

GP CHERPINES – MANDAT D'AMO EN VUE DE LA MISE EN OEUVRE DES MESURES SERVICIELLES DE MOBILITÉ

CONFIGNON
PLAN-LES-OUATES



CAHIER DES CHARGES
PROCÉDURE OUVERTE

FEVRIER 2019

TABLE DES MATIÈRES

1	Adjudicateur.....	5
2	Nature du marché.....	5
3	Contexte du projet et Objectifs du mandat.....	5
4	Périmètre du mandat.....	8
5	Prestations Attendues.....	9
5.1	Tranche ferme.....	9
5.2	Tranche(s) optionnelle(s) : mise en œuvre pour les phases ultérieures d'urbanisation.....	13
6	Compétences.....	14
7	Livrables.....	14
8	Pilotage du mandat et Gouvernance.....	15
8.1	Gouvernance du grand projet.....	15
8.2	Pilotage de l'étude et coordination technique.....	16
9	Calendrier previsionnel.....	17
10	Documentation de base.....	17

1 ADJUDICATEUR

La maîtrise d'ouvrage du présent mandat est assurée par **l'Office de l'urbanisme de l'Etat de Genève**. L'Office de l'urbanisme pilote le mandat et s'assure de la coordination avec les autres services de l'Etat, les communes et les opérateurs.

Office de l'urbanisme
DDU-RG
rue David Dufour, 5
Case postale 224
1211 Genève 8

cheffe de projet : Séverine Pastor
severine.pastor@etat.ge.ch

2 NATURE DU MARCHÉ

Les prestations demandées par le présent cahier des charges relèvent d'un marché de service en procédure ouverte au sens du RIMP. Le mandat sera composé d'une tranche ferme et de tranches optionnelles. Le maître d'ouvrage se réserve la faculté de déclencher ces dernières, à sa demande.

3 CONTEXTE DU PROJET ET OBJECTIFS DU MANDAT

Le présent mandat vise plusieurs objectifs synthétisés ici en préambule et décrits de manière plus détaillée dans la suite du cahier des charges :

- **Affiner le fonctionnement de certaines mesures de services en lien avec la mobilité du quartier,**
- **Définir une gouvernance, identifier/confirmer les parties prenantes, et proposer des statuts appropriés au "fonds mobilité",**
- **Définir les différents éléments à mettre en place pour créer un « fonds mobilité » destiné à gérer les mesures proposées et à financer certaines d'entre elles, préciser ses modalités d'utilisation et créer le fonds,**
- **Mettre en œuvre et suivre la concrétisation effective des mesures servicielles de mobilité.**

Le grand projet des Cherpines occupe un secteur d'environ 58ha au sud-ouest de l'agglomération genevoise, à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon. Il est destiné à accueillir un quartier mixte d'environ 4000 logements, des activités, des commerces, services ainsi que des équipements sportifs et culturels, un quartier compatible avec les principes du développement durable.

Il a fait l'objet d'un Plan Directeur de Quartier (PDQ), qui en fixe les grandes orientations stratégiques et spatiales, en matière d'urbanisation, de mobilité, d'environnement et de mise en oeuvre. La commune de Plan-les-Ouates, souhaitant avoir une plus forte maîtrise de la génération de trafic liée au développement du quartier a préavisé favorablement le PDQ, sous réserve notamment de tendre vers un taux de stationnement de 0.1 place / 100m² de logement.

Le PDQ a par la suite fait l'objet d'un approfondissement, qui s'est traduit par un Plan Guide ayant permis de préciser l'organisation et la composition spatiale de ce périmètre, ainsi que l'ensemble des volets techniques liés au développement de ce périmètre.

Au terme de cet approfondissement, la commune de Plan-les-Ouates a mandaté une étude pour étudier la faisabilité d'un taux de stationnement de de 0.1 place / 100m² de logement. L'étude a conclu

à une faisabilité plus proche de 0.6 place / 100m², et sous réserve de mettre en place une ville des courtes distances, mixte, et un certain nombre de mesures d'accompagnement. Ces dernières visent à contenir les besoins en déplacements et à réussir le pari du report modal ambitieux envisagé sur les transports publics et les modes doux.

En 2015, le Grand Conseil genevois a voté une motion à l'unanimité pour demander à ce que la densité soit optimisée dans les grands projets en emprise sur la zone agricole, dont les Cherpines. Ainsi, une étude a été lancée au 2^{ème} semestre 2016 et s'est terminée au printemps 2017, mettant en évidence les marges d'évolution du projet pour accueillir davantage de logements, sans remettre en cause ni la structure, ni le caractère, ni les qualités du quartier qui ont été préservés.

En parallèle, un COPIL spécifique dédié à la mobilité aux Cherpines s'est tenu le 28 juin 2016. L'une des décisions a été de constituer un groupe de travail intégrant le Canton (SG du DT, OU, OCLPF, DGT), les communes et des promoteurs présents aux Cherpines, chargé d'étudier la faisabilité des mesures d'accompagnement préconisées par le rapport CITEC mandaté par la commune de Plan-les-Ouates, ainsi que leur mise en œuvre et leur financement. Ainsi, les autorités entendent mettre en œuvre un certain nombre de mesures destinées à réduire l'usage de la voiture chez les futurs habitants, l'objectif étant d'atteindre les ambitions d'un quartier durable avec un impact moindre sur l'environnement, sur la pollution et la congestion des voies de circulation.

Pour cela, au-delà des nouvelles infrastructures de transports collectifs (tram, bus, télécabine notamment), des modes doux (pistes cyclables, locaux vélo nombreux, parcours piétons en site propre...), les autorités souhaitent que les futurs habitants aient accès à des services qui leur permettent le plus souvent possible d'opter pour se déplacer autrement qu'avec leur véhicule individuel, ou de ne pas se déplacer... C'est ce qu'il a été appelé les "mesures servicielles de mobilité".

