

**AVENUE LOUIS-CASAÏ**  
**PROJET DE REQUALIFICATION**  
**MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES, EN PROCÉDURE SÉLECTIVE**



**Document A.1 – Règlement-programme**

**Maître de l’Ouvrage :** Etat de Genève



**Organisateur :** Irbis Consulting SA



Le 12 décembre 2022

## Sommaire

Préambule .....	4
1. Introduction.....	5
1.1. Contexte du projet .....	5
1.2. Objet de la procédure .....	5
1.3. Procédure choisie.....	6
1.4. Calendrier prévisionnel du projet.....	6
2. Clauses générales de la procédure .....	7
2.1. Maître d'Ouvrage.....	7
2.2. Organisateur de la procédure.....	7
2.3. Anonymat.....	7
2.4. Langue officielle.....	7
2.5. Genre de procédure.....	7
2.6. Déroulement de la procédure .....	7
2.7. Prescriptions officielles .....	8
2.8. Conditions de participation .....	8
2.9. Reconnaissance des conditions de participation .....	10
2.10. Pré-implication .....	10
2.11. Conflits d'intérêts .....	11
2.12. Emoluments.....	11
2.13. Confidentialité .....	11
2.14. Propriété des documents et droit de la propriété intellectuelle .....	12
2.15. Composition du Collège d'experts.....	12
2.16. Indemnités .....	14
2.17. Genre et ampleur du mandat attribué à l'issue de la procédure .....	14
2.18. Calendrier prévisionnel de la procédure.....	15
2.19. Voies de recours.....	15
2.20. For juridique.....	16
3. Etape 1 : Appel à candidatures .....	17
3.1. Documents transmis aux candidats.....	17
3.2. Visite des lieux.....	17
3.3. Forme et contenu du dossier de candidature .....	17
3.4. Remise du dossier de candidature .....	18
3.5. Ouverture des dossiers de candidature .....	18
3.6. Vérification .....	18
3.7. Contrôle de conformité .....	18
3.8. Critères de sélection.....	19

3.9.	Méthode d'évaluation des candidatures .....	20
3.10.	Décision de sélection.....	20
4.	Etape 2 : mandats d'étude parallèles.....	21
4.1.	Préambule .....	21
4.2.	Documents transmis aux candidats retenus pour les MEP .....	21
4.3.	Visite des lieux.....	22
4.4.	Questions/réponses.....	22
4.5.	Dialogue intermédiaire.....	22
4.6.	Variantes.....	23
4.7.	Rendu final.....	23
4.8.	Remise des projets (rendu final).....	25
4.9.	Présentation et dialogue final .....	25
4.10.	Critères de jugement .....	25
4.11.	Issue de la procédure .....	26
4.12.	Annonce des résultats .....	26
4.13.	Rapport du Collège d'experts et exposition.....	27
5.	Programme.....	28
5.1.	Budget d'opération.....	28
5.2.	Périmètre d'étude .....	28
5.3.	Etat des lieux .....	29
5.4.	Objectifs du projet.....	30
5.5.	Projets connexes .....	30
5.6.	Conditions-cadres du projet.....	31
5.6.1	Aspects urbains.....	31
5.6.3	Aspects mobilité .....	32
5.6.4	Aspects environnementaux.....	33
5.6.5	Données d'entrée supplémentaires (hors dossier MEP) .....	34
5.6.6	Expertise d'usage .....	35
5.7.	Dispositions légales et réglementaires en matière d'aménagement et planifications existantes.....	35
5.8.	Adaptations.....	36
6.	Approbation .....	37
7.	Conformité au règlement SIA 143.....	38

## PRÉAMBULE

Trente mètres.

C'est environ la largeur nécessaire pour juxtaposer les besoins d'espaces généreux pour les piétons et les usages locaux, de fosses d'arbres adaptées pour le bon développement des plantations, d'aménagements cyclables confortables, d'une voie de circulation par sens pour les automobilistes et d'un site propre pour les transports publics. Jusque-là, le calcul est relativement simple.

Le vrai défi se fait sentir lorsque l'on mesure l'espace à disposition le long de l'avenue Louis-Casaï. On est alors pris d'un certain vertige. Le domaine public n'offre, par endroit, que 18m de largeur... Il va falloir rogner. Grignoter des centimètres, voire des mètres chez les uns et chez les autres. Utiliser les minimas possibles selon les normes pour réussir à répondre à toutes les contraintes. Naîtra alors une sorte de compromis non satisfaisant. Un non-lieu le long duquel on cheminera demain en se disant que quelque chose n'a pas joué.

Un cas pas si rare en fait. Dans nos villes, la "simple" addition des besoins de chaque mode de déplacements, des espaces nécessaires à la prise en compte de l'environnement (climat et biodiversité) et des espaces nécessaires à la qualité de vie dans les quartiers, n'est souvent pas possible. Et expérience faite, on a trop souvent tendance à maintenir les voies de circulation et enlever le reste.

Comment faire mieux alors ? Il faut prendre une certaine hauteur. S'interroger sur le sens de l'espace public que l'on est en train de concevoir. Comprendre le système urbain dans lequel il s'inscrit. Rechercher ce que l'on souhaite pour cette route. Il faut se rappeler aussi que c'est la ville de demain que nous sommes en train de planifier. Ville qui devra nécessairement être plus calme, plus proche, plus intégrative, moins énergivore. Il faut alors ouvrir toutes les portes pour trouver des solutions. Il faut travailler ensemble et développer des conceptions intégrées et intégrales. Il faut de l'ambition !

Pour se donner les moyens de cette ambition, l'Office Cantonal des Transports et l'Office de l'Urbanisme du canton de Genève ont choisi de mener un processus de mandats d'étude parallèles pour définir le futur de l'aménagement de l'avenue Louis-Casaï. C'est une chance exceptionnelle de concevoir non pas simplement un bout de route, mais un vrai morceau de ville. De tisser des quartiers, de réinterroger la coexistence des usages et des modes. Bref, d'offrir à tous les usagers du lieu un cadre de vie meilleur.

### **Benoît Ziegler**

Président du collège d'experts

*Ingénieur civil Dipl. EPF, Ingénieur en transports SVI / FSU,  
mrs partner ag - Zürich*

# 1. INTRODUCTION

## 1.1. Contexte du projet

Depuis plusieurs années, les projets de réaménagement routier se définissent sous un nouvel angle et doivent notamment répondre aux enjeux liés au dérèglement climatique, à la raréfaction des ressources naturelles, et à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Le plan climat cantonal renforcé, adopté en juin 2021, vise une diminution de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone au plus tard en 2050. Parmi les objectifs de ce plan climat à l'horizon 2030, se trouve la réduction de 40% du trafic individuel motorisé. L'évolution vers une mobilité décarbonée nécessite à la fois des changements de comportements, avec comme priorité la réduction des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés, et de favoriser le report vers les modes doux et les transports publics.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï, route primaire cantonale reliant l'aéroport au carrefour du Bouchet. Cette avenue traverse les communes de Meyrin et Vernier et empiète sur la Ville de Genève au niveau de la Pointe du Bouchet. Elle constitue l'armature urbaine de quartiers et son tracé est jalonné par des éléments urbains majeurs et variés, tels que l'ensemble historique des Avanchets (en cours d'inscription à l'ISOS), le Centre commercial Balexert (l'un des plus grand de Suisse) et le Collège des Coudriers.

Aujourd'hui, l'avenue Louis-Casaï, en lien direct avec l'autoroute, subit un fort trafic. Elle fait état d'une qualité insuffisante de l'espace public, n'offre pas le niveau de sécurité nécessaire pour les cyclistes et la vitesse commerciale des bus est dégradée et fluctuante (pas de site propre ni de priorisation bus). La trame des itinéraires piétons n'est pas satisfaisante non plus. L'ensemble de ces constatations engendre diverses problématiques, notamment le dépassement des valeurs limites d'immission fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), de jour comme de nuit.

## 1.2. Objet de la procédure

Le projet de requalification de l'axe Louis Casaï est à l'origine une mesure du Projet d'Agglomération du Grand Genève. Elle a été estimée au sein du Projet d'Agglomération 2 (PA2, mesure 32-2-7) à 9,62 MCHF avec une contribution de 3,85 MCHF de la Confédération, mesure prenant fin en décembre 2025. Le projet a ensuite été réévalué pour le PA3 à 40MCHF et est actuellement financé dans le cadre de la loi H 1 50 sous l'appellation « Aménagements routiers et requalification pour fluidification des lignes de bus sur l'Avenue Louis-Casaï ». Cette mise à jour a été validée lors du comité de pilotage du Grand Projet Vernier Meyrin Aéroport (VMA) du 23 novembre 2015.

La structure urbaine évoluant, l'étude préliminaire de 2015 doit aujourd'hui être revue, et ce afin d'intégrer les planifications et projets en cours et à venir. Dans cette optique, l'Etat de Genève a décidé d'organiser la présente procédure de mandats d'étude parallèles (MEP), pilotés conjointement par le Département des Infrastructures (DI) et le Département du Territoire (DT), respectivement l'Office cantonal des transports (OCT) et l'Office de l'urbanisme (OU)

En organisant la présente procédure, le Maître d'Ouvrage veut requalifier l'avenue Louis-Casaï, en concevant un projet qui intègre dès le début des études les aspects urbains, de mobilité, de paysage, d'environnement, de climat et d'espaces publics. L'objectif de la procédure est de désigner l'équipe pluridisciplinaire (selon chapitre 2.17) qui sera chargée de conduire les phases de projet SIA 21 partielle, 31, 32 et 33 (tranche ferme) et SIA 41, 51, 52 et 53 (tranche conditionnelle) sur la base de l'étude préliminaire partielle (phase SIA 21) qu'elle aura développée lors des mandats d'étude parallèles.

### 1.3. Procédure choisie

Compte tenu du processus itératif souhaité avec les candidats dans la définition et l'adaptation du cahier des charges, le Maître d'Ouvrage considère qu'un processus d'échanges directs entre le Collège d'experts et les candidats est nécessaire. Ainsi, **le choix du Maître d'Ouvrage s'est porté sur une procédure de mandats d'étude parallèles à un degré avec dialogue intermédiaire, en procédure sélective.**

### 1.4. Calendrier prévisionnel du projet

Désignation du lauréat des MEP par le collège d'experts	Janvier 2024
<b>Adjudication par le COPIL</b>	<b>Février 2024</b>
Finalisation phase 21 – Etude préliminaire (y compris validation)	Décembre 2024
Phases 31 – Avant-projet Et Phase 32 – Projet de l'ouvrage (y compris validations)	Janvier 2025 À Juin 2026
Phase 33 - Dépôt de la demande d'autorisation de construire (au plus tard)	Mi-2026
Octroi de permis de construire (au plus tard)	Mi-2027
<b>Signature de la convention de co-financement sur la base du projet autorisé (au plus tard)</b>	<b>Fin 2027</b>
Début des travaux	2028
<b>Fin des travaux</b>	<b>2030</b>

## 2. CLAUSES GÉNÉRALES DE LA PROCÉDURE

### 2.1. Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage constituant le pouvoir adjudicateur est :

#### Etat de Genève

Département des Infrastructures  
Office cantonal des Transports - Direction régionale Lac-Rhône  
Chemin des Olliquettes 4  
Case postale 271 - 1211 Genève 8

### 2.2. Organisateur de la procédure

Le secrétariat de la procédure est assuré par :

#### Irbis Consulting SA

Rue des Vignerons 1A  
CH-1110 Morges

E-mail : [casai@irbisconsulting.ch](mailto:casai@irbisconsulting.ch)

L'attention des candidats est portée sur l'adresse de réception des dossiers de candidature et des projets qui diffère de l'adresse postale ci-dessus (voir chapitres 3.4 et 4.8).

