



MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LA RÉALISATION D'UN PARC LINÉAIRE ENTRE LE PONT HANS-WILSDORF ET LE PONT DE JONCTION - TRONÇON DE LA VOIE VERTE D'AGGLOMÉRATION

MEP À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE SÉLECTIVE
DÉCEMBRE 2023

**MANDATS D'ÉTUDE
PARALLÈLES, À UN DEGRÉ,
POUR LA RÉALISATION
D'UN PARC LINÉAIRE ENTRE
LE PONT HANS-WILSDORF
ET LE PONT DE JONCTION -
TRONÇON DE LA VOIE VERTE
D'AGGLOMÉRATION**

**À UN DEGRÉ
EN PROCÉDURE
SÉLECTIVE**

- A** INTRODUCTION
- B** PROGRAMME ET RÈGLEMENT DES MEP
- C** PHASE SÉLECTIVE
- D** DÉROULEMENT DES JUGEMENTS
- E** LAURÉATS
- F** PROJETS NON RETENUS

LAURÉAT LOT 1 ET LOT 2

Projet n° 14

LIGNE DE VIES

Architecte paysagiste

officina del paesaggio Sagl

Ingénieur civil

Ingéni SA Genève Carouge

Ingénieurs mobilité

**UrbanMoving Ingénierie Sàrl
& Ways ingénierie Sàrl**



A INTRODUCTION

MOT DE LA PRÉSIDENTE DU COLLÈGE D'EXPERTS

Le site des berges de l'Arve et les usages qui en sont attendus ont conduit la Ville à organiser une démarche de mandats d'études parallèles pour progressivement définir la juste articulation entre différentes attentes. Comment en effet à la fois répondre aux enjeux de préservation de la biodiversité, de climat urbain, de régulation des flux vélos, d'aménagement de parcours piétons, de multiplicité des attentes des usagers des espaces publics, le tout dans un quartier en profonde mutation qui renforcera la pression humaine sur ce site ?

Ce maillon de la Voie verte d'agglomération présente des caractéristiques spatiales qui rendent complexe la réponse à ces questions, dues à la fois à sa géométrie et son voisinage en forte mutation. En outre, il prolonge l'évolution déjà amorcée de l'aménagement de ces espaces : il ne s'agit plus de concevoir une voie rapide destinée aux vélos comme dans les premières générations, mais d'offrir aux habitant-e-s et promeneur-se-s un parc linéaire d'agglomération, support de différentes activités plus ou moins aménagées.

Quatre équipes ont d'abord été retenues parmi 14 candidatures de qualité. Le Collège d'experts a volontairement choisi à cette étape de retenir des équipes présentant des postures différentes, entre d'un côté une approche plus orientée nature et des références d'interventions minimalistes, et de l'autre une approche centrée sur les espaces publics et des références plus dessinées. L'objectif était que la démarche même des mandats d'études parallèles permette au Maître d'ouvrage d'affiner l'arbitrage entre les différentes fonctions du site.

Les quatre équipes qui ont participé à la démarche ont produit un travail considérable et de grande qualité, ce qui fait que les discussions du Collège ont porté sur la posture à retenir pour le concept d'intervention sur le site, plus que sur la qualité même des projets. Chacun d'eux présentait en effet des éléments très intéressants qui ont contribué à alimenter les débats, que ce soit par la reconnaissance approfondie des différents usages, le choix de prioriser l'infrastructure écologique ou les différentes propositions de franchissement de niveau entre les berges de l'Arve et le bois de la Bâtie.

Le collège d'experts étant composé de membres d'horizons géographiques différents et représentant les multiples enjeux à articuler (nature, usages, sport, mobilité, ingénierie, paysage et urbanisme), les échanges ont été riches et très nourris.

Ils ont d'abord abouti à la reconnaissance de la juste échelle du site, et à la nécessité de trier le nombre d'activités à installer dans ce lieu situé en secteur urbain dense.

Ce premier accord a entraîné le constat partagé de la nécessité de concevoir cet aménagement de parc urbain linéaire en complémentarité avec celui de la rive droite (quai Ernest-Ansermet) et de la rue François-Dussault, plus aptes à accueillir les flux de vélos rapides.

Puis le choix a ensuite été fait d'une attitude d'intervention plutôt minimaliste, plus en relation avec l'échelle du site, reconnaissant la valeur naturelle de ce lieu et son importance pour le climat urbain.

Les deux projets ayant développé cette posture proposaient un équilibre différent entre la préservation de la nature et sa découverte, voire son usage par les promeneur-se-s et les passant-e-s. Ils offraient également une différence dans la diversité des usages prévus.

Après de riches échanges, le choix a été fait à la majorité de retenir le projet de l'Officina del paesaggio dans lequel les êtres humains sont invités à découvrir la nature, à pouvoir la traverser, la percevoir dans toute sa poésie, mais aussi à y séjourner, dans le respect de ses fragilités. Le Collège d'experts a ainsi fait le pari de reconnaître à la nature un rôle fondamental dans le vivre ensemble, par l'offre d'espaces publics différenciés, aux usages et ambiances variées, allant de lieu intimes et calmes - presque « secrets » - à des espaces plus vastes facilitant la rencontre. Ce choix reconnaît ainsi l'importance de la perception de la nature par les différents sens, pour permettre sa reconnaissance et enfin le respect qui lui est dû.

Le Collège a particulièrement apprécié dans le projet lauréat la recherche de réenchantement du site, affirmée dès le départ, la finesse et la subtilité des propositions - même s'il est certain que certaines devront évoluer lors de la maturation du projet - le renforcement de la biodiversité par la création de nouveaux milieux, ainsi que la solution proposée pour articuler les flux et rejoindre le viaduc et le Bois de la Bâtie par un double ascenseur et un cheminement n'entrant pas en conflit avec les camions des SIG.

Avec ce choix, le Collège d'experts espère que les qualités proposées par le projet - au-delà des nécessités fonctionnelles, incluant aussi une part de rêve et d'enchantement - préfigureront celles des espaces publics de la ville de la proximité de demain. Cet enjeu sera majeur dans les années de densification vers l'intérieur qui se présentent à nous, les professionnels et les décideurs de la ville.

Mme Michèle Tranda-Pittion, Architecte EPFL, dre en urbanisme – Présidente du Collège d'experts

MOT DU MAÎTRE DE L'OUVRAGE

Mais quel concours ! Nous avons partagé des moments intenses, intenses par la richesse des débats, intenses par la qualité du travail des équipes, mais aussi par l'énergie et les convictions que ces équipes ont partagé avec nous. Tous les enjeux de l'espace public ont tous été amenés : ceux de la nature en ville, de la participation, de la résilience aux changements climatiques, du réemploi, du patrimoine, de la nuit, des saisons, de la sécurité et encore des usages. Nous, le Collège d'experts, avons eu cette opportunité immense d'échanger avec les quatre équipes retenues et de projeter l'aménagement de l'espace public et plus spécifiquement l'aménagement de la promenade Hans-Wilsdorf // Bois de la Bâtie en parlant de « gens » et de « territoire » et non de « flux » et de « normes ».

Cette chance se présente rarement. En, effet les charges de trafic aux heures de pointes, le temps de parcours des transports publics, les largeurs de chaussée, etc. préoccupent beaucoup certains milieux de l'aménagement de l'espace public, ou plutôt ceux du non-aménagement de l'espace public. Cette approche aboutit à des aménagements infrastructurels, voir fonctionnels, mais jamais esthétiques, sécurisants et intégratifs. Je le déplore. La ville se tisse par le réseau « viaire » et sans être fragmentée par des infrastructures de mobilités.

D'ailleurs, la commande initiale était de construire un axe fort vélo, nous parlions alors de flux et de gabarits. Cette approche a été écartée. Nous ne voulions pas reproduire des erreurs du passé, soit celle de planifier et de maintenir des infrastructures de mobilité le long des berges, qui impactent leurs accès à la population et défigure le territoire. Pour lancer ce MEP, nous avons donc reformulé la demande en posant cette question : comment insérer dans un secteur en pleine mutation la Voie verte d'agglomération, comprise comme un parc linéaire urbain, support de liens sociaux et d'agréments, d'usages actifs et contemplatifs, tout en valorisant la singularité du paysage existant et de l'environnement naturel ?

La question posée a été brillamment traitée par les quatre équipes pluridisciplinaires pendant plus de six mois. Au nom de la Ville, je les en remercie sincèrement. Elles nous ont confirmé et démontré l'importance de parler « de gens » et de « territoire » quand on aménage l'espace public. Si la qualité de l'espace est réelle alors la marche et le vélo sont pratiquées avec plaisir et confiance.

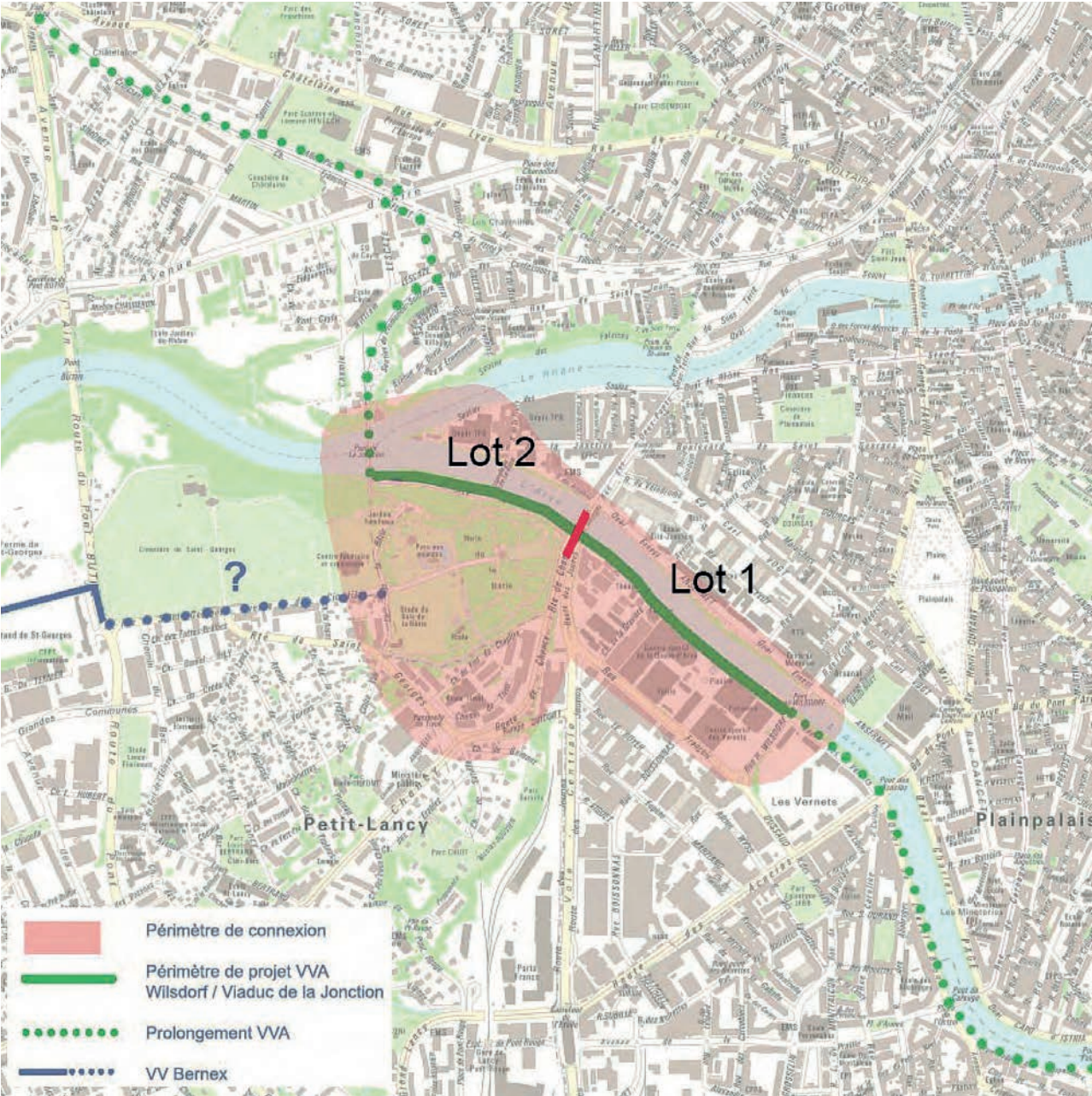
Après de riches débats parfois controversés aux sujets de la nature en ville, du réchauffement climatique et des usages, il a fallu choisir. Mais comment choisir ! En effet, lequel des projets pondère le mieux les enjeux soulevés, lequel de ces projets est le plus juste pour ce lieu singulier, lequel répondra au mieux aux besoins des riverains ?

Après les présentations, nous étions convaincus, embarqué par la vision de chaque équipe, c'est comme si le dernier qui avait parlé avait raison. En effet, nous étions séduits par leur vision, nous étions sensibles à leur compréhension du lieu et touchés par leurs motivations évidentes à mener ce projet au bout.

Une des équipes a interpellé le collège d'experts sur la temporalité de réalisation des projets en proposant différents phasages car pour elle, « il y'a un besoin et on a envie d'y répondre maintenant et pas dans dix ans ». Nous sommes d'accord, nous voulons aménager le plus vite possible, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le projet a été lancé, sans attendre la réalisation du futur parc des Sports, du quartier de la Pointe Nord ou encore la renaturation de la Drize. Nous faisons le pari, que le projet retenu s'adaptera ou que les autres projets à venir s'adapteront. A tout attendre, nous retarderions cet aménagement alors que nous sommes convaincus qu'il est nécessaire pour valoriser ce cheminement encore peu qualitatif et offrir des espaces apaisés et récréatifs aux futurs habitants de tout le secteur et au plus vite. Le projet retenu est le bon pour relever ce défi !

Mme Charlotte Malignac, Urbaniste, Codirectrice du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, Ville de Genève – Vice-présidente

PLANS ET SITUATION



crédits plan et photo : SITG 2022

B PROGRAMME ET RÈGLEMENT DES MEP

1 ORGANISATEUR ET MAÎTRE DE L'OUVRAGE

L'organisateur et le Maître d'ouvrage (MO) sont la Ville de Genève. Le pilotage est assuré par le Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM).

2 GENRE DE CONCOURS ET PROCÉDURE

Il s'agit de mandats d'étude parallèles (MEP) avec lauréat-e-s portant sur un mandat de projet d'espace public (parc linéaire) à un degré, en procédure sélective, défini par les articles 3, 5 et 7 du règlement des mandats d'études parallèles d'architecture et d'ingénierie SIA 143 – édition 2009.

La Ville se réserve le droit de confier les deux lots à la même équipe ou à deux équipes distinctes. La ou les équipe-s pluridisciplinaire-s lauréate-s se verra/verront ensuite confier un mandat pour le suivi des études et de la réalisation.

3 OBJET ET OBJECTIFS DES MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES

La Ville de Genève souhaite réaliser un parc linéaire pour le tronçon de la Voie verte d'environ 1'500 mètres reliant le pont Hans-Wilsdorf au pont de la Jonction.

Le Conseil municipal a accepté l'ouverture d'un crédit d'études en novembre 2020 destiné aux études d'aménagement de la Voie verte d'agglomération depuis le pont Hans-Wilsdorf jusqu'au Bois de la Bâtie en passant par le pont de la Jonction, avec des ouvrages de franchissement.

A ce titre, la Ville de Genève, par la présente mise en concurrence, souhaite obtenir diverses réponses aux attentes mises en avant dans le cahier des charges en distinguant deux séquences sur ce linéaire qui abordent des problématiques différentes ; l'une bordant le quartier qui se densifie, située entre le pont Hans-Wilsdorf et le pont de Saint-Georges et l'autre qui consiste à trouver des solutions sur les franchissements des niveaux Route des Péniches afin de lier la Voie verte d'agglomération à la Voie verte de « Bernex » entre le pont de Saint-Georges et le pont de la Jonction.

Ces MEP comprennent deux lots :

- lot 1, le parc linéaire au sud-est du pont de Saint-Georges ;
- lot 2, le parc linéaire au nord-ouest du même pont (pont compris) et le franchissement des niveaux.

La limite physique entre les deux lots se situe à l'est du pont (voir trait rouge sur le plan ci-contre). La Ville se réserve la possibilité de modifier la limite entre les lots 1 et 2 dans le secteur du pont de Saint-Georges.

4 PROGRAMME

L'ambition du MEP est de répondre à la question suivante : Comment insérer dans un secteur en pleine mutation la Voie verte d'agglomération (VVA), comprise comme un parc linéaire urbain, support de liens sociaux et d'agrèments, d'usages actifs et contemplatifs, tout en valorisant la singularité du paysage existant et de l'environnement naturel ?

1 CONTEXTE

La Voie verte d'agglomération (ci-après VVA) est un projet de mobilité douce d'envergure sur 22 km environ, reliant l'agglomération transfrontalière d'Annemasse à Saint-Genis-Pouilly, en passant par le centre de Genève. Elle constitue un nouvel espace public majeur valorisant l'environnement et le cadre de vie. Elle est également un lieu de promenade propice à la rencontre et à l'échange et offre une alternative aux transports individuels motorisés, car elle connecte et dessert des lieux de vie et des zones d'activités, tels que les commerces, les écoles et les espaces culturels et sportifs.

Bénéficiant d'un site propre ou empruntant des voies à faible trafic, la VVA offre un tracé sécurisé, continu et attractif à tous ses usager-ère-s, à pied, à vélo ou en rollers. Elle contribue ainsi à augmenter la part de la mobilité douce dans les déplacements quotidiens. Réalisée progressivement par étapes, elle est financée par les collectivités locales et la Confédération suisse dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève. Elle occupe une fonction de déplacement, en répondant aux nécessités de la transition écologique et en particulier la décarbonation de la mobilité.

2 ÉVOLUTION DU CONCEPT DE VOIE VERTE

A Genève, la construction de la tranchée couverte du Léman Express a permis de libérer de nouveaux espaces en surface. C'est le premier maillon construit de la VVA. Les autorités n'ont pas mesuré l'ampleur des besoins et de la demande pour cet itinéraire cyclable sécurisé, ni prévu l'engouement que celui-ci a suscité.

Ainsi dans les derniers projets développés par la Ville de Genève, comme sur le tronçon « Cheval Blanc » situé le long de l'Arve, le Conseil Municipal a demandé la séparation intuitive des flux piétons et cyclistes sans pour autant interdire la mixité.

Cela étant, le projet de loi 13061 accepté récemment par le Grand Conseil distingue trois familles d’infrastructure pour la mobilité douce :

- les Voies vertes pensées comme des espaces publics inclusifs, apaisés, propices à la rencontre, à l'échange et à la promenade tout en valorisant l'environnement et le cadre de vie. Lorsqu'on ne peut pas donner assez d'espace, il est préconisé de faire du mixte plutôt que du séparatif ;
- les axes forts vélos, aménagements en site propre, pensés prioritairement pour un usage pendulaire ou pour des déplacements rapides, sur lesquels la séparation des modes est assurée afin de garantir sécurité et confort pour tous les usager-ère-s y compris les piétons et les piétonnes, qui devront aussi bénéficier de conditions de déplacement améliorées en parallèle de ces axes forts ;
- le réseau de desserte proposant des accès pourvus en aménagements cyclables pour irriguer les différentes localités et pôles des intérêts.

Les déplacements utilitaires lents ou non-pendulaires se répartiront sur ces différentes infrastructures.

C'est dans cet esprit, au regard du développement du projet Praille Acacias Vernets (ci-après PAV) et du grand nombre de nouveaux venus attendus dans le secteur (habitant-e-s, usager-ère-s, employé-e-s, etc...), que la Ville de Genève souhaite traiter le tronçon de VVA, localisé au bord de l'Arve entre les ponts Hans-Wilsdorf et de la Jonction, comme un parc linéaire urbain où chacun-e y trouve sa place.

Le tronçon s’inscrit dans le périmètre du PAV en mutation et doit prendre en considération les projets connexes qui auront un impact sur la Voie verte d'agglomération (VVA).