Ainsi, le groupe de travail mis en place fin 2016 a permis de mieux cerner les mesures qui ne sont pas déjà couvertes par les planifications classiques, de prédéfinir les besoins sur la base du Rolliet comme secteur pilote, et de mettre en évidence de premières pistes de financement.

En continuation, le groupe de travail a mandaté le bureau Mobilité au 2^{ème} semestre 2017 pour affiner ce travail afin de stabiliser tant les hypothèses de dimensionnement pour prévoir les réservations au sein des opérations, que leur coût, leurs modalités d'exploitation et leur financement, voire compléter le panel des mesures envisagées.

Ainsi, plusieurs **mesures ont été confirmées à l'issue de cette étude et validées par le groupe de travail** le 15.12.2017. La liste des mesures n'est toutefois pas à considérer comme figée et pourrait s'enrichir ou être adaptée au fur et à mesure du processus de mise en œuvre ou en phase d'exploitation pour palier à l'évolution des besoins et/ou solutions. Enfin, les prestataires de service cités le sont car ils offrent à ce jour la prestation recherchée, mais d'autres prestataires pourront être identifiés dans la suite du processus :

- auto partage (mobility à proximité des immeubles pour encourager la non-propriété d'un véhicule individuel, favorisant ainsi les modes collectifs ou doux ; financement partiel de kits Sharoo à installer sur les voitures des habitants qui le souhaitent pour qu'elles puissent être louées à d'autres habitants quand leurs propriétaires ne les utilisent pas...)
- centrale mobilité (mise à disposition de vélos électriques, vélo cargo, remorques vélo, vélos pliables. Au sein de l'espace à disposition, une personne conseille les habitants sur les modes à disposition, réserve des véhicules particuliers, organise des co-voiturage...)
- boîtes de livraison à domicile (boîte aux lettres géante pour se faire livrer à domicile les achats de toute taille, limitant le besoin de se déplacer pour certains achats...)
- espace de co-working pour les habitants (limitation du nombre de déplacements)
- kit mobilité (rail check de 500fr pour un abonnement TPG ou CFF, 1 Rail Check supplémentaire à chaque ménage qui renonce à sa voiture dès son arrivée dans le quartier, 1 bon pour une location longue durée d'un vélo électrique, 6 bons pour utiliser le service de livraison Caddie Service, 1 bon pour un abonnement au futur système VLS de Genève)
- communication (actions ciblées d'information sur ces services, campagnes d'essai...)

- contribution parking (principe du "pollueur – payeur", soit que les détenteurs d'une voiture payent une contribution additionnelle à leur loyer de place de parc de 5 fr/mois.

Le **dimensionnement et la localisation** des mesures à incidence spatiale ont été confirmés dans leur principe (cf. plan rapport Mobilité joint en annexe), permettant d'ores et déjà de prévoir la réservation des espaces nécessaires dans les futurs rez-de-chaussée des bâtiments, tant pour l'étape du Rolliet qu'au terme de l'urbanisation de l'ensemble des Cherpines. Des évolutions pourraient toutefois intervenir dans les étapes ultérieures de mise en œuvre, notamment pour la première étape d'urbanisation du Rolliet.

Les **différents principes de financement** de ces mesures ont également été validés par le groupe de travail, bien que les étapes de mise en œuvre à venir permettront de stabiliser les modalités définitives. La réflexion à ce stade amène à envisager que :

- les **coûts d'investissement** des mesures soient répercutés sur les prix de sortie (loyers/prix de vente PPE) et donc inclus dans les prix de revient des immeubles (au même titre que les locaux à vélos/poussettes p. ex.), soit, pour les mesures précitées :
 - auto partage (installation des bornes électriques, kits de fonctionnement Sharoo)
 - centrale mobilité (aménagement local, mobilier, achat des vélos)
 - boîtes à livraison à domicile (achat / installation système)
 - co-working pour les habitants (réalisation et aménagement d'un local dédié)
- les **coûts de fonctionnement** soient répercutés sur les charges des locataires (pour les PPE , mécanisme encore à identifier...) qui viendraient alimenter un fonds mobilité en charge de leur gestion, soit, pour les mesures précitées :
 - auto partage (location des véhicules si pas assez utilisés)
 - centrale mobilité (loyer local, salaires, maintenance du parc de vélo)
 - boîtes à livraison à domicile (électricité, maintenance éventuelle)
 - co-working pour les habitants (éventuel déficit de loyer pour les exploitants sur les premières années)
- un **fonds mobilité serait constitué** pour collecter les contributions et financer au fur et à mesure les dites mesures.

Un avis de droit rendu (cf annexe) à l'automne 2018 permet de confirmer que ces modalités de financement sont conformes au droit du bail et que l'évolution de pratique de l'Office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF) pour permettre d'intégrer ces mesures dans les plans financiers des opérations est bien possible. L'avis de droit précise toutefois que les mesures suivantes devraient faire l'objet d'une convention particulière / adhésion volontaire au *fonds mobilité* de la part notamment des futurs investisseurs / propriétaires des immeubles afin de pouvoir les facturer et les intégrer aux frais d'exploitation des immeubles. Ils seraient facturés par le fonds mobilité auprès des propriétaires d'immeuble, qui les intégreraient à leurs frais d'exploitation :

- kit mobilité (bons d'utilisation de différents services; VAE, VLS, railcheck pour abonnement TPG/CFF, caddie service, railcheck supplémentaire en cas de renonciation à la voiture)
- contribution parking (augmentation du loyer de la place de CHF 5.- par mois)
- communication (événements d'information et promotion des mobilités alternatives à la voiture)

