

**Signature du traité de concession  
du projet d'urbanisation en mer  
au droit de l'Anse du Portier**

\*\*\*

Monaco,

Jeudi 30 juillet 2015

- Ministère d'Etat -

<b>LE CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
HISTORIQUE DU PROJET .....	3
APPEL A CANDIDATURE .....	3
ROLE DE L'ÉTAT .....	3
PROCHAINES ETAPES .....	4
RELATIONS JURIDIQUES.....	4
<b>LE PROJET</b> .....	<b>5</b>
PROGRAMME .....	5
L'INFRASTRUCTURE MARITIME .....	6
UN PORT ET UNE COLLINE, DEUX ELEMENTS STRUCTURANTS DU PROJET .....	7
UNE INTEGRATION DANS LE CONTEXTE MONEGASQUE ET DES QUARTIERS VARIES.....	7
IMPACT DES TRAVAUX .....	10
<b>LES DATES CLES</b> .....	<b>13</b>
<b>LE WHO'S WHO</b> .....	<b>14</b>
<b>LE GLOSSAIRE</b> .....	<b>15</b>
<b>LES CONTACTS</b> .....	<b>17</b>

## Le contexte

### *Historique du projet*

Depuis plus de 150 ans, la Principauté de Monaco a choisi d'adapter son urbanisme à l'exiguïté de son territoire de 2 km<sup>2</sup>. La rareté du foncier disponible a notamment conduit la Principauté à s'étendre progressivement sur la mer avec la réalisation du terre-plein du Portier (qui accueille le Jardin Japonais et le Grimaldi Forum), du terre-plein du Sporting, des plages du Larvotto, du quartier de Fontvieille ou encore de l'extension du port Hercule, pour un total de plus de 40 hectares gagnés sur la mer (20% du territoire).

Pour soutenir son développement, la Principauté lance un nouveau projet d'urbanisation en mer consistant à créer un quartier de 6 hectares, avec une forte ambition concernant le développement durable et la protection de l'environnement.

### *Appel à candidature*

Au printemps 2013, S.A.S. le Prince Souverain annonçait Sa décision de lancer ce projet. L'Etat a publié en mai 2013 un appel à candidature international visant à sélectionner un opérateur susceptible de prendre en charge un projet urbain global, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation en le finançant intégralement et se rémunérant sur la vente des surfaces immobilières développées.

Au terme du processus de sélection des candidats, le groupement S.A.M. l'Anse du Portier/Bouygues Travaux Publics, a été classé premier. Il a proposé une candidature complète et cohérente, fournissant des éléments d'appréciation sur sa capacité à réaliser la totalité du projet, avec notamment une implication forte des acteurs économiques monégasques ainsi que de solides garanties financières.

La phase de négociation exclusive s'est concrétisée par l'élaboration d'un Traité définissant l'ensemble des modalités techniques (au niveau avant-projet), juridiques et financières de réalisation du projet. Le Traité porte sur la totalité du projet et s'achèvera à la réception de l'ensemble du nouveau quartier.

### *Rôle de l'Etat*

La maîtrise d'ouvrage de l'intégralité du Projet est assurée par le groupement de l'Anse du Portier. En tant que « puissance publique concédante » et propriétaire final de l'infrastructure maritime, des aménagements publics et d'autres ouvrages qui lui reviendront, l'Etat supervisera la réalisation du nouveau quartier et vérifiera avec ses propres moyens que les objectifs et exigences qu'il a fixés dans le Traité sont bien respectés.

### ***Prochaines étapes***

La prochaine étape incontournable est le vote par le Conseil National d'une loi de désaffectation des parcelles du domaine public de l'Etat. Un projet de loi sera déposé à cet effet dès la rentrée. Des études de conception qui devraient permettre le démarrage des travaux, si cela est possible, vers l'automne 2016 vont se poursuivre. L'achèvement de l'infrastructure maritime est prévu en 2020, ce qui permettra d'engager dans la foulée les travaux relatifs aux aménagements du quartier et aux immeubles. Les livraisons des immeubles devraient ainsi être effectuées à partir de 2022. La durée totale du projet est évaluée à une dizaine d'années.