### 2.3. Anonymat

La procédure n'est pas anonyme.

### 2.4. Langue officielle

La langue officielle pour la procédure et pour l'exécution de l'ensemble des prestations est le français. Les documents techniques, administratifs et contractuels (y compris les dossiers de candidature et les projets) seront exclusivement rédigés en français.

### 2.5. Genre de procédure

En application des prescriptions nationales et internationales en matière de marchés publics, l'Etat de Genève organise la présente procédure de mise en concurrence (cf. chapitre 2.7).

Cette mise en concurrence prend la forme de mandats d'étude parallèles de projet avec poursuite de mandat, organisés en procédure sélective, tel que le règlement SIA 143 (édition 2009) le définit.

L'avis concernant cette procédure est publié sur le site internet [www.simap.ch](http://www.simap.ch).

### 2.6. Déroulement de la procédure

La procédure se déroulera en deux étapes :

1. **Appel à candidatures (sélection)** : cette première étape de la procédure doit permettre de sélectionner les trois équipes admises à participer aux mandats d'étude parallèles (MEP).
2. **Mandats d'étude parallèles** : la phase de MEP a pour but de donner l'opportunité au Maître d'Ouvrage d'entrer en relation avec les équipes retenues lors d'un dialogue intermédiaire durant lequel le Collège d'experts donnera des recommandations afin de poursuivre le projet. L'équipe lauréate sera désignée par le Collège d'experts à l'issue du dialogue final.

Par cette procédure, et notamment les échanges organisés avec les équipes, le Collège d'experts vise à apprécier l'organisation de chaque équipe, son aptitude au dialogue, sa manière de communiquer et sa manière de répondre aux recommandations.

## 2.7. Prescriptions officielles

La présente procédure se réfère aux prescriptions officielles suivantes :

Prescriptions internationales :

- Accord OMC du 15.4.1994 sur les marchés publics,
- Accord bilatéral entre la Suisse et la Communauté européenne sur certains aspects relatifs aux marchés publics, entré en vigueur le 1.6.2002.

Prescriptions cantonales et intercantionales :

- Accord intercantonal révisé sur les marchés publics (AIMP) du 15 mars 2001,
- Règlement sur la passation des marchés publics (RMP) du 17 décembre 2007,
- Loi autorisant le Conseil d'Etat à adhérer à l'accord intercantonal sur les marchés publics (L-AIMP) du 12 juin 1997

## 2.8. Conditions de participation

Les conditions de participation devront être remplies par les candidats **lors du dépôt du dossier de candidature.**

La procédure s'adresse à des équipes pluridisciplinaires, constituées obligatoirement des spécialistes suivants :

- Architecte-paysagiste
- Urbaniste
- Ingénieur mobilité
- Ingénieur civil
- Ingénieur en environnement

Le pilote du groupement sera impérativement le bureau d'architecte-paysagiste ou le bureau d'urbanisme.

L'association de plusieurs bureaux de même compétence (par exemple, deux bureaux d'architecte-paysagiste) est autorisée. Elle doit obligatoirement être déclarée dans la fiche de candidature (cf. document A.2).

Les équipes constituées lors de l'appel à candidatures ne pourront pas être modifiées ultérieurement.

Tous les bureaux membres de l'équipe pluridisciplinaire doivent être domiciliés ou établis en Suisse ou dans un État signataire de l'accord OMC sur les marchés publics du 15.04.1994. Les bureaux d'architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, urbaniste, ingénieur civil et ingénieur environnement ne pourront faire partie que d'une seule équipe, y compris pour les bureaux portant la même raison sociale issus de cantons, régions ou pays différents.

Un employé peut participer aux mandats d'étude parallèles si son employeur l'y autorise et ne participe pas lui-même à la procédure comme candidat, membre du Collège d'experts ou spécialiste-conseil. L'autorisation signée de l'employeur devra figurer le cas échéant en annexe de la fiche de candidature (cf. document A.2).

Les équipes pourront s'adjoindre les compétences de spécialistes dans la mesure où elles le jugent utile (par exemple éclairagiste, graphiste, etc.). Les spécialistes pourront, quant à eux, collaborer avec plusieurs équipes. La confidentialité des études relève de la responsabilité des équipes. Le Maître d'Ouvrage ne sera pas lié contractuellement avec les spécialistes des différentes équipes,

conformément au chapitre 2.17 du présent document. Dans le cas où le collège d'experts remarque une contribution de qualité exceptionnelle de la part d'un spécialiste, il le saluera dans le rapport.

Lors du dépôt de leur dossier de candidature, les professionnels composants chacun des bureaux de l'équipe doivent remplir, en fonction de leur spécialité, les conditions suivantes :

<b>Membres de l'équipe</b>	<b>Conditions à remplir</b>
Architecte-paysagiste	<p>Être titulaire du diplôme d'architecte-paysagiste, délivré par une HES ou être titulaire d'un diplôme étranger reconnu au moins équivalent.</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être admis en qualité d'architecte-paysagiste au registre suisse des architectes paysagistes (REG) au niveau A ou B, ou à un registre étranger reconnu équivalent.</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être affilié à la Fédération Suisse des Architectes Paysagistes (FSAP).</p>
Urbaniste	<p>Être titulaire d'un diplôme d'urbaniste, d'architecte ou de géographe (EPF/EAUG/IAUG/HES/ETS/université) ou diplôme étranger jugé équivalent).</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être inscrit au registre A ou B du REG (fondation suisse des registres des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement).</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être affilié à la Fédération Suisse des Urbanistes (FSU).</p>
Ingénieur mobilité	<p>Être titulaire du diplôme d'ingénieur mobilité ou transport (EPF/HES ou diplôme étranger jugé équivalent)</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être titulaire d'un certificat RSI ou RSA (ou certification équivalente dans le pays d'exercice du spécialiste mobilité).</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être affilié VSS ou SVI (ou association professionnelle équivalente dans le pays d'exercice du spécialiste mobilité).</p>
Ingénieur civil	<p>Être titulaire d'un diplôme d'ingénieur civil (EPF/HES/ETS ou diplôme étranger jugé équivalent).</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être inscrit au registre des ingénieurs civils A ou B du REG (fondation suisse des registres des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement) ou à un registre étranger reconnu équivalent.</p>
Ingénieur en environnement	<p>Être titulaire d'un diplôme d'ingénieur en environnement (EPF/HES/université ou diplôme étranger jugé équivalent).</p> <p style="text-align: center;"><i>Ou</i></p> <p>Être inscrit au registre A ou B du REG (fondation suisse des registres des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement).</p>

Cas échéant, les membres de l'équipe porteurs d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre professionnel étranger doivent impérativement fournir la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses par la copie de l'attestation de leur équivalence, obtenue auprès du REG, Fondation des Registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement. (<http://www.reg.ch/fr/attestation-2>).

### **Attestations**

En outre, conformément aux conditions de participation des marchés publics, les bureaux sélectionnés devront fournir, dans un délai de 10 jours après la notification individuelle de la sélection, les documents

suyvants, pour chacun des membres de l'équipe (architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, urbaniste, ingénieur civil et ingénieur environnement) :

- Copie de l'extrait du registre du commerce (ou preuve de l'inscription sur un registre professionnel reconnu officiellement ou copie du diplôme professionnel d'une école suisse ou étrangère jugé équivalent) ;
- Attestations justifiant que la couverture du personnel en matière d'assurances sociales obligatoires (AVS, AI, AC, APG et LAMat ; LAA et LPP) est garantie conformément à la législation en vigueur au siège social du bureau, et que celui-ci est à jour avec le paiement de ses cotisations ;
- Attestation CCT ou OCIRT qui certifie, pour le personnel appelé à travailler sur territoire genevois que l'entreprise est liée par la convention collective de la branche pour laquelle elle soumissionne, ou qu'elle a signé auprès de l'OCIRT un engagement à respecter les usages en vigueur dans la branche pour laquelle elle soumissionne ;
- Attestation émise par l'autorité fiscale compétente justifiant que le candidat s'est acquitté de ses obligations en matière d'impôts à la source retenus sur les salaires du personnel qui y est soumis ou qu'il n'a pas de personnel soumis à cet impôt ;
- Déclaration du candidat certifiant que le principe d'égalité des droits entre hommes et femmes est respecté au sein de son entreprise (cf. document A.5).

Les attestations ne doivent pas être antérieures de plus de 3 mois à la date fixée pour la remise des candidatures. Les candidats sans personnel sont tenus de prouver leur statut d'indépendant par une attestation AVS. En outre, le bureau candidat ne doit pas faire l'objet d'une sanction en cours en matière de droit du travail (<https://www.ge.ch/participer-marche-public/conditions-participation-marche-public>).

Ainsi, en déposant leur dossier et en signant le document A.3 (engagement sur l'honneur), les candidats s'engagent au respect absolu des paiements de leurs charges sociales obligatoires et d'être inscrits au registre du commerce ou sur un registre professionnel reconnu.

**La candidature sera écartée par le Collège d'experts et le Maître d'Ouvrage si l'ensemble des conditions du présent chapitre ne sont pas remplies.**

## 2.9. Reconnaissance des conditions de participation

La participation à la procédure implique, pour le Maître d'Ouvrage, l'organisateur, le Collège d'experts et les candidats, l'acceptation des clauses du présent document, de ses annexes, des réponses aux questions et des recommandations qui seront transmises dans le cadre de la procédure, ainsi que du règlement SIA 143 (édition 2009).

En participant à la présente procédure, les candidats s'engagent à rendre les éléments demandés dans les délais convenus et à être en mesure d'assumer le cas échéant la poursuite du mandat dans le respect du calendrier fixé par le Maître d'Ouvrage. Ils s'engagent en outre au respect des conditions contractuelles figurant dans le projet de contrat remis (cf. document A.4).

## 2.10. Pré-implication

Diverses études ont été réalisées dans le cadre du projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï depuis 2015 :

- En 2015, le **bureau Studio Vulkan Landschaftsarchitektur** (Zürich – Suisse) a été mandaté pour réaliser une étude de faisabilité et a produit un rapport sur la « Requalification de l'avenue Louis-Casaï », à laquelle ont participé les bureaux d'études suivants :
  - o Ernst Basler + Partner (Zürich – Suisse), mobilité
  - o KCAP Architects&Planners (Zürich – Suisse), urbanisme-architecture
- Le **bureau Oxalis architectes paysagistes associés** (Carouge – Suisse), accompagné du **bureau SD Ingénierie SA** (Genève – Suisse) ont ensuite été mandatés en 2016 pour réaliser

une étude de chiffrage du projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï sur la base de l'étude préliminaire du bureau Studio Vulkan de 2015 et du plan routier du bureau **Transitec SA**. Ils ont également réalisé un complément à l'étude préliminaire en 2019 analysant des possibilités de phasage du projet du point de vue du paysage et du génie civil.