- Le PLQ Pointe Nord, avec la création d’un quartier sur les anciennes parcelles Firmenich.
- La passerelle Tivoli-Surville de la Ville de Lancy, passerelle pour la mobilité douce qui permet de relier le quartier de Tivoli et celui de Surville vers la promenade Nicolas Bouvier en franchissant la rampe Quidort et la route de Chancy.
- Le PLQ des Vernets, situé sur les terrains de l'ancienne caserne. Le chantier est en cours et proposera 1’355 nouveaux logements, environ 26’000 m² d’activités et de commerces et un groupe scolaire de 16 classes.
- La Voie verte quai du Cheval Blanc s’étire des abords du pont des Acacias jusqu’au pont de Carouge.
- La Voie verte du quai des Vernets. Sur ce tronçon, le quai deviendra entièrement piéton entre la rue Hans-Wilsdorf et la route des Acacias. Il assurera un prolongement des espaces publics entre le quartier des Vernets et les bords de l'Arve.
- L'Esplanade des Vernets, avec le projet d’aménagement d’espaces publics qui transformera l'esplanade, actuellement utilisée comme parking, en parc lié à la requalification de la rue Hans-Wilsdorf.
- Le boulevard François-Dussaud, axe majeur structurant, le boulevard urbain sera réaménagé pour répondre aux enjeux de mobilité.
- La Voie verte Bernex, le projet d'aménagement d'une Voie verte entre la commune de Bernex et le Bois de la Bâtie. Il visera à créer un axe structurant de mobilité douce entre la Champagne et le centre de l'agglomération, desservant les communes de Bernex, Confignon, Onex, Lancy et Genève. Ce réseau devra profiter à tout type de déplacements (loisirs et fonctionnels) en proposant une voirie en site propre.
- Le parc de la Jonction. Le secteur de la pointe de la Jonction qui abritait les dépôts des Transports publics genevois (TPG) va devenir un vaste parc public. Un projet est en cours pour transformer ce site magnifique en un espace à la disposition de toutes et tous, en concertation avec les habitant-e-s du quartier et les usager-ère-s du lieu.
- Le projet Espaces rivières. Au sein du PAV se développera le projet de renaturation de l'Aire et de la Drize offrant un fort potentiel d'aménagement d'espaces de quartier, en adéquation avec les changements climatiques.

- Le parc des Sports est projeté sur l'actuel centre de voirie de la Ville comprenant notamment des équipements de pratique sportive.
- la passerelle de la Gravière permettra le franchissement de l’Arve prévue pour les mobilités douces dans la continuité du chemin de la Gravière.
- La passerelle des Bains, proposée dans le prolongement de la rue des Bains, assurera un maillage des mobilités douces dans le secteur et à une échelle plus large que la future passerelle de la Gravière.

Le tracé le long de l'Arve s’inscrit dans des périmètres de protection de la nature (végétal et animal) à prendre en considération. C’est un patrimoine paysager naturel et sauvage à préserver.

Les usages actuels du site sont listés :

- la composante sportive du site avec le centre sportif des Vernets, le bâtiment de la queue d’Arve ;
- la composante culturelle sur le tracé avec les théâtres du Loup et du Galpon, la Parfumerie ou encore La Gravière ;
- le Jardin Robinson est un terrain d’aventures qui accueille des enfants ;
- l'infrastructure du quai des Péniches, quai de transfert des déchets géré par les Services Industriels de Genève (SIG).

La gestion des dénivelés :
Les points à raccorder et à connecter sont le pont de Saint-Georges, le pont de la Jonction et le café du Bois de la Bâtie. Ces différences de niveaux sont d’environ 13m entre le quai des Péniches et le pont de la Jonction et de 24m environ entre le café du Bois de la Bâtie et le pont de la Jonction. La gestion des dénivelés et le franchissement du pont de Saint-Georges sont des sujets complexes, à résoudre par le projet.

3 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Il est attendu la réalisation d’un parc linéaire urbain sur le périmètre de projet.

Il est demandé aux équipes pluridisciplinaires de concevoir un projet véritablement en lien avec l’Arve et les quartiers avoisinants en intégrant une réflexion sensible sur la morphologie du terrain. La qualité de l’aménagement de l’espace public et sa capacité structurante participeront à l’image globale et à l’attractivité de ce secteur en devenir, déjà fréquenté à ce jour.

Les objectifs importants de ce futur aménagement sont d'offrir :

- aux usager-ère-s et aux habitant-e-s du quartier un aménagement urbain de qualité qui dégage une ambiance et une identité favorable à l’appropriation des lieux et à la pratique de nouveaux usages ;
- du confort et de la vie en proposant une accessibilité universelle et une diversité d’usages encourageant les relations sociales et leur intensité selon les séquences, les moments de la journée et les saisons ;
- la valorisation d’une atmosphère paysagère s’inscrivant dans un contexte paysager de première importance ;
- un espace intégré aux réseaux de mobilités existants et planifiés et résoudre les obstacles actuellement causés par les différences de dénivelés ;
- l'assurance d'un processus de réalisation par étape ;
- une accessibilité piétonne aux équipements qui jalonnent le parcours.

DU POINT DE VUE DE LA MOBILITÉ

Ce tronçon de la VVA s’intègre dans un maillage de voies destinées aux mobilités douces dans ce secteur. La répartition sur plusieurs tracés des différentes fonctions de mobilité douce (piétons et différentes vitesses de cyclistes) est à considérer. Les cycles pendulaires sont renvoyés sur le boulevard urbain François-Dussaud, ou sur d’autres parallèles en rive droite. Pour des questions d’enjeux de santé publique, autant physique que mentale, et de décarbonation des déplacements, il est nécessaire de faire émerger une diversité de public dans les espaces ouverts sur la Voie verte et de favoriser des nouvelles pratiques par le recours aux mobilités douces afin de lutter contre l'inactivité. Pour cela, les futurs aménagements devront offrir du confort. Ils seront incitatifs, devront donner confiance et être adaptés à tout âge et à toute capacité (physique, ...).

Dès lors, il est proposé aux équipes de réfléchir et d'apporter des réponses concrètes sur :

- Comment accueillir toutes les usagères et tous les usagers dans le respect de leur mobilité et notamment comment sécuriser les plus vulnérables, dont les seniors et les enfants, vis-à-vis de ceux qui ont des roues? A cet égard, l'espace public doit être un lieu de tolérance réciproque entre les différentes catégories d'usager-ère-s et de savoir vivre naturel et apaisé entre les différents modes de déplacement.
- Comment permettre à toutes les usagères et tous les usagers de rejoindre le viaduc de la Jonction ; situé 13m au-dessus du quai des Péniches et, encore 24m plus haut le Bois de la Bâtie et par là même la Voie verte Bernex? Quel-s moyen-s de franchissement et où? Dans tous les cas, il faudra argumenter les propositions et le cas échéant vérifier la faisabilité technique et notamment en cas d'ouvrages, la possibilité de les fonder dans le sol et de les implanter en zones protégées tout en tenant compte des coûts de fonctionnement. Concernant la distance de construction, au vu de la fragilité des milieux forestiers et de l'importance d'avoir des lisières permettant des connectivités biologiques, même les projets d'intérêt général doivent chercher à s'en tenir le plus éloigné possible. Les dérogations aux 20m ne pourront être délivrées que si la conservation des forêts au sens de l'art 11, al 5 est garantie durablement (y.c. en phase exploitation).
- Comment se raccorder aux réseaux de mobilité existants et à venir et en particulier, comment tisser un réseau pour toutes les usagères et tous les usagers, qu'ils arrivent en transport en commun, à pied ou à vélo? Comment relier les quartiers voisins et les différentes entités du PAV, le parc de la Jonction, ...? Comment améliorer la connexion avec le quai des Péniches (continuité de la VVA) et la connexion avec le pont de Saint-Georges pour toutes les usagères et tous les usagers notamment en rendant agréable le franchissement de la route des Jeunes?
- Comment inscrire ce projet dans le réseau de mobilité douce de part et d'autre de l'Arve pour offrir une complémentarité des fonctions et des itinéraires? Le futur parc linéaire ne doit pas être déconnecté de son territoire mais au contraire se diffuser au-delà de son simple tracé. Il est donc capital de travailler sur les connexions et les coupures fonctionnelles et d'identifier les mesures d'accompagnement qui seront nécessaires afin d'atteindre les objectifs, même celles qui sont en dehors du périmètre projet. Ces dernières feront l'objet de projets ultérieurs pour eux-mêmes.

- Comment intégrer les différents besoins nécessaires au bon fonctionnement du quartier ou des bâtiments situés le long de l'Arve tels que les accès des usager-ère-s (spectateur-rice-s, sportif-ve-s, employé-e-s, ...), stationnements, livraisons, accès secours, aspects techniques ou fonctionnels (déchets, maintenance, entretien etc.) sans péjorer la qualité des futurs aménagements. Les accès se font tant en journée qu'en soirée pour des représentations ou des compétitions. Sur le quai des Péniches ce sont entre 50 et 70 camions qui transitent chaque jour sur le quai. Cette affectation n'étant pas remise en cause, elle est à intégrer dans la réflexion.

DU POINT DE VUE DES USAGER-ÈRE-S ET DES USAGES

Le nouveau parc linéaire urbain doit devenir un support de vie. Ainsi, ce nouvel espace public se voudra convivial, tant par ses usages, ses fonctions que son attractivité. Il conviendra dès lors de définir et de dimensionner les différents lieux pour permettre leur appropriation par toutes et tous et faire coexister sereinement et harmonieusement des usages différents dans leurs rythmes, leurs temporalités, leurs vitesses et leurs finalités.

Ainsi, les équipes sont invitées à intégrer les réponses aux questions suivantes dans leur projet :

Pour qui? Les plus jeunes, les adolescent-e-s et les moins jeunes, en famille ou en groupe, les personnes vulnérables, les habitant-e-s et usager-ère-s proches du grand périmètre, ... C'est un espace inclusif et égalitaire dans lequel tous les publics doivent trouver leur place en toute légitimité et sécurité.

Pour faire quoi ? Jouer, bouger, déambuler, se détendre, rejoindre les équipements et les parcs voisins, traverser, contempler, échanger, accéder... C'est un espace attractif, accueillant encourageant les relations sociales.

Quand? En fonction des saisons, chaque jour de la semaine et à toutes heures/le week-end, les soirs de matchs ou de spectacles, ... Les différentes temporalités doivent être appréhendées dans la conception du projet.

Comment? A pied, avec une poussette, en fauteuil roulant... C'est un espace proposant une accessibilité universelle où les cyclistes doivent être inclus de façon modérée et compatible avec la promenade et les autres usager-ère-s du futur parc linéaire.

Par ailleurs, l'aménagement non genré des espaces publics marque la volonté d'affirmer la légitimité dans l'espace public de chacun-e, indépendamment du genre, de la condition sociale, de l'origine, de l'ethnie, de l'état de santé, de l'orientation sexuelle ou de l'âge. Un espace public non genré exprime la nécessité d'un espace plus ouvert et plus accessible où chaque personne a le sentiment d'être un-e citoyen-ne à part entière, égal-e à l'autre, avec ses appartenances multiples. Le principe d'une ville inclusive qui prend en compte et donne des réponses aux nécessités de la vie quotidienne de toutes les personnes. des liens utiles à prendre en considération :

- «Genève une ville égalitaire, la pratique des femmes dans l'espace public».
- <https://www.geneve.ch/fr/themes/developpement-durable/municipalite/engagements-societe/egalite-diversite/orientation-sexuelle-identite-genre>
- <https://www.geneve.ch/fr/actualites/dossiers-information/objectif-zero-sexisme-ville>

DU POINT DE VUE DU PAYSAGE ET DE L'ENVIRONNEMENT

C'est par la narrativité et le jalonnement du cheminement que «l'effet parc» se constituera, de proche en proche et à plus petite échelle, proposant à l'usager-ère une expérience sensible et structurée, une suite de séquences aux ambiances contrastées qui, de la plus calme à la plus animée, de la plus minérale à la plus végétale, de la plus aménagée à la plus spontanée, raconte littéralement une histoire à celui qui le parcourt, une histoire liée à l'Arve.

Le projet de parc devra valoriser la présence de l'Arve, maintenir et renforcer les caractéristiques naturelles qui s'y rattachent. Préserver la nature, (r)amener et accueillir la biodiversité en ville ont ici toute leur importance ; mise en réseaux et amélioration des connexions entre les continuités paysagères, forestières et hydrologiques, intégration des mesures de relais entre les espaces naturels permettant d'offrir un habitat aux espèces animales et végétales, augmentation de la canopée, renforcement de la résilience locale, lutte contre les îlots de chaleur,...

D'autres propositions pourront être faites pour longer, profiter, voir, toucher...mais elles devront être en adéquation et en harmonie avec le patrimoine existant au caractère quasi sauvage. En d'autres termes, il s'agira de trouver le juste équilibre entre aménagements, diversité des usages et respect du milieu naturel.

Par ailleurs, les conséquences du changement climatique en milieu urbain requièrent de porter une attention plus conséquente aux eaux de pluie, particulièrement quant à la maîtrise et la gestion des ruissellements. En effet, les épisodes caniculaires vont devenir plus fréquents, plus longs et plus chauds avec le changement climatique. A cela s'ajoute des périodes de pluie de plus en plus intenses, limitées dans le temps et localisées, provoquant de fortes crues dont les risques seront à intégrer dans les futurs aménagements. Un contrôle de la perméabilité des sols sera à réaliser afin de vérifier la possibilité d'une infiltration des eaux directement dans le sol. Dans les secteurs où celle-ci s'avère impossible, des mesures devront être étudiées pour limiter le débit des eaux pluviales (rétention, noues, etc.).

DU POINT DE VUE DE LA DURABILITÉ

Gestion des eaux, choix des essences végétales, prise en compte du sol, choix des matériaux sont quelques-uns des thèmes qui concourront à bâtir des espaces durables et contribueront à l'adaptation de la ville aux changements climatiques.

Ainsi, les équipes sont invitées à proposer des aménagements qui participeront à :

- la gestion qualitative et quantitative des eaux de ruissellement ainsi qu'à celles liées aux crues, par infiltration, rétention et évaporation afin de restituer au sol un maximum d'eau pluviale en amont et à limiter les débits dans le réseau public ;
- favoriser les surfaces perméables ;
- l'augmentation du taux de canopée, participant ainsi à la volonté de la Ville d'atteindre au moins 25% de taux de canopée d'ici 2025, par le choix des essences, à la densité de plantation et à la reconstruction de sols vivants afin de permettre aux arbres de prospérer dans les décennies à venir ;
- la protection et au respect de la faune locale et de la végétation (ripisylve : ensemble des formations boisées qui se trouvent aux abords d'un cours d'eau avec une fonction de corridor biologique) existantes ;
- la teinte et au pouvoir de réflexion des aménagements (albédo) ;
- l'utilisation de matériaux biosourcés et décarbonés.

L'économie de moyens fait également partie des arguments liés à la durabilité et au développement durable. Une attention particulière sera portée sur la sobriété des interventions et sur le coût de construction ayant un faible impact sur l'environnement, plus particulièrement sur la valorisation des matériaux en place en limitant les intrants et les sortants, en privilégiant le réemploi ou l'utilisation de matériaux issus de filières locales. Cette économie de moyens devra être recherchée à tous les stades du projet, tant dans sa conception et sa mise en œuvre, que dans sa gestion future.

DU POINT DE VUE DES ÉQUIPEMENTS

Éclairage public

La réflexion devra porter sur l'ensemble du site. Les recommandations du Plan lumière II devront être appliquées. Le site se trouvant à proximité de l'Arve et du Bois de la Bâtie, tous deux considérés comme des continuités écologiques importantes, il sera essentiel de préserver au mieux la biodiversité en limitant l'impact de l'éclairage artificiel, particulièrement sur le secteur entre le pont de Saint-Georges et le viaduc de la Jonction.

L'éclairage devra prendre en compte les différentes séquences du parc linéaire, les différentes fonctionnalités et les nouveaux usages, à savoir les réseaux de mobilités douces, les accès aux bâtiments de la Ville, sportifs ou culturels.

Mobilier urbain

De manière générale, le mobilier urbain sera choisi dans le catalogue des éléments de mobilier urbain recommandés par la Ville de Genève. Cependant, et selon le contexte, les équipes pourront démontrer la pertinence de développer des éléments urbains spécifiques. Le mobilier urbain sera intégré dans le concept spatial et fonctionnel des espaces publics du parc linéaire.

Des équipements ludiques et des lieux de repos devront se retrouver tout au long du parc linéaire.

Par ailleurs, en lien avec le réchauffement climatique, des emplacements pour des fontaines à boire devront être proposés sur le parcours.

Signalétique

La Ville de Genève pourrait envisager un mandat séparé afin d'élaborer un concept de signalétique qui définira principalement les emplacements et les indications directionnelles qui s'imposent ainsi que les indications sur le jalonnement du parcours. La signalétique devra intégrer la charte graphique de la VVA et celle de la Ville.

Toutefois, la simplicité et la clarté des propositions d'aménagements sont requises afin que le mobilier relatif soit réduit au strict minimum, pour ne pas encombrer l'espace public.

Interventions artistiques

La Ville de Genève pourrait envisager la mise en place d'une installation artistique à la suite des MEP. Le cas échéant, l'équipe lauréate et les services de la Ville de Genève devront collaborer lors de l'élaboration du projet.

DU POINT DE VUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le concept général du projet doit être le fil conducteur de son développement tout au long de la démarche.

A la vue des différents projets attenants le long de l'Arve et des différentes temporalités annoncées, le Maître d'ouvrage est tout à fait conscient que l'aménagement imaginé se réalisera au fur et à mesure des opportunités avant d'atteindre sa phase définitive.

Cependant, il attend que ce parc linéaire soit opérationnel au plus vite, sans attendre la concrétisation des autres projets (passerelles, embouchure de la Drize, ...)

C'est pourquoi, il est attendu des équipes qu'elles soient forces de proposition dans la mise en œuvre du parc avec des aménagements réversibles anticipant les futurs projets, tout en conservant la cohérence du concept général.

Une réflexion sur le phasage doit être menée par l'équipe, qui devra être capable d'adaptabilité et de flexibilité dans la réalisation de son mandat.

5 COMPOSITION DU COLLÈGE D'EXPERTS

Présidente, membre professionnelle avec droit de vote
Mme Michèle Tranda-Pittion Architecte EPFL, Urbaniste FSU/ TOPOS Urbanisme, Genève

Vice-présidente, membre non professionnelle avec droit de vote
Mme Charlotte Malignac, Urbaniste, Codirectrice / Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), Ville de Genève

Membres professionnels avec droit de vote
Mme Sonia Lavadhino, Anthropologue et Géographe urbaine, Directrice / bfluid, Genève
M. Pascal Gysin, Architecte-paysagiste Dipl. Land-Arc.HTML/ IMLA/SIA, Directeur général / pg Landschaften AG, Sissach
Mme Valérie Hoffmeyer, Architecte-paysagiste HES FSAP, Journaliste RP, Genève
M. Benoît Ziegler, Ingénieur civil dipl. EPFL, Ingénieur en transports SVI - FSU / mrs partner AG, Zurich
Mme Laetitia Vulliez, Ingénieure géotechnique Polytech Grenoble, Administratrice et associée / ab ingénieurs sa, Thônex
M. Nicolas Amann, Biologiste diplômé Master Systématique et Gestion de la Biodiversité EPFL, Directeur / Atelier Nature et Paysage Sàrl, Meyrin
M. Marco Rampini, Architecte dipl. EPFL /FAS / Atelier Descombes Rampini SA, Genève

Autres membres avec droit de vote
M. Nicolas Betty, Chef de Service / Service de l'aménagement, du génie-civil et de la mobilité (AGCM), Ville de Genève
M. Thomas Dagonnier, Membre du comité PRO VELO Genève
M. Philippe Viala, Directeur / Office de l'Urbanisme (OU) - Direction des projets d'espaces publics - Etat de Genève
M. Patrick Muller, Architecte-paysagiste / Service des espaces verts (SEVE) - Ville de Genève
M. Gilles Doessegger, Adjoint de direction / Service d'urbanisme (SU) - Ville de Genève
M. Erwann Jegousse, Coordinateur projets aménagement construction / Service des sports (SPO) - Ville de Genève

Membre Suppléante professionnelle
Mme Jenny Leuba, Cheffe de projets Lic. Géographie et communication UNI Neuchâtel / Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

Membre Suppléant non professionnel
M. Emmanuel Chaze, Attaché de Direction / Direction Praille Acacias Vernets (DPAV) - Etat de Genève

6 INDEMNISATION DES ÉQUIPES, PRIX ET MENTIONS

Procédure sélective
L'élaboration du dossier de candidature pour participer aux MEP ne donne droit à aucune indemnité.

Degré 1
Les équipes pluridisciplinaires sont indemnisées forfaitairement, à condition d'avoir remis les documents requis dans la forme et les délais souhaités (suivant l'article 17.1a, le règlement SIA 143 – édition 2009).

Le collège d'experts dispose d'une somme globale de CHF 480'000.- HT pour la rémunération d'un maximum de 4 équipes pluridisciplinaires, retenues dans les limites fixées par l'article 17 du règlement SIA 143 – édition 2009. La rémunération est calculée sur la base d'un rendu de phase 31 partielle.

Chacune des 4 équipes pluridisciplinaires sélectionnées reçoit une indemnité de CHF 120'000,- HT, y compris les frais. L'indemnité par équipe pluridisciplinaire est égale à 80% des honoraires calculés pour une prestation équivalente dans le cadre d'un mandat direct.