### ***Relations juridiques***

Dès l'origine, l'opération sera placée sous le contrôle d'une Ordonnance Souveraine de Quartier, qui régira l'ensemble des aspects urbanistiques. Les relations entre les parties seront également régies par un Traité de concession, confiant à au Titulaire le soin de concevoir puis de construire les ouvrages publics et privés de l'opération, enfin de commercialiser ces derniers. Le tout aux frais et risques du Titulaire, qui assurera le financement intégral de l'opération.

La loi soumise à l'examen du Conseil National confirmera l'intégration du futur terre-plein dans le domaine public de l'Etat au fur et à mesure de sa construction. Elle prévoira également la désaffectation des parcelles qui seront destinées à être cédées en tout ou partie afin d'accueillir les constructions privées. L'Etat recevra la propriété des équipements publics destinés à lui revenir au fur et à mesure de leur construction (port, extension du Grimaldi Forum, parking...).

Il bénéficiera d'une garantie trentenaire exceptionnelle portant sur l'infrastructure maritime. Outre la remise des équipements publics structurant le Quartier, l'Etat recevra une redevance financière forfaitaire dont le montant a été définitivement arrêté.

### ***Intérêt financier***

La réalisation de ce projet à financement privé répond intégralement aux objectifs poursuivis eu égard aux avantages que l'Etat va en retirer.

En effet, sans participer en aucune manière à son financement, l'Etat monégasque va voir son territoire augmenté de près de 6 hectares, représentés par des travaux d'un coût de 2 milliards d'euros et recevoir plus d'un demi-milliard d'euros en aménagements publics, parmi lesquels un agrandissement de la capacité du Grimaldi Forum de près de 50%, un port d'animation, un parking public, des jardins, des espaces publics de qualité et des équipements publics nécessaires à ce nouveau quartier, mais également une soule.

De plus, l'Etat retirera de cette opération tous les effets financiers induits par la vente des 60.000 m<sup>2</sup> de logements de très grand luxe et des commerces dont notamment le versement d'un montant important de TVA.

## Le projet

### Programme

5

La superficie de l'urbanisation en mer représente 6 hectares et permettra le développement d'un nouveau quartier, d'un nouveau lieu de vie de la Principauté. Le projet permettra la réalisation de :

- 60 000 m<sup>2</sup> de surfaces comportant principalement des logements de très grand luxe (collectifs et individuels) et des commerces (3000 m<sup>2</sup> environ)
- des équipements publics, une extension du Grimaldi Forum d'environ 3500 m<sup>2</sup>, un parking public et un port d'animation d'une trentaine d'anneaux
- de larges espaces publics avec une place centrale et des cheminements piétons dont notamment :
  - ✓ un parc végétalisé de 1 hectare
  - ✓ une promenade littorale assurant l'accessibilité du piéton sur l'intégralité du périmètre littoral du nouveau quartier
  - ✓ un cheminement ombragé dans la verdure le long du Jardin Japonais, du Grimaldi Forum et de son extension
  - ✓ des quais du port d'animation uniquement réservés aux piétons.

Le quartier, qui constituera une nouvelle façade maritime, s'intégrera dans l'identité paysagère et urbaine de la Principauté. Enfin, s'agissant d'un engagement fort de la Principauté, le projet prôtera une attention particulière à l'insertion dans l'environnement, et en particulier au respect de l'environnement marin (réserve du Larvotto, tombant des Spélugues,...), du voisinage, des sites et paysages. Le quartier sera éco-conçu et fera l'objet de certifications environnementales telles que HQE Aménagement, BREEAM, label Biodiversity, label Port Propre...