- Les **bureaux CITEC ingénieurs conseils SA** (Carouge – Suisse) et **Triform SA** (Lausanne – Suisse) ont établi en juillet 2019 un projet d'assainissement du bruit routier.

Dans la mesure où les prestations citées ci-avant sont achevées et que l'ensemble de ces études seront transmises aux équipes sélectionnées à l'issue de l'appel à candidatures (cf. chapitre 4.2), les bureaux suivants, n'ayant aucun avantage concurrentiel sur les autres candidats, sont autorisés à participer à la présente procédure :

- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur – Zürich
- Ernst Basler + Partner – Zürich
- KCAP Architects&Planners – Zürich
- Oxalis architectes paysagistes associés – Carouge GE
- SD Ingénierie – Genève
- CITEC ingénieurs conseils – Carouge GE
- Triform – Fribourg
- Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Lausanne

Toutes les personnes, entreprises et bureaux ayant participé à la préparation et à l'organisation de la procédure, ainsi qu'aux démarches d'aide à la décision et à l'élaboration des documents du MEP sont informés qu'ils possèdent un devoir de réserve et de confidentialité sur les informations qu'ils détiennent. Ils ne peuvent donc, à aucun moment, transmettre des informations ou des documents à des tiers, sauf sur autorisation de la part du Maître d'Ouvrage ou via ce dernier.

### **2.11. Conflits d'intérêts**

Les bureaux et leur personnel ne peuvent présenter leur candidature que s'ils ne se trouvent pas en conflit d'intérêts avec le Maître d'Ouvrage, avec un membre du Collège d'experts, un suppléant, un spécialiste-conseil ou l'organisateur de la procédure.

Est notamment exclue toute personne employée, proche parente ou en relation de dépendance ou d'association professionnelle avec le Maître d'Ouvrage, avec un membre du Collège d'experts, un suppléant, un spécialiste-conseil ou l'organisateur de la procédure.

Au surplus, la directive SIA 142i-202f relative aux conflits d'intérêts et motifs de renonciation est applicable.

### **2.12. Emoluments**

Le Maître d'Ouvrage n'a fixé aucun émolument de participation, ni frais de dossier pour l'ensemble de la procédure.

### **2.13. Confidentialité**

Les candidats s'engagent à un devoir de réserve à l'égard des tiers pour préserver, s'ils sont sélectionnés, la confidentialité de leur projet et des résultats des MEP jusqu'au vernissage de l'exposition. Aucune publication des projets par les candidats ne doit avoir lieu avant le vernissage de l'exposition.

Les documents transmis dans le cadre de la présente procédure listés au chapitre 4.2 sont strictement confidentiels et leur utilisation n'est autorisée que dans le cadre de la présente procédure.

## 2.14. Propriété des documents et droit de la propriété intellectuelle

Les documents qui seront remis par les candidats lors de la procédure d'appel à candidatures et lors des mandats d'étude parallèles sont la propriété exclusive du Maître d'Ouvrage et ne seront pas restitués au terme de la procédure.

Le paiement des indemnités (cf. chapitre 2.16) donne droit au Maître d'Ouvrage de faire usage des documents produits par les équipes dans le cadre de la procédure dans le but convenu. Toute utilisation de documents par le Maître d'Ouvrage mentionnera le nom de l'équipe les ayant réalisés.

Le droit d'auteur sur les projets reste propriété des candidats. Pour le lauréat, le régime des droits d'auteur sera réglé dans le contrat à conclure à l'issue de la procédure (cf. document A.4).

## 2.15. Composition du Collège d'experts

Pour la phase de sélection et la phase de MEP, le Collège d'experts est composé des membres suivants :

*(les membres professionnels indépendants du maître d'Ouvrage sont identifiés avec une \*)*

<u>Président</u>	<b>M. Benoît Ziegler *</b> Ingénieur civil Dipl. EPF, Ingénieur en transports SVI / FSU, mrs partner ag – Zürich
<u>Membres professionnels</u>	<b>Mme Marie-Hélène Giraud *</b> Architecte-paysagiste FSAP, bureau Triporteur – Nyon
	<b>M. Marco Rampini *</b> Architecte et paysagiste, bureau Atelier Descombes Rampini – Genève
	<b>M. Han Van de Wetering *</b> Dipl. Ing. TU Städtebau, Architecte SIA, Atelier für Stadtbau GmbH - Zurich
	<b>M. Yves Delacrétaz *</b> Professeur en mobilité et transports HEIG-VD, Ingénieur civil et Dr ès sciences techniques EPFL
	<b>Mme Maude Sauvain *</b> Géographe, bureau Latitude Durable – Genève
	<b>M. Yves Bach *</b> Ingénieur civil Dipl. EPFL, Directeur bureau EDMS – Petit-Lancy
	<b>M. Thierry Messenger</b> Ingénieur civil, master en économie, Directeur à l'Office cantonal des transports
	<b>M. Pascal Michel</b> Urbaniste, Directeur à l'Office cantonal de l'urbanisme
<u>Membres non professionnels</u>	<b>M. Eric Cornuz</b> Conseiller administratif de la ville de Meyrin
	<b>M. Igor Moro</b> Chef de service aménagement (SAM) de la ville de Vernier

**Mme Charlotte Malignac**

Co-directrice du département de l'aménagement des constructions et de la mobilité de la ville de Genève

**M. Jean-Baptiste Ferey**

Secrétaire général adjoint du Département des Infrastructures du Canton de Genève

Suppléants professionnels

**M. Stéphane Dubourg \***

Architecte – paysagiste DPLG, bureau LA/BA – Lyon

**M. Guillaume Serra**

Ingénieur civil, Responsable de projet à l'Office cantonal des transports

Suppléants non professionnels

**Mme Emilie Guibert**

Déléguée à la mobilité de la ville de Vernier

**Mme Marjorie Angehrn**

Responsable de projets urbanisme de la ville de Meyrin

**M. Laurent Leviez**

Adjoint de direction technique au Service de l'aménagement du génie-civil et de la mobilité de la ville de Genève

\* \* \*

Spécialistes-conseils

Le Maître de l'Ouvrage fera appel à des spécialistes-conseils, qui ne se trouvent pas en conflit d'intérêts avec un ou plusieurs candidats, ni avec le Collège d'experts, dans les domaines suivants :

- Expertise génie civil et économie de projet – Office Cantonal du Génie Civil
- Expertise mobilité – Office Cantonal des transports
- Expertise urbanisme – Office Cantonal de l'urbanisme
- Expertise OPAM – Service de l'Environnement et des Risques Majeurs
- Expertise d'usage Ville de Vernier
- Expertise d'usage Ville de Meyrin
- Aéroportuaire – Aéroport International de Genève
- Transports publics – Transports Publics Genevois
- Réseaux – Services Industriels de Genève
- Environnement – Spécialiste indépendant (à désigner)

Organisateur

Mme Margot Clet, cheffe de projets, Irbis Consulting SA  
M. Marc-Antoine Lioret, chef de projets, Irbis Consulting SA

En cas d'égalité, le président dispose d'une voix double.

Les suppléants participent à toutes les séances et, s'ils ne sont pas appelés à remplacer un membre du Collège d'experts, disposent d'une voix consultative.

Les spécialistes-conseils apportent leurs compétences techniques au service du Collège d'experts, ils ne détiennent pas de droit de vote.

L'organisateur de la procédure se réserve le droit de désigner ultérieurement d'autres spécialistes-conseils, sur requête du Collège d'experts approuvée par le Maître d'Ouvrage.

## 2.16. Indemnités

Les prestations fournies pour l'établissement des dossiers de candidature (phase d'appel à candidatures) ne donnent droit à aucune indemnité.

Chaque équipe admise à la phase MEP recevra, selon les jalons cités ci-après, une indemnité forfaitaire globale de **CHF 75'000.- HT**, y compris les déplacements, les frais divers et annexes. Ce montant vaut pour l'entier des prestations demandées au cours de la procédure.

Les indemnités ont été calculées conformément au règlement SIA 143 de la manière suivante :

Estimation d'un mandat direct pour des prestations équivalentes :

700h x 130 CHF/h = CHF 91'000.- HT

Indemnités = 0.8 x 91'000 = CHF 72'800.- HT – arrondies à **CHF 75'000.- HT**

Les indemnités seront attribuées selon les deux jalons suivants :

- À hauteur de CHF 25'000.- HT (environ 35%) à l'issue du dialogue intermédiaire
- À hauteur de CHF 50'000.- HT (environ 65%) à l'issue du jugement final, sous réserve de la remise de l'ensemble des documents demandés au chapitre 4.7 et une fois le délai de recours échu.

Pour percevoir cette indemnité, chaque équipe établira deux factures adressées à l'intention du maître d'Ouvrage.

Dans le cas d'une interruption de la procédure par le Maître d'Ouvrage intervenant alors que les MEP sont déjà lancés, seules les indemnités correspondantes au prorata du temps d'étude effectué seront dues.

## 2.17. Genre et ampleur du mandat attribué à l'issue de la procédure

Le Maître d'Ouvrage a l'intention de confier, en gré à gré, à l'équipe auteure du projet recommandé par le Collège d'experts (ci-après « le lauréat ») :

- De manière ferme :
  - o Un mandat complémentaire portant sur les prestations d'études pluridisciplinaires (architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, urbaniste, ingénieur civil, ingénieur en environnement) avec pour objectif l'obtention d'un dossier technique de fin d'études préliminaires (phase 4.21 des règlements SIA 103 et 105) conforme à la directive OCT-OCGC du 20.05.2020 (cf. document A.4)
  - o Le mandat portant sur les prestations d'études pluridisciplinaires (architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, urbaniste, ingénieur civil, ingénieur en environnement) pour les phases SIA 4.31, 4.32, 4.33 des règlements SIA 103 et 105.
- De manière conditionnelle : la poursuite du mandat portant sur les prestations d'études pluridisciplinaires (architecte-paysagiste, ingénieur mobilité, urbaniste, ingénieur civil, ingénieur en environnement) pour les phases SIA 4.41, 4.51, 4.52 et 4.53 des règlements SIA 103 et 105. L'exécution est notamment conditionnée à la réalisation concluante des prestations confiées de manière ferme et à l'obtention des financements et des autorisations de poursuivre le projet. Aucune indemnité n'est prévue en cas de non-exécution des phases SIA 4.41 à 4.53. Pour le surplus, la réglementation relative aux droits d'auteur et à la propriété intellectuelle, ainsi que les dispositions contractuelles, s'appliqueront.

Le Maître d'Ouvrage se réserve la possibilité, conformément à l'article 15.3.h du RMP, d'adjuger en gré à gré un nouveau marché lié à un marché de base similaire.

