOS			
NIVEAU RUE	0	0	0	0	0	0		
NIVEAU-1	0	0	0	0	0	0		
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0

PARKING EXISTANT MIS AUX NORMES

	VL					TOTAL VL	TOTAL 2 RM	TOTAL VELOS
	VL	VL IRVE	PMR	2 RM	VELOS			
NIVEAU RUE	93	8	2	5	10	103		
NIVEAU-1	50	0	2	5	0	52		
TOTAL	143	8	4	10	10	155	10	10

PARKING TRAME 16 M | 2 NIVEAUX

	VL					TOTAL VL	TOTAL 2 RM	TOTAL VELOS
	VL	VL IRVE	PMR	2 RM	VELOS			
NIVEAU RUE	81	10	2	5	15	93		
NIVEAU-1	89	0	2	5	0	91		
TOTAL	170	10	4	10	15	184	10	15

PARKING TRAME 16 M | 3 NIVEAUX

	VL					TOTAL VL	TOTAL 2 RM	TOTAL VELOS
	VL	VL IRVE	PMR	2 RM	VELOS			
NIVEAU TERRASSE	77	15	2	0	0	94		
NIVEAU RUE	91	0	2	5	15	93		
NIVEAU-1	89	0	2	5	0	91		
TOTAL	257	15	6	10	15	278	10	15

NOTA RELATIF AUX IRVE

NOTA : 1 PLACE PMR IRVE A PREVOIR PAR OUVRAGE

NOTA : 5% DES PLACES soit 1 IRVE POUR 20 PLACES au 1ER JANVIER 2025 (ou +...suivant abaques ventes VL ELEC.)

NOTA : 20% DES PLACES PREEQUIPEES POUR FUTURES IRVE

	EXISTANT MIS AUX NORMES	TRAME 16 M 2 NIVEAUX	TRAME 16 M 3 NIVEAUX
Installation de chantier	80 000,00 €	80 000,00 €	80 000,00 €
Dépollution amiante / plomb	NON PREVU	NON PREVU	NON PREVU
Démolition parking existant hors voile contre terre		130 000,00 €	130 000,00 €
Superstructure trame 16m niveau rue (fondations superficielles)		1 196 000,00 €	1 886 000,00 €
Rampe Est		100 000,00 €	200 000,00 €
Rampe Ouest / niv rue vers -1		50 000,00 €	50 000,00 €
Rampe Ouest / niv r+1 vers niv rue			80 000,00 €
Travaux de réparation et de confortement de structure	352 500,00 €	112 500,00 €	112 500,00 €
Démolition escalier existant et reconstitution du plancher	30 000,00 €		
Etanchéité asphalte y compris démolition revêtement existant et création formes de pentes	524 600,00 €	276 000,00 €	276 000,00 €
Flocage pour assurer la stabilité au feu des structures (PS6) R120 / REI 120	81 600,00 €		
Création circulation verticales piétonnes secondaires y compris démolition	160 000,00 €	140 000,00 €	200 000,00 €
Création circulation verticale piétonne principale y compris démolition et édicule ascenseur	250 000,00 €	200 000,00 €	250 000,00 €
Budget réseaux enterrés + séparateur hydrocarbure + fosse temporisation EP	86 000,00 €	76 000,00 €	76 000,00 €
Ascenseur	50 000,00 €	50 000,00 €	65 000,00 €
Désenfumage (à confirmer suivant nb de places)	80 000,00 €	80 000,00 €	80 000,00 €
Plomberie	30 000,00 €	30 000,00 €	40 000,00 €
Electricité CFO/CFA	184 000,00 €	184 000,00 €	241 500,00 €
Equipement IRVE y compris bornes	NON PREVU	NON PREVU	NON PREVU
Ombrières photovoltaïques y compris renfort structure	480 000,00 €	400 000,00 €	400 000,00 €
Controle d'accès	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €
Peinture	107 000,00 €	107 000,00 €	174 000,00 €
Serrurerie	92 000,00 €	92 000,00 €	115 000,00 €
Traitement de façades niv -1/rue (peinture)	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €
Traitement de façades superstructure (métallerie)			75 000,00 €
Portails rapides	70 000,00 €	70 000,00 €	70 000,00 €
Signalétique	20 000,00 €	20 000,00 €	25 000,00 €
Traitement espaces verts	20 000,00 €	20 000,00 €	20 000,00 €
MONTANT TOTAL HT	2 847 700,00 €	3 563 500,00 €	4 796 000,00 €
NOMBRES DE PLACES (à confirmer)	155	184	278
RATIO Y COMPRIS P.V.	18 372,26 €	19 366,85 €	17 251,80 €
RATIO HORS P.V.	15 275,48 €	17 192,93 €	15 812,95 €

©COPYRIGHT : CHRIS LABROOY



- > ©IRRUS PARK ©ONSULTING
- > DES SOLUTIONS ADAPTEES A VOS DEMANDES...
- > UNE EXPERTISE A LA MESURE DE VOS PROJETS.