Par ailleurs, d'autres sources potentielles de financement qui alimenteraient ce fonds mobilité ont été évoquées pour couvrir partiellement les coûts de fonctionnement : participations communales/cantoniales (politique publique encore à préciser), mobilisation de fondations ou autres

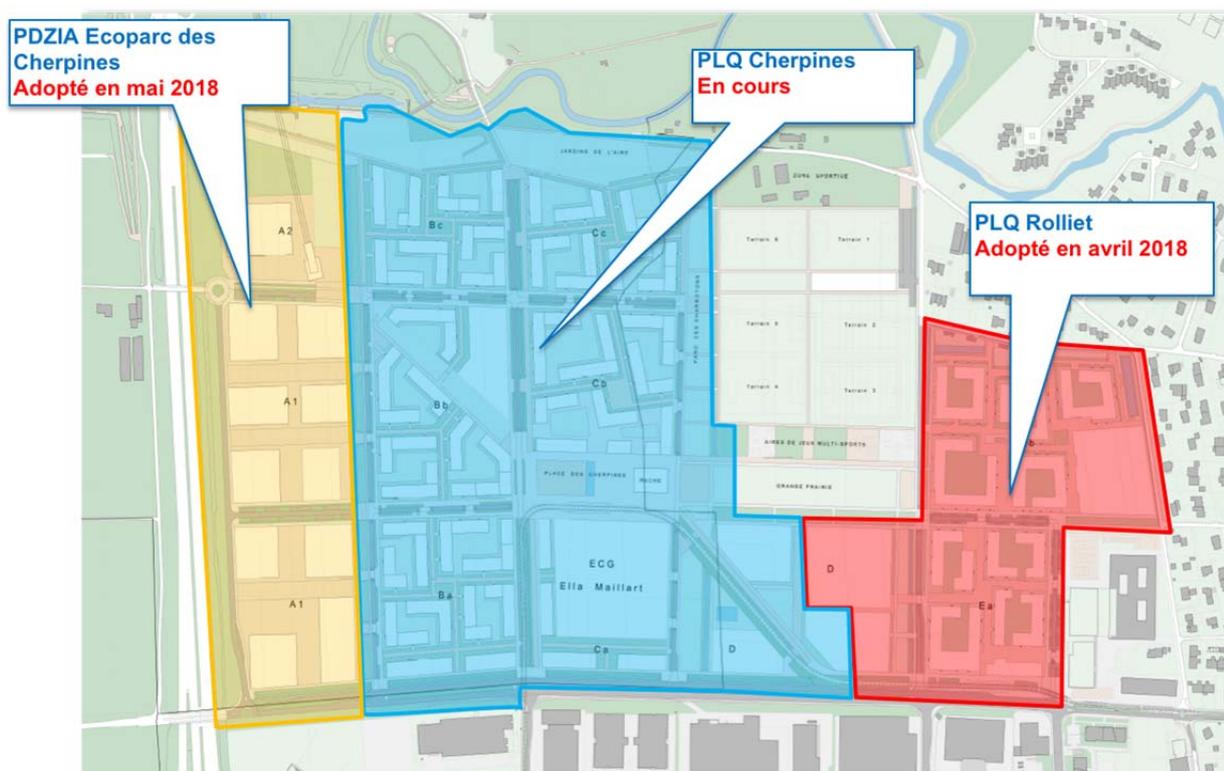
mécènes. Par ailleurs, un préfinancement des mesures sera à anticiper, les mesures devant être opérationnelles à l'entrée des premiers habitants, en déphasage temporel avec les rentrées en investissement ou fonctionnement qui n'interviendront que progressivement selon le rythme de développement des opérations. A ce stade, les communes ont été identifiées comme potentielles porteuses de ce lissage sans que cela ait fait l'objet d'une analyse approfondie ni d'aucune validation. Cet aspect devra faire l'objet de précisions dans les étapes ultérieures.

Ainsi, le présent mandat est un mandat d'assistance à maîtrise d'ouvrage, visant à rendre opérationnelles l'ensemble de ces mesures, tant sur le plan fonctionnel, financier et organisationnel (gouvernance, gestion et fonctionnement du *fonds mobilité* notamment).

4 PÉRIMÈTRE DU MANDAT

Le périmètre du mandat concerne l'ensemble de la zone de développement 3 du périmètre des Cherpines, dédiée à du logement et des activités (bureaux, services, commerces) et équipements (ECG et 2 écoles primaires, sport et culture) correspondant au périmètre du PLQ Rolliet + PLQ Cherpines, quant au concept général et au modèle d'ensemble à définir (prestations A et B décrites au chapitre 5). Ensuite, un zoom est attendu sur le 1^{er} PLQ du Rolliet, première étape de réalisation, concernant la mise en œuvre (prestations C et D décrites au chapitre 5). Le périmètre du Rolliet constitue donc le périmètre de mise en œuvre immédiate des mesures relatives au présent mandat.

Un périmètre de réflexion élargi est toutefois à considérer, en intégrant la zone industrielle et artisanale future avec laquelle des synergies peuvent être envisagées, voire avec la ZIPLO.



5 PRESTATIONS ATTENDUES

Le présent mandat d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) contient une tranche ferme et une ou des tranches optionnelles. En effet, le développement du quartier va se faire sur plus qu'une décennie, compte tenu de l'ampleur de l'urbanisation et de la libération progressive du foncier.

Ainsi, une première tranche ferme est envisagée pour initier la mise en œuvre en parallèle du développement des premières opérations à une échéance de 5 ans, à commencer par la première étape du Rolliet (correspondant aux deux pièces urbaines Ea et Eb indiqué sur le plan, chapitre 4), qui sera de fait pilote dans le déploiement de l'offre des mesures servicielles de mobilité.