7 CALENDRIER

27 février 2023	Publication des MEP sur SIMAP et dans la Feuille d’avis officielle (FAO) du Canton de Genève
	Procédure sélective
20 mars 2023	Délai pour les questions procédure sélective
27 mars 2023	Mise en ligne des réponses du collège d’experts sur SIMAP
19 avril 2023 avant 11h	Dépôt des dossiers de candidature
5 mai 2023	Analyse des dossiers et sélection des équipes pluridisciplinaires
9 mai 2023	Annonce des équipes pluridisciplinaires retenues
19 mai 2023	Délai pour confirmer la participation et remise des attestations
	Déroulement des MEP
22 mai 2023	Visite sur site et remise des documents aux équipes pluridisciplinaires sélectionnées
5 juin 2023	Délai pour les questions
12 juin 2023	Réponses du collège d’experts
27 juin 2023	Premier dialogue intermédiaire : esquisses de concept(s)
6 septembre 2023	Remise des propositions de partis d’aménagement pour contrôle de conformité
12 septembre 2023	Deuxième dialogue intermédiaire : partis d’aménagement
21 septembre 2023	Recommandations du collège d’experts aux participants pour le dialogue final
27 novembre 2023	Remise des propositions d’avant-projets partiels pour contrôle de conformité
13 décembre 2023	Dialogue final
14 décembre 2023	Choix du lauréat par le collège d’experts et annonce des résultats
16 janvier 2024	Conférence de presse et inauguration de l’exposition
17 au 27 janvier 2024	Exposition des projets

C PHASE SÉLECTIVE

1 SÉLECTION DES CANDIDATS

A la suite de l’annonce publiée le 27 février 2023, l’Unité soumissions de la Ville de Genève a reçu 14 dossiers de candidature dans les délais fixés par l’organisateur.

Les équipes pluridisciplinaires sélectionnées pour les MEP doivent se composer au minimum :

- d’un-e architecte paysagiste,
- d’un-e ingénieur-e civil-e,
- d’un-e ingénieur-e en transports.

Le pilotage de l’équipe pluridisciplinaire est assuré par l’architecte-paysagiste.

En plus des domaines précités, les équipes pluridisciplinaires peuvent s’adjoindre des compétences d’autres spécialistes tels qu’urbaniste, architecte, spécialiste en environnement, concepteur lumière, artiste, sociologue, géotechnicien, géomètre...

2 LISTE DES DOSSIERS DE CANDIDATURES RENDUS

14 équipes pluridisciplinaires candidates ont rendu leurs dossiers de candidature à l’organisateur.

Les dossiers sont numérotés dans l’ordre d’enregistrement. La liste des groupements ci-dessous reprend le nom des bureaux d’architecte-paysagiste pilote, d’ingénieur-e civil-e et d’ingénieur-e en mobilité :

1. OLM paysagistes & urbanistes / B+S Berne
2. ECHO - Atelier du paysage / ZS Ing civil / CITEC Ing
3. GUILLERMO VASQUEZ CONSUEGRA arquitecto / T ingénierie SA / Swisstraffic SA
4. Uniola AG / SD Ingénierie / Emch+Berger Verkehrsplanung AG
5. Apaar Sàrl / Perreten & Milleret SA / RGR SA
6. VIMADE / AJS / TRANSITEC SA
7. Burgos & Garrido arquitectos / INGPHI (Ingénieur Civil) / José Angel Gonzalez
8. Agence TER / Cera SA / Team + RR&A mobilité
9. MSV architecture paysage urbaniste / CSD ingénieurs SA / Bcph ingénierie
10. Bbz Landschafts Architekten bern / MDB Ingénieurs civils / Büro Dudler
11. MAP (Monnier architecture du paysage) SA / AFRY Suisse SA / AFRY Suisse SA
12. Belandscape sarl / B+S ingénieurs SA / Trafitec ingénieurs conseils sa
13. Michel Desvigne Paysagiste Sarl / OU3 SA / Traject SA
14. officina del paesaggio Sagl / Ingéni SA Genève Carouge / UrbanMoving Ingénierie Sàrl & Ways Ingénierie Sàrl

3 CONTRÔLE ET CONFORMITÉ DES DOSSIERS DE SÉLECTION

Une première analyse de conformité des dossiers a été effectuée par les organisateurs du concours.

Ne sont pris en considération que les dossiers de candidature qui remplissent les conditions suivantes :

- arrivent dans le délai imposé, dans la forme et à l’adresse fixées ;
- remplissent les conditions de participation ;
- sont complets (documents 1 à 10 demandés) ;
- ne contiennent pas de faux renseignements.

Les 14 dossiers sont arrivés dans les délais et remplissent les conditions de participation.

Ils ont été jugés recevables par l’organisateur.

4 ÉVALUATION DES DOSSIERS DE SÉLECTION

Le 5 mai 2023, les membres du collège d’experts se sont réunis pour sélectionner au maximum 4 équipes pour élaborer le projet de parc linéaire.

L’évaluation des dossiers de candidature se base exclusive-ment sur les documents fournis par les candidats, sur les informations demandées par l’organisateur et suivant les critères et pondérations suivants :

Références de l’équipe pluridisciplinaire (40%)
Composition de l’équipe pluridisciplinaire (35%)
Lettre de motivation (25%)

Les dossiers de candidatures sont analysés selon la démarche suivante :

- prise de connaissances des 14 dossiers de candidature par le collège d’experts.
- première évaluation par le groupe de travail et restitution de la première évaluation au groupe sur la base d’une appréciation qualitative des candidatures avec mise en avant des points forts et faibles des équipes candidates. A l’issu de ce 1^{er} tour, 3 dossiers sont directement sélectionnés et 4 dossiers sont jugés sélectionnables.
- poursuite du travail avec l’examen détaillé des 4 dossiers sélectionnés, chaque dossier est évalué et analysé et après un tour de table, un dossier est sélectionné par le collège.
- discussion entre les membres du collège de chaque dossier retenu et argumentation. Les notes des dossiers sont débattues par l’ensemble du collège.
- sélection finale des 4 dossiers retenus.

5 SÉLECTION DES ÉQUIPES

Le collège d’experts organise la sélection sur une journée en tours successifs. A l’issue du dernier tour, le collège sélectionne les 4 dossiers de candidatures suivants :

5. Apaar Sàrl / Perreten & Milleret SA / RGR SA avec Viridis environnement, ECUM Urbaine, Radiance 35 SUD
8. Agence TER / Cera SA / Team + RR&A mobilité avec Arbrexpersts sàrl, Urbanités, ICE SA
11. MAP (Monnier architecture du paysage) SA / AFRY Suisse SA avec Avis vert Sàrl, Lumière électrique SA, Contrepoint Projets urbains, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG
14. officina del paesaggi Sagl / Ingéni SA Genève Carouge / UrbanMoving Ingénierie Sàrl & Ways Ingénierie Sàrl avec Actéon SNC, Aquavision Engineering SARL, ECUM Urbaine, Architecture Radiance 35

Après vérification, les quatre équipes retenues remplissent les conditions de participation à la procédure.

DÉROULEMENT DES JUGEMENTS

1 DÉROULEMENT DU PREMIER DIALOGUE INTERMÉDIAIRE

Visite sur place avec les équipes

Une visite commune sur le parcours du tracé est organisée le 22 mai 2023 depuis le pont Hans-Wilsdorf, le long de l'Arve, puis à travers les chemins dans le Bois de la Bâtie afin de rejoindre le café du Bois de la Bâtie et le pont de la Jonction, avec les représentants des quatre équipes.

Question- réponses

Les participants ont pu questionner le collège d'experts par écrit durant la période autorisée. Les réponses ont été approuvées par le collège d'experts et diffusées à toutes les participantes et tous les participants le 9 juin 2023.

Attentes pour cette étape

Les attentes sont les suivantes :

- compréhension du lieu, de son environnement, de son rapport au tissu existant et à venir, de sa topographie ;
- pertinence des choix d'aménagements à l'égard de leur capacité à capter de nouveaux pans de la population vers une pratique plus assidue des mobilités actives au quotidien et pour les loisirs (exemple : pertinence d'une installation artistique) ;
- principales réponses aux enjeux identifiés, sous forme de concept d'aménagement (selon un contenu précis à définir par les équipes) ;
- exploration des différentes manières de franchir les niveaux et justifications (pont de Saint-Georges et secteur du Bois de la Bâtie.

L'ordre dans lequel ces critères sont mentionnés ne correspond pas à un ordre de priorité.

DIALOGUE AVEC LES ÉQUIPES

Le Collège d'experts s'est réuni pour un premier dialogue intermédiaire le 27 juin 2023.

C'est un dialogue libre, le support a été laissé à l'appréciation des candidats.

Les quatre équipes ont été reçues successivement par le collège d'experts. Elles disposaient chacune de 20 minutes de présentation suivie de 40 minutes de discussion avec les membres du collège d'experts. Chaque équipe a présenté ses premières réflexions. Cet échange avait pour objectif de réorienter rapidement les réflexions en cas de problème avéré avec les contraintes connues du Maître d'ouvrage.

A l'issue de ce dialogue, chaque équipe a reçu des recommandations générales émises par le collège d'experts. Les recommandations particulières relatives aux données spécifiques de chaque projet sont adressées à chaque équipe individuellement.

RECOMMANDATIONS DU COLLÈGE D'EXPERTS À LA FIN DU PREMIER DIALOGUE

Le collège d'experts a tout d'abord tenu à signaler qu'il a apprécié à sa juste valeur, à la fois la quantité de travail et la qualité des réflexions, et des présentations de chacune des quatre équipes.

Le collège d'experts a souhaité clarifier la notion de Voie verte ; la Voie verte n'est pas un axe rapide de circulation. C'est un axe important, portant autant les déplacements à pied qu'à vélo, qui favorise la mixité et le déassement. La Voie verte est donc considérée par le collège comme un parc urbain linéaire.

Il est attendu de chaque équipe qu'elle précise son concept, développe son parti d'aménagement et des zooms dans les secteurs qui le nécessitent et explicite comment le projet d'espace public participe à la ville paysage. L'ordre du développement de ces différents éléments est laissé au libre choix de chaque équipe.

- Les accroches, les articulations à développer ;
- L'accessibilité depuis / vers le pont de Saint-Georges doit être traitée ;
- Le site du projet va jusqu'au viaduc de la Jonction, quelles que soient les propositions dans ce secteur ;
- Le raccord à la Voie verte Bernex par le Bois de la Bâtie jusqu'à l'avenue du Cimetière, ainsi que le raccord au quartier de Saint-Jean par le pont de la Jonction doivent être étudiés ;
- Les raccords rive gauche / rive droite doivent aussi être développés ;
- Le voisinage du site est en mutation rapide et de nombreuses nouvelles personnes viendront y habiter ou y travailler ; il faut donc compter avec ces flux dans les usages des futurs espaces et ne pas sous-dimensionner ces lieux.

À la suite des échanges, le collège a souhaité confirmer les décisions et précisions suivantes :

- globalement le projet doit prouver qu'il est à la fois robuste et souple, de manière à pouvoir fournir en même temps une vision très claire de la cohérence d'ensemble et de pouvoir aussi s'adapter aux différentes et inévitables évolutions (sans perdre sa qualité), qu'il s'agisse de décisions externes au site ou d'évolutions de projets voisins. Ainsi, le concept général ne doit pas être dépendant d'hypothèses ou de projets connexes qui pourraient ne pas se réaliser. Le projet doit également fonctionner à chaque étape de sa mise en œuvre. Cependant, il ne s'agit pas de faire le projet en dehors du site des MEP, mais seulement de donner des indications / recommandations dans ces secteurs.
- il est également attendu des équipes qu'elles soient plus explicites sur la multiplicité des usages rendus possibles par leurs projets dans l'espace et dans le temps (diurne, nocturne, saisonnalité et phasage du projet).
- la répartition sur plusieurs tracés des différentes fonctions de mobilité douce (piétons et différentes vitesses de cyclistes) est acceptée. Il est cependant demandé aux équipes d'être explicites sur les lieux de franchissement entre le parc linéaire et les autres parcours et sur la manière de résoudre la connexion en amont et en aval du site avec les trajets existants ou projetés.

- il est d'ailleurs recommandé d'utiliser le terme de cycliste plutôt que «vélo» car c'est bien une personne qui conduit cet engin.
- le franchissement des niveaux entre l'Arve et le Bois de la Bâtie est encore ouvert à plusieurs types de résolutions jusqu'au prochain dialogue. Les équipes doivent continuer à explorer et à approfondir ce point délicat.

Enfin, le collège précise quelques points qui ont évolué ces derniers temps ou qui méritent plus de précisions que ce qui a été fourni initialement :

- les ponts existants méritent d'être plus et mieux utilisés. La passerelle de la Gravière est relativement sûre, car elle est nécessaire aux enfants pour pouvoir rejoindre leur école en rive droite, la passerelle des Bains est un peu plus incertaine.
- il n'est pas possible de se baigner dans l'Arve, son régime torrentiel étant trop dangereux, les contacts physiques avec l'eau ne doivent donc pas être incités par le projet. Cependant il est tout à fait possible d'aménager des points de contact visuel. Pour information, en amont, une grève naturelle existe et est accessible depuis le quai des Vernets.
- le bâtiment de la voirie et la piscine des Vernets sont en cours de classement par la commission du recensement architectural du canton de Genève (RAC).
- le projet sur le tronçon amont du site de projet, au droit du quai des Vernets, a évolué en parc linéaire et la séparation des flux cyclistes/piétons est clairement remise en question. Les cycles pendulaires sont renvoyés sur le boulevard urbain François-Dussaud, ou sur d'autres voies parallèles en rive droite.
- le programme du PLQ des Vernets évolue avec l'abandon de l'hôtel qui est remplacé par un pôle universitaire et l'accueil d'environ 2'500 étudiants. C'est donc une tension renforcée sur les flux cyclistes/piétons sur le secteur de la rue Hans-Wilsdorf encore non confirmée, mais potentiellement très importante pour la géométrie des flux. Les équipes seront tenues au courant en temps réel de ces évolutions.

2 DEUXIÈME DIALOGUE INTERMÉDIAIRE : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT RETENU

Documents demandés aux équipes pluridisciplinaires
Le rendu est limité à 2 planches au format paysager.

Planche 1 Format libre (échelle 1/1000) exprimant le concept paysager et d’aménagement des espaces publics sur le périmètre d’étude des connexions pour les lots 1 et 2 et un profil en long / en travers à l’échelle 1/1000 permettant de comprendre la gestion des niveaux.

Planche 2 Format A0 (échelle libre) avec l’identification des séquences clés pour les lots 1 et 2 et proposition de partis d’aménagement au moyen de coupes / élévations et vues en plan exprimant les articulations sur l’espace public en fonction de la topographie et de la spécificité du site et toutes les explications utiles à la compréhension du concept à une échelle appropriée.

Autres documents à rendre :

- 1 exemplaire des planches rendues réduites au format A3 ;
- une clé USB contenant les fichiers PDF.

Réception des projets et contrôle de conformité

Les 4 projets ont été reçus dans les délais indiqués au programme, c’est-à-dire avant le 6 septembre 2023, à 11h00. L’ensemble des projets remis respectait les conditions de participation et a été admis au jugement. Le groupement du bureau MAP (Monnier architecture du paysage) SA / AFRY Suisse SA / AFRY Suisse SA comportait trois planches au lieu des deux planches autorisées dans le règlement de la procédure. Le collège d’experts a décidé à l’unanimité d’écarter une planche surnuméraire avant de procéder à l’audition.

Attentes pour cette étape

L’évaluation du travail des équipes pluridisciplinaires s’est basée notamment sur les critères d’appréciations suivants :

- qualité urbaine, paysagère et environnementale du concept d’espace public et pertinence de l’arbitrage entre ces trois registres ;
- pertinence des principes d’intégration des besoins des utilisateurs de l’espace public et des nouveaux usages induits, afin de favoriser les pratiques sociales ;
- pertinence des premières propositions de gestion des conflits d’usage ;

- identification des points durs (franchissement des niveaux, ...) et des secteurs amenés à évoluer, et pertinence des premières réponses proposées ;
- qualité de l’économie générale du projet, en particulier du point de vue du respect de la volonté de la Ville de Genève en matière de durabilité, réemploi et simplicité du projet.

RECOMMANDATIONS DU COLLÈGE D'EXPERTS À LA FIN DU SECOND DIALOGUE

Le collège d’experts a remercié les équipes pour la qualité et le sérieux du travail réalisé entre le précédent dialogue et celui-ci, ainsi que pour la prise en compte des remarques émises pour cette phase.

Les recommandations par thématique sont les suivantes :

Le parc linéaire

Il est demandé plus de précisions sur les dimensions des aménagements proposés : largeur des différents types d’espaces, et altitudes des différents niveaux ainsi que l’explication de l’accueil des différents usages et usager-ère-s dans les espaces proposés, les dimensions des espaces et la praticabilité des cheminements

Les accroches aux deux extrémités du périmètre de projet (Wilsdorf et Jonction) doivent être explicites, ainsi que la relation (interface) avec la pointe Nord. Un volet sur le végétal est attendu en précisant les arbres abattus et ceux qu’il est prévu de planter. La Ville rappelle que son objectif est d’abattre un minimum d’arbres et d’avoir le moins d’impact possible sur les zones forêts qui par ailleurs nécessiteront des compensations.

La mobilité

Les différents parcours offerts aux différents usagers doivent clairement être dessinés et la gestion de la mixité des usagers sur les tronçons concernés sera explicite et documentée. Chaque équipe expliquera entre autre comment orienter les cyclistes rapides là où il est souhaité qu’ils passent, quelles sont les mesures d’accompagnement à mettre en place pour les rediriger vers d’autres itinéraires, et comment ralentir ceux qui passeront de toute manière par le parc linéaire.

L’approfondissement des solutions proposées pour les croisements des itinéraires avec le pont de Saint-Georges est également demandé en mettant le piéton au cœur des réflexions

Une attention particulière est attendue sur les éléments de projet (matérialité, mobilier, signalétique) permettant d’orienter au mieux les cyclistes vers les itinéraires souhaités. Les franchissements de l’Arve constituant en ce sens des points d’attention tout particuliers.

Le franchissement des niveaux

L’approfondissement des différentes propositions de franchissement des niveaux est attendu, avec vérification des altitudes de départ et d’arrivée et de la pertinence des lieux de départ et d’arrivée.

Il est également demandé une esquisse montrant l’intégration architecturale des moyens de franchissement, eu égard à la qualité de protection du site, notamment l’impact sur la forêt et sur la vision du viaduc de la Jonction, tant au niveau du projet qu’en phase chantier.

La temporalité de réalisation

Le plan d’ensemble devra préciser l’étape qui fera l’objet d’une première série de demandes d’autorisation : ce qu’il est raisonnablement réaliste de prévoir à brève échéance. Par ailleurs, les évolutions à plus longue échéance pourront être indiquées comme souhaitables.

Les projets connexes sont à identifier et clarifier comme projets indépendants ou comme mesures d’accompagnement en fonction de l’importance.

La durabilité

La qualité de frugalité est également rappelée, en tant que volonté importante de la Ville de Genève.

Le collège d’experts rend attentif les équipes pluridisciplinaires au fait que le dialogue final portant sur l’avant-projet partiel est un approfondissement des éléments résultant du parti d’aménagement.

Les documents remis pour la poursuite des études sont :

- le tableau des espèces animales et végétales menacées du secteur ;
- le plan AVP d’aménagement de l’esplanade des Vernets et de la rue Hans-Wilsdorf ;
- une note programmatique pour l’arrière de la patinoire.

Les recommandations particulières seront adressées à chacune des équipes individuellement.

3 DIALOGUE FINAL

Documents demandés aux équipes pluridisciplinaires

Le rendu est au format paysage. Leurs formats doivent permettre de présenter les plans aux échelles requises.

Planche 1 Format libre (échelle 1/1000) - lots 1 et 2 développant l’AVP d’aménagement des espaces publics pour le parti retenu et limité à l’équivalent de 2 x A0.

Planche 2 = lot 1 Format A0 (échelle et modes d’expression libres) développant le projet d’ensemble AVP partiel et de partis d’aménagement des séquences clés au moyen de coupes / élévations et vues en plan exprimant les articulations sur l’espace public en fonction des spécificités du site.

Planche 3 = lot 2 Format A0 (échelle et modes d’expression libres) développant le projet d’ensemble AVP partiel et de partis d’aménagement des séquences clés au moyen de coupes / élévations et vues en plan exprimant les articulations sur l’espace public en fonction de la topographie et des spécificités du site.

A l’issu du deuxième dialogue, il a été décidé par le collège d’experts de laisser la possibilité aux équipes de proposer une 4^e planche en format A0 (mêmes caractéristiques que la planche 3).

Une notice explicative pour chaque lot comprenant :

- 1 feuille format A3 (recto-verso) explicitant le phasage des travaux et le calendrier général pour ce projet ;
- 1 feuille format A3 (recto-verso) avec l’estimation sommaire des coûts de construction ;
- 3 feuilles A3 maximum (recto-verso) avec les propositions d’aménagement, de concept de matérialisation, de végétalisation et d’éclairage public dans une démarche de développement durable ;
- 1 feuille format A3 (recto-verso) décrivant l’organisation du mandat de réalisation, du coût et de la répartition des honoraires.

Autres documents à rendre :

- 1 exemplaire des planches rendues ;
- une clé USB contenant les fichiers.