Les mandats seront préférentiellement conclus en consortium dont le pilote sera identique à celui de la phase MEP (architecte-paysagiste ou urbaniste), au moins jusqu'à la fin de la phase 4.33 (mandat ferme). Le Maître d'ouvrage se réserve le droit de conclure un contrat distinct par mandataire.

Les phases SIA du mandat seront cas échéant libérées successivement, à l'entière discrétion du Maître d'Ouvrage.

Les dispositions contractuelles envisagées figurent au sein du projet de contrat remis (cf. document A.4).

L'adjudicateur se réserve le droit de ne pas adjuger tout ou partie de la prestation, respectivement de révoquer tout ou partie de la décision d'adjudication dans l'une des conditions suivantes :

- Si le lauréat ne dispose pas ou plus de la capacité suffisante sur les plans financiers et/ou économiques pour l'exécution de l'ouvrage,
- S'il estime que le lauréat ne dispose pas ou plus de la capacité et/ou des compétences techniques et/ou organisationnelles nécessaires à l'exécution des prestations, ou que celles-ci s'avèrent insuffisantes, ou encore dans le but de garantir un développement du projet dans le sens des objectifs visés, de la qualité, des délais et des coûts. Dans ce cas, l'adjudicateur se réserve le droit de demander de compléter en tout temps les compétences du lauréat avec des spécialistes choisis par l'adjudicateur et agréés par l'auteur du projet,
- Si les crédits nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyés par les autorités compétentes,
- Si les autorisations nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyées par les autorités compétentes ;
- Si un ou des éléments majeurs de planification revenait à remettre en cause les orientations du projet.

## 2.18. Calendrier prévisionnel de la procédure

### Etape 1 : Appel à candidatures (sélection)

Mercredi 14 décembre 2022	Publication de l'avis sur simap.ch
<b>Lundi 06 février 2023 <u>avant midi</u></b>	<b>Remise des dossiers de candidature</b>
Vendredi 03 mars 2023	Notification de la décision de sélection (date intentionnelle)

### Etape 2 : Mandats d'étude parallèles

<b>Lundi 20 mars 2023</b>	<b>Lancement des MEP</b>
Mercredi 05 avril 2023	Visite sur site avec les représentants des Communes de Meyrin et Vernier
Vendredi 21 avril 2023	Dépôt des questions
Lundi 08 mai 2023	Réponse aux questions (date intentionnelle)
<b>Jeudi 29 juin 2023</b>	<b>Dialogue intermédiaire</b>
Jeudi 20 juillet 2023	Envoi des recommandations aux candidats (date intentionnelle)
<b>Lundi 13 novembre 2023 <u>avant midi</u></b>	<b>Rendu des projets</b>
<b>Jeudi 7 et vendredi 8 décembre 2023</b>	<b>Dialogue final et jugement</b>
Mercredi 31 janvier 2024	Publication des résultats et vernissage

Le Maître d'Ouvrage et le Collège d'experts se réservent la possibilité de faire évoluer le calendrier de l'étape 2 à l'issue de l'étape 1.

## 2.19. Voies de recours

Les décisions du Maître d'Ouvrage concernant la sélection des candidats et l'attribution du mandat en gré à gré à l'équipe du projet lauréat seront notifiées aux candidats par courrier recommandé.

Seules les décisions du Maître d'Ouvrage sont susceptibles d'un recours dans un délai de 10 jours auprès de la Chambre administrative de la Cour de Justice genevoise.

**2.20. For juridique**

Le for juridique est à Genève. Le droit suisse est applicable.

## 3. ETAPE 1 : APPEL À CANDIDATURES

### 3.1. Documents transmis aux candidats

N°	CONTENU	FORMAT
A.1	Règlement-programme	PDF
A.2	Fiche de candidature	WORD
A.3	Engagement sur l'honneur	WORD
A.4	Projet de contrat et directive OCT / OCGC	PDF
A.5	Engagement à respecter l'égalité entre hommes et femmes	WORD
A.6	Extrait de l'étude de faisabilité « Requalification de l'avenue Louis-Casaï » – Mars 2015 (Chapitres 1 à 3, 87 pages)	PDF

### 3.2. Visite des lieux

Aucune visite des lieux n'est prévue pour la phase d'appel à candidatures. Le site est accessible en tout temps.

### 3.3. Forme et contenu du dossier de candidature

Le dossier de candidature comprendra les éléments suivants :

N°	CONTENU	FORMAT
1.1	Fiche de candidature (document A.2) dûment remplie et signée	A4
1.2	Preuves du respect des conditions de participation <u>pour chaque membre de l'équipe</u> , conformément au chapitre 2.8 du règlement-programme	A4
1.3	Engagement sur l'honneur (document A.3) dûment rempli et signé par tous les membres de l'équipe	A4
1.4	Projet de contrat (document A.4) dûment signé sur la page de garde par le pilote de l'équipe	A4
1.5	Engagement à respecter l'égalité entre hommes et femmes dûment rempli et signé par tous les membres de l'équipe (document A.5)	A4
2.1	Compréhension des enjeux et description des intentions de projet du candidat, présentées sous forme de texte, avec ou sans illustration ( <i>maximum 1 page A3 recto</i> )	A3
2.2	Deux références du bureau pilote de l'équipe ( <i>maximum 1 page A3 recto pour les deux références</i> )	A3
2.3	Quatre références libres des autres bureaux de l'équipe (hors pilote de l'équipe) ( <i>maximum 2 page A3 recto pour les quatre références</i> )	A3
2.4	Méthodologie et organisation de l'équipe pluridisciplinaire lors du MEP et pour l'exécution du mandat ( <i>maximum 1 page A3 recto</i> )	A3

**Le dossier de candidature devra être rendu en un exemplaire papier et une version électronique sur clé USB.**

Le nom de l'équipe (ou le nom du pilote) doit figurer clairement sur chaque document constituant le dossier de candidature.

Les équipes sont tenues de respecter le format et le nombre de pages attendus pour les documents composant le dossier de candidature.

### 3.4. Remise du dossier de candidature

Les dossiers de candidature doivent parvenir physiquement, franco de port et sous pli fermé, au plus tard à la date et à l'heure indiquées au chapitre 2.18 (cachet postal ne fait pas foi), à l'adresse suivante :

#### Etat de Genève

Département des Infrastructures  
Office cantonal des Transports - Direction régionale Lac-Rhône  
Chemin des Olliquettes 4  
Case postale 271 - 1211 Genève 8

Sur l'enveloppe devra figurer la mention « **MEP CASAI / Sélection / Ne pas ouvrir** ».

**Les dossiers envoyés hors délai ou à une autre adresse seront exclus de l'appel à candidatures. Les candidats sont seuls responsables de l'acheminement et du dépôt du dossier à l'endroit et dans le délai indiqué (attention : le cachet postal ne fait pas foi).**

Les dossiers peuvent également être déposés en main propre dans les mêmes délais à l'adresse indiquée (horaires d'ouverture LU-VE 8h00-12h00 et 14h00-17h00). Aucun document transmis par voie électronique ne sera admis.

### 3.5. Ouverture des dossiers de candidature

L'ouverture des dossiers de candidature n'est pas publique.

### 3.6. Vérification

Les candidats autorisent le Collège d'experts et l'organisateur de la procédure à vérifier toutes les données produites dans le dossier de candidature.

### 3.7. Contrôle de conformité

Le Collège d'experts ne prendra en compte que les dossiers de candidature qui :

- Sont arrivés dans le délai imposé, dans la forme et à l'adresse fixées par le pouvoir adjudicateur,
- Remplissent les conditions de participation (cf. chapitre 2.8),
- Sont complets,
- Ne contiennent pas de faux renseignements.

### 3.8. Critères de sélection




Les dossiers de candidature seront évalués selon les critères suivants :

<p><b>1. COMPREHENSION DES ENJEUX ET DESCRIPTION DES INTENTIONS DE PROJET (document 2.1)</b></p>
<p>Le Collège d'experts attend une analyse pertinente des enjeux du projet et la présentation des intentions de l'équipe sur la façon de traiter ceux-ci et de les décliner dans le cadre des MEP. Cette analyse prendra la forme d'une note d'intention rédigée avec ou sans illustrations.</p>
<p><b>2. DEUX RÉFÉRENCES DU BUREAU PILOTE (document 2.2)</b></p>
<p>Le Collège d'experts attend du bureau d'architecte-paysagiste ou du bureau d'urbaniste deux références de projets achevés depuis moins de 10 ans (soit après le 30.11.2012) ou en cours de réalisation (a minima phase 52 en cours). La première référence devra porter sur l'étude d'un projet de requalification d'un axe urbain, la seconde référence sera libre. Les références doivent être comparables au présent projet (nature, contraintes, complexité). La gestion de procédures publiques (procédures administratives cantonales et fédérales en matière d'architecture paysagère ou d'urbanisme) est un atout. La pertinence des références choisies devra être explicitement démontrée.</p>
<p><b>3. QUATRE RÉFÉRENCES LIBRES DES AUTRES BUREAUX DE L'ÉQUIPE (HORS PILOTE DE L'ÉQUIPE) (document 2.3)</b></p>
<p>Le Collège d'experts attend quatre références libres des autres bureaux de l'équipe (hors pilote de l'équipe) de projets achevés depuis moins de 10 ans (soit après le 30.11.2012) ou en cours de réalisation (a minima phase 52 en cours). Les références doivent être comparables au présent projet (nature, contraintes, complexité). La gestion de procédures publiques (procédures cantonales et fédérales en matière d'urbanisme, de mobilité, de transport, de finances, d'environnement et de droit foncier) est un atout. La pertinence des références choisies devra être explicitement démontrée.</p>
<p><b>4. METHODOLOGIE ET ORGANISATION DE L'ÉQUIPE PLURIDISCIPLINAIRE LORS DU MEP ET POUR L'EXECUTION DU MANDAT (document 2.4)</b></p>
<p>Le Collège d'experts attend une proposition pertinente d'organisation interne et externe des bureaux (pilotage, répartition des tâches, interactions...) durant la phase de MEP principalement, mais également pour l'exécution du mandat, démontrant leur capacité à travailler ensemble pour mener à bien ce projet transdisciplinaire. Cette présentation prendra la forme d'une note d'intention rédigée avec ou sans organigramme.</p>

### 3.9. Méthode d'évaluation des candidatures

L'évaluation se basera exclusivement sur les indications demandées qui auront été fournies par les candidats. Les documents non demandés ou surnuméraires (autres que ceux indiqués au chapitre 3.3), ou dans une autre langue que le français (excepté les documents relatifs aux conditions de participation), seront écartés et ne seront pas évalués.

Le Collège d'experts évaluera chacun des critères selon le barème suivant :

Barème d'évaluation des critères de sélection		
	Non évaluable ou mauvais	Pas de données ou données sans rapport avec le projet, insuffisantes et ne répondant pas aux attentes minimales.
	Suffisant	Information fournie par rapport à un critère fixé répondant aux attentes minimales.
	Bon	Information fournie par rapport à un critère fixé répondant aux attentes et présentant des avantages par rapport aux autres candidats.