Cette tranche ferme porte sur des prestations d'approfondissement de la faisabilité, de définition d'une gouvernance et des structures à mettre en place pour déployer et pérenniser dans le temps les mesures de mobilité et sur la confirmation du modèle économique envisagé, avec des ajustements itératifs au fur et à mesure de l'avancement des opérations du Rolliet.

Une ou des tranches optionnelles pourront être activées ultérieurement pour accompagner les étapes suivantes d'urbanisation des Cherpines et mettre en œuvre les mesures servicielles de mobilité nécessaires à chacune de ces étapes.

5.1 Tranche ferme

La tranche ferme comporte cinq volets requérant des compétences variées et complémentaires. Elle porte sur la mise en place des actions proposées avant et pendant la période de déploiement.

A. Consolider la gouvernance, le statut et le fonctionnement du fonds mobilité

A-1 Fonds mobilité

Le fonds mobilité est le fonds destiné à collecter l'ensemble des sources de financement des différentes mesures servicielles, et à financer lesdites mesures en couvrant les frais inhérents à chacune d'entre elles. En termes de fonctionnement, il a été imaginé une cogestion de ce fonds, à but non-lucratif, réunissant Canton / Communes / habitants / propriétaires d'immeubles comme base de sa gouvernance.

Le modèle proposé de gouvernance de la structure devra être précisé et devra identifier les modalités décisionnelles et le champ d'intervention et des responsabilités de chacun des partenaires et acteurs du dispositif.

Si l'objectif de ce fonds et les bases de sa gouvernance sont amorcées, il y a lieu de consolider le fonctionnement et les modalités de gestion et gouvernance du fonds, notamment :

- Approfondir les mécanismes de facturation aux propriétaires d'immeubles, de prélèvement, alimentation et collectes des fonds, dans le cadre du respect des règles inhérentes au droit du bail et des mécanismes des plans financiers en zone de développement et du plafonnement des prix de sorties / loyers ;
- Explorer les modalités de lissage et éventuellement préfinancement par les autorités des mesures dans les premières années, tant que l'ensemble des contributeurs (habitants) ne sont pas présents ;
- Définir le fonctionnement et les mécanismes décisionnels / gouvernance de ce fonds ;
- Définir le statut juridique approprié en fonction des objectifs et missions du fonds.

Une fois cela défini et validé par le groupe de travail des mesures servicielles et les instances de gouvernance du GP Cherpines, l'AMO mène le montage administratif et juridique du fonds de mobilité (proposition et dépôt des statuts notamment...) pour le rendre effectif et opérationnel, en s'appuyant cas échéant sur des compétences externalisées pour ce faire (juristes ou avocat, notaires...).

Afin que certaines des modalités de recouvrement puissent être effectives (cf. avis de droit Me Lazzarotto – 2018), l'AMO devra également être l'artisan d'une convention de financement entre les parties, permettant au fonds d'avoir pleine légitimité à facturer certains des services aux propriétaires / gestionnaires d'immeubles.

A-2 Centrale mobilité et de services

Le centrale mobilité est l'une des mesures pivot du dispositif, dans sa vocation à communiquer, dynamiser l'information autour des modes de déplacement, à favoriser l'usage de la palette de modes de déplacement à disposition sur le quartier, mettre du matériel à disposition des habitants...

Elle a vocation a priori à s'inspirer des modalités de fonctionnement et gouvernance de la centrale mobilité de la ZIPLO, soit un modèle associatif impliquant autorités et représentants des habitants. L'AMO aura donc comme objectif de proposer des solutions, consolider ce fonctionnement, les missions, le statut et la gouvernance de la centrale en précisant les premiers éléments amorcés dans l'étude menée par Mobilidée.

En continuation, l'AMO aura à formaliser le montage administratif et juridique de la structure. Il y aura lieu d'évaluer si une synergie est envisageable avec le fonds mobilité, voire si une même structure peut porter tant la gestion des aspects financiers des mesures que l'opérationnalisation de l'une d'entre elles. Il y aura lieu d'évaluer également, en fonction de l'avancement des réflexions des maîtres d'ouvrages, dans quelle mesure la centrale mobilité puisse être porteuse d'autres services aux habitants (gestion énergétique, conciergerie, guichet social) ou que ses statuts le permettent cas échéant.

A-3 Tableau de financement des mesures

Le tableau de financement des mesures et le budget global, dont la version initiale a été formalisée par le bureau Mobilidée, devra faire l'objet d'une mise à jour en fonction de l'approfondissement de la faisabilité et de l'établissement du modèle général de fonctionnement et financement de ces mesures. L'AMO devra en conséquence proposer quelles devraient être les contributions éventuelles initiales complémentaires de la part des collectivités et / ou de l'ensemble des acteurs, en lien également avec les plans financiers théoriques des opérations.

B. Approfondissement du fonctionnement de certaines mesures

L'étude menée dans la phase antérieure par le bureau Mobilidée a permis de préciser le dimensionnement de l'ensemble des mesures, d'en affiner le coût et le fonctionnement à l'échelle de l'entier du quartier des Cherpines. Pour autant, le présent mandat devra consolider ce dimensionnement, et alimenter les réflexions du groupe de travail par une mise à jour de l'état des connaissances en rapport à de nouveaux exemples de fonctionnement dans des quartiers durables qui auraient pu émerger depuis. Par ailleurs, certaines mesures sont à ce stade des pistes, des intentions, qu'il y a lieu de définir avec davantage de précision.