Réception des projets et contrôle de conformité

Les 4 projets ont été reçus dans les délais indiqués au programme, avant le lundi 27 novembre 2023 à 17h00.

L'ensemble des projets remis respectait les conditions de participation et a été admis au jugement.

Attentes pour cette étape

L'évaluation du travail des équipes pluridisciplinaires à l'issue des MEP - en vue de la désignation du / des lauréat(s) - se base notamment sur les critères d'appréciations suivants :

- pertinence de la réponse aux besoins des différent-e-s usager-ère-s dans leur mobilité et leur séjour dans l'espace public ;
- qualité de l'avant-projet urbain, paysager et environnemental, pertinence de l'équilibre proposé entre ces trois registres ;
- prise en compte des enjeux climatiques et microclimatiques dans cet équilibre ;
- résolution pertinente des franchissements des niveaux ;
- sobriété et finesse d'intervention ;
- propositions de mesures connexes ;
- identification des secteurs amenés à évoluer et pertinence des propositions de temporalités de réalisation au regard des projets attendants qui vont être réalisés et avoir une influence sur le projet ;
- coût de la proposition (construction et entretien) ;
- organisation de l'équipe pluridisciplinaire pour la suite du mandat (modalités de collaboration entre l'architecte-paysagiste et les membres de l'équipe).

Sont également concernées la qualité d'écoute des différentes équipes et la prise en compte des recommandations formulées par le collège d'experts.

4 JUGEMENT

Déroulement du jugement

Le collège d'experts s'est réuni les 13 et 14 décembre 2023. Madame Jenny Leuba, suppléante, est excusée ces deux journées. Monsieur Emanuel Chaze, suppléant, est excusé pour le jeudi après-midi et n'a pas participé au jugement final.

L'ensemble des membres titulaires étant présents, le Collège a pu se prononcer valablement, malgré l'absence des deux suppléants.

L'audition des équipes

La journée du 13 décembre 2023 a été consacrée à l'audition des 4 équipes par le Collège d'experts.

Chaque équipe disposait d'une heure et quart, répartie en 30 minutes de présentations puis 45 minutes de discussion. A l'issue de cet échange les membres du Collège d'experts disposaient de 30 minutes pour partager leurs opinions et débattre.

L'audition des spécialistes conseils

La journée du 14 décembre a débuté par l'audition des spécialistes conseils suivants :

- Mme Anne-Lise Cantiniaux, Adjointe scientifique / Office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN) – Etat de Genève
- M. Franck Pidoux, Directeur du service de l'aménagement des eaux et de la pêche / Office cantonal de l'eau (OCEau) – Etat de Genève
- Mme Florence Colace, Architecte-éclairagiste – Service de l'Aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) – Ville de Genève
- M. Pierre Tourvieille de Labrouhe, Conseiller en conservation du patrimoine architectural – Direction du Département de l'aménagement, de la construction et de la mobilité (DACM) - Ville de Genève

Chacun des spécialistes a rédigé un rapport qui a été remis au Collège d'experts avec les points forts et les points faibles ainsi que les possibles points bloquant de chacun des projets.

Les spécialistes conseils ont été invités à faire part de leur analyse des dossiers dans leur domaine de compétence et des bases légales ou recommandations chacun leur tour. Puis, ils se sont retirés.

Jugement

La question du franchissement des niveaux est un enjeu majeur des MEP. Les 4 candidats ont apporté des variantes différentes qui ont été analysées avec attention notamment du point de vue de l'ISOS (inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse) et des lois fédérales de protection des eaux et des forêts.

La proposition de placer un funiculaire au droit de la pile du Viaduc de la Jonction, route des Péniches a l'avantage de s'intégrer dans le paysage avec un impact sur la forêt limité mais risquant d'être impactant en phase chantier. Le funiculaire est un ouvrage attractif offrant une expérience aux utilisateur-trice-s. En revanche, l'emplacement du départ devant les quais de déchargement des camions n'est pas satisfaisant.

La proposition de débiter l'ascension par un ascenseur avant le site des SIG sans aller jusqu'au bout du quai est un parti pris qui implique la construction de passerelles pour relier le viaduc. La construction de ces passerelles aura un impact sur la forêt. Il est ensuite proposé de pénétrer dans les grottes des anciennes champignonnières pour prendre un second ascenseur qui profite d'une partie des infrastructures existantes. Cette solution a l'avantage d'arriver exactement au niveau demandé devant le café du Bois de la Bâtie et d'offrir une expérience aux utilisateur-trice-s. En revanche, cette proposition n'est pas jugée compatible avec l'objectif de maintien de l'intérêt du site pour les chauves-souris. L'impact dans le talus a été jugé très important.

La proposition d'un ascenseur unique emblématique situé au bout de la route des Péniches qui dessert le viaduc puis se raccrochant au niveau du Bois de la Bâtie par une passerelle imposante est rationnelle. Le point de départ a été judicieusement surélevé en se dégageant du site des SIG au moyen d'une passerelle universelle. En revanche, cet ouvrage se situe dans un espace de sauvegarde du patrimoine (paysager?) et présente une atteinte grave au site du point de vue du grand paysage.

Enfin la proposition de débiter l'ascension depuis le bâtiment des SIG, de profiter de la toiture pour créer un lieu attractif qui rejoint le niveau du viaduc permet de s'extraire des quais de déchargement des camions et offre un point de vue inédit sur l'Arve. Cet ouvrage a l'avantage d'être moins impactant sur le paysage. La seconde partie de l'ascension se fera par un second ascenseur et une passerelle au bout du viaduc.

Les membres du Collège d'experts examinent, commentent et analysent chacun des projets sur la base notamment des critères annoncés au point 3 du présent document.

Premier tour de jugement

La présidente a rappelé les critères d'appréciation de jugement des projets à la lumière des analyses des spécialistes conseils

Deux typologies de projets émergent dans leur approche, ceux qui sont axés sur les usages et ceux qui sont axés sur la nature.

Un premier tour de jugement a permis d'écarter deux équipes:

- URBANITE DISCRETE de MAP (Monnier architecture du paysage) SA /AFRY Suisse SA / AFRY Suisse SA
- PROMENADE DES VERNES Apaar Sàrl / Perreten & Millerets SA /RGR SA

Il est précisé que la proposition du funiculaire avait pourtant séduit le Collège comme solution technique du franchissement des niveaux.

Le passage dans les grottes présentait trop de contre-indication et n'a pas pu être conservé.

Avant de choisir le lauréat, le Collège s'est questionné sur l'allotissement et sur la limite entre les deux lots au niveau du pont de Saint-Georges.

Résultat du jugement et nomination de l'équipe lauréate

Après une discussion générale avec des débats nourris, argumentés et un examen approfondi des deux projets restants, le Collège d'experts procède au choix final du projet conservé et recommandé pour la suite du mandat.

A l'issue du deuxième tour, le collège sélectionne à la majorité de ses membres, le projet pour les lots 1 et 2:

- LIGNE DE VIES de officina del paesaggio Sagl / Ingéni SA Genève Carouge / UrbanMoving Ingénierie Sàrl & Ways ingénieur Sàrl

Les quatre équipes comme le lauréat reçoivent une indemnité de Fr. 120'000.- HT chacune pour leur participation.

5 RECOMMANDATIONS

Le Collège d’experts tient à remercier toutes les participantes et tous les participants pour leur travail et leurs propositions. Il remercie les quatre équipes pour leur travail, la qualité et la diversité des réponses apportées. Le processus de mandats d’études parallèles (MEP) et des trois dialogues ont permis de faire évoluer les projets et d’aboutir à un projet de grande qualité répondant aux attentes.

Le MEP a également permis de démontrer que les axes forts cyclables du périmètre sont bien situés sur le boulevard urbain, mais également sur la rive droite de l’Arve.

Les équipes sont remerciées pour leur travail important et leur capacité à répondre aux attentes, en suivant les recommandations et d’avoir su adapter leur projet à la suite des différents dialogues sans le dénaturer. A l’issu des débats, le projet «Ligne de vies» a été déclaré lauréat pour les lots 1 et 2. Il possède les qualités et potentiels permettant de répondre aux attentes du Maitre d’ouvrage et des utilisateur-trice-s. Dans le cadre du développement du projet, le Collège d’experts émet les recommandations suivantes à la Ville de Genève :

- Son souhait de réaliser le projet le plus rapidement possible compte tenu des multiples et nombreuses attentes identifiées ;
- Le parc linéaire le long de l’Arve devra s’accompagner de mesures connexes en lien avec les mobilités douces. La réalisation d’au moins une passerelle au-dessus de l’Arve et en particulier celle «de la Gravière» est vivement attendue. De même, l’axe fort cyclable reporté sur les quais rive droite, et en particulier sur le quai Ernest-Ansermet, est nécessaire et complémentaire au parc linéaire. Il devra être rapidement amélioré, notamment au niveau des accroches avec le pont Hans-Wilsdorf ;
- Le Collège recommande d’envisager des cheminements parallèles au parc, à l’arrière des équipements sportifs, offrant ainsi une potentialité de perméabilités des mobilités et des usages au sein du grand périmètre. En effet, le seul périmètre du parc linéaire ne pouvant intégrer tous les usages souhaités, il faudra les rechercher dans les quartiers voisins en cours d’élaboration également ;

- Le Collège regrette que les espaces extérieurs de la piscine soient inaccessibles durant 8 mois, ce qui contribue à fragmenter les espaces existants. Il recommande donc au Maître d’ouvrage de travailler sur une meilleure interconnexion de ces espaces avec le projet de parc linéaire, tant du point de vue de la temporalité que de la relation avec l’espace public à venir ;
- Le Collège d’experts apporte les recommandations suivantes au Canton. Il insiste sur la nécessité de poursuivre le dialogue engagé avec les acteurs locaux ; le Collège d’experts recommande au Canton d’intégrer les intentions d’aménagement du projet lauréat dans le processus d’élaboration du «PLQ Pointe Nord». Notamment les passages longitudinaux à l’intérieur du PLQ ainsi que la mise à ciel ouvert de la Drize ;
- Le projet de franchissement par les mobilités douces du pont de Saint-Georges en surface doit s’accompagner de mesures fortes de réductions de charges de trafic TIM en amont. Les études sur la route des Jeunes et le boulevard urbain doivent pouvoir contribuer également à cette diminution des charges de trafic.

Dans le cadre du développement du projet, le Collège d’experts émet les recommandations suivantes au lauréat :

- Compte tenu des enjeux environnementaux et de protection de la nature, il est proposé au lauréat de s’adjoindre des compétences d’un écologue selon les besoins ;
- D’étudier dans quelle mesure le passage inférieur du pont de Saint-Georges pourrait être dévolu à la petite faune.
- d’opter pour un développement du projet agile et un travail de coordination et de recherche de synergies avec tous les projets en lien avec le périmètre.
- D’affiner le dimensionnement des cabines d’ascenseur au regard des flux cyclistes et piétons attendus ;
- D’anticiper les aménagements dans le secteur de l’arrivée de la passerelle de la «Gravière» en rive gauche et de les coordonner au regard du gabarit de l’ouvrage attendu et des contraintes spatiales et hydrauliques associées.

Communication des résultats et expositions des projets
La proclamation officielle des résultats aura lieu lors du vernissage de l’exposition des projets le 16 janvier 2024 à la salle du Forum Faubourg, 6 rue des Terreaux-du Temple à Genève, en présence du Maître de l’ouvrage et de ses invités. L’exposition sera ouverte au public du 17 au 27 janvier 2024 (lu-sa de 11h à 18h et je de 11h à 20h) au Forum Faubourg.

6 APPROBATION DU JURY

Le présent document a été approuvé par le collège d’experts	
Présidente	Mme Michèle Tranda-Püttion
Vice-Présidente	Mme Charlotte Malignac
Membres professionnels	Mme Sonia Lavadinho
	M. Pascal Gysin
	Mme Valérie Hoffmeyer
	M. Benoît Ziegler
	Mme Laetitia Vulliez
Membres représentants	M. Nicolas Amann
	M. Marco Rampini
	M. Thomas Dagonnier
	M. Philippe Viala
	M. Patrick Muller
Suppléants	M. Gilles Doessegger
	M. Nicolas Betty
	M. Erwann Jegousse
	M. Emmanuel Chaze
	Mme Jenny Leuba

E LAURÉAT LOT 1 ET LOT 2

Projet n° 14

LIGNE DE VIES

Architecte paysagiste

officina del paesaggio Sagl

Lugano, Suisse

Collaboratrice

Sophie Agata Ambroise

Ingénieur civil

Ingéni SA Genève Carouge

Carouge, Suisse

Collaboratrice

Gahima Gahigiri

Ingénieurs mobilité

UrbanMoving Ingénierie Sàrl

Lausanne, Suisse

Collaborateur

Laurent Dutheil

Ways ingénierie Sàrl

Ecoteaux, Suisse

Collaborateur

Steve Tombez

Autres compétences

Actéon SNC

Neuchâtel, Suisse

Collaborateur

Ricardo Fernandes

Aquavision

Engineering Sàrl

Ecublens, Suisse

Collaborateur

Erik Bollaert

Architecture

Radiance35

Liège, Belgique

Collaboratrice

Isabelle Corten



Présenté en début d'étude sous la forme d'une vision poétique très imagée et peu dessinée, le projet a réussi à aboutir à des intentions d'aménagement concrètes et convaincantes, sans perdre la sensibilité des prémisses. Avec un parti pris fort, qui affirme le préalable du paysage rendu habitable pour toutes et tous, il offre les conditions d'un investissement humain délicat et proportionné à la capacité d'accueil du site. Les milieux proposés restent dans l'esprit d'une berge plutôt que d'un quai, révélant les potentiels des multiples situations actuelles, sans en changer profondément la nature. L'intention de réparer ce que l'époque industrielle a pu abîmer se traduit par l'utilisation d'un langage issu d'abord du paysage : l'eau et la végétation, la topographie et les matériaux bruts, plutôt que de l'équipement et du construit. Le poétique plutôt que le prosaïque, en somme. Une forme de spiritualité émane de l'approche et de son récit, elle imprègne la proposition qui reste ancrée dans le lieu. L'usage fort de la symbolique (la montagne enchantée, la jungle, les chemins secrets, les nids, etc...) se concrétise de manière mesurable dans l'espace, notamment par l'augmentation chiffrable des mètres carrés dévolus à la nature et au vivant. Ceci tout particulièrement par la création d'une lône (bras d'un fleuve) avant la jonction de l'Arve et du Rhône. Parce qu'elle parvient à s'extraire de la stricte linéarité du périmètre donné en utilisant les outils du paysage que sont les nants et les deltas, la végétation ou les enrochements, cette proposition laisse augurer des développements intéressants pour son propre périmètre, mais aussi pour les espaces ouverts en relation avec la promenade elle-même, les futurs quartiers du PAV, la rive droite, et le Bois de la Bâtie. Cette grande attention au contexte, la capacité d'évolution du projet et de ses porteurs et porteuses qui ont su adapter leurs intentions au fil des dialogues avec le jury, ont séduit celui-ci, qui a voulu faire le pari de la poésie.

Qualité fonctionnelle et d'usage

Du point de vue des usages, la diversité, le rythme, l'équilibre entre transit et séjour sont pertinemment implantés, sans exclure une forme d'aventure : les matériaux naturels, les différentes postures possibles par rapport à l'eau, les instruments de la découverte (l'amplificateur du son de la rivière par exemple) et du séjour (les hamacs, les saunas...). Au vu des réglementations en vigueur régissant le lit majeur des rivières, les chemins secrets devront cependant le rester. Les boucles de cheminements, les petits objets et attentions qui les jalonnent, avec un rapport sensoriel au lieu et une relation riche au monde de la rivière, doivent cependant trouver leur place dans le projet, et servir à l'activation du chemin principal. Ces intentions, encore fragiles au stade d'un MEP, font intégralement partie de l'esprit de la proposition ; à ce titre, elles doivent être adaptées, et en aucun cas abandonnées.

Qualité de l'avant-projet urbain et paysager

Le jury a estimé le projet audacieux et cohérent dans ses propositions. Le temps long de la procédure a permis d'explorer les intentions de l'équipe : le double ascenseur et sa terrasse intermédiaire en belvédère, la création d'une lône-refuge pour l'eau et les oiseaux, l'idée d'une nature sacrée, mais pas sacralisée, et l'accessibilité universelle des lieux. La proposition du 2^e tour de déplacer le théâtre du Galpon sur le bâtiment SIG doit être approfondie. Elle permettrait la régularisation d'une situation provisoire et légalement inconstructible, qui pourrait justifier la surélévation du bâtiment industriel, tout en rendant un espace important à la nature et à la pleine terre, à proximité de la lône. Le degré de définition du projet le rend suffisamment souple et évolutif pour se coordonner avec les projets connexes, comme le PLQ de la Pointe Nord.

Qualité environnementale et de durabilité

D'une manière générale, le projet avance à petits pas, identifiant les opportunités. Quand celles-ci sont fortes, il s'en saisit et ose de grands gestes. C'est le cas de la lône, qui s'apparente à un geste de renaturation et qui s'appuie sur ce qui a été, historiquement, une île. La possibilité de remettre au jour les rivières et les nants, qui sont là, est une ambition forte saluée par le Collège d'experts. Elle reste à démontrer, mais la faisabilité du projet n'en dépend pas de manière déterminante.

Faisabilité technique, résolution pertinente des franchissements des niveaux

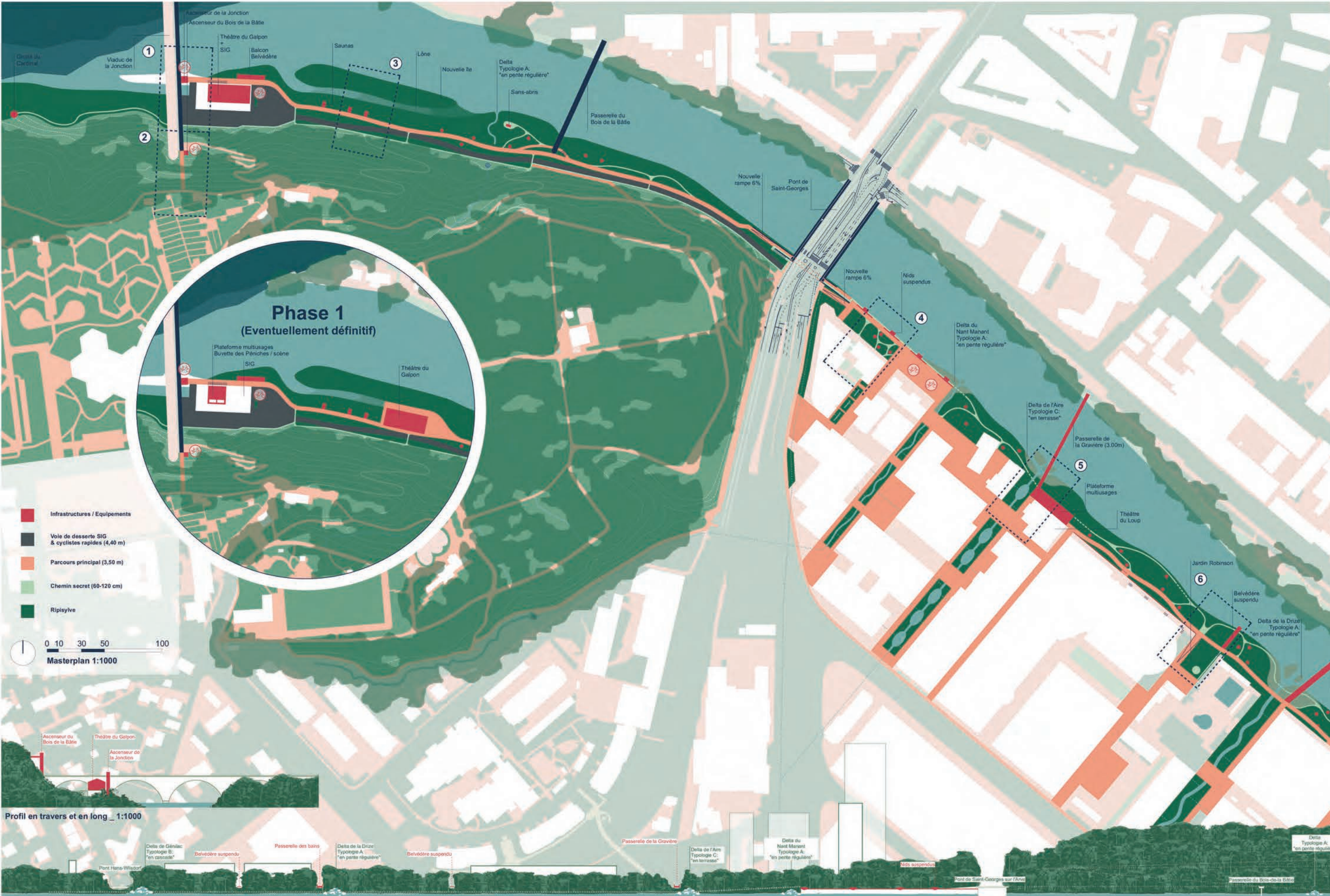
Pour rejoindre le Bois de la Bâtie, le parti est de dépasser la résolution technique en offrant un espace complet, autonome, pensé comme un tout. A la fois, extrémité de la promenade riveraine et lieu d'attraction fort, le pied du Viaduc de la Jonction devient une destination. Le double ascenseur décalé permet de réduire au minimum l'impact sur la forêt et sur le viaduc, avec tout de même un effet signal assumé. Ce premier ascenseur permet l'accès à la Voie verte d'agglomération en direction de Saint-Jean ou à la liaison haute, via un deuxième ascenseur près du tunnel ferroviaire. La séparation de ces deux flux apparaît comme une solution judicieuse et permet une insertion fine dans le paysage. Le franchissement du pont de Saint-Georges avec un simple passage piéton et des rampes latérales a le mérite de la simplicité et d'une certaine facilité de mise en œuvre. Elle devra être coordonnée avec les projets connexes notamment sur la route des Jeunes et être fortement renforcée dans son intention.