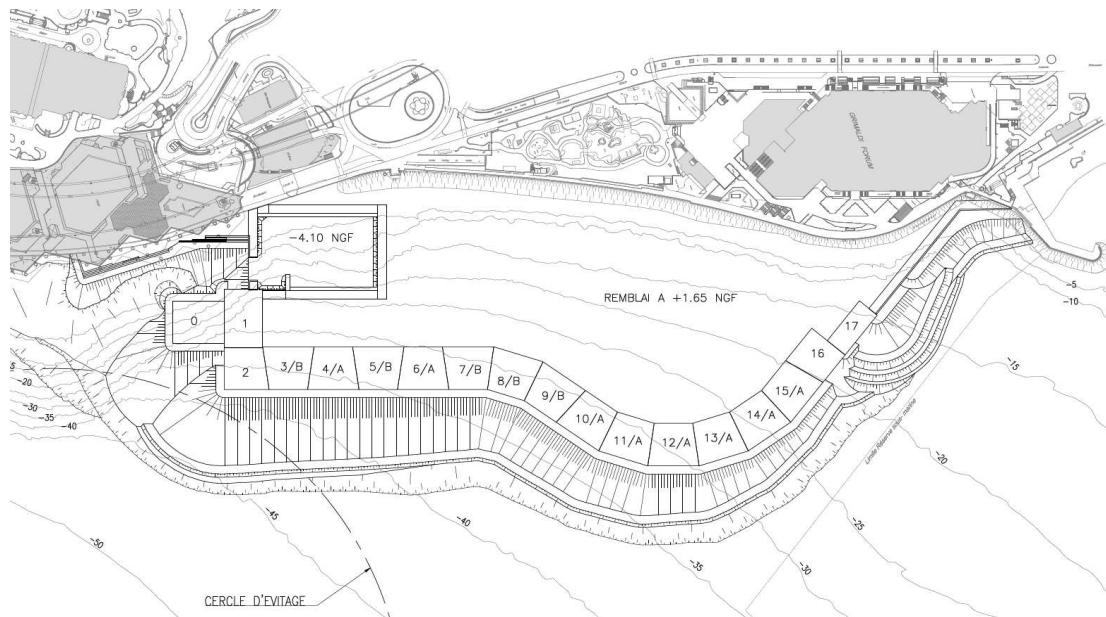


*Le plan masse - © DR : Valode & Pistre*

La nouvelle extension est limitée au Nord-Est par la réserve marine du Larvotto et au sud-ouest par l'aire protégée du tombant coralligène des Spélugues. Son emprise correspond approximativement à la courbe isobathe -35 m. Sa forme sera ainsi adaptée à l'écoulement du courant près de la côte, avec une emprise maritime limitée. Il s'inscrira avec naturel dans le paysage côtier.

### ***L'infrastructure maritime***

La technique choisie pour réaliser l'infrastructure maritime est celle d'un remblai confiné par une ceinture de caissons trapézoïdaux munis de chambres d'amortissement, qui permettront de diminuer les franchissements par fortes houles, et ainsi de protéger les parties exposées du projet. Ces caissons reposent sur une assise en matériaux de carrière aux caractéristiques contrôlées qui viendront se substituer aux sols meubles actuellement en place.



© Bouygues Travaux Publics

### ***Un port et une colline, deux éléments structurants du projet***

Dans la partie Sud-Ouest, l'urbanisation est échancrée par un bassin qui permet l'installation d'un port d'animation d'une trentaine d'anneaux. Des commerces seront installés autour du port, assurant ainsi une animation et une continuité de promenade le long du littoral sur l'ensemble de l'urbanisation.

### ***Une intégration dans le contexte monégasque et des quartiers variés***

Pour respecter le paysage caractéristique de la Principauté, une colline verra le jour. Un parc public situé au centre de cette colline est placé dans la partie Nord-Ouest, en connexion directe avec la ville et évoque le Monaco des années 50 avant la construction du Grimaldi Forum. En effet, le public bénéficiait alors d'un parc important similaire développé autour de ce qui était le « hall du Centenaire » et que les Monégasques vont ainsi retrouver.

Axe fort du projet, le volet paysager vise à créer un ensemble de jardins remarquables, doté d'une palette végétale s'inspirant des associations de plantes méditerranéennes, d'espaces publics larges, de jeux d'eau et de cheminements piétons.



© DR : Valode & Pistre

Implantés en strates, selon les courbes de niveau et regardant la mer, les bâtiments s'organisent sur le tracé du rivage, de la colline et du plan d'eau du port. Les volumes respectent une croissance de hauteur régulière : plus bas à proximité du Grimaldi Forum, leur hauteur augmente progressivement vers le Sud.

L'intégration du nouveau quartier bénéficie de nombreuses liaisons : au niveau du rond-point du Portier vers Monte-Carlo et le Boulevard Louis II, entre le Jardin Japonais et le parc paysager de la colline, entre le quartier et l'esplanade du Grimaldi Forum et vers la promenade de bord de mer et les plages du Larvotto.