B-1 Centralisation de la gestion des parkings

C'est tout d'abord le cas de la centralisation envisagée des parkings dans la manière de les exploiter de manière commune. . Ainsi, dans l'objectif de ne pas favoriser la propriété d'une voiture (et par conséquent son utilisation) par la mise à disposition systématique d'une place de parc avec le logement, les partenaires envisagent de construire chacun le nombre de places qui leur incombe, mais de gérer l'ensemble des places de parc d'un PLQ, par exemple, de manière commune et locative, y compris pour les PPE.

Il y a donc lieu, sur la base d'exemple notamment, menés sur d'autres quartiers ou opérations

genevois, de tirer les enseignements reproductibles ou non au contexte des Cherpines et d'aider les partenaires à se positionner sur un modèle définissant le statut et la propriété des parkings, l'investisseur versus le constructeur, et préciser les modalités d'exploitation.

Pour avancer sur ces questions, un groupe de travail spécifique s'est réuni une première fois le 11.09.2018 afin d'identifier les problématiques qu'une telle solution soulève. Une deuxième séance a eu lieu le 1^{er} novembre 2018, analysant 3 cas : le parking du quartier des Vergers, celui de la caserne des Vernets et le parking de la gare de Chêne-Bourg. Il est ressorti de ces analyses que la dissociation de la propriété des parkings de celle des immeubles réalisés en surface impliquait un modèle complexe. La piste préconisée consisterait en :

- chaque constructeur / propriétaire / investisseur d'immeuble réalise le parking qui lui incombe en souterrain de son immeuble et en reste propriétaire ;
- l'attribution et la gestion des places ainsi créées est centralisée par une seule régie / gestionnaire (la centrale mobilité ?), à la place des différents propriétaires, selon des baux courts (annuels) y compris potentiellement pour les PPE.

Dans cette hypothèse, les places dans les parkings sont attribuées à l'année, et à la fin de chaque bail, l'habitant doit formuler sa demande de renouvellement s'il continue d'avoir besoin de sa place de stationnement.

Il s'agit donc de réfléchir aux modalités qui permettent d'intégrer tant les logements locatifs que PPE dans ce modèle de gestion envisagé.

Si les partenaires sont eux-mêmes porteurs de réponses et solutions, l'OU entend s'appuyer sur l'AMO pour appuyer voire formaliser le montage opérationnel, juridique et financier d'une telle solution en réunissant les différents partenaires concernés pour aboutir à une solution réaliste, qui nécessitera des accords multiples entre tous les concernés. L'AMO devra notamment apporter des réponses sur le fonctionnement de cette régie commune des places et identifier les impacts éventuels sur les plans financiers des opérations de logement et du contenu des autorisations de construire des bâtiments.

La solution retenue doit pouvoir être reprise dans les premières DD du Rollet qui seront déposées à partir de décembre 2019.

B-2 Contribution parkings

En vue de contribuer au financement des mesures servicielles, le bureau Mobilité a proposé qu'une contribution de CHF 5- /mois soit exigée des utilisateurs d'une place de parc, sur le mode "pollueur-payeur". Le propriétaire d'une voiture privée s'acquiesce, en contrepartie des "nuisances" inhérentes à la voiture (bruit, pollution, congestion des voiries...) d'une sorte de taxe symbolique mensuelle visant à financer les services à la mobilité que les autorités entendent encourager pour répondre aux objectifs de durabilité du quartier.

Si le principe a été accueilli favorablement par l'ensemble des partenaires formant le groupe de travail, les modalités juridiques / de perception / collecte / gestion, notamment en lien avec le fonds mobilité envisagé qui percevrait cette contribution, restent à approfondir, notamment au regard également de la conformité au droit du bail (cf. avis de droit Siegrist & Lazzarotto).

B-3 Evaluation des besoins et recommandations en matière de services connectés

Dans la perspective d'inscrire les Cherpines dans une dynamique de *smartcity*, l'équipe retenue devra analyser, en fonction des mesures et services envisagés, si des besoins en matière d'outils connectés est pertinente pour renforcer l'attractivité et l'efficacité des mesures servicielles.

Des recommandations d'outils éventuels devront être proposées par l'équipe retenue, afin de pouvoir, cas échéant, anticiper des équipements utiles à l'échelle du quartier pour collecter et/ou donner les informations nécessaires aux habitants et usagers du quartier.

C. Organiser et mener les négociations et appels à projet nécessaires à la concrétisation des mesures – contractualisation des prestataires de service

Une part significative des mesures va être opérationnalisée par des prestataires privés, pour partie identifiés, mais qui peuvent être mis en concurrence en l'existence d'alternatives comparables. Par ailleurs, cette partie vise à challenger ces prestataires sur leurs coûts et à rechercher toutes les optimisations possibles des coûts initiaux induits par le modèle proposé en phase A-3. Cela peut induire de solliciter des mécénats pour prendre en charge certains montants, ou de négocier les tarifs des prestataires identifiés ou concurrents.

Pour cette partie des prestations, le mandant estime qu'un bureau spécialiste en mobilité, et ayant une bonne connaissance des alternatives que représentent les mesures servicielles de mobilité et des enjeux sous-jacents, et étant familier des acteurs potentiels, est nécessaire pour mener à bien partie de ces prestations.

L'une des missions de l'AMO sera donc d'aller chercher ces partenaires et opérateurs de chacune des mesures, notamment par le biais d'appels à projet pour ouvrir à la concurrence entre potentiels partenaires privés. Lorsqu'une seule option d'opérateur semble connue, l'AMO aura à négocier si possible certains tarifs (Mobility, Sharoo...) et devra engager des discussions avec les porteurs de projet pour optimiser dans la mesure du possible le coût des mesures et leur impact financier notamment sur les loyers.