Sobriété et finesse d'intervention

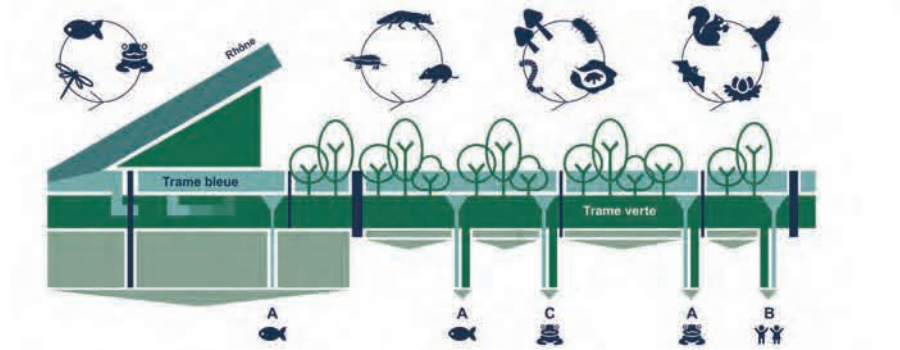
La qualité du projet tient aussi à une économie de moyens appréciable, tant matérielle que financière, sans sacrifier ses ambitions. Apparaissant comme soucieuse des gens et de leurs envies d'être proche de la nature, la proposition égrène des idées d'équipements inédits, à la fois simples et subtils, au fil d'une promenade apaisée qui sait aussi se montrer ludique et même aventureuse. Le jury apprécie cette intention d'enrichir les trajets du quotidien, qui va dans le sens d'une plus grande sobriété des loisirs et du plaisir de vivre en ville toute l'année.

Recommandations

- Renforcer le projet de l'eau en général : les deltas et le rôle des fils d'eau dans leur capacité à relier le quartier à la promenade, les franchissements et la lône.
- Maintenir les nids arrimés au quai, mais questionner les belvédères et les interventions dans le lit majeur de la rivière, en regard de l'inconstructibilité des rives, sans abandonner l'idée. De même, poursuivre la réflexion sur le théâtre du Galpon et son éventuel déplacement sur le bâtiment SIG. S'adjoindre, au besoin, un écologue pour le développement du projet, afin d'analyser précisément l'écosystème et les possibilités d'en actionner les dynamiques.
- Dimensionner les équipements, notamment les ascenseurs et les passerelles, à l'échelle des mutations du territoire, avec une capacité adaptée au nombre des usager-ère-s, notamment la largeur de la passerelle de la Gravière.
- Préciser le concept de l'éclairage d'ensemble (l'intensité du clair de lune) et mieux définir les aspects permanents et événementiels.



Infrastructure écologique



Les typologies de deltas :

A - Typologie en pente régulière



B - Typologie en cascade



C - Typologie en terrasse



Remontée / refuge des poissons



Détente et ludique



Multiplicité des milieux amphibiens et petite faune



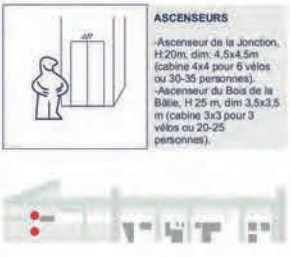


Le schéma mobilité correspond à l'esprit du projet. Il s'agit en effet d'un parc pour piétons où les vélos viennent délicatement, ceci grâce à des axes forts dédiés en périphérie du parc, aménagés de manière attractive protégeant ainsi le cœur du projet lui permettant et révélant son âme piétonne. Les parkings vélos situés aux points d'entrée stratégiques devaient inciter les cyclistes à devenir aussi des piétons pour profiter du parc.



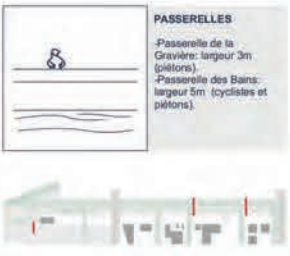
ASCENSEURS

-Ascenseur de la Jonction, H:20m, dim: 4,5x4,5m (cabine 4x4 pour 6 vélos ou 30-35 personnes).
-Ascenseur du Bois de la Balle, H:25m, dim: 3,5x3,5m (cabine 3x3 pour 3 vélos ou 20-25 personnes).



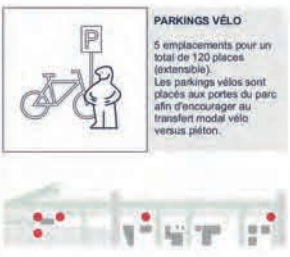
PASSERELLES

-Passerelle de la Jonction, largeur 3m (piétons).
-Passerelle des Bains, largeur 5m (cyclistes et piétons).



PARKINGS VÉLO

5 emplacements pour un total de 120 places (extensible).
Les parkings vélos sont placés aux portes du parc afin d'encourager au transfert modal vélo versus piéton.



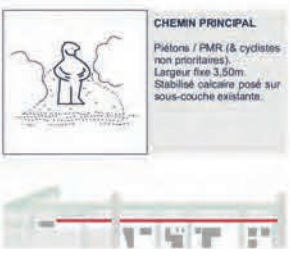
VOIE DE DESSERTE SIG (à cyclistes rapides)

Enrobé existant, sur une largeur de 4,40m. Tracé sinueux.



CHEMIN PRINCIPAL

Piétons / PMR (à cyclistes non prioritaires).
Longueur fixe 3,50m. Stabilisé cailloux posé sur sous-couche existante.



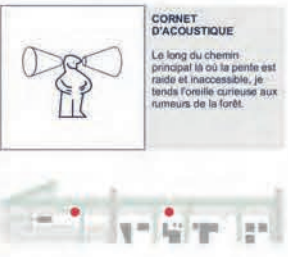
SAUNAS

Le long du chemin principal un corps à corps en face de l'île aux oiseaux.



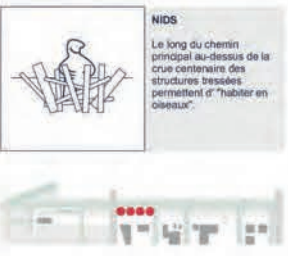
CORNET D'ACoustIQUE

Le long du chemin principal là où la pente est raide et inaccessible, je tends l'oreille curieuse aux rumeurs de la forêt.



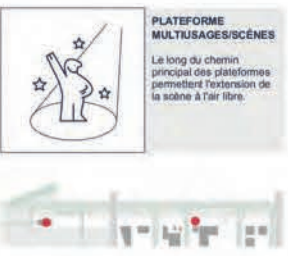
NIDS

Le long du chemin principal au-dessus de la crue centenaire des structures brisées permettent d'"habiter en oiseaux".



PLATEFORME MULTISAGES/SCÈNES

Le long du chemin principal des plateformes permettent l'extension de la scène à l'air libre.



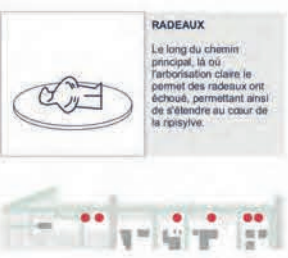
TYROLIENNES

Le Parc Robinson crée une nouvelle contrainte en pente douce avec la ripaille soulignée par la nouvelle présence de tyroliennes.



RADEAUX

Le long du chemin principal, là où des trouées d'arbres existent le permet des radeaux ont échoué, permettant ainsi de s'étendre au cœur de la ripaille.



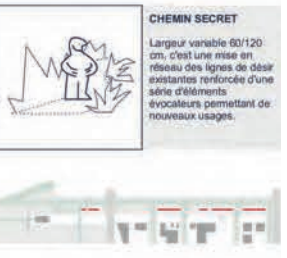
BELVÈDÈRES

Le long du chemin principal, là où des trouées d'arbres existent le permettent des belvédères suspendus s'ouvrent en apikomb sur la rivière.



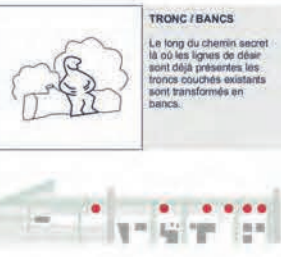
CHEMIN SECRET

Largeur variable 60/120 cm. C'est une mise en réseau des lignes de désir existantes renforcées d'une série d'éléments évocateurs permettant de nouveaux usages.



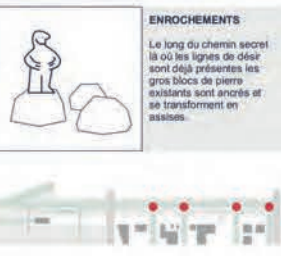
TRONC / BANCS

Le long du chemin secret là où les lignes de désir sont déjà présentes les troncs couchés existants sont transformés en bancs.



ENROCHEMENTS

Le long du chemin secret là où les lignes de désir sont déjà présentes les gros blocs de pierre existants sont ancrés et se transforment en assises.



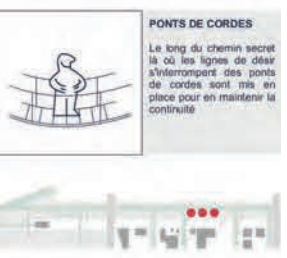
CORDAGES

Le long du chemin secret là où les lignes de désir sont déjà présentes les câbles existants sont ancrés et se transforment en cordes raides.



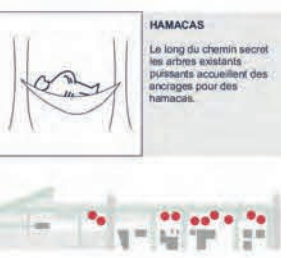
PONTS DE CORDES

Le long du chemin secret là où les lignes de désir s'interrompent des ponts de cordes sont mis en place pour en maintenir la continuité.



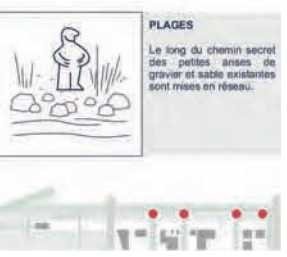
HAMACAS

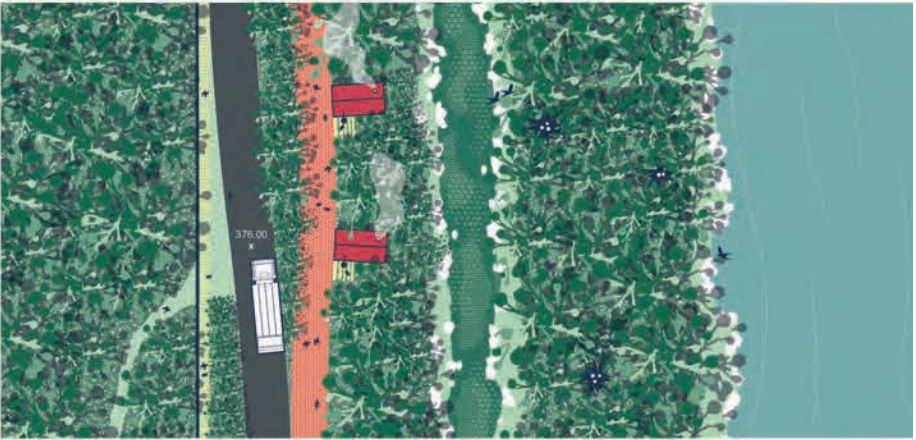
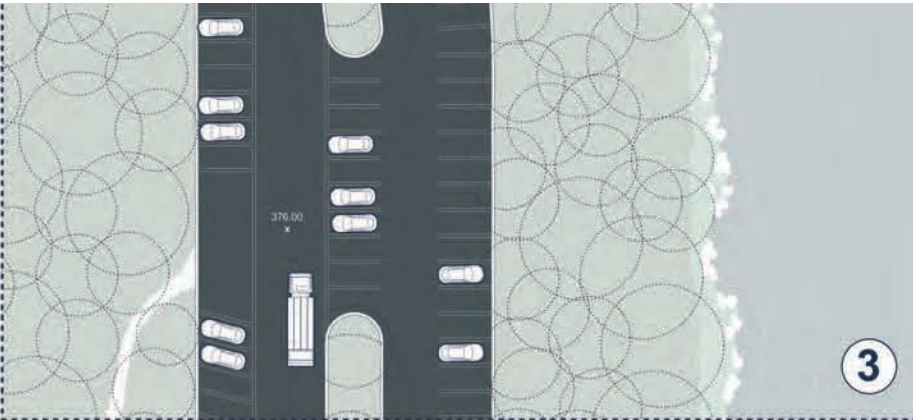
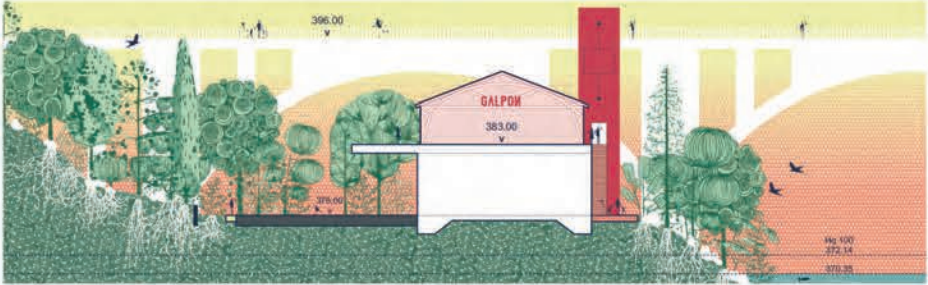
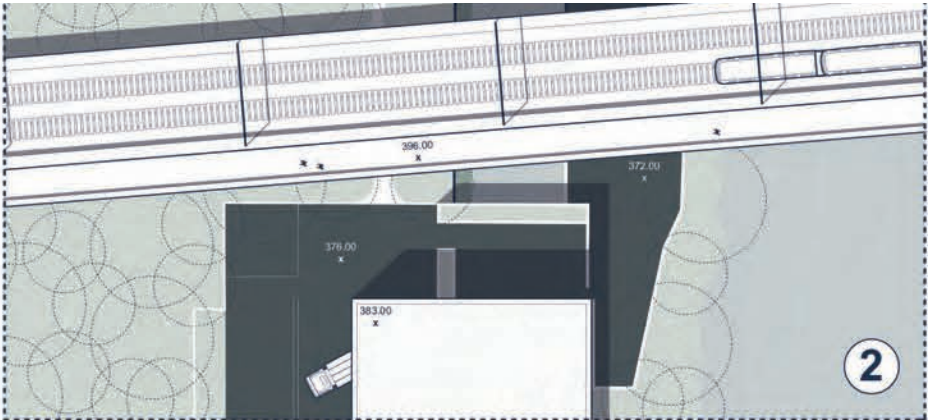
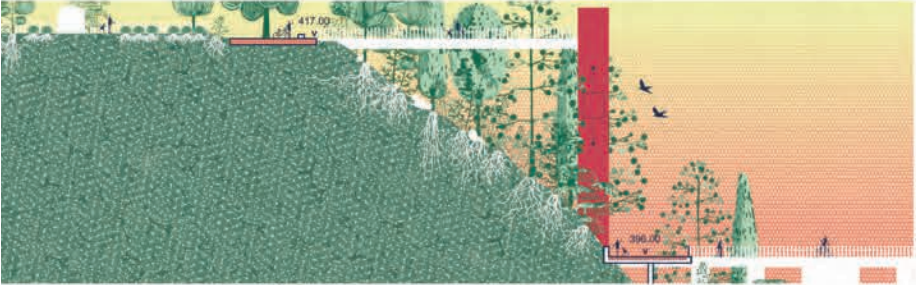
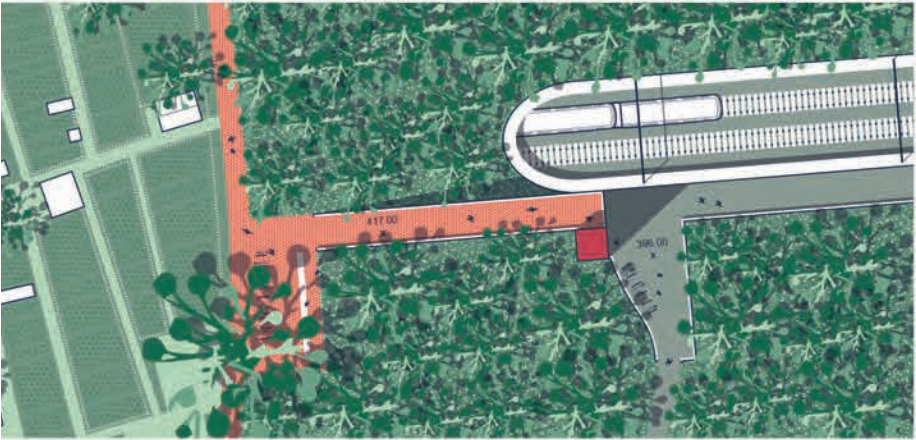
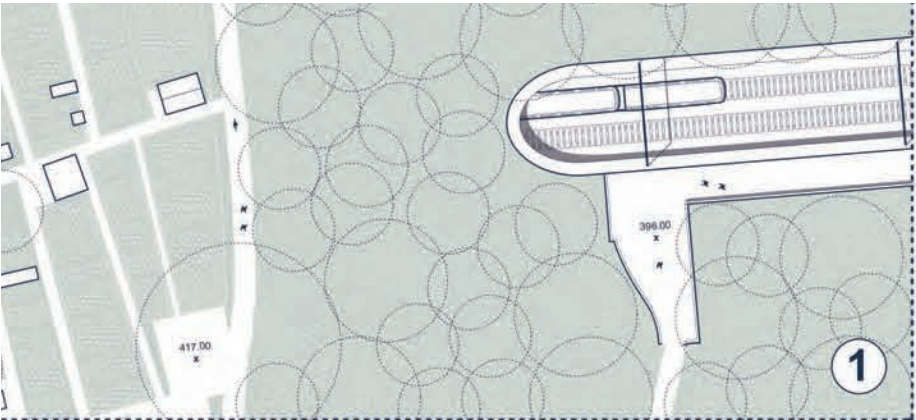
Le long du chemin secret les arbres existants puissants accueillent des ancrages pour des hamacas.