Lors de l'évaluation des dossiers, des pastilles de couleurs rouges, orange et vertes seront placées sur les planches A3 fournies par les candidats.

Le Collège d'experts ne sélectionnera que les dossiers qui auront reçu 4 pastilles de couleur verte (évaluation correspondant à "Bon" à chacun des 4 critères).

Si le Collège d'experts devait constater qu'en appliquant cette règle (4 pastilles de couleur verte), un nombre insuffisant ou trop important de candidats seraient sélectionnés, il se réserve le droit de modifier cette limite ou de procéder à des tours d'élimination.

En dernier recours, le Collège d'experts se réserve le droit de dépasser le nombre de 3 équipes retenues pour participer aux MEP.

### 3.10. Décision de sélection

La décision de sélection sera notifiée par écrit aux candidats qui auront participé à la procédure et rendu un dossier de candidature recevable.

## 4. ETAPE 2 : MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES

### 4.1. Préambule

Lors des mandats d'étude parallèles, le Maître d'Ouvrage attend de la part des équipes un projet de requalification de niveau étude préliminaire partielle (phase SIA 21) de l'ensemble de l'Avenue Louis-Casaï. Le projet attendu devra mettre en avant la qualité de l'espace public, les principes de multimodalité, d'intégration urbaine et paysagère, de perméabilité des flux et d'évolutivité fonctionnelle en lien avec les changements de comportement de mobilité (réduction à 2x1 voies TIM, amélioration TC, évolutivité tram), ainsi qu'un traitement fort de tous les enjeux environnementaux pertinents.

Une réflexion du projet en deux temps sera demandée aux candidats :

- Dans un premier temps (dialogue intermédiaire), une vision à moyen-long terme de l'axe Louis-Casaï de façade à façade au-delà des emprises foncières cantonales (vision 2050) ;
- Dans un second temps (dialogue final), un projet à court terme (vision 2030) dans les emprises foncières maîtrisées, et cohérent avec la vision prospective de 2050,

Dans le cadre de la procédure, les candidats devront :

- Proposer un concept de réaménagement dans toutes ses composantes disciplinaires en phase avec le contexte global.
- Préciser le périmètre d'intervention exact du projet et évaluer les risques/opportunités que présentent les projets connexes à l'opération.
- Conserver les valeurs naturelles existantes et, le cas échéant, préciser les mesures de reconstitution, de remplacement et de compensation<sup>1</sup>. Limiter et évaluer l'impact sur l'environnement du concept.
- Confirmer l'estimation financière et l'étapage spatio-temporel du projet.

Il n'est pas attendu de la part des candidats une étude de mobilité globale permettant de déterminer les mesures nécessaires au délestage du trafic TIM.

### 4.2. Documents transmis aux candidats retenus pour les MEP

N°	CONTENU	FORMAT
B.1	Indication des coupes en travers au 100 <sup>e</sup> et zooms au 250 <sup>e</sup>	PDF
B.2	Fond de plan (Données PLQ, Orthophotos, Données altimétriques, Données cadastrales)	DWG
B.3	Extraits cadastre RDPPF	PDF
B.4	IVS	PDF
B.5	Données des réseaux existants (SIG, Swisscom, UPC)	PDF
B.6	Données des futurs projets SIG (CAD, Coffre électrique, GéniLac, Mise en séparatif)	PDF/DWG
B.7	Données des projets connexes (LMCE, PLQ, etc.)	PDF
B.8	Etude de faisabilité Requalification de l'avenue Louis-Casaï – Mars 2015	PDF/DWG
B.9	Plans routiers Transitec – Juin 2015	PDF
B.10	Etude de chiffrage du projet de requalification – Août 2016	PDF
B.11	Etude d'assainissement du bruit de l'avenue Louis-Casaï – Juillet 2019	PDF
B.12	Analyse des possibilités de phasage du projet – Janvier 2019	PDF
B.13	Comptages automatiques – Mars 2015	XLS
B.14	Extraits du projet d'agglomération	PDF

<sup>1</sup> Art 18b de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN)

B.15	Directives cantonales (Plan directeur cantonal 2030)	PDF
B.16	Fiche technique à compléter	XLS
B.17	Plan de synthèse PDCom de Meyrin du 18.03.2020	PDF
B.18	Rapport du PDCom de Meyrin du 24.11.2020	PDF
B.19	Plan directeur des chemins pour piétons Meyrin du 30.09.2020	PDF
B.20	Plan d'attribution des degrés de sensibilité OPB Meyrin du 10.11.2006	PDF
B.21	Plan de synthèse PDCom de Vernier du 05.05.2021	PDF
B.22	Rapport du PDCom de Vernier du 05.05.2021	PDF
B.23	Annexes plan de synthèse PDCom de Vernier du 05.03.2021	PDF
B.24	Plan directeur des chemins pour piétons Vernier du 03.02.2021	PDF
B.25	Plan d'attribution des degrés de sensibilité OPB Vernier du 17.11.2008	PDF
B.26	Plan de synthèse PDCom de la Ville de Genève de janvier 2009	PDF
B.27	Rapport du PDCom de la Ville de Genève du 14.10.2009	PDF
B.28	Directive sur le traitement des eaux de chaussée des routes nationales, Edition 2013	PDF
B.29	Admissibilité du déversement des eaux pluviales, Août 2019	PDF
B.30	Carte de la biodiversité du projet Louis Casai du 13.09.2022	PDF
B.31	Eau en Ville - Gestion des eaux pluviales : vers un changement de pratiques ? – Avril 2020	PDF
B.32	Directive OCT / OCGC approuvée le 20.05.2020	PDF

#### 4.3. Visite des lieux

Une visite organisée et obligatoire du site aura lieu avec les candidats retenus pour les MEP suivant indication du chapitre 2.18

La visite est obligatoire et limitée à trois représentants par candidat, dont fera obligatoirement partie le pilote. Une feuille de présence devra être signée par les candidats lors de la visite. La visite durera une journée. Elle sera commune à l'ensemble des candidats et sera précédée le matin d'une présentation initiale du contexte/des projets du secteur et des enjeux du projet.

Les informations transmises lors de la visite ont uniquement une valeur indicative. Seules les questions et les réponses formulées conformément au chapitre 4.4 du présent document font foi pour la procédure.

#### 4.4. Questions/réponses

Les questions seront rédigées en français et **adressées exclusivement par e-mail à l'adresse suivante : [casai@irbisconsulting.ch](mailto:casai@irbisconsulting.ch)**.

Les délais pour poser les questions sont indiqués au chapitre 2.18.

Le Maître d'Ouvrage et l'organisateur de la procédure ne sont pas responsables d'éventuelles erreurs d'acheminement des courriers électroniques.

Aucun renseignement ne sera transmis oralement ou par téléphone. Les réponses aux questions seront envoyées par courrier électronique à l'ensemble des candidats (sans mentionner le nom de leurs auteurs).

#### 4.5. Dialogue intermédiaire

Un dialogue intermédiaire sera organisé conformément aux indications du chapitre 2.18. Le lieu et l'ordre de passage des candidats seront précisés ultérieurement.

Chaque candidat aura 40 minutes à disposition pour la présentation de son projet, suivie d'une discussion de 40 minutes avec le Collège d'experts.

Lors de ce dialogue intermédiaire, chaque candidat présentera son approche conceptuelle du projet à l'horizon 2050 et précisera les partis transdisciplinaires retenus (urbains, paysagers, environnementaux, de mobilité, et d'espaces publics) pour la requalification de l'axe, ainsi que le périmètre du projet d'intervention exact. Il démontrera l'évolutivité tram du projet (dans une approche succincte). Le projet à l'horizon 2030 et son développement jusqu'à 2050 devra être présenté.

Seuls pourront être utilisés pour la présentation des documents de travail reflétant les futures planches A0 et un support informatique de type Powerpoint contenant exclusivement des extraits de documents de travail. D'autres moyens de présentation sont exclus.

Les documents présentés lors du dialogue intermédiaire par les candidats ne seront pas transmis préalablement à l'organisateur de la procédure. A l'issue du dialogue intermédiaire, les candidats devront laisser à l'organisateur une copie informatique des documents présentés.

A la suite du dialogue intermédiaire, le Collège d'experts rédigera et transmettra à chaque candidat des recommandations générales et particulières servant de manière contraignante à la poursuite des études, conformément aux indications du chapitre 2.18.

#### 4.6. Variantes

La présentation de variantes de projet n'est pas admise.

#### 4.7. Rendu final

Le rendu final sera impérativement constitué de :

- 5 planches au format indiqué ci-dessous où figureront obligatoirement les éléments décrits ci-après :

<p><b>Planche 1</b> A0, paysage</p>	<p><b>Plan masse 1/500</b> – Vision 2030 <i>L'avenue Louis-Casaï devra être découpée en 4 tronçons d'environ 460 m afin que ces 4 tronçons puissent être superposés sur la planche A0.</i></p> <p>Ce plan indiquera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les raccords à l'existant et la coordination avec les projets connexes,</li> <li>- Les limites de propriété et les emprises parcellaires à mobiliser,</li> <li>- La végétalisation (arbres, arbres majeurs, arbustes, etc.),</li> <li>- Les marquages sommaires décrivant le fonctionnement des voiries et intersections,</li> <li>- Les émergences majeures (éclairage, portiques ou potences de signalisation lumineuse, etc.)</li> <li>- Les principales cotes de projet et la position des profils en travers spécifiques.</li> </ul> <p>Un plan de repérage (sans échelle) permettra d'identifier les 4 tronçons.</p>
<p><b>Planche 2</b> A0, paysage</p>	<p>Sous la forme jugée la plus appropriée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Description du projet d'espace public,</li> <li>- Description et schémas du concept général paysager (enjeux de végétalisation et d'arborisation y.c. taux de canopée, de sol et gestion des eaux, notamment les eaux de chaussée, les principes de l'eau en ville et de la mise en œuvre du triptyque eau – sol – arbre en coordination préliminaire avec l'encombrement prévu des sous-sol),</li> <li>- Description du fonctionnement multimodal (dont schéma de circulation de l'avenue et interactions avec les tronçons environnants, schéma pour TC), précisant le niveau de trafic journalier admissible pour le projet,</li> <li>- Espace d'expression libre pour présenter le projet, notamment le concept d'éclairage (jour et nuit) et le parti patrimonial.</li> </ul>