© DR : Valode & Pistre

Le projet a été conçu pour offrir une grande variété d'ambiances. Il est constitué de quartiers différenciés et distincts :

- Le port propose une ambiance méditerranéenne et le voisinage d'un immeuble emblématique
- La colline, « cœur vert » du projet, relie le Jardin japonais, le Grimaldi Forum et les quartiers en front de mer
- Les jardins d'eau, par leur forme en amphithéâtre sont tournés vers le large
- Le bord de mer s'inspire de l'origine même de l'urbanisation de la Riviera avec l'implantation de grandes villas en front de mer.



© DR : Valode & Pistre

### ***Impact des travaux***

Du point de vue de l'environnement marin, le dragage de sédiments puis le remblaiement en « mer ouverte » sont les opérations les plus délicates.

Les travaux de dragage font ainsi l'objet d'une attention particulière destinée à réduire le risque de diffusion de turbidité à la source. Les opérations s'effectueront soit par une benne étanche, soit par une drague aspiratrice dite « sans surverse », qui a pour effet d'aspirer le nuage turbide avant qu'il ne puisse se disperser. Dans le même objectif, les matériaux de remblai issus de carrières seront préalablement lavés. La totalité des sédiments pollués sera préalablement évacuée vers un centre de traitement à terre. Les sédiments non pollués seront immergés en profondeur dans les eaux territoriales monégasques.

Enfin, des mesures complémentaires de protection sont prévues en cas de pollution accidentelle. Un réseau d'instrumentation permettra des mesures en temps réel de la qualité des eaux afin de permettre un suivi attentif des différentes phases de travaux. En cas d'anomalies, les opérations seront immédiatement déplacées ou arrêtées.

Une attention particulière est également apportée aux problématiques de bruit, tant pour minimiser la gêne sur le voisinage que pour éviter que les travaux aient un impact sur les mammifères marins, conformément aux engagements internationaux de la Principauté.

De manière générale, le projet privilégie la réalisation des travaux sur des sites adaptés hors de la Principauté : la majeure partie des caissons est ainsi réalisée dans un port industriel en France, et les caissons sont amenés préfabriqués sur site. Pour les travaux réalisés à Monaco, les techniques les moins bruyantes sont systématiquement privilégiées.



*Impact environnemental du futur quartier une fois réalisé - © Bouygues Travaux Publics*

L'analyse de l'état initial du site, tant terrestre que maritime, a permis d'identifier les enjeux, effets et impacts potentiels associés au projet et de prévoir les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation adaptées. Les espèces protégées présentes sur site (grandes nacres, herbier de Posidonie, etc.) feront l'objet de mesures de déplacement et de restauration hors de l'emprise du projet, selon le cas soit vers la réserve du Larvotto, soit vers un autre lieu adapté de la Principauté.

Un suivi écologique attentif sera effectué pendant la durée du chantier et au-delà. La création de nouveaux habitats artificiels en bordure de l'urbanisation en mer, adaptés aux espèces identifiées lors de l'état initial, permettra de compenser la perte inévitable des habitats existants.



© Andromède Océanologie

Centre de Presse  
10, Quai Antoine 1<sup>er</sup> - BP 458  
MC 98011 Monaco Cedex  
Tel : (+377) 98 98 22 22  
Fax : (+377) 98 98 22 15  
presse@gouv.mc  
www.gouv.mc



Retrouvez les actualités du Gouvernement Princier . . . Find out about the latest official Government news and information