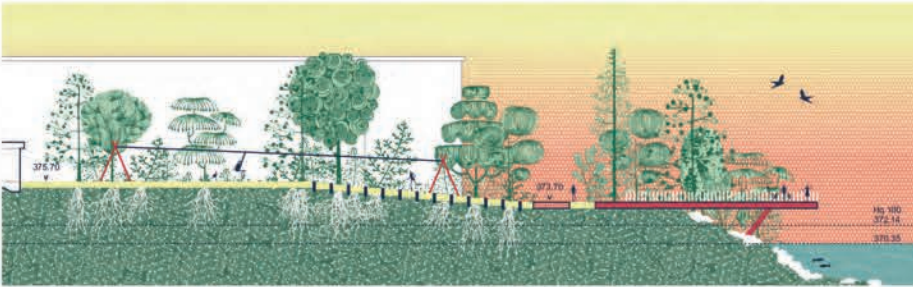
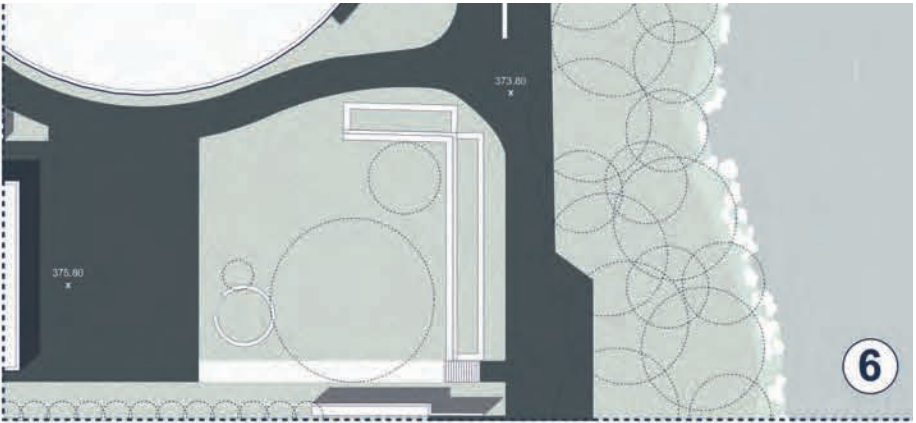
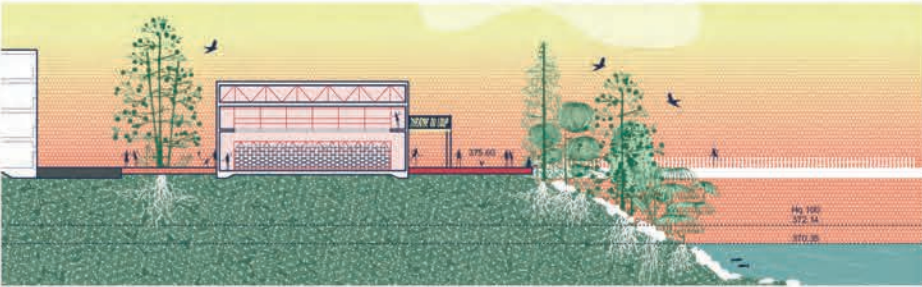
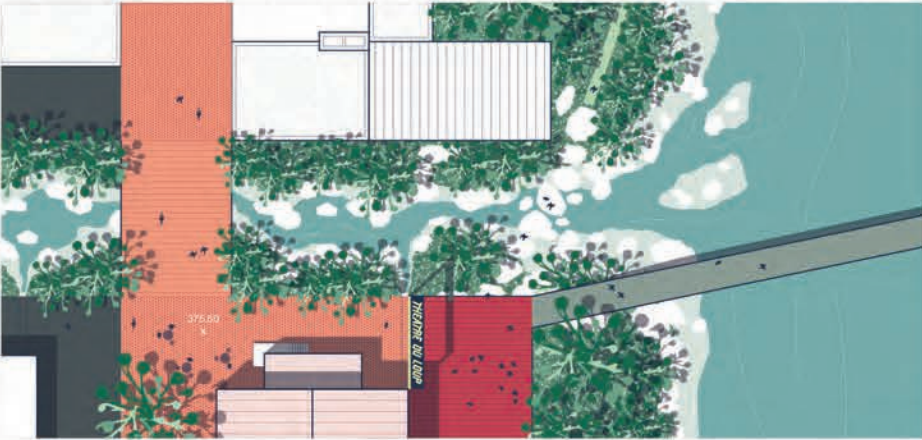
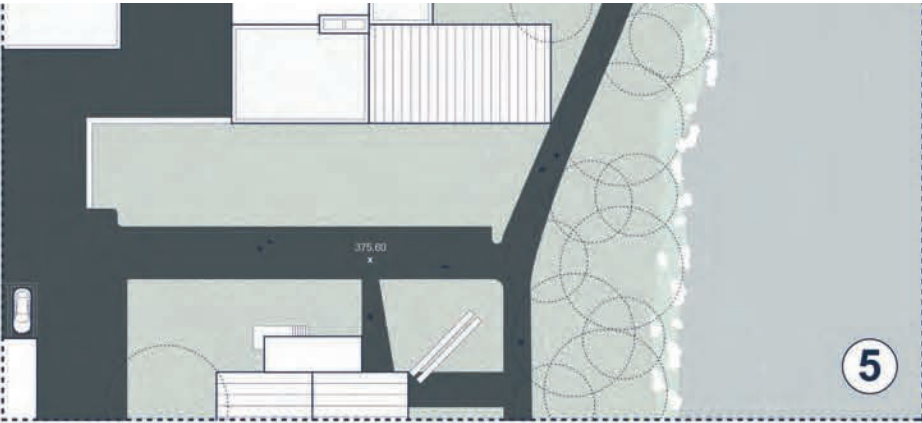
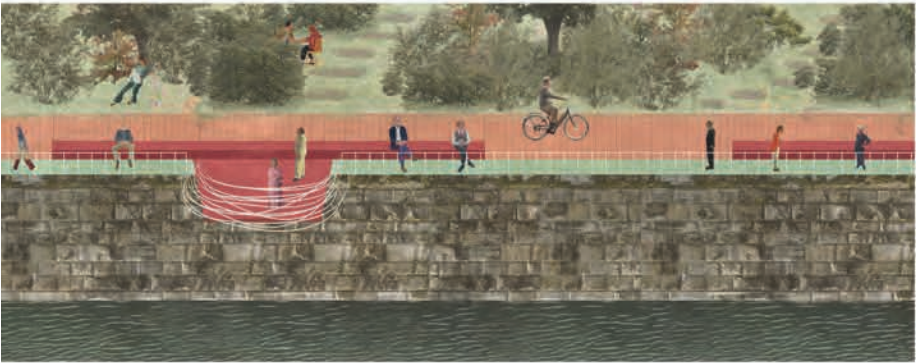
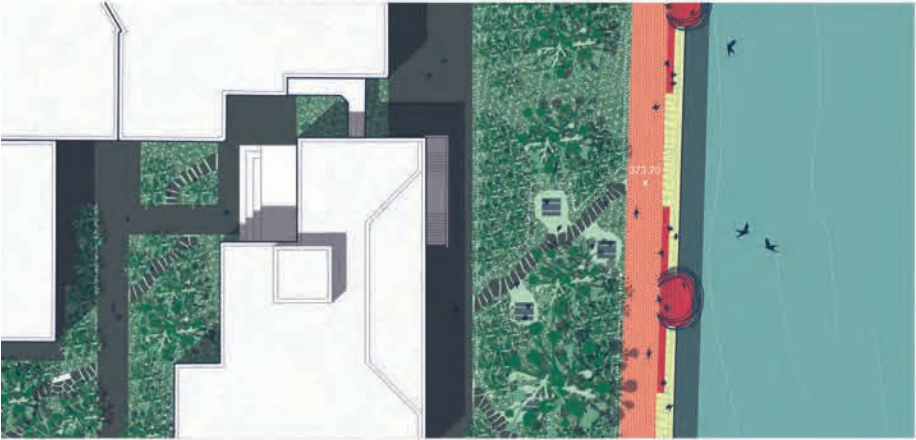
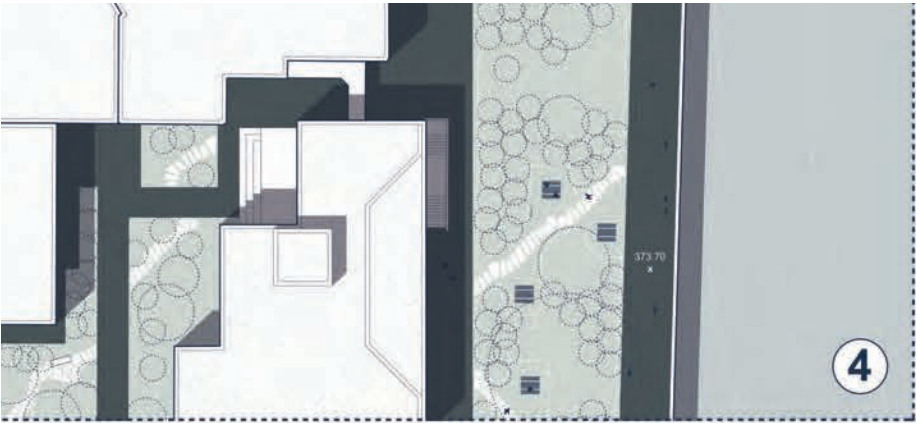


PLAGES

Le long du chemin secret des petites anes de gravier et sable existantes sont mises en réseau.







F PROJETS NON RETENUS

Projet n° 5

PROMENADE DES VERNES

Architecte paysagiste
Apaar Sàrl

Genève, Suisse
Collaborateur
Séraphin Hirtz

Ingénieur civil
Perreten & Milleret SA

Carouge, Suisse
Collaborateur
Jean-Jacques Megevand

Ingénieur mobilité
RGR SA

Acacias, Suisse
Collaborateur
Yannick Allegra

Autres compétences

Viridis environnement Sàrl

Petit-Lancy, Suisse
Collaborateur
Christian Meisser

ECUM Urbaine

Nyon, Suisse
Collaboratrice
Solimine Gianluca

Radiance 35 SUD

Marseille, France
Collaborateur
Raphaël Girouard

Analyse du projet APAAR

Le Collège d’experts relève le travail très conséquent réalisé par le groupement et salue sa dynamique d’équipe qui lui a permis de faire évoluer très positivement le projet entre les différents dialogues.

Cela étant, le Collège d’experts considère que l’équipe s’est éloignée de l’objectif principal qui est l’aménagement du parc linéaire, elle a trop tourné le projet vers les quartiers sans suffisamment préciser la relation à l’Arve et la ripisylve. Ainsi, le projet proposé est très (trop) «aménagé» et dépendant des placettes et aménagements urbains en lien avec le quartier, rendant ainsi le projet de parc linéaire trop ténu.

Qualité de l’avant-projet urbain et paysager

Le Collège d’experts relève un travail très précis et complet sur le projet urbain et paysager. Les propositions sur les places, placettes et lieux d’articulation avec les espaces publics actuels ou futurs du quartier sont intéressantes et très structurantes. La proposition de s’écarter de l’Arve dans le secteur de la pointe Nord est jugée intéressante tout comme le travail sur les niveaux le long du vélodrome. En revanche, les secteurs des accroches de la future passerelle au chemin de la Gravière (Place des théâtres) et du pont de Saint-Georges sont jugés perfectibles au regard des propositions faites par les autres groupements. A noter qu’il n’est pas envisageable de créer une emprise sur le lit majeur de l’Arve (pour des raisons de capacités hydrauliques et d’inconstructibilité).

Enfin, les aménagements urbains, suggérés en ancrage dans le quartier, sont intéressants mais difficilement envisageables à court terme. Le Collège d’experts remercie vivement le groupement pour la démarche d’appropriation fine des usages attendus par les acteurs actuels de ce secteur de la ville. Sur ce point, l’écoute très attentive des acteurs rencontrés a peut-être trop orienté le groupement vers l’articulation du parc avec les quartiers. Or le Maître d’ouvrage cherche à créer un parc linéaire où les usages viennent animer la promenade dans lequel la nature prédomine.

Pour les aspects paysagers, le Collège d’experts relève la diversité végétale proposée ainsi que le travail fin de plantation mais le projet reste cependant très « construit » au regard des autres projets et notamment du projet lauréat. Enfin, le Collège d’experts n’a pas été convaincu par la micro-forêt urbaine proposée qui apparaît en contradiction avec le reste des aménagements.

Qualité fonctionnelle et d’usage

L’équipe met en avant les différents usages sur la continuité du bord de l’Arve. Une attention particulièrement fine, travaillée et réfléchie des différents points d’ancrage en interface avec les bâtiments et transversales venant du quartier des Vernets, donnent à ce projet une vision des différentes interactions sociales en jeu.

Les différentes placettes aménagées, dédiées aux activités sur site donnent des espaces de respiration, et propices à la déambulation. Malheureusement, l’absence de prise en compte de la mise à ciel ouvert de la Drize, péjore la future utilisation des espaces projetés au niveau de la piscine extérieure et de la pataugéoire des Vernets.

Le cheminement au plus près des bâtiments à la Pointe Nord, laisse apparaître une forêt de « Pointe Nord » propice au point de vue directement sur l’Arve. Les actions de terrain, interview et observations ont porté leurs fruits dans la compréhension des enjeux et perspectives des usages projetés sur le site du lot 1, qui ne se retrouvent pas dans les projections sur la route des Péniches.

Un effort conséquent est réalisé sur la sécurisation du cheminement bénéficiant à l’ensemble des circulations. La création d’un ruban linéaire (chemin principal) et de chemins exclusifs pour les piétons est bien adapté et permet de répondre de manière satisfaisante aux enjeux de promenade et de pause le long du parcours.

Qualité environnementale et de durabilité

Le Collège d’experts a apprécié ce projet qui présente de grandes qualités environnementale : les principes de désimperméabilisation, de végétalisation et d’arborisation permettent de renforcer la canopée et la diversité des milieux existants.

Le concept global d’éclairage proposé a été perçu comme difficile à comprendre à la lecture des documents transmis. L’explosé oral a permis de préciser le concept général qui s’inscrit dans les orientations du Plan lumière II de la Ville de Genève.

Au niveau des cours d’eau, la renaturation de la Drize est à peine évoquée et intégrée, l’intégration du ruisseau des Vernets est prévue, l’ajout du nant de la Tour ne semble pas pertinent du fait qu’il n’est pas permanent.

La proposition d’utilisation des anciennes champignonnières est jugée originale, intéressante et astucieuse mais ne semble pas en adéquation avec l’intérêt de ce site prioritaire pour les chauves-souris, à cause des points suivants relevés : la fréquentation du public, les puits de lumières, l’éclairage artificiel et le béton projeté sur les parois. Des actions sont en cours concernant la réhabilitation de ce site pour les chirop- tères. Enfin, les orientations de protections définies par l’ISOS (inventaire fédéral des sites construits d’importance nationale à protéger en Suisse) dans ce secteur ne permettent pas d’envisager de tels aménagements.

Enfin, le Collège d’experts salue le travail conséquent sur les possibilités de réemploi des matériaux. L’analyse des différents matériaux existants et leur possibilité de réutilisation est détaillée et très pertinente. En revanche, les surfaces de stockage proposées sont nettement moins judicieuses voire inadaptées.

Faisabilité technique, résolution pertinente des franchissements des niveaux

La proposition d’utilisation des grottes ne permet pas d’éviter les ascenseurs et les accès. Les impacts paysagers directs et indirects de ces aménagements sont à considérer comme des atteintes importantes au paysage au sens de l’ISOS et il faut tenir compte des enjeux du maintien de la forêt existante dont une des fonctions majeures est la protection contre les glissements de terrain.

La traversée de la route des Jeunes et du pont de St-Georges reste simple et sans remise en cause majeure des fonction- nements actuels. Les propositions faites sont jugées trop peu ambitieuses notamment au regard du traitement des traversées du boulevard et de l’accroche du futur axe fort vélo arrivant du boulevard urbain et de la route des Jeunes.

Sobriété et finesse d’intervention

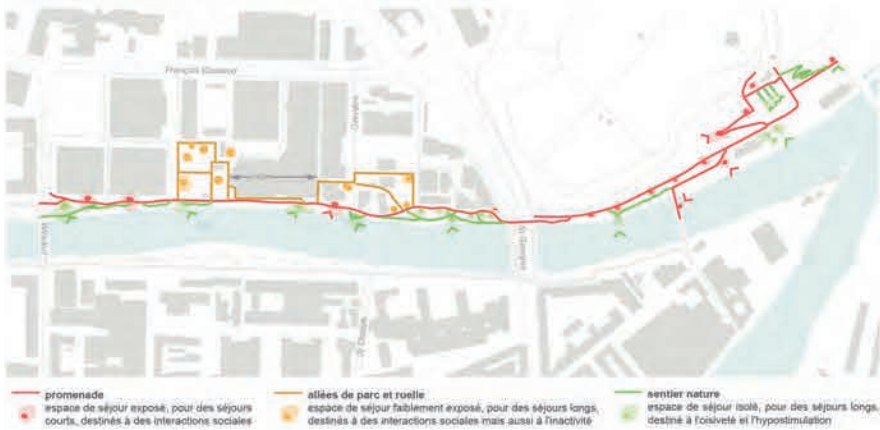
Le réemploi, la conservation des arbres existants et les interventions fines sur le cheminement participent à placer ce projet dans la sobriété des interventions préconisées sur site et dans une volonté bas carbone des aménagements. La proposition de mise en œuvre tactique sectorielle permet une grande agilité et est très pertinente au vu des nombreux projets et développements à venir.

Cela étant, le projet est jugé très construit et favorise un usage très conséquent du futur parc. Le Collège d’experts a préféré retenir un projet plus simple, ou les trois axes majeurs du parc sont le renforcement de la ripisylve, la création d’une promenade et l’intégration ténue de quelques activités per- mettant d’animer ces espaces qui restent indépendants du développement urbain du quartier.

A l'entrée du parc Robinson et de la Queue d'Arve, un soir d'été à 22h, la journée se termine dans la fraîcheur et d'une ombre accueillante



Un réseau de promenade et d'espaces de séjour avec degrés d'oisiveté évolutive



La place des théâtres, un belvédère contemplatif sur l'Arve



La forêt de la pointe Nord, un îlot de fraîcheur propice à la biodiversité



Eloge à l'oisiveté

Onirisme – oisiveté.

Stop ! Fini le stress, finie la frénésie, respirons, apprécions le moment présent, ici et maintenant, tandis que le flux de l'Arve tantôt frémit, tantôt s'agite. Ce moment se laisse contempler, oir et respirer au rythme du jour et de la nuit, en hiver comme en été.

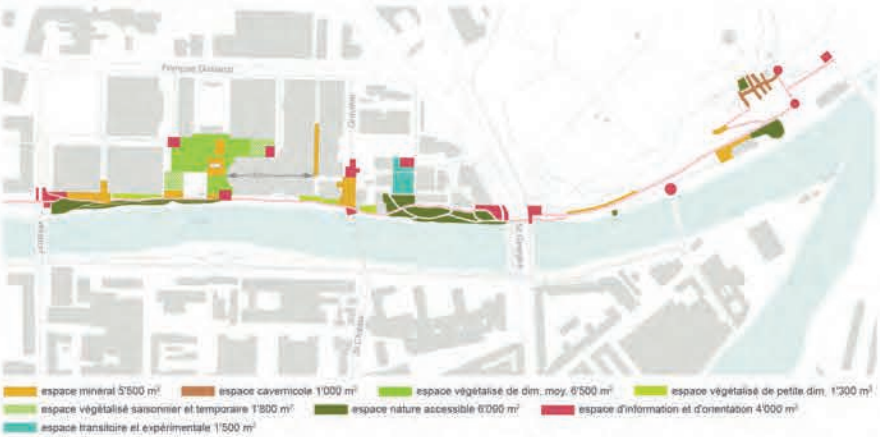
Le long du cordon boisé, une fraîche brise caresse les visages offrant une fraîcheur bienvenue dans la ville urbanisée, en période de canicule. La Promenade des Vernes, abondante en lisières arbutives et en haies comestibles, affirme son identité végétale spontanée.

En automne, la Promenade des Vernes accueille les écorceurs, offrant un spectacle d'acrobaties aux passant-e-s. Un tapis coloré de feuilles automnales devient le refuge des hérissons durant l'hiver. La Promenade des Vernes est un havre du vivant en ville, est un lieu qui respecte la faune sauvage, ainsi que des espaces accueillants et paisibles pour les citoyen-ne-s.

Au crépuscule, les chants des oiseaux rythment le quotidien. Les rires des enfants sont la symphonie d'une mélodie quintessence retrouvée lors des après-midis d'été. À l'aube, chaque pas est une exploration, une nouvelle sensation qui invite à la communion avec les milieux existants et créés. Les moments de vie quotidienne qui sont expérimentés sur la Promenade des Vernes sont multiples : le jeu, la rencontre, le partage, simplement « la convivialité ». La Promenade des Vernes offre un nouveau rapport à la nuit. L'ombre s'installe, évolue au fil des saisons. Cette ombre pleine rassure et élargit les possibilités de la vie quotidienne, un nouvel horizon est désormais perceptible : loi, l'ombre est complexe.

Laissez-vous transporter !

Des nouveaux espaces libres, aux bénéfices du multi-usages



La paro de la pataugeoire, un nouvel espace offert aux habitants



Le café de la Tour, sa terrasse panoramique, son aire de jeux



La voie verte, la promenade basse de la Bâtie, une pause sur l'aire de pique nique avant de rejoindre l'exposition ludique sur les chauves-souris



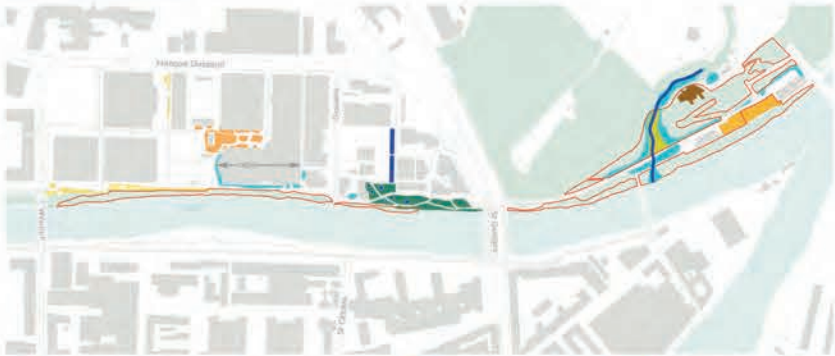
La compensation forestière
des forêts urbaines pour se ressourcer et assurer le continuum.