GROUPEMENT



©IRRUS
PARK
©ONSULTING



THIERRY CARBONNET

ARCHITECTE D.P.L.G. | EXPERT PARKING
t.carbonnet@cparkc.fr
+33 6 07 17 70 68
30 ROUTE DE BOUTIER
47120 SAVIGNAC DE DURAS

nr^c
Conseil
Ingénierie
Maîtrise d'œuvre
MIKAEL LAFONT

FIN DU DOCUMENT DE 23 PAGES
MERCI DE VOTRE ATTENTION

PARKING CARLONE

Parc de 184 places

25 % d'abonné en 24h/24 soit 46 places

50 % d'abonné nuit + week-end (18h30 à 08h30) soit 92 places

75 % d'horaire soit 138 places dont 60% réservé aux étudiants. Sachant que les abonnés nuit + week-end ne sont pas présents de 8h30 à 18h30 et que 50 % des abonnés 24/24 sont des actifs et utilisent leurs véhicules en journée.

PROPOSTION GRILLE TARIFS HORAIRES

STATIONNEMENT HORAIRE			
Durée	Tarif	Durée	Tarif
0:15	0,80 €	9:15	12,10 €
0:30	1,50 €	9:30	12,40 €
0:45	2,00 €	9:45	12,70 €
1:00	2,40 €	10:00	13,00 €
1:15	2,90 €	10:15	13,30 €
1:30	3,30 €	10:30	13,60 €
1:45	3,70 €	10:45	13,90 €
2:00	4,00 €	11:00	14,20 €
2:15	4,20 €	11:15	14,50 €
2:30	4,40 €	11:30	14,80 €
2:45	4,60 €	11:45	15,10 €
3:00	4,80 €	12:00	15,40 €
3:15	5,00 €	12:30	16,40 €
3:30	5,20 €	13:00	17,40 €
3:45	5,50 €	13:30	18,40 €
4:00	5,80 €	14:00	19,40 €
4:15	6,10 €	14:30	20,00 €
4:30	6,40 €	15:00	20,60 €
4:45	6,70 €	15:30	21,20 €
5:00	7,00 €	16:00	21,80 €
5:15	7,30 €	16:30	22,40 €
5:30	7,60 €	17:00	23,00 €
5:45	7,90 €	17:30	23,60 €
6:00	8,20 €	18:00	24,00 €
6:15	8,50 €	18:30	
6:30	8,80 €	19:00	
6:45	9,10 €	19:30	
7:00	9,40 €	20:00	
7:15	9,70 €	20:30	
7:30	10,00 €	21:00	
7:45	10,30 €	21:30	
8:00	10,60 €	22:00	
8:15	10,90 €	22:30	
8:30	11,20 €	23:00	
8:45	11,50 €	23:30	
9:00	11,80 €	24:00	
TICKET PERDU 24,00 €			

CAD ETUDIANT DE 7H30 à 18H30	
Durée de Stationnement	Tarif
1:00	0,50 €
<i>Depassements</i>	
<u>Les depassements sont dus aux tarifs horaires en vigueur sur le parc :</u>	
<i>En dehors de la plage horaires 7h30 -18h30.</i>	

PROPOSTION GRILLE TARIFS ABONNES

TYPE DE PRODUIT	TARIF
ABONNEMENT MENSUEL "24h/24"	
Classique 24H/24 - 7J/7	115,00 €
ABONNEMENTS MENSUEL " NUIT " 18h30 à 8h30	
5 nuits + samedi & dimanche 24h	65,00 €
<i>Les depassements horaires sont dû aux tarifs horaires en vigueur</i>	
CARTES TEMPORAIRES	
5 jours	80,00 €
7 jours	98,00 €
15 jours	140,00 €
SUPPORTS	
CARTE A DECOMPTE ETUDIANT	
Achat et mise en service	5,00 €
Remplacement carte perdue	5,00 €
CARTE ABONNEMENT	
Achat Carte d'abonnement	26,00 €
Frais de mise en service	11,00 €
Remplacement carte perdue	26,00 €
Frais de remise en service pour retard de paiement	11,00 €

**CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'ETABLISSEMENT EXPERIMENTAL
UNIVERSITE CÔTE D'AZUR**

SÉANCE DU 9 JANVIER 2024

DELIBERATION N° 2024-001

Objet: Election du Président d'Université Côte d'Azur.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ETABLISSEMENT EXPERIMENTAL UNIVERSITE CÔTE D'AZUR

Vu le Code de l'éducation ;

Vu l'ordonnance n°2018-1131 du 12 décembre 2018 relative à l'expérimentation de nouvelles formes de rapprochement, de regroupement ou de fusion des établissements d'enseignement supérieur et de recherche ;

Vu le décret n°2019-785 du 25 juillet 2019 portant création d'Université Côte d'Azur et approbation de ses statuts et notamment son article 44, modifié par le décret n°2023-1310 du 27 décembre 2023 ;

Vu le Règlement Intérieur d'Université Côte d'Azur ;

Considérant l'article 20 du Règlement Intérieur qui prévoit que lorsque le président sortant est lui-même candidat à la présidence de l'établissement, le doyen ou la doyenne d'âge des membres élus du Conseil d'Administration, en l'occurrence Mme Sarah LABAT-JACQMIN, préside la séance ;

Considérant l'article 33 des Statuts qui prévoit que le président d'Université Côte d'Azur est élu par les membres du conseil d'administration à l'exception des personnalités qualifiées à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés et que cette majorité s'applique aux trois premiers tours de scrutin ;

Considérant qu'au cours de la séance, étaient présents ou représentés 36 membres, qu'ainsi la majorité des deux tiers était fixée à 24 voix ;

Considérant les deux candidatures retenues de M. Luc PRONZATO et de M. Jeanick BRISSWALTER ;

Entendu les présentations des candidats et les débats dans les délais fixés par le Règlement Intérieur ;

Considérant qu'à l'issue du premier tour de scrutin, sur les 36 votes recueillis, 27 sont votes en faveur de M. Jeanick BRISSWALTER et 9 votes en faveur de M. Luc PRONZATO ;

Que la majorité des deux tiers a ainsi été atteinte,

En considération de ces éléments, le conseil d'administration d'Université Côte d'Azur élit M. Jeanick BRISSWALTER en qualité de Président d'Université Côte d'Azur.

Membres en exercice : 37

Quorum : 19

Membres présents et représentés : **36**

Fait à Nice, le 9 janvier 2024

Présidente de séance

Mme Sarah LABAT-JACQMIN



CLASSÉE AU REGISTRE DES ACTES SOUS LA RÉFÉRENCE : **2024-001**
TRANSMISE AU RECTEUR, CHANCELIER DES UNIVERSITÉS LE : 12 janvier 2024
PUBLIÉE SUR LE SITE INTERNET D'UNIVERSITÉ CÔTE D'AZUR LE : 12 janvier 2024

MODALITÉS DE RECOURS CONTRE LA PRÉSENTE DÉLIBÉRATION :
En application de l'article R. 421-1 du code de justice administrative, le Tribunal administratif peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération, et ce dans les deux mois à partir du jour de sa publication et de sa transmission au Recteur, en cas de délibération à caractère réglementaire

UNIVERSITE CÔTE D'AZUR – SIREN 130 025 661
GRAND CHATEAU – 28 AVENUE VALROSE
BP 2135 – 06103 NICE CEDEX 2

Recettes de fonctionnement	2024
Ventes produits, prestations de services	
Recettes abonnés	58 000
Recettes horaires	80 000
Franchises	0
Autres produits d'activités annexes et prestations de services	5 000
Total Ventes produits, prestations de services	143 000
Revenus des immeubles	90 000
Compensation	0
Produits exceptionnels (Remboursement sinistres assurance,...)	0
Atténuation de charges (Dégrèvements, Tickets restaurants, chèques vacances, CPAM...)	0
Total des recettes de fonctionnement	233 000
Dépenses de fonctionnement	
Charges à caractère général	40 000,00 €
Charges du personnel et frais assimilés	70 000,00 €
Autres charges de gestion courante	40 000,00 €
Charges financières	3 000,00 €
Charges exceptionnelles	
Dotations aux amortissements	88 600,00 €
Total des dépenses de fonctionnement avant impôts sur les sociétés	238 600,00 €
Résultat avant l'impôt sur les sociétés	-5 600

2025	2026	2027	2028	2029	2030
59 450	60 936	62 460	64 021	65 622	67 262
90 000	100 000	102 500	105 063	107 689	110 381
0	0	0	0	0	0
5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
154 450	165 936	169 960	174 084	178 311	182 644
90 000	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
244 450	255 936	259 960	264 084	268 311	272 644