www.gouv.mc



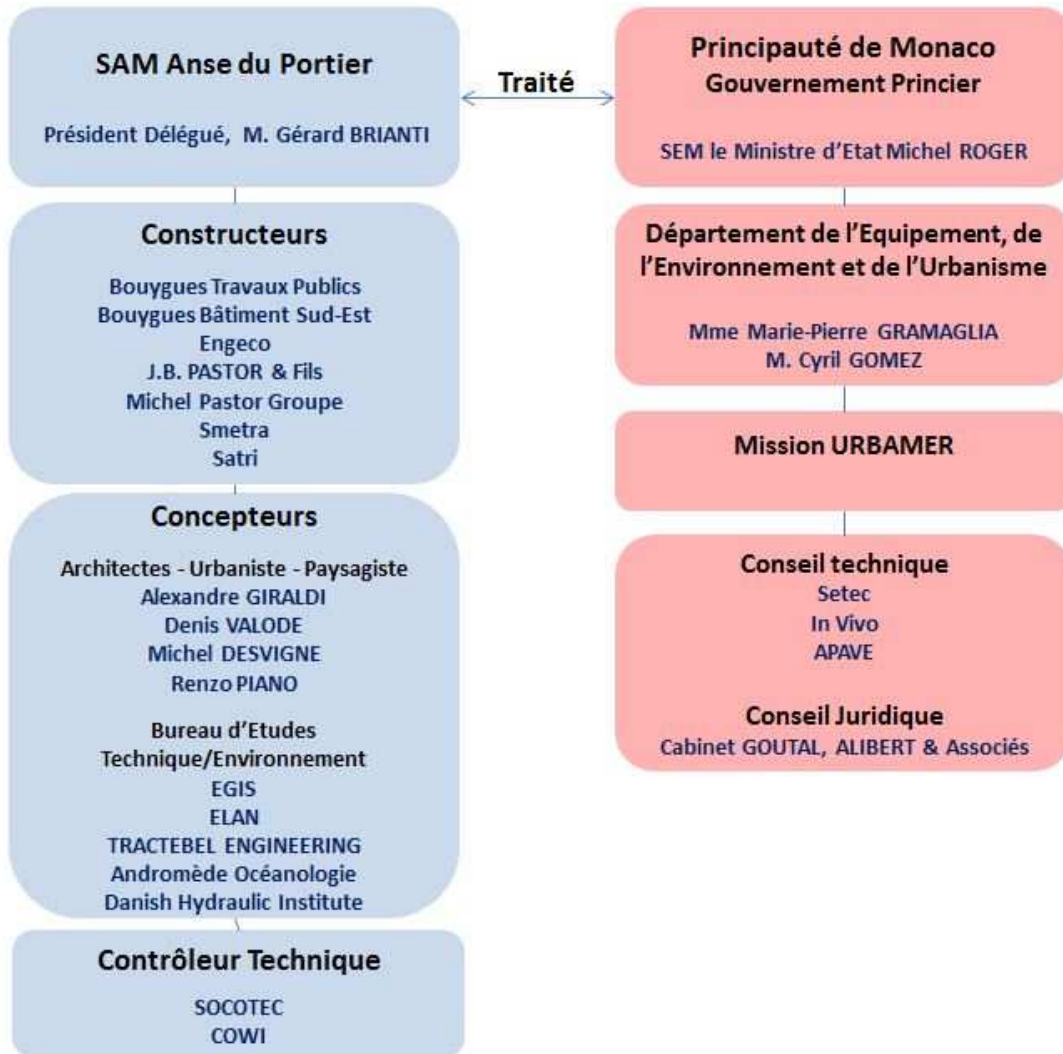
MONACO CHANNEL

## Les dates clés

La planification de réalisation du projet est projetée comme suit :

- Juillet 2015 : Signature du Traité
- Fin de l'année 2015 et début de l'année 2016 : poursuite des études détaillées de conception
- 30 juillet 2016 : date d'entrée en vigueur, sous réserve de son vote par le Conseil National, de la Loi qui a pour objet la désaffectation des dépendances du domaine public situées dans l'emprise du site de l'Anse du Portier pour permettre la réalisation complète du projet.
- 4ème trimestre 2016 : début des travaux à Monaco (démarrage mesures de préservation des espèces protégées et travaux préparatoires)
- 2ème semestre 2019 : Achèvement de la ceinture de protection et début des travaux de la phase Aménagements (parkings public et privé, locaux techniques, voies souterraines...)
- 1er semestre 2020 : Infrastructure maritime achevée
- 2ème semestre 2020 : début des superstructures
- 2022 : Finitions / livraison des premiers bâtiments
- 2024 : Livraison du port d'animation et de l'extension du Grimaldi Forum
- 2025 : Finitions et livraison du projet global – Fin des travaux.

## Le who's who



## Le glossaire

**Benne étanche** : instrument de prélèvement utilisé dans le cadre de dragages de sédiments de type « vaseux ». Les bennes écologiques, complètement fermées, sont conçues pour ne générer que très peu de panaches turbides. Elle ne génère pas de surverse en surface lors des remontées.