La désimperméabilisation des sols
Des sols éponges pour rafraîchir les quartiers et les espaces publics



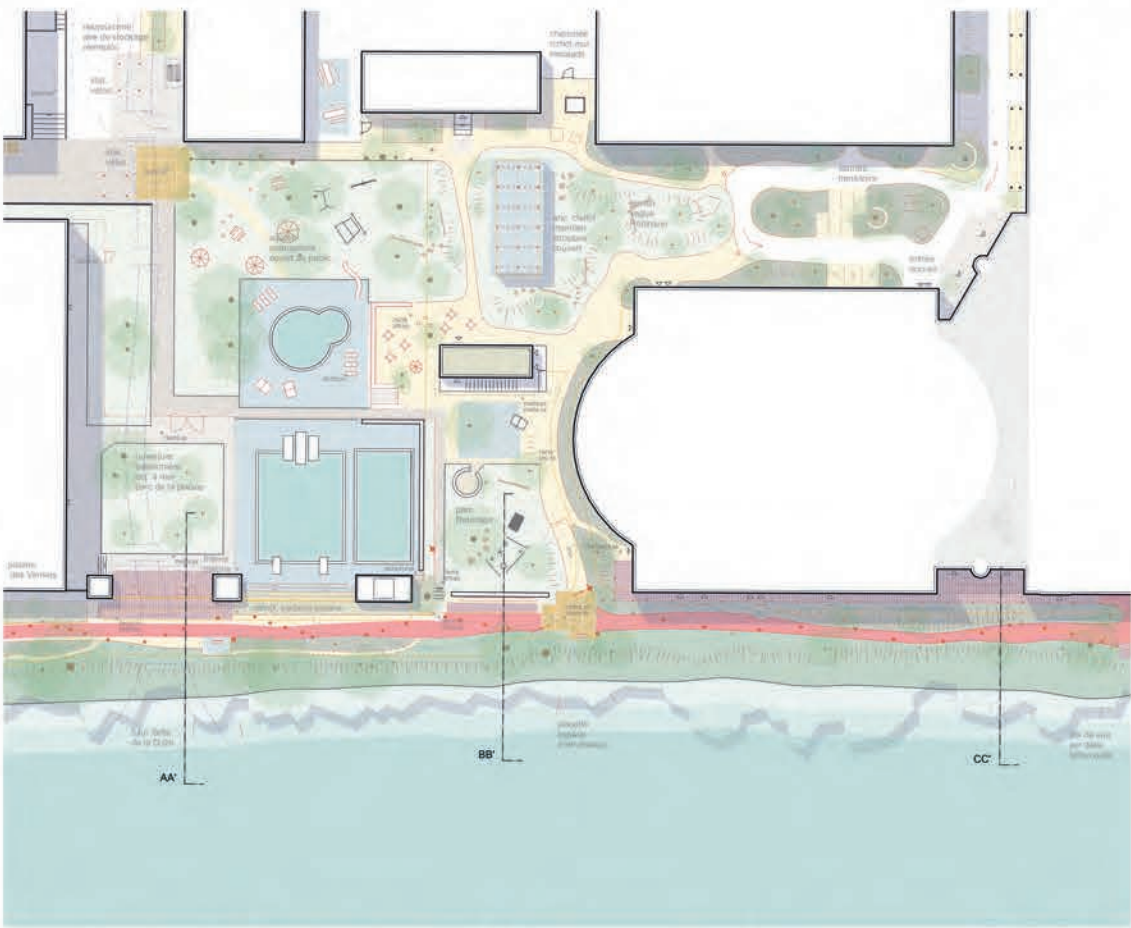
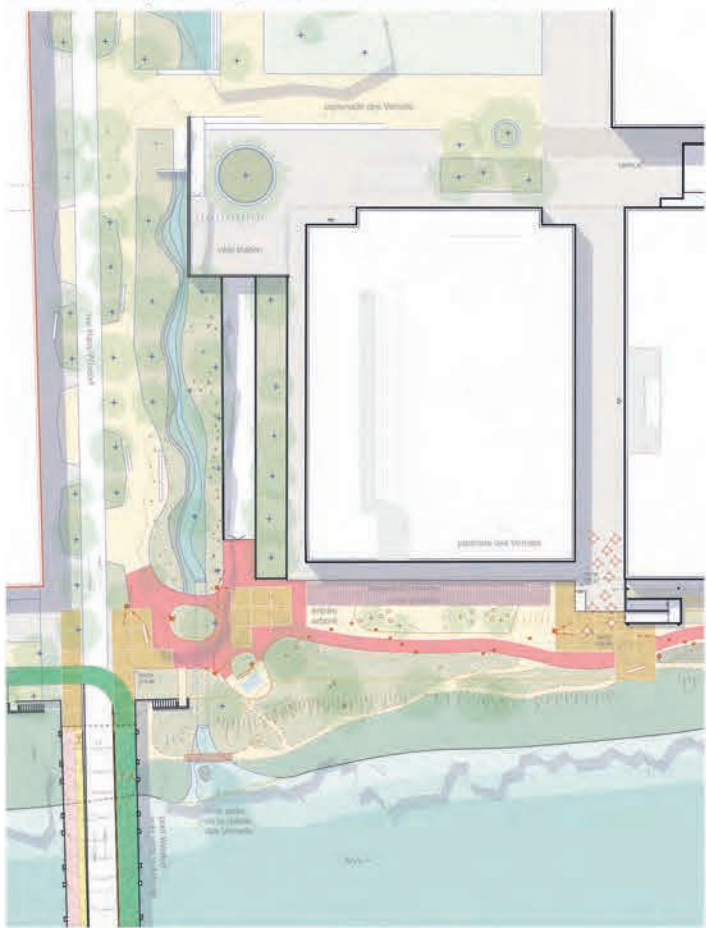
La mosaïque de milieux
Un continuum écologiques restauré



L'arborisation des
Augmentation de la canopée

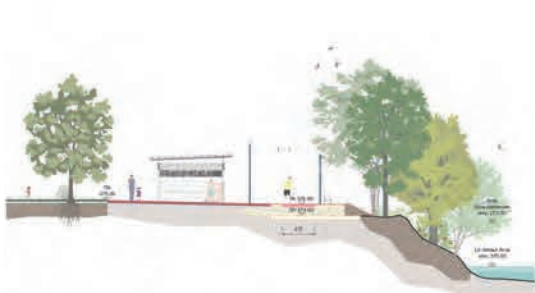


Plan masse de la promenade_éch 1/500, Continuité de la voie verte Bernex Bâle



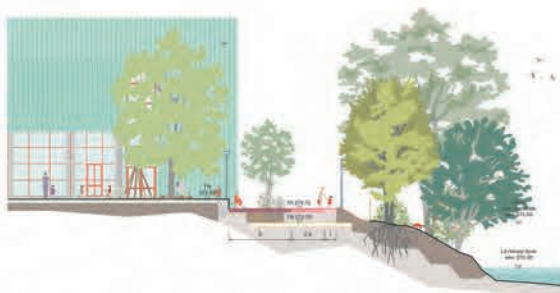
trails : existant, projet, projet connexe, démolis, entrée piétonne / carrossable, éclairage : porte : mât rétroillicateur du niveau d'ombre, veilleuse : mât ajouré, rétroéclairé (2.5 m), mât support : support des projecteurs (5 m), goutte de lumière : point lumineux suspendu, mât caténaire : mât support des caténaire, sans appareil lumineux, goutte encastrée : appareil lumineux encastré aux garde corps, filin : caténaire, câble porteur pour luminaires suspendus, projecteur cou

AA' la buvette de la piscine,
fin de saison le parc de la piscine s'ouvre au public
éch 1_200
2 m



parc : bassins : buvette : pontillon : placette : promenade : banc pour contempler l'Arve

BB' le parc Robinson,
un lieu d'expérimentation, un parc ouvert à toutes les générations
éch 1_200
2 m



parc robinson : cabanes des enfants : gabillon : placette surélevée : promenade : l'Arve

CC' la Coursive des sports
connexion de la promenade à la queue d'Arve
éch 1_200
2 m



niv 0 : rez de distribution : niv -1 : salles de sport : coursive : promenade éclairée : pas de lumières : cordon dans la pénombre

DD' la place des théâtres
un parvis pour parasser ou danser avec les copain.e.s
un belvédère pour contempler et méditer
éch 1_200
2 m

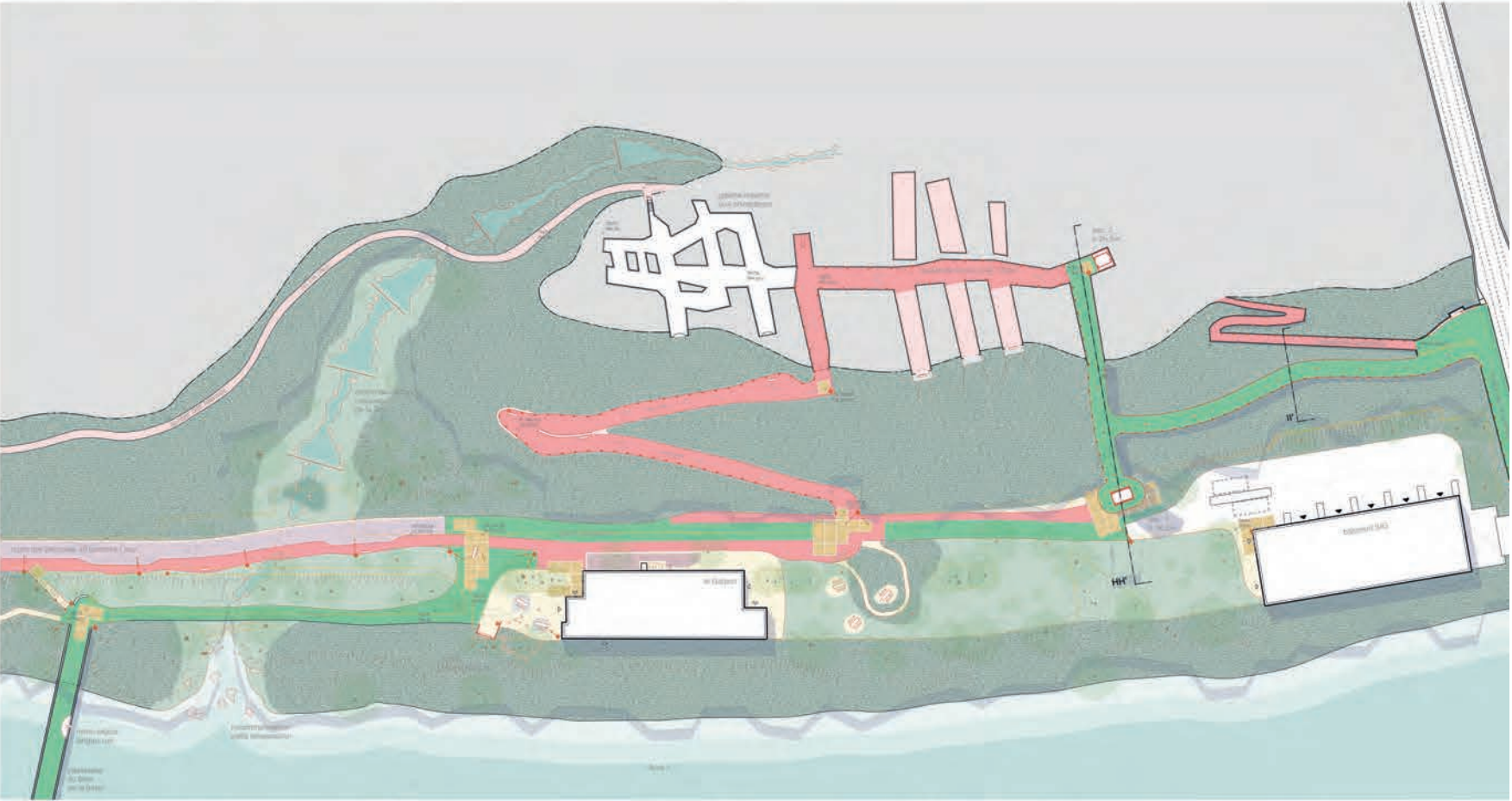
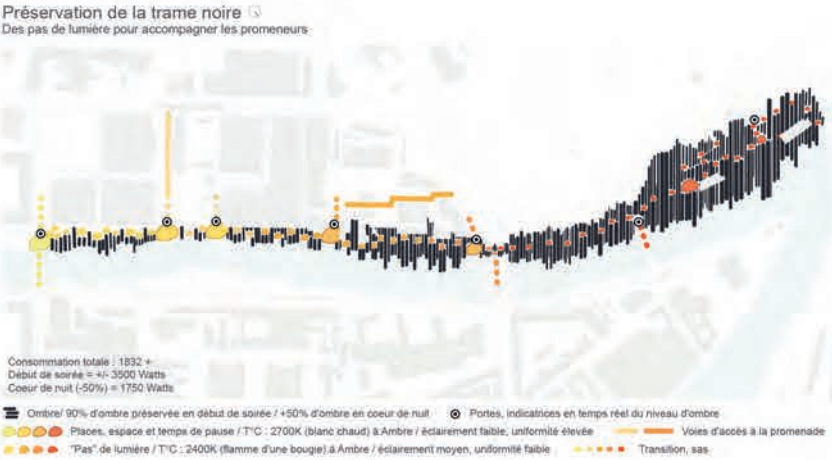


place de la Gravière : aménités, WC, parking vélos : place arborée : belvédère : plateforme pour la future passerelle : l'Arve

EE' une placette ombragée et surélevée
la parfumerie est protégée des crues
éch 1_200
2 m



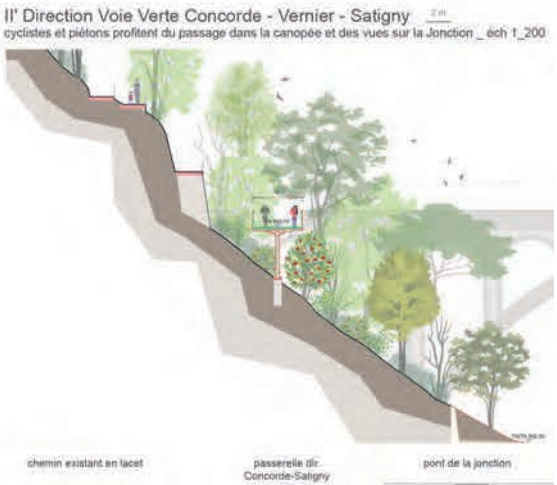
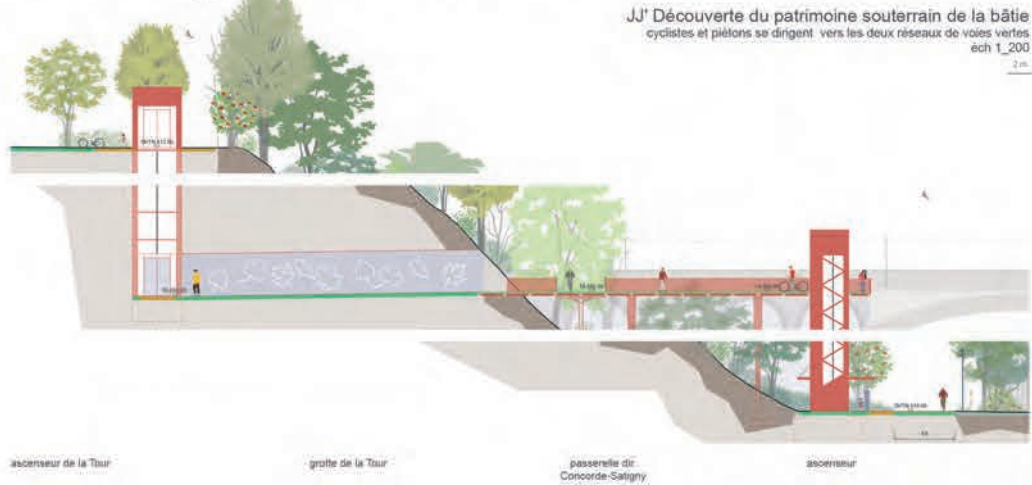
cour de la Parfumerie : placette de la Parfumerie : promenade surélevée : l'Arve



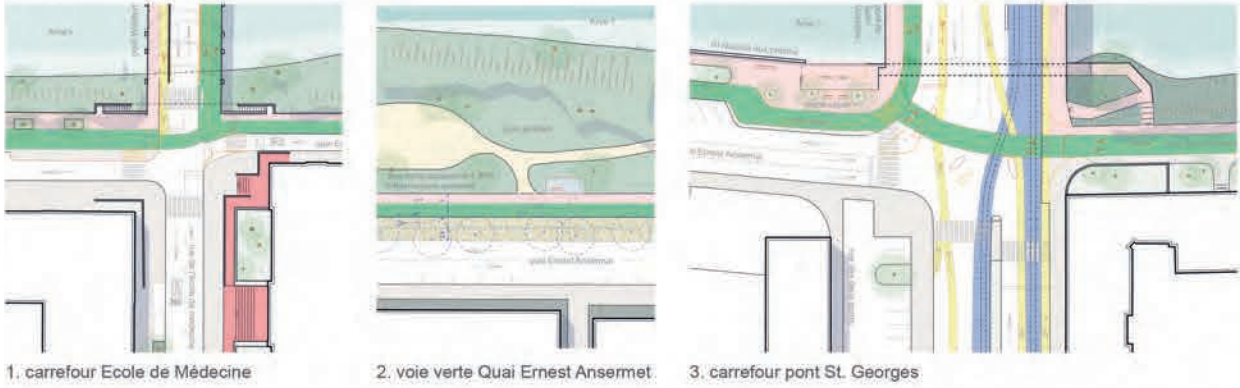
éclaireur : type cimaise, éclairer le mur graffiti
signal : veilleuse de fin de parcours, marque la limite
projecteur : éclairer les places, placettes, propose un temps calme

éclaireur : promenade
voie verte
place
alcove
placette

végétal : pelouse
prairie
espace planté
arbustif
sous bois
arbre existant
arbre projeté
arbre projet connexe



Aménagements routiers légers
priorité de la voie verte sur les transports individuels motorisés _ osh 1/500

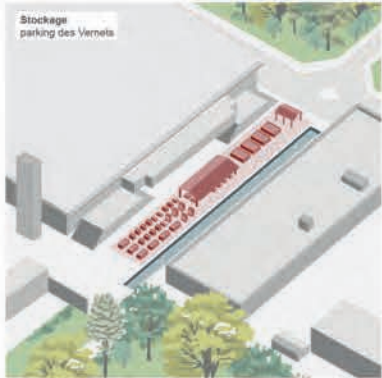
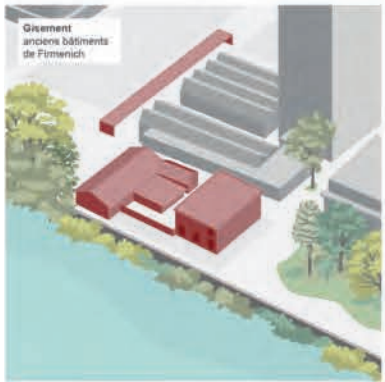


Stratégie de réemploi

Du gisement à la mise en oeuvre

Le projet profite de la déviation de plusieurs éléments construits, pour les considérer comme des gisements essentiels à la reconstruction du projet.

- Tuiles en terre cuite dimensions multiples ~300 m²
- Briques de ciment : 20x10x10cm ~150 m³
- Charpente en bois massif dimensions multiples ~800 m³
- Bardage en bois peint dimensions variables ~250 m²
- Béton armé dimensions multiples ~500 m³
- Fenêtres/vitrages dimensions variables ~40 pcs
- Bordures béton dimensions multiples ~500 m³
- Pavés dimensions variables ~300 m²



Stockage
Le stockage est un point clé du processus de déconstruction et des sauvegarde des ressources existantes. Il permet de déphaser l'usage d'un élément ou d'un matériau. Cet espace servira à stocker les matériaux issus des gisements du site mais aussi d'autre chantier si possible. Les éléments sont protégés à l'abri, sous des bâches ou sous des couverts.



Pépinière et espace d'expérimentation
Ce lieu sert de pépinière pour acclimater les futures arbres du projet. Il a également pour objectif d'être un espace pour expérimenter et tester les matériaux récupérés et faire essai grandeur nature.