<p><b>Planche 3</b> <i>A0, paysage</i></p>	<p><b>Profil géométrique type 1/100</b></p> <p>Et</p> <p><b>Profils en travers 1/100</b> au minimum aux 10 endroits critiques et spéciaux (cf. document B.1). Des profils supplémentaires peuvent être présentés si estimés nécessaires par le candidat.</p> <p>Les profils indiqueront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les gabarits-types par mode de mobilité,</li> <li>- Les raccords à l'existant (le cadrage des profils devra permettre de comprendre le contexte existant),</li> <li>- Les limites de propriété et les emprises parcellaires à mobiliser,</li> <li>- La végétalisation (arbres, arbres majeurs, arbustes, etc.) y compris les fosses adaptées au développement et à la pérennité des grandeurs proposées, la gestion des emprises racinaires des arbres et le concept de gestion des eaux</li> <li>- Les émergences majeures (éclairage, portiques ou potences de signalisation lumineuse, etc.),</li> <li>- L'incidence sur les infrastructures souterraines existantes</li> <li>- Les principales cotes de projet,</li> <li>- Les principaux travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet (par exemple : talus, soutènements, murets, emprises, etc.).</li> </ul>
<p><b>Planches 4 et 5</b> <i>A0, paysage</i></p>	<p><b>Zooms 1/250</b> au minimum aux 7 endroits critiques et spéciaux (cf. document B.1)</p> <p>Et</p> <p><b>Quatre représentations 3D</b> du projet : 2 visions 2030 et 2 visions 2050</p> <p>Les zooms indiqueront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les raccords à l'existant,</li> <li>- Les limites de propriété et les emprises parcellaires à mobiliser,</li> <li>- La végétalisation (arbres, arbres majeurs, arbustes, etc.),</li> <li>- Les marquages sommaires décrivant le fonctionnement des voiries et intersections,</li> <li>- Les émergences majeures (éclairage, portiques ou potences de signalisation lumineuse, ...),</li> <li>- Les principales cotes de projet.</li> </ul> <p>- Un rapport au format A4 vertical relié comprenant obligatoirement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o L'estimation financière du projet (+/- 25%) sur la base de la fiche technique remise (document B.16),</li> <li>o Schéma spatio-temporel présentant le phasage proposé pour l'ensemble du projet.</li> <li>o Description de la réponse apportée par la proposition de requalification aux enjeux et ambitions du plan climat (émissions de gaz à effet de serre et îlots de chaleur) et de la transition écologique au sens large : notamment transports, gestion des ressources naturelles, environnement, îlots de chaleurs et confort climatique, paysage, patrimoine et de biodiversité. Préciser les choix de projet qui sont proposés pour répondre à ces enjeux.</li> <li>o Notice démontrant la capacité de mutation du projet avec une potentielle évolutivité Tram</li> </ul>

Les documents seront remis en deux exemplaires papier selon format indiqué (A0 / A4) et en version électronique (clé USB contenant les fichiers PDF aux formats A0).

#### 4.8. Remise des projets (rendu final)

Les projets doivent parvenir physiquement, sous pli fermé, au plus tard à la date et à l'heure indiquées au chapitre 2.18, à l'adresse suivante :

##### Etat de Genève

Département des Infrastructures  
Office cantonal des Transports - Direction régionale Lac-Rhône  
Chemin des Olliquettes 4  
Case postale 271 - 1211 Genève 8

Sur l'enveloppe devra figurer la mention « **MEP Casaï / Nom de l'équipe / Ne pas ouvrir** ».

**Les projets arrivés hors délai ou à une autre adresse ne seront pas pris en considération. Les candidats sont seuls responsables de l'acheminement et du dépôt du dossier à l'endroit et dans le délai indiqués (attention : le cachet postal ne fait pas foi).**

Les projets peuvent également être déposés en main propres dans les mêmes délais à l'adresse indiquée (horaires d'ouverture LU-VE 8h00-12h00 et 14h00-17h00).

Aucun document transmis par voie électronique ne sera admis.

#### 4.9. Présentation et dialogue final

Le dialogue final est planifié suivant les dispositions du chapitre 2.18. Le lieu et l'ordre de passage des candidats seront précisés ultérieurement.

Chaque candidat aura 40 minutes à disposition pour la présentation de son projet, suivie d'une discussion de 60 minutes avec le Collège d'experts.

Seuls pourront être utilisés pour la présentation les documents demandés au chapitre 4.7 (planches A0 affichées par l'organisateur) et un support informatique de type Powerpoint contenant exclusivement des extraits de documents remis préalablement par le candidat. D'autres moyens de présentation sont exclus.

#### 4.10. Critères de jugement

##### Contrôle de conformité

Les projets remis par les candidats feront l'objet d'un contrôle de conformité portant sur les éléments suivants :

- Le projet a été remis dans le délai convenu (lieu, date et heure),
- Le projet est complet et remis dans la forme demandée (cf. chapitre 4.7).

Seuls les projets jugés conformes seront admis au jugement.

##### Examen préalable

Les projets admis au jugement feront l'objet d'un examen préalable sans jugement de valeur, qui porte sur le respect des prescriptions du programme figurant au chapitre 5.

### Critères d'appréciation des projets

Les projets remis seront jugés sur la base des critères d'appréciation suivants (sans ordre hiérarchique) :

- Evolutivité et résilience du projet 2030-2050+ (en lien avec les changements de comportement de mobilité de la population)
- Qualité de la structure spatiale et urbaine
  - o Attractivité et confort des espaces publics pour tous les usagers
  - o Lisibilité des séquences et cohérence d'ensemble
  - o Insertion urbaine et dans le réseau d'espaces publics et semi-publics des quartiers voisins
  - o Articulation avec les projets connexes, ainsi qu'avec la situation existante
  - o Exploitation des espaces publics, utilisation rationnelle des espaces publics et polyvalence
- Qualité du projet mobilité
  - o Sécurité, sentiment de sécurité, confort et attractivité des déplacements à pied et à vélo
  - o Progression aisée et fluide des transports publics avec priorité sur le trafic général (qualité de service)
  - o Organisation et fonctionnalité du trafic TIM subsistant sur l'axe (transit communal et local, accès aux parcelles).
- Qualité environnementale
  - o Intégration des enjeux de transition écologique et du climat : Résilience environnementale du projet (gestion des eaux, végétalisation/arborisation, sols, îlots de chaleur, confort climatique des usagers<sup>2</sup>)
  - o Impact (positifs et négatifs) du projet sur l'environnement et les personnes (paysage, eau, sol, végétation, bruit, air, énergie, accidents majeurs, matériaux et déchets)
- Qualité technique
  - o Economie du projet et respect de la cible budgétaire
  - o Faisabilité technique et possibilité de phasage
  - o Capacité d'évolution vers un projet tramway sur l'avenue Louis-Casaï

#### **4.11. Issue de la procédure**

A l'issue de la procédure, le Collège d'experts désignera le projet lauréat et définira ses recommandations pour la poursuite du projet à l'intention du Maître d'Ouvrage.

Le Collège d'experts pourra recommander pour une poursuite du travail un projet qui déroge au programme, à condition que la décision du Collège d'experts soit prise à la majorité des trois quarts des voix et avec l'accord explicite de tous les membres du Collège d'experts qui représentent le Maître d'Ouvrage.

Si la poursuite et l'approfondissement des études s'avère nécessaire, le Collège d'experts peut opter pour le prolongement des mandats d'étude parallèles par un degré supplémentaire d'affinement avec tout ou partie des candidats. Cas échéant, une indemnité supplémentaire sera alors attribuée.

#### **4.12. Annonce des résultats**

La décision du Collège d'experts sera notifiée par écrit aux candidats admis à participer aux MEP et qui auront remis un projet admis au jugement.

---

<sup>2</sup> Quand la ville surchauffe - <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/publications-etudes/publications/quand-la-ville-surchauffe.html>

#### **4.13. Rapport du Collège d'experts et exposition**

Les mandats d'étude parallèles feront l'objet d'un rapport du Collège d'experts.

À l'issue de la procédure, l'ensemble des projets admis au jugement des MEP fera l'objet d'une exposition publique d'une durée minimale de 10 jours, précédée d'un vernissage dont les modalités seront définies ultérieurement.

## 5. PROGRAMME

### 5.1. Budget d'opération

Le budget du maître d'ouvrage pour mener ce projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï est de **CHF 40'000'000 TTC.**

### 5.2. Périmètre d'étude



*Figure 1 : Périmètre d'étude*

Le périmètre d'étude est délimité en trait-tillés rouges sur la figure ci-dessus.

Le périmètre d'étude comprend :

- Le carrefour route de l'aéroport - Casaï
- Le carrefour Nord route de Pré-Bois - Casaï
- Le carrefour chemin du jonc - Casaï
- Le carrefour d'accès Ailes-Ruisseau
- Le carrefour chemin de Joinville – Casaï
- Le carrefour chemin de l'Avanchet - Casaï
- Le carrefour chemin Terroux - Casaï (mesure d'accompagnement TNGS)
- Le carrefour avenue de Batista - Casaï
- Le carrefour chemin des Iris – Casaï
- Le carrefour chemin de Bonvent - Casaï
- Le carrefour Coudrier-Casaï
- Le carrefour du Bouchet (Ceinture Urbaine)
- Balexert (parvis bureau de poste et commerces, parvis cinémas et centre dentaire)
- La Route de Meyrin
- Les secteurs coin-de-terre / Crozet / Edmond Vaucher
- La jonction avec Genève aéroport
- L'aménagement Casaï, y compris régulation du trafic et espaces verts
- Les PLQ 29 662 / 29 663 / 28 674 / 30 135 / 29 451 / 29 452 / 27 935A / 28 054 / 28 939 / 29 565
- Modification des limites de zones MZ-29172/B (Corbillettes)

### 5.3. Etat des lieux

Cet axe historique, qui a pris toute son importance avec la construction de l'aéroport au début des années 20 puis le développement urbain des années 70, est aujourd'hui une infrastructure de transport inadaptée aux mobilités urbaines et aux enjeux de la transition écologique et présente les caractéristiques routières actuelles suivantes :

- Réseau routier primaire,
- Relie l'aéroport au centre-ville de Genève mais sépare les quartiers d'habitation situés de part et d'autre de l'axe (liaisons de mobilités douces inter-quartiers peu valorisées),
- Profil routier (2x 2 voies), avec trottoirs mais sans aménagement cyclable ni plantation,
- Vitesse générale : 50km/h,
- Longueur de l'avenue : 1700m,
- Largeur du profil : environ 18m,
- Trafic : 25'000 véhicules journaliers (données 2015),
- 6 carrefours,
- 7 traversées piétonnes régulées,
- 4 arrêts TC le long de l'axe, 2 lignes de TC le long de l'axe, lignes 10 (entre 6 et 8 par heure entre 7h et 20h) et 53 (entre 2 et 4 par heure entre 7h et 20h).
- Traverse les communes de Vernier, Meyrin et Genève,
- Bruit trafic routier diurne / nocturne élevé (65-69 / 55-64 dB)
- Axe de mobilité assujéti à l'OPAM (route de grand transit), eaux de chaussée devant faire l'objet d'un traitement avant rejet

L'avenue Louis-Casaï est également un axe urbain dépourvu d'identité urbaine, déconnecté de son territoire et qui présente les caractéristiques urbaines actuelles suivantes :

- Long ruban minéral sans caractère ni identité urbaine particulière,
- Une avenue qui sépare les quartiers d'habitation qui la bordent plus qu'elle ne les relie,
- Un axe peu accueillant pour les piétons et les cyclistes (voir dangereux pour ces derniers)
- Une infrastructure de transport monofonctionnelle (axée uniquement sur la fonction de déplacement) et déconnectée des quartiers alentours (faible valeur d'usage),

- Une infrastructure de transport qui tend à uniformiser les différentes vitesses de déplacement en milieu urbain (marche à pied, vélos et voiture) en ne considérant que celle de la voiture,
- Un axe de mobilité dimensionné pour la voiture et non pour les piétons (longue traversée piétonne, important gabarit de la chaussée, absence de bancs le long de l'avenue, etc.),
- Une structure urbaine discontinue le long de l'axe et composée de gabarits parfois très différents (absence d'un front urbain bien établi et lisible),
- Un axe central, à proximité de la Ville, dont le tissu urbain actuel (zones périurbaines de villas et grands ensembles) est en pleine mutation,
- Un axe où l'armature TC est invisible,
- Un axe majeur de desserte de l'aéroport,
- Le parcellaire de l'axe appartient au DP cantonal (sous la forme de plusieurs parcelles). A proximité, on retrouve majoritairement des parcelles privées et ponctuellement des parcelles cantonales et communales. Des cessions au DP sont prévues dans le cadre des PLQ,
- Du point de vue paysager, on note des ouvertures vers le grand paysage environnant au Nord (Jura) et au Sud (Salève), qui contribuent à la scénographie de l'Avenue,
- Le patrimoine arboré existant offre également un cadre paysager qualitatif dont la structure est toutefois fragmentée et fragile.