La phase d'appel à projet pour retenir un prestataire pour chaque mesure sera suivi d'une phase d'analyse et évaluation des propositions, pour laquelle le MO entend que l'AMO lui propose une grille d'évaluation en vue de la contractualisation que devra mener l'AMO. Une fois le porteur de projet contractualisé, l'AMO assurera le suivi de la mise en place effective de la mesure jusqu'à sa mise en fonctionnement, assurant un lien direct avec les porteurs de projet dans les questions / difficultés que ceux-ci pourraient rencontrer, sous pilotage de la gouvernance du groupe de travail, voire de la gouvernance du Grand projet Cherpines en cas d'arbitrages nécessaires. L'AMO assurera ainsi le lien avec la Direction de projet (DIRPRO).

Cette partie du mandat comportera notamment les démarches administratives (élaboration des contrats avec les prestataires, collaboration éventuelle avec les propriétaires concernant les baux, établissement des conventions ou autres...), des prestations de coordination avec les partenaires et les entités retenues suite aux appels à projet pour concrétiser et rendre opérationnelles les mesures.

Le tableau de financement des mesures et le budget global devront faire l'objet de mises à jour en fonction des évolutions liées à cette phase de mise en œuvre et l'AMO devra en conséquence proposer quelles devraient être les contributions éventuelles complémentaires de la part des collectivités, en lien également avec les plans financiers que soumettront progressivement les promoteurs immobiliers.

Chaque appel à projet fera l'objet d'une validation préalable à son lancement, par le Groupe de travail des mesures servicielles de mobilité. Il en sera de même pour le choix du prestataire à contractualiser.

Enfin, relativement aux recommandations formulées en première phase du mandat et relatives aux éventuels outils informatiques ou équipements à prévoir, l'équipe devra être à même soit de concrétiser ces outils, soit de faire appel à des prestataires compétents pour concrétiser ces recommandations.

D. Suivi de la mise en place progressive des mesures et de l'exploitation

Qu'il s'agisse du Rolliet, et au-delà, des étapes d'urbanisation ultérieures, le développement des Cherpines se fera sur un temps long. Le présent mandat est donc limité à ce stade à la phase de mise en œuvre du Rolliet.

Aussi, la mise en place des mesures et l'implication de l'AMO s'étalera dans le temps, suivant le rythme de l'urbanisation. Pour garantir la cohérence dans le temps entre la mise en place des mesures du premier au dernier secteur du Rolliet, l'AMO sera contracté pour assurer ce suivi et cette mise en œuvre progressive des différentes mesures. L'AMO sera à disposition de la Direction de projet / de la gouvernance du GP Cherpines sur sollicitation de celle-ci, notamment pour, à moins que la phase précédente permette de déterminer que ces missions puissent être assurées par la centrale mobilité dans le temps :

- le réajustement financier au besoin, selon validation du groupe de travail,
- ajustement de la gouvernance,
- ajustement du fonctionnement de certaines mesures / relation avec les prestataires de service contractualisés... (ex : Le phasage des mesures se base en grande partie sur le nombre de ménages qui devraient arriver après chaque phase de construction mais il sera essentiel de monitorer l'utilisation des mesures (notamment celles relatives à l'autopartage) de façon à ajuster rapidement le fonctionnement et financement de celles-ci, si nécessaire).

E. Assurer une mission d'AMO administratif

Enfin, l'Office de l'urbanisme entend confier une mission d'AMO administratif au mandataire / équipe de mandataire retenu. Il s'agira, pour tous les aspects qui touchent aux mesures mobilité, que l'AMO soit en charge de :

- La proposition et l'organisation des séances nécessaires (techniques, du groupe de travail, voire sollicitation du COPIL),
- La convocation des partenaires aux différentes séances organisées,
- La restitution des séances techniques et décisionnelles par la rédaction de procès-verbaux y relatifs.

L'AMO doit anticiper dans son offre un certain nombre de :

- heures de coordination
- séances bilatérales avec les services et acteurs concernés,
- séances de présentation et information,

en indiquant le coût horaire pour les séances de coordination et les bilatérales avec les services et un forfait concernant les séances de présentation ou information, soit à destination du Groupe de travail, soit d'autres publics. Ce travail constituera un volet conséquent de la mission, ainsi l'offre du mandataire est réputée intégrer ces différents temps de coordination.

5.2 Tranche(s) optionnelle(s) : mise en œuvre pour les phases ultérieures d'urbanisation

Selon le rythme de réalisation des étapes ultérieures d'urbanisation (périmètre du PLQ d'ensemble Les Cherpines), le Maître de l'Ouvrage se réserve la possibilité d'activer auprès de l'AMO des tranches optionnelles pour mener les prestations C et/ou D et/ou E décrites ci-avant, concernant ces étapes.

Ces prestations débuteraient à partir de 2024 et potentiellement jusqu'en 2030, soit à la construction effective des dernières pièces urbaines selon le phasage envisagé à ce jour.

L'offre de l'équipe pluridisciplinaire doit fournir une estimation moyenne du volume et tarif horaire, calibré sur une pièce urbaine, pour chacune des prestations C, D et E. Les tranches optionnelles seront débloquées au fur et à mesure de la construction de chacune des six pièces urbaines (Ba, Bb, Bc, Ca, Cb, Cc), étant entendu que certaines mesures seront présentes dans chacune d'entre elles, et d'autres à l'échelle des six pièces.

Des cahiers des charges détaillés seront fournis au mandataire précisant le cadre des missions, lors du déclenchement de chaque tranche optionnelle.