**BREEAM** (« BRE Environmental Assessment Method ») : standard international de référence en termes de construction durable des bâtiments. Les bâtiments se voient décernés des niveaux (good, very good, excellent, outstanding) en fonction des performances environnementales atteintes.

**Chambre d'amortissement** : système d'amortissement intégré dans les caissons permettant d'absorber l'énergie de la houle et ainsi de limiter les franchissements de paquets de mer.

**Etude d'Impact Environnemental** : évaluation des impacts potentiels (effets) des actions d'un projet à partir d'un état initial de l'environnement physique, biologique et humain. Ces impacts peuvent être négatifs ou positifs, des mesures sont alors définies pour les éviter, les réduire ou les valoriser. Lorsque l'impact résiduel est négatif, l'étude conclut à la mise en œuvre de mesures de compensation.

**Grandes Nacre (*Pinna nobilis*)** : coquillage bivalve de Méditerranée vivant enfiché verticalement dans les fonds sableux souvent couverts d'herbiers de posidonie (*Posidonia oceanica*). C'est l'un des plus grands coquillages existant dans le monde (elle peut dépasser 1 m de long).

**Posidonies (*Posidonia oceanica*)** : plantes aquatiques de la famille des Posidoniaceae. Bien qu'elles vivent sous l'eau, ce ne sont pas des algues, mais des plantes à fleurs (angiospermes) monocotylédones sous-marines. Comme toutes les plantes à fleurs, elles ont des racines, et se reproduisent grâce aux fruits qu'elles produisent.

**HQE Aménagement** : démarche reconnue, développée par l'Association HQE et ses partenaires, pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable alliant les questions environnementales, sociales, économiques et urbaines sur une opération.

**Label BiodiverCity** : label pour la prise en compte de la biodiversité dans les projets immobiliers de construction et de rénovation. L'objectif de ce label, adossé à un référentiel technique, est d'évaluer et de promouvoir les opérations immobilières qui prennent en compte et valorisent la biodiversité dans les îlots bâtis, pour le bien-être des citoyens.

**Label Port Propre** : démarche européenne de gestion environnementale portuaire à destination de ports de plaisance. La démarche ports Propres se décline en différentes phases : l'étude diagnostic environnemental, les moyens de lutte contre les pollutions chroniques, la mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles, la formation du personnel portuaire et la sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale.

*Matière en suspension* : ensemble des matières solides (petites particules) contenues dans les eaux et pouvant être retenues par filtration ou centrifugation. Ces matières sont naturellement présentes en mer mais peuvent également être mises en suspension par les travaux sur le fond marin. En forte concentration, elles peuvent altérer la qualité de l'eau, notamment par limitation de la pénétration de la lumière.

*Mer ouverte* : travaux maritimes effectués en pleine mer, dans un espace non fermé soumis aux houles.

*Mesures d'évitement* : mesures de modification, suppression ou déplacement d'une orientation pour en supprimer totalement les effets potentiels.

*Mesures de réduction* : mesures d'adaptation de l'orientation pour en réduire ses impacts.

*Mesures de compensation* : contreparties environnementales pour compenser les impacts résiduels qui n'auront pas pu être évités ou suffisamment réduits. Elles doivent rétablir un niveau de qualité au moins équivalent à la situation antérieure (état initial). Les mesures compensatoires sont le recours ultime quand il est impossible d'éviter ou de réduire au minimum les incidences.

*Référentiel EVE (Espaces Verts Ecologiques)* : référentiel destiné à valoriser les pratiques écologiques dans la gestion et/ou la création/réhabilitation des espaces végétaux.

*Panaches turbides* : nuages de dispersion de matière en suspension produit lors du déplacement de vases ou sédiments.

*Turbidité* : mesure de la quantité de matériaux en suspension dans l'eau. Son augmentation a pour effet de réduire la quantité de lumière qui pénètre dans la colonne d'eau.



## Les contacts

Geneviève Berti  
Adjoint au Directeur  
Centre de Presse de Monaco  
Tél : (+377) 98 98 22 00  
[gberti@gouv.mc](mailto:gberti@gouv.mc)

Arielle Barrabino  
Attachée de Presse  
Centre de Presse de Monaco  
Tél : (+377) 98 98 43 49  
[abarrabino@gouv.mc](mailto:abarrabino@gouv.mc)