Pour saisir toutes les spécificités du site, les candidats s'appuieront également sur les extraits de l'étude de faisabilité fournie (document A.6), et notamment la partie 3 « Diagnostic urbain et paysager ».

#### 5.4. Objectifs du projet

Compte tenu du constat ci-dessus, le maître d'ouvrage attend de la part des mandataires la prise en compte des objectifs suivants pour le projet de requalification de l'Avenue Louis-Casaï :

- Développer une vision de la requalification de l'axe par étapes qui tiendra compte des développements urbains et de la libération progressive du foncier lié aux cessions des PLQ
- Tester la faisabilité de réaliser la première étape de cette vision dans l'emprise du domaine public cantonal existant et des cessions au domaine public inscrites dans les PLQ
- Définir l'emprise nécessaire de l'espace public dans le périmètre de la MZ Corbiette
- Partager l'espace entre usagers (en réduisant l'emprise TIM à 2x1 voie)
- Maintenir un lien de mobilité reliant l'autoroute et l'aéroport au centre-ville
- Améliorer la progression et l'efficacité des TC (mise en place d'un site propre)
- Prendre en compte l'évolutivité tramway du site (projet de loi de financement 13192 déposé au Grand Conseil)
- Insérer un axe cyclable bi-directionnel (ou de part et d'autre de la chaussée) et améliorer la sécurité et l'attractivité des mobilités douces en général (piétons, cycles)
- Favoriser la perméabilité des flux piétons/cycles et améliorer les échanges inter-quartiers
- Lutter contre les îlots de chaleur urbains
- Réduire le bruit routier / apaiser l'axe
- Végétaliser l'axe et rétablir des continuités écologiques
- Intégrer les enjeux environnementaux (ressources naturelles, sols et pleine terre, sous-sol, gestion des eaux, arborisation, énergie, OPAM...)

#### 5.5. Projets connexes

Le site, en pleine mutation, est à considérer dans le cadre de la procédure avec l'ensemble des projets connexes ci-dessous (Document B.7) : *(liste provisoire)*

##### Projets structurants :

- La Ceinture Urbaine et la LMCE - Casaï-Sud fin 2022, tronçon Bouchet-Pailly 2024
- La promenade des parcs - Traversée Casaï / chemin du Jonc
- Les adaptations du réseau autoroutier et de ses accès coordonnés avec l'OFROU - Echangeur de l'aéropostale : modification partielle du schéma de circulation

- Le projet de loi de financement (PL 13192) ouvrant un crédit d'étude de 25'000'000 de francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030 dont le développement du réseau de tramway
- La planification-test de l'Avenue de Pailly
- Les plans localisés de quartiers partiellement réalisés, localisés le long de l'axe, sur les territoires des communes de Meyrin (n°28 674, 29 661, 29 663) et Genève (n°29 451, 29 452 et 30'135), ainsi que les autres PLQ en cours de développement situés en deuxième front.
- Le projet de modification de zones N° 29'172 B – Corbillettes et le futur projet de PLQ sur le territoire de la commune de Vernier

#### Autres projets :

- La stratégie d'axes forts bus Pré-bois et Ailes-Ruisseau-Peyrot
- Les effets induits par le projet TNGS
- Le développement de la plateforme aéroportuaire et de ses accès - Schéma de circulation, planification stratégique, projet Cap 2030
- L'étude façade Sud de l'aéroport (infrastructure écologique et paysage) de 2021 identifiant l'importance de maintenir une infrastructure écologique et des espaces publics fonctionnels le long de cette façade, ceci permettant de maintenir des connexions entre le Bois des Frères et les Bois de la Fortaille
- Les études mode doux réalisées dans le secteur aéroportuaire
- Les réflexions en vue d'aboutir à un plan-guide définissant les modalités de densification des secteurs de Cointrin suite aux projets de MZ refusés en votations en 2020
- Le projet de densification situé au chemin du Ruisseau
- Projet Ville de Genève giratoire Franchises/Edmond-Vaucher
- Projet logement Eglise St Pie XX (corrélé à la fermeture potentielle de l'accès Meyrin>Coin-de-Terre)
- La modification en cours de la zone 5 (zone villa) <https://www.ge.ch/dossier/amenager-territoire/planification-communale/densification-qualite-zone-5>

Le projet « Vitrine Economique de l'Aéroport » (VEA) est en cours de refonte et devra être pris en considération dans son état d'avancement au lancement du MEP.

Concernant le projet de développement du réseau tramway, en l'absence d'éléments structurants, les candidats retiendront qu'un réseau de bus performant doit être projeté, tout en démontrant la capacité du projet à évoluer vers une configuration « Tramway ».

## **5.6. Conditions-cadres du projet**

### **5.6.1 Aspects urbains**

L'Avenue Louis-Casaï est l'un des axes urbains structurant du Grand Projet Vernier-Meyrin-Aéroport (VMA), et représente un potentiel de 2200 à 2500 logements et 5700 emplois à l'horizon 2030. Le refus de deux modifications de zone (MZ) sur les territoires de Meyrin et de Vernier lors des votations du 09.02.2020 a cependant mis momentanément le développement d'une partie de ce secteur en suspens, dans l'attente de l'élaboration d'un plan-guide définissant les modalités de densification de ces secteurs d'habitat individuel stratégiquement localisés au sein de l'agglomération.

Toutefois, cela ne signifie pas que ce territoire est figé. En effet, plusieurs PLQ sont déjà adoptés dont certains sont en cours de réalisation (Quartier de l'Etang, Pré-Bois, PLQ Chemin des Avanchets, PLQ Pointe du Bouchet, PLQ du Mervelet, etc.) qui vont profondément modifier la morphologie et le fonctionnement de ce territoire. Une certaine densité urbaine (logements R+3-R+8) va progressivement remplacer un tissu de villas. Par ailleurs, le projet de MZ du secteur Corbillettes, bordant l'axe sur le territoire de la commune de Vernier, est également en cours d'adoption et fera l'objet d'un projet de PLQ.

Dès lors, la requalification de l'Avenue Louis-Casaï devra tenir compte de la situation existante, des développements urbains dans le secteur, et également de la volonté de créer une perméabilité Nord-Sud sécurisée pour tous les usagers. Cela favorisera les échanges entre des quartiers qui aujourd'hui « se tournent le dos », en particulier à Vernier et à Meyrin, ce alors même que des équipements publics majeurs, y compris destinés aux enfants, sont présents au sud. Les projets de requalification de cet axe devront intégrer une philosophie durable, cohérente et intégrée dans son environnement visant en priorité l'amélioration du cadre de vie des habitants actuels et futurs qui vivent/travaillent le long de cet axe et de ceux qui le parcourent ou le traversent chaque jour.

### **5.6.2 Espaces publics et paysage**

En termes d'espaces publics et de paysage, l'accent devra être mis sur la qualité d'usage et d'accueil de l'ensemble des mobilités urbaines et sur l'intégration paysagère de l'axe avec son environnement existant. La requalification de cet axe devra s'intégrer également à la trame des espaces publics existants et à venir. Cette requalification devra être cohérente avec les projets de développement urbains et les espaces publics existants, en identifiant les améliorations à apporter au projet dans le respect des fonctionnalités multimodales et de l'horizon de réalisation. Dès lors une conception transversale (de façade à façade) permettant de connecter des bassins de vie situés de part et d'autre de cette route parfois infranchissable doit être étudiée.

La végétation devra jouer un rôle structurant le long de l'axe et ainsi renforcer les liens avec les quartiers environnants. Elle permettra également l'amélioration du confort des piétons notamment et représentera une opportunité de récolter et valoriser les eaux pluviales. En effet, les habitants devront pouvoir utiliser les espaces publics qui auront été pensés en regard des différents enjeux climatiques. Une arborisation sur l'ensemble du tracé est indispensable afin de créer des zones ombragées. Par ailleurs des espaces arborisés supplémentaires et spécifiques permettront la création d'espaces de détente et de partage sur ces lieux communs. La circulation des différents flux devra être étudiée de manière à créer une cohabitation simple en toute sécurité.

Concernant l'éclairage, les candidats veilleront à proposer un éclairage permettant de garantir la qualité des lieux et la sécurité des usagers tout en minimisant les impacts sur la faune et la flore (pollution lumineuse) ainsi que la consommation énergétique.

Une attention devra être portée dès le début de la conception sur les enjeux relatifs à la présence des réseaux techniques en sous-sol (fibre optique, électricité, eau, gaz, etc.) afin notamment d'éviter d'éventuels conflits avec les nouvelles plantations et maîtriser le mieux possible les coûts de réalisation et de maintenance.

Les candidats étudieront également l'impact de leur projet sur la qualité de l'espace rue, les acquisitions foncières, le défrichement, le patrimoine arboré et bâti, les structures paysagères, les continuités biologiques, les eaux (qualité et quantité), les déchets (limitation de la production de matériaux d'excavation, optimisation de la valorisation des déchets) et les matériaux (utilisation de matériaux recyclés).

### **5.6.3 Aspects mobilité**

#### Enjeux généraux

La requalification de l'Avenue Louis-Casaï consiste en un projet de mobilité urbaine, dont l'enjeu porte sur l'amélioration de la progression des TC, des vélos et des piétons, la réduction de la place dévolue aux TIM, et intégrant les enjeux urbains et environnementaux.

### Enjeux conceptuels liés aux flux

Le programme d'aménagement prévoit du point de vue de la mobilité : la réduction de l'emprise TIM à 2x 1 voie, l'aménagement d'un site propre TC (ou d'un équivalent permettant un haut niveau de service), d'un axe cyclable bidirectionnel ou de part et d'autre de la chaussée, ainsi que des cheminements piétons confortables permettant de lier les principaux générateurs.