6 COMPÉTENCES

Il est attendu du/des mandataires des compétences :

- techniques et une connaissance des acteurs pouvant opérationnaliser l'une ou l'autre des mesures (de type spécialiste en mobilité, mobilité alternative), afin de pouvoir facilement les solliciter, entamer des négociations, etc ;
- d'expertise organisationnelle, afin de pouvoir proposer les options de gouvernance au MO et ses partenaires les plus adaptées pour répondre aux objectifs formulés, et d'être en mesure de mener à terme le montage des structures nécessaires ;
- juridiques intégrant les spécificités genevoises, tant sur les aspects organisationnels (statuts...), qu'en lien avec les modalités juridiques de recouvrement des participations, du montage foncier-juridique lié à la centralisation des parkings, etc...
- financières (opérations immobilières et gestion de fonds) intégrant les spécificités genevoises, permettant de proposer des solutions en adéquation avec la spécificité des plans financiers d'opérations en zone de développement en pouvant s'y intégrer, de contribuer cas échéant aux réflexions sur la centralisation des parkings, mais aussi de tenir le budget des mesures, de proposer des modalités appropriées de recouvrement et gestion des participations financières de chacun...
- en business plan, appel à projet pour être force de proposition en phase de mise en place notamment, mais également en phase d'analyse de la fiabilité des propositions des prestataires tant sous l'angle technique que financier notamment, ou encore pour le suivi des mesures et leur impact financier / marge d'optimisation.
- spécialiste en technologies de l'information et de la communication, pour le volet recommandations et mise en œuvre d'outils et solutions numériques pour faciliter l'usage des mesures planifiées.

7 LIVRABLES

- Ppt(s) de présentation aux partenaires concernant les prestations A (gouvernance et fonctionnement) + documents juridiques relatifs à la mise en place des organes de gouvernance proposés + convention de financement des partenaires au besoin ;
- Un rapport synthétique + ppt(s) de présentation aux partenaires concernant les prestations B (approfondissements) ;
- Tableau mis à jour du budget prévisionnel des mesures servicielles, intégrant les participations des différents partenaires suite à la première phase d'approfondissement et au fur et à mesure des réglages liés à la mise en œuvre ;
- cahiers des charges destinés aux appels à projet (prestations C) ;

- Contrats nécessaires avec les prestataires et partenaires concernés (prestations C), intégrant la nécessité de garantir la souplesse et l'adaptabilité des mesures + grille d'évaluation des projets ;
- Etablissement d'un tableau de monitoring de la mise en œuvre des différentes mesures (prestations D) ;
- Organisation des séances, rédaction des ordres du jour, convocation et PV des séances tenues concernant les prestations E.

8 PILOTAGE DU MANDAT ET GOUVERNANCE

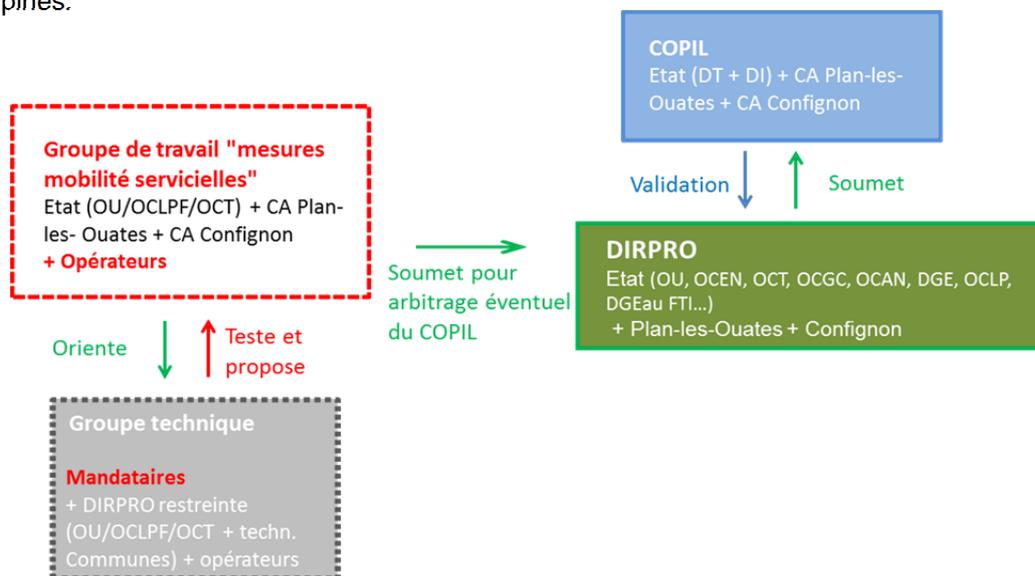
8.1 Gouvernance du grand projet

La maîtrise d'ouvrage du mandat est attribuée à l'Office de l'urbanisme de l'Etat de Genève, qui finance le présent mandat. L'Office de l'urbanisme (OU) pilote le mandat en partenariat avec les communes et les représentants des opérateurs. La conduite OU s'inscrit de manière générale dans la gouvernance du grand projet Cherpines, sous l'égide d'un Comité de pilotage (COFIL) composé par de représentants politiques de l'Etat de Genève et des communes concernées :

- M. Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat, chef du DT (président du COFIL)
- M. Vincent Delabrière, directeur DDU-RG-OU (suppléant)
- M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat, chef du DI
- Mme Fabienne Monbaron, maire de Plan-les-Ouates
- M. Xavier Magnin, conseiller administratif de Plan-les-Ouates
- M. Thierry Durand, conseiller administratif de la commune de Plan-les-Ouates
- Mme Sylvie Jay, maire, commune de Confignon
- Mme Elisabeth Gabus-Thorens, conseillère administrative, Commune de Confignon
- M. Dinh Manh Uong, conseiller administratif, Commune de Confignon

Plus précisément, en juin 2016, le COFIL du GP Cherpines a accepté d'entrer en matière pour étudier la faisabilité de mesures de services liées à la mobilité, destinées à réduire le besoin en déplacement ou à offrir des alternatives diversifiées. Le COFIL du GP Cherpines a ainsi proposé la constitution d'un groupe de travail ad hoc pour réfléchir à cette question et concrétiser des mesures cas échéant.