41 200,00 €	42 436,00 €	43 709,08 €	45 020,35 €	46 370,96 €	47 762,09 €
71 400,00 €	72 828,00 €	74 284,56 €	75 770,25 €	77 285,66 €	78 831,37 €
41 000,00 €	42 025,00 €	43 075,63 €	44 152,52 €	45 256,33 €	46 387,74 €
3 045,00 €	3 090,68 €	3 137,04 €	3 184,09 €	3 231,85 €	3 280,33 €
88 600,00 €	88 600,00 €	88 600,00 €	88 600,00 €	88 600,00 €	88 600,00 €
242 200,00 €	245 889,00 €	249 669,27 €	253 543,12 €	257 512,95 €	261 581,20 €
2 250	10 047	10 290	10 541	10 798	11 062

2031	2032	2033	2034	2035	2036
68 944	70 667	72 434	74 245	76 101	78 004
113 141	115 969	118 869	121 840	124 886	128 008
0	0	0	0	1	2
5 000	5 000	5 000	5 000	5 001	5 002
187 085	191 637	196 303	201 085	205 989	211 016
90 000	90 000	90 000	90 000	90 001	90 002
0	0	0	0	1	2
0	0	0	0	1	2
0	0	0	0	1	2
277 085	281 637	286 303	291 085	295 993	301 024

49 194,95 €	50 670,80 €	52 190,93 €	53 756,66 €	55 369,35 €	57 030,44 €
80 408,00 €	82 016,16 €	83 656,48 €	85 329,61 €	87 036,20 €	88 776,93 €
47 547,43 €	48 736,12 €	49 954,52 €	51 203,38 €	52 483,47 €	53 795,55 €
3 329,53 €	3 379,48 €	3 430,17 €	3 481,62 €	3 533,85 €	3 586,85 €
88 600,00 €	88 600,00 €	88 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €
265 750,38 €	270 023,08 €	274 401,93 €	292 889,65 €	297 489,02 €	302 202,91 €
11 334	11 614	11 901	-1 804	-1 496	-1 179

2037	2038	2039	2040	2041	2042
79 954	81 952	84 001	86 101	88 254	90 460
131 209	134 489	137 851	141 297	144 830	148 451
3	4	5	6	7	8
5 003	5 004	5 005	5 006	5 007	5 008
216 168	221 449	226 862	232 411	238 098	243 927
90 003	90 004	90 005	90 006	90 007	90 008
3	4	5	6	7	8
3	4	5	6	7	8
3	4	5	6	7	8
306 180	311 465	316 882	322 435	328 126	333 959

58 741,35 €	60 503,59 €	62 318,70 €	64 188,26 €	66 113,91 €	68 097,32 €
90 552,46 €	92 363,51 €	94 210,78 €	96 095,00 €	98 016,90 €	99 977,24 €
55 140,44 €	56 518,95 €	57 931,93 €	59 380,22 €	60 864,73 €	62 386,35 €
3 640,66 €	3 695,27 €	3 750,70 €	3 806,96 €	3 864,06 €	3 922,02 €
102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €
307 034,25 €	311 986,06 €	317 061,41 €	322 263,48 €	327 595,54 €	333 060,91 €

-854	-521	-179	171	530	898
-------------	-------------	-------------	------------	------------	------------

2043	2044	2045	2046	2047	2048
92 722	95 040	97 416	99 851	102 347	104 906
152 162	155 966	159 865	163 862	167 958	172 157
9	10	11	12	13	14
5 009	5 010	5 011	5 012	5 013	5 014
249 902	256 026	262 303	268 737	275 332	282 091
90 009	90 010	90 011	90 012	90 013	90 014
9	10	11	12	13	14
9	10	11	12	13	14
9	10	11	12	13	14
339 938	346 066	352 347	358 785	365 384	372 147

70 140,24 €	72 244,45 €	74 411,78 €	76 644,14 €	78 943,46 €	81 311,76 €
101 976,78 €	104 016,32 €	106 096,64 €	108 218,58 €	110 382,95 €	112 590,61 €
63 946,01 €	65 544,66 €	67 183,27 €	68 862,86 €	70 584,43 €	72 349,04 €
3 980,85 €	4 040,57 €	4 101,17 €	4 162,69 €	4 225,13 €	4 288,51 €
102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €	102 600,00 €
338 663,03 €	344 405,42 €	350 291,70 €	356 325,57 €	362 510,84 €	368 851,41 €

1 275	1 660	2 055	2 459	2 873	3 296
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------