Un schéma de circulation local devra être étudié afin de permettre une utilisation par tous les types d'usagers. Une attention particulière devra être portée sur la progression des TC, et la sécurité et le sentiment de sécurité des utilisateurs favorisant la mobilité douce.

La définition d'un plan de voies permettant un trafic fluide et en toute sécurité pour les différents moyens de déplacement doit être étudié. Des propositions d'amélioration du schéma de circulation des TC doit également être étudié dans le cadre du projet afin d'améliorer la performance globale des TC. Le partage de l'avenue entre les différents modes de déplacement est primordial tout en conservant l'aspect environnemental et paysager, valorisant les aspects patrimoniaux afin d'obtenir une avenue harmonieuse et agréable pour toutes et tous.

La ceinture urbaine (Carrefour Bouchet et Avenue du Pailly) et le déclassement de l'avenue du réseau primaire à secondaire à l'horizon 2026 doivent être pris en considération dans le projet, ainsi que d'autres projets connexes (accessibilité à l'aéroport/travaux de l'aéroport (Cap 2030), évolution des aménagements à l'horizon 2030 - élargissement autoroute, échangeur aéropostal, etc.-, projet de raccord des axes forts bus tangentiels Pré-bois, autre selon chapitre 5.5).

Les candidats étudieront également l'impact de leur projet sur les contraintes d'accessibilité et de stationnement.

#### **5.6.4 Aspects environnementaux**

Au stade des MEP, les thématiques environnementales suivantes devront être abordées d'une manière globale et transversales, notamment les aspects suivants :

##### Bruit (OPB/Paysage sonore)

- Améliorer le confort acoustique des espaces publics.

##### Gestion des sols

- Proposer un concept de gestion des sols qui offre de la pleine terre (augmentation par rapport à l'état actuel), au service d'un espace public (et non uniquement pour les espaces résiduels),
- Préciser la faisabilité (mise en œuvre) de ces espaces support de biodiversité et de végétalisation/arborisation,
- Recréer des sols fonctionnels pour tous les espaces verts, c'est-à-dire des sols à deux couches (horizons A et B), notamment pour assurer le bon développement de la végétation.

##### Economie circulaire / Matériaux de construction recyclés

- Intégrer l'objectif d'utiliser exclusivement des matériaux recyclés (projet EcomatGE),
- Travailler sur des circuits courts, limiter la production de déchets.

##### Déchets des utilisateurs du réseau de mobilités douces et des espaces publics

- Inclure, dans les aménagements, les installations nécessaires pour la collecte et le tri des déchets (points de collectes) en coordination avec les Villes de Genève, Meyrin et Vernier. Les emplacements devront être attentivement étudiés pour éviter le littering (plus d'informations sur ce sujet : <http://www.littering-toolbox.ch>).

### Gestion, évacuation et dépollution des eaux pluviales

- L'avenue Louis-Casaï est un axe de mobilité assujéti à l'OPAM (route de grand transit). Par conséquent, les eaux de chaussée devront faire l'objet d'un traitement avant rejet. Les types de dispositifs de traitements des eaux, leurs coûts, tout comme leurs emprises spatiales, devront être intégrés au concept d'ensemble,
- Intégrer les principes de la démarche « eau en ville »<sup>3</sup> pour la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, possibilité d'infiltration, traitement des eaux de ruissellement et prise en compte du concept du triptyque eau-sol-arbre.

### Nature en ville

- Offrir un projet de biodiversité, maillage,
- Traiter la question de la compensation : améliorer l'état initial déficitaire, travailler au développement d'une diversité de milieux naturels et aménagés connectés et offrir le support de base : le sol,
- S'assurer de la compatibilité du projet avec le réchauffement climatique (choix des essences).

### Patrimoine et site

- Prendre en compte dans le projet des valeurs de recensement, objets et sites dans leurs abords.

### Ilots de chaleur

- Porter une attention particulière au confort thermique des espaces publics et voies de mobilité douce grâce à la végétalisation (création de zones ombragées), la préservation de la biodiversité, le choix de matériaux perméables et à albédo élevé, ainsi que l'accès à l'eau<sup>4</sup>,
- Faire référence explicitement aux mesures du Plan climat cantonal prises en compte. A cette fin, une revue des 25 mesures de réduction des GES et d'adaptation aux changements climatiques du Plan climat cantonal permettra d'étudier la pertinence de leur prise en compte dans le cadre de ce projet.

### Sites pollués

- Les parcelles 10430, 10431 (Meyrin), 1941 et 3887 (Vernier) sont inscrites au cadastre des sites pollués comme aires d'exploitation sans atteinte nuisible / incommode. Ceci signifie à la fois une contrainte en cas de travaux (surcoûts pour l'évacuation des matériaux d'excavation pollués excavés), mais aussi une opportunité (radiation partielle ou totale de la parcelle du site du cadastre des sites pollués après investigations et assainissement).
- Au regard de l'ordonnance sur les sites contaminés (OSites) et des eaux souterraines (présence de la nappe de Montfleury ou de nappes superficielles « temporaires »), il est prohibé (sous réserve d'un rapport art.3 OSites démontrant l'innocuité du projet) d'infiltrer dans ces parcelles toute eau collectée.

#### **5.6.5 Données d'entrée supplémentaires (hors dossier MEP)**

Les candidats devront également tenir compte des données d'entrée suivantes, disponibles sur le SITG ([SITG | Carte interactive](#)) :

- Cadastre NO2 (Pollution de l'air – Moyenne des immissions NO2),
- Cadastre du bruit routier (Bruit routier mesure aux façades des bâtiments),

<sup>3</sup> <https://www.ge.ch/eau-ville-changement-pratiques-applications>

<sup>4</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/publications-etudes/publications/quand-la-ville-surchauffe.html>

- Cadastre des sites pollués (parcelles 10 430 / 10 431 / 1 941 / 3 887 à proximité avenue Louis-Casaï),
- Cadastre des sondages (Sondages géologiques),
- Cartographie des PLQ (Aménagement – RefPU – plans adoptés),
- Cartographie des îlots de chaleur (Climat paramètres climatiques / données contextuelles, situation diurne / situation nocturne), et guide disponible sous : <https://www.ge.ch/document/23298/telecharger>)
- Cadastre du réseau d'assainissement des eaux (Réseau d'assainissement des eaux – Stockage des eaux),
- Tout autre élément disponible sur le SITG.

Les candidats devront également s'appuyer sur le document stratégie « Faire ensemble l'espace public » disponible sous ce lien : <https://www.ge.ch/dossier/faire-ensemble-espace-public>.

### 5.6.6 Expertise d'usage

L'expertise d'usage, comprise ici comme étant les pratiques quotidiennes des passants et utilisateurs de cet axe, mais aussi des habitants des quartiers qui le bordent, représente des données qualitatives qui complètent les données techniques d'ingénierie qui caractérisent cet axe urbain.

Dans le but de recueillir ces données qualitatives, une visite de site en présence des candidats et du président du Collège d'experts sera organisée et animée avec l'appui des représentants des Villes de Vernier, Meyrin et Genève au lancement des MEP. Il s'agira de définir des parcours liés à la pratique quotidienne des habitants afin d'identifier des problématiques spécifiques en lien avec les traversées piétonnes ou en fonction des profils d'utilisateurs : personnes âgées, enfants, cyclistes, PMR, etc. Ces parcours seront aussi l'occasion de mettre en évidence les enjeux liés à l'accessibilité des quartiers (lignes de désir, visibilité, barrières architecturales, rampes, escaliers, etc.). Une discussion avec l'ensemble des participants de la visite sera également prévue à la fin du parcours pour préciser, clarifier ou compléter les éléments propres à la pratique de cet axe par les habitants qui le côtoient régulièrement.

### 5.7. Dispositions légales et réglementaires en matière d'aménagement et planifications existantes

Dispositions fédérales (liste non exhaustive) :

- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)
- Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)
- Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)
- Loi sur la protection de l'environnement (LPE)
- Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN)

Dispositions cantonales et régionales (liste non exhaustive) :

- PDCn Plan directeur cantonal : <https://www.ge.ch/consulter-plans-amenagement-adoptes/plan-directeur-cantonal>
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : <https://www.ge.ch/dossier/amenager-territoire/planification-cantonale-regionale/grand-geneve>
- Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LALAT)
- Loi générale sur les zones de développement (LGZD)
- Loi générale sur les zones de développement industriel ou d'activités mixtes (LZIAM)
- Loi sur les constructions et les installations diverses (LCI)
- Loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités (Lext)

Dispositions communales (liste non exhaustive) :

- Plan de synthèse PDCom de Meyrin du 18.03.2020
- Rapport du PDCom de Meyrin du 24.11.2020
- Plan directeur des chemins pour piétons Meyrin du 30.09.2020
- Plan d'attribution des degrés de sensibilité OPB Meyrin du 10.11.2006
- Plan de synthèse PDCom de Vernier adopté le 25.05.2022
- Rapport du PDCom de Vernier adopté le 25.05.2022
- Annexes plan de synthèse PDCom de Vernier adopté le 25.05.2022
- Plan directeur des chemins pour piétons Vernier adopté le 25.05.2022
- Plan d'attribution des degrés de sensibilité OPB Vernier du 17.11.2008
- Plan de synthèse PDCom de la Ville de Genève de janvier 2009, yc fiches et arrêté du Conseil d'Etat du 14.10.2009
- Rapport du PDCom de la Ville de Genève du 14.10.2009

**5.8. Adaptations**

Le Collège d'experts se réserve la possibilité d'adapter et/ou de compléter le programme à l'issue de la phase d'appel à candidatures et/ou à l'issue du dialogue intermédiaire.

## 6. APPROBATION

**M. Benoit Ziegler**



**M. Marco Rampini**



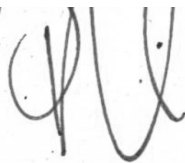
**Mme Marie-Hélène Giraud**



**M. Yves Bach**



**M. Pascal Michel**



**M. Igor Moro**



**M. Jean-Baptiste Ferey**



**M. Guillaume Serra**




**Mme Marjorie Angehrn**



**M. Yves Delacretaz**



**M. Han Van de Wetering**



**Mme Maude Sauvain**



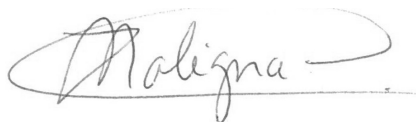
**M. Thierry Messager**



**M. Eric Cornuz**



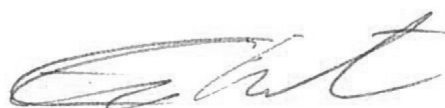
**Mme Charlotte Malignac**



**M. Stéphane Dubourg**



**Mme Emilie Guibert**



**M. Laurent Leviez**



## **7. CONFORMITÉ AU RÈGLEMENT SIA 143**

La commission des concours et mandats d'études parallèles a examiné le programme. Il est conforme au règlement des mandats d'étude parallèles d'architecture et d'ingénierie SIA 143, édition 2009.

Les exigences en matière des honoraires de ce programme ne sont pas soumises à un examen de conformité en vertu du Règlement SIA 143.