Ainsi, l'Office de l'urbanisme, en coordination avec le secrétariat général du DT, s'assurent du pilotage de l'étude et de la coordination avec le groupe de travail « mesures mobilité servicielles » du GP Cherpines.



Le groupe de travail des "mesures mobilité servicielles" oriente le travail et les pistes à approfondir, et décide des orientations à poursuivre et suites à donner. Le groupe de travail valide les propositions issues de l'AMO et du groupe technique. En cas de nécessité, le groupe de travail peut faire remonter le besoin de validation et/ou d'arbitrages, par le biais de la DIRPRO du GP Cherpines, au COPIL. Le groupe de travail est composé de :

- M. Jérôme Savary, Secrétaire général adjoint, DT – Président du GT mesures mobilité servicielles
- Mme. Séverine Pastor, Cheffe de projet, DT-OU-DDU -Drize Rhône
- M. Francesco Perella, Directeur, DT-OCLPF-DIMM
- M. Cédric Labey, ingénieur DI-OCT
- M. Thierry Durand, CA de Plan-les-Ouates
- Mme Fabienne Monbaron, maire de Plan-les-Ouates
- M. Yann Gaillard, Urbaniste, Commune de Plan-les-Ouates
- Mme Sylvie Jay, Maire de Confignon
- M. Din Manh Uong, CA de Confignon
- M. Mario Rodriguez, secrétaire général adjoint, Commune de Confignon
- 3 Représentants des opérateurs présents aux Cherpines (C. Spierer, P. Pillet, T. Mader)

8.2 Pilotage de l'étude et coordination technique

L'OU s'assure de la coordination avec le groupe technique. L'Office cantonal des transports est associé à la conduite de proximité du mandat. Des bilatérales seront organisées à la demande du mandant ou du mandataire pour le "suivi de proximité" de l'étude.

Le groupe technique assure la production et la conduite de proximité du projet. Il est piloté par la Cheffe de projet OU-DDU (et remplaçant/e en 2019) et est composé des représentants des services suivants : OU, OCT, OCLPF-DIMM ainsi que de la commune de Confignon et Plan-les-Ouates.

- Mme. Séverine Pastor, Cheffe de projet, DT-OU-DDU (et remplaçant/e en 2019)
- M. Cédric Labey, ingénieur DI-OCT
- M. Francesco Perrella, OCLPF-DIMM
- M. Mario Rodriguez, secrétaire général adjoint, Commune de Confignon
- M. Yann Gaillard, Urbaniste, Commune de Plan-les-Ouates
- 1 (ou 2) représentant des opérateurs

En cas de besoin d'arbitrages, formulés notamment par le Groupe de travail, le groupe technique fait remonter à la DIRPRO du GP Cherpines une demande de validation par le COPIL du GP Cherpines.

9 CALENDRIER PREVISIONNEL

Calendrier du mandat

A/ Consolider la gouvernance, le statut et le fonctionnement du fonds mobilité	5-6 mois (juin – oct/nov 2019)
B/ Approfondissement des mesures nécessaires et stabilisation des coûts et participation	2-3 mois (juin - fin août/sept 2019)
C/ Organiser et mener les négociations et appels à projet nécessaires à la concrétisation des mesures	Dès 2020
D/ Suivi de la mise en place progressive des mesures	Dès 2021 et +
E/ Assurer une mission d'AMO administratif	Tout au long du mandat

Le calendrier est indiqué à titre prévisionnel, notamment pour mettre en évidence le besoin de résultats pour la fin d'année en vue d'une intégration aux demandes définitives (DD) en autorisation de construire. Les mandataires peuvent donc proposer un planning de travail adapté à cette exigence.

Au plus tard à la fin octobre-début novembre 2019, l'AMO devra pouvoir fournir au groupe de travail et plus particulièrement aux opérateurs du Rolliet qui visent une dépose des autorisations de construire (DD) en décembre 2019, les éléments qui doivent être intégrés à ces DD. Il s'agit notamment que les surfaces à réserver et leur localisation au sein des bâtiments soient arrêtées au Rolliet, que le fonctionnement des parkings pouvant impacter les DD soit défini et que les éléments financiers des mesures à intégrer aux plans financiers préalables des DD soient connus. Au besoin, l'AMO retenu présentera un rendu intermédiaire permettant de prendre les mesures conservatoires nécessaires dans les premières DD.

10 DOCUMENTATION DE BASE

Documentation fournie dans le cadre de l'appel d'offres et du mandat :

- Plan Directeur de quartier 29'897 Les Cherpines (téléchargeable sur : <http://ge.ch/amenagement/pdq-cherpines>)
- Plan guide, mise à jour 2017-18 : Plans et Cahiers 0 à 2 (Synthèse des évolutions du projet ; Prescriptions architecturales et paysagères – espaces publics ; Mobilité)
- Etude sur le stationnement CITEC (2015) et présentations support – mandaté par la commune de Plan-les-Ouates
- Présentations du groupe de travail du 28.09.2016, 09.11.2016 et 02.11.2017
- Etude de faisabilité de mesures d'accompagnement mobilité (Juillet 2018, Mobilité)
- Avis de droit du 30.11.2018 (bureau Siegrist et Lazzarotto)
- Plan localisé de quartier (PLQ) du Rolliet, plan et rapport explicatif (téléchargeable sur : <https://www.ge.ch/document/plan-localise-quartier-rolliet-plan-ouates>)
- Plan localisé de quartier (PLQ) les Cherpines, en cours de procédure (transmis uniquement au mandataire adjudicataire)