Schéma conceptuel des matérialités



matériaux de réemploi / recyclage

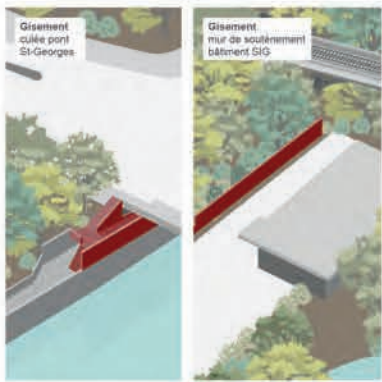
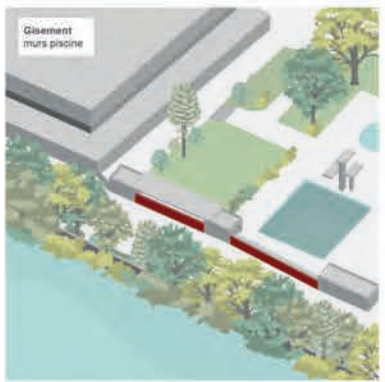


- 1. Place dalle béton découpée
- 2. Alcouve: réemploi de pavés
- 3. Placette: réemploi de planche bois
- 4. Placette: réemploi de bordure
- 5. Sentier: tuiles concassées
- 6. Sentier: copeaux

matériaux neufs



- 7. Sentier PMR et accotements: gravier D15, argilo-calcaire
- 8. Promenade: revêtement type blockait II
- 9. Voie verte: revêtement type cobble II



Parcours Voie Verte

un itinéraire bis en attendant la mise en oeuvre du tracé définitif



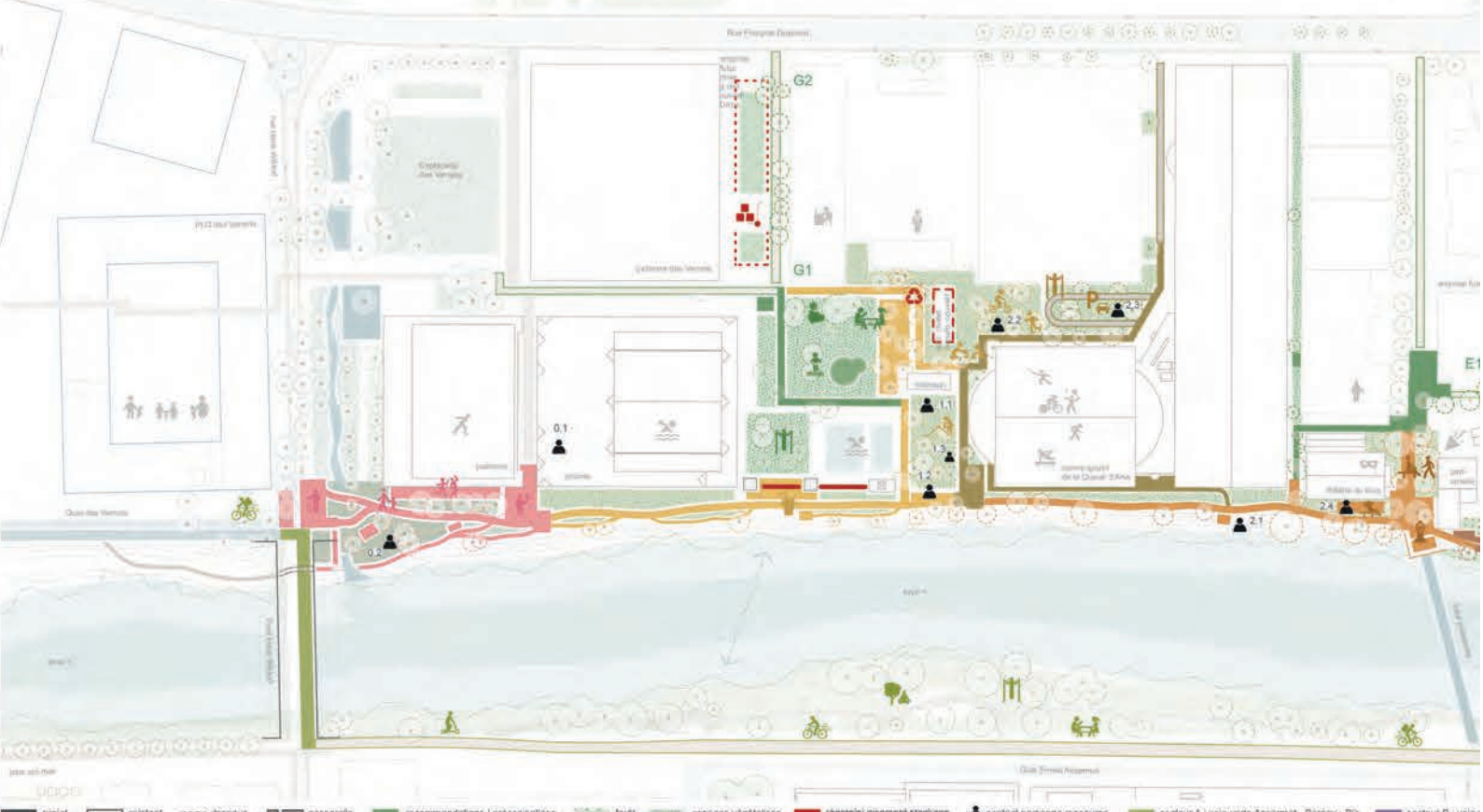
Maillage de mobilité

des alternatives à la promenade des Vernets



Plan tactique

proposition de mise en oeuvre par secteur



Echanges avec les acteurs ressources, itérations et récupérations de données pour faire évoluer le projet



Coupe type promenade lot 1

éch. 1_50



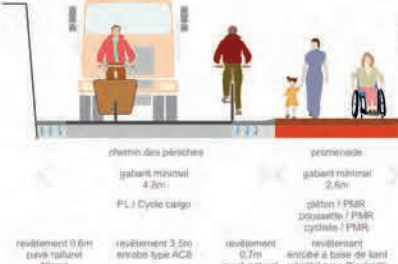
Coupe type promenade lot 1

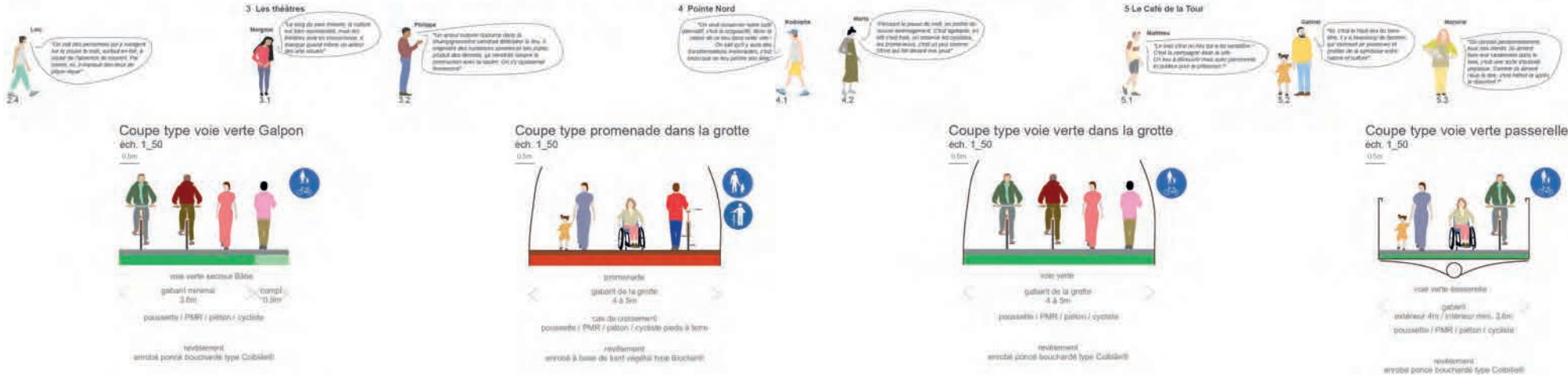
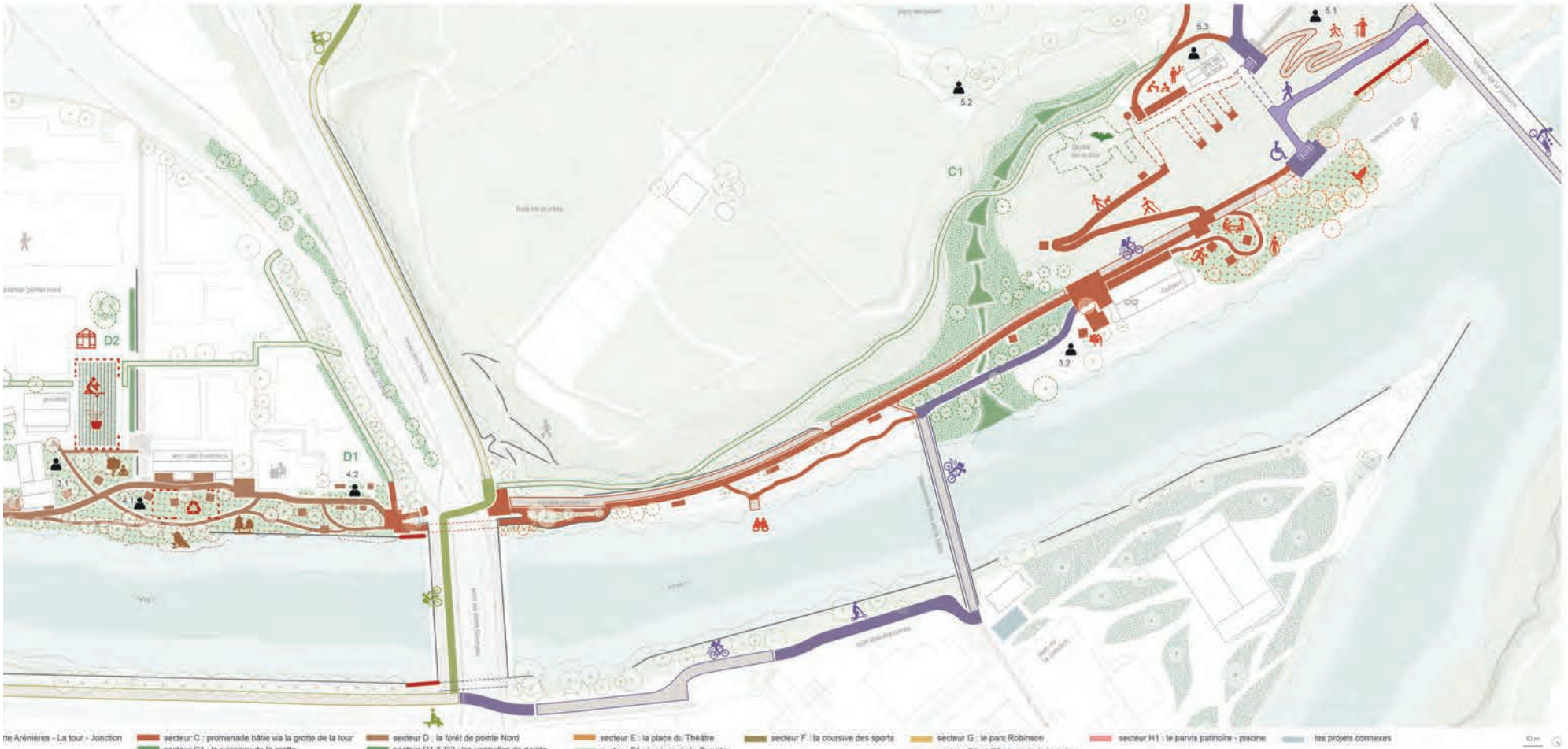
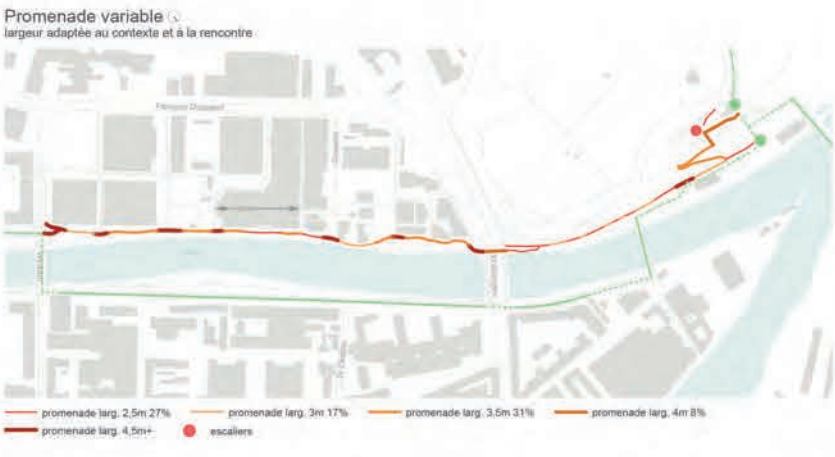
éch. 1_50



Coupe type promenade chemin des Péniches

éch. 1_50





Des livrables par secteurs
la mise en service progressive de la mobilité, des usages et de l'environnement



voie verte qui connecte des parcs existants

Secteur D, D1, D2: Forêt de pointe Nord, Les venelles et la pépinière du parking



une forêt urbaine



une pépinière de production locale

Secteur E : La place des Théâtres et la place de la Gravière



place polymodale



seuils culturels

Secteur F : La course des sports



aménagements en faveur du mouvement



espaces de jeux

Secteur G, G1, G2 : Le parc Robinson, le parc de la pataugeoire et la ressource Dussaud



centre d'aventure



jeux Robinson

Secteur H : Le parvis patinoire - piscine



parvis collectif et festif



micro-lieux de séjour long

Secteur B : Voie verte des Arénieres - la Tour - Jonction



ascenseur urbain



voie-galerie

Secteur C & C1 : Promenade via la grotte de la Tour et le ruisseau de la Bâtie



équipements pour le vivre ensemble



lieux de délassement

Projet n°8
Le Grand Parc de l'Arve
Architecte paysagiste
Agence TER
Paris, France
Collaborateur
Olivier Philippe

Ingénieur civil
Cera SA
Genève, Suisse
Collaborateur
David Mermod

Ingénieur mobilité
Team + RR&A mobilité
Genève, Suisse
Collaboratrice
Véronique de Sepibus

Autres compétences
Arbrexperts Sàrl
Gollion, Suisse
Collaborateur
Jonathan Leuba

Urbanités
Genève, Suisse
Collaboratrice
Isabel Girault

ICE SA
Genève, Suisse
Collaborateur
Christian Hauri

Le Collège d’experts salue la puissance du concept de remettre la nature, le vivant au cœur du projet et de se saisir frontalement de la question climatique en milieu urbain. Il a également apprécié la pertinence de l’analyse aux différentes échelles. Il estime néanmoins qu’il ne répond pas suffisamment à la multiplicité des usages humains qui ne manqueront pas de se développer dans ce lieu situé en plein centre ville.

Qualité fonctionnelle et d’usage

La proposition présente une vision claire de promenade à dominante piétonne pour cette Voie verte. Cette promenade se veut lente, apaisée et donne libre cours à la déambulation et aux activités connexes.

Le renvoi des cyclistes en transit sur d’autres axes forts, sur le quai Ernest-Ansermet et sur la rue François-Dussaud, sous condition d’une attractivité suffisante, permet d’éviter un usage trop intensif et conflictuel de la rive gauche de l’Arve.

Pour le franchissement du pont de Saint-Georges, l’organisation de la mobilité et son réaménagement permettent une bonne articulation de la Voie verte à cet endroit et apportent une réelle qualité piétonne à ce pont.

Qualité de l’avant-projet urbain, paysager

Ce projet offre une promenade linéaire, marquée par une nature préservée avec sa ripisylve tout le long de l’Arve. Le projet fait preuve de sobriété, il prend en compte le bâti existant et ne multiplie pas les équipements cependant il renvoie les usages actifs sur les espaces hors périmètre existants ou futurs.

Qualité environnementale et de durabilité

Le milieu naturel est préservé : la ripisylve consolidée et le corridor biologique renforcé, notamment par la reconversion du passage inférieur du pont de Saint-Georges. De plus, la proposition de la trame noire participe à cette protection. La suppression de l’enrobé, la désimperméabilisation et le renforcement de la canopée figurent parmi les points fort du projet, même si les fosses prévues ne sont pas essentielles au projet. Le projet prend en considération une protection supplémentaire aux crues avec plusieurs rehaussements.

Faisabilité technique, résolution pertinente des franchissements des niveaux

Pour les franchissements de niveaux au bout de la route des Péniches, le point final apporté par la solution de l’ascenseur est pertinent et permet un accès universel aux différents niveaux. Cette proposition permet également de préserver la forêt sans intervenir dans le talus. La rampe de 4m de large, le long du talus pour atteindre la cabine d’ascenseur, permet de se dégager de la voie des camions SIG. L’emploi d’un seul ascenseur peut aussi limiter la capacité de transit.

Cependant, cet ouvrage emblématique avec sa passerelle d’accès supérieure au niveau du Bois de la Bâtie pose problèmes pour son intégration dans le paysage, et pour son impact important sur le site au regard des orientations de protections définies par l’ISOS dans ce secteur.

Le Collège d’experts regrette le peu d’usages prévu, notamment le manque de mesures favorisant le séjour le long de cette promenade, l’exiguïté des zones de séjours et l’inaccessibilité des zones naturelles.

Sobriété et finesse d’intervention

Si la sobriété de ce projet est notable, l’équipe propose néanmoins une orientation très forte et une philosophie extrêmement rigoureuse qui laisse douter de l’adaptabilité du projet aux inévitables aléas et futurs arbitrages à venir.

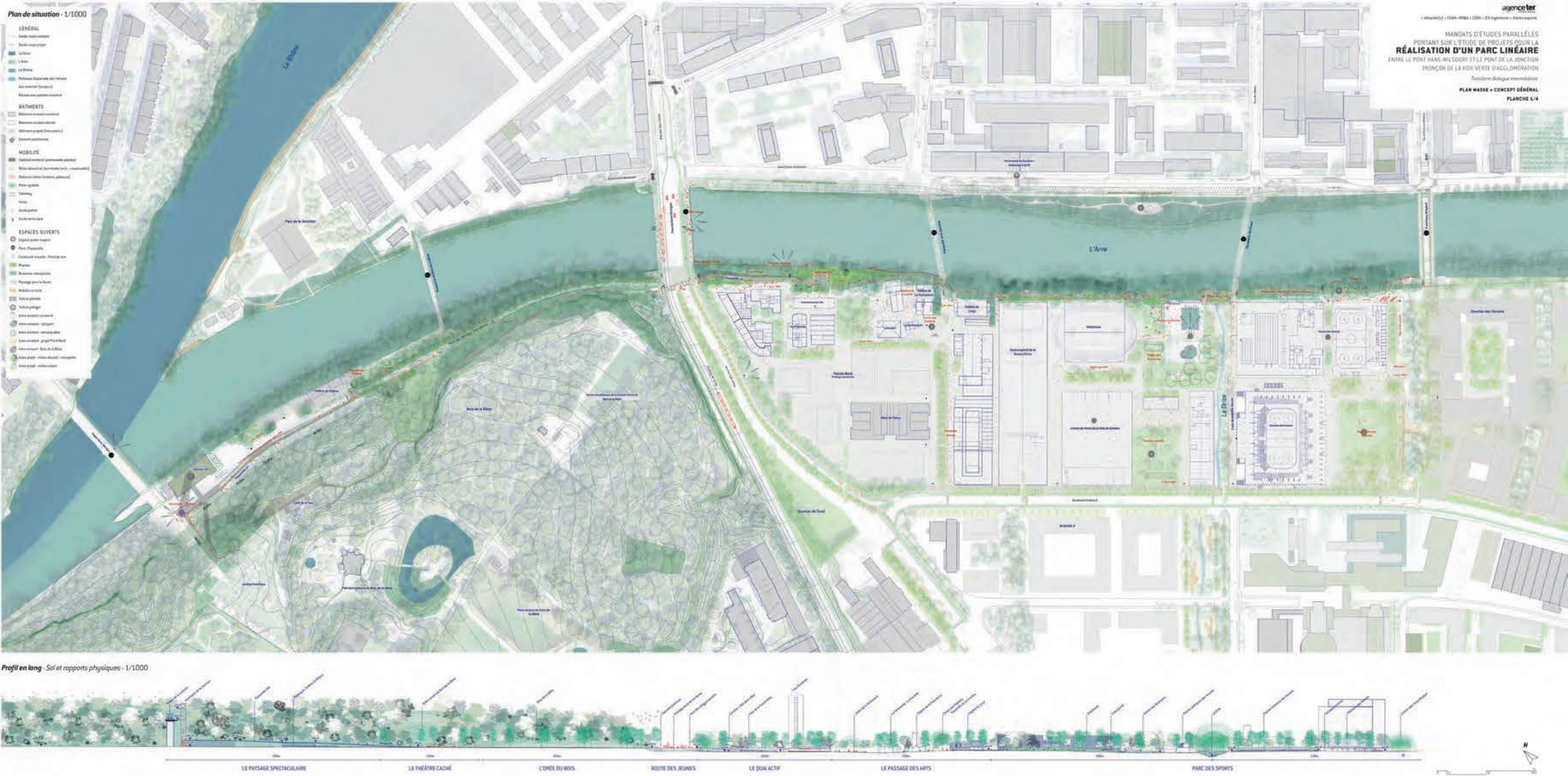


[1] - Phasage ou évolution du parc dans le temps

Phase 1 - Activation

Phase 2 - Réalisation de la Promenade

Phase 3 - Aménagement des attractions et équipements





Projet n° 11
URBANITÉ DISCRÈTE

Architecte paysagiste
MAP (Monnier architecture du paysage)SA

Genève, Suisse
Collaborateur

Ingénieur civil
AFRY Suisse SA

Genève, Suisse
Collaborateur
Ivano Sedili

Ingénieur mobilité
AFRY Suisse SA

Genève, Suisse
Collaboratrice
Nathalie Ciotti

Autres compétences

Avis vert Sàrl

Carouge, Suisse
Collaborateur
Claude Bouscaillou

Lumière électrique SA

Genève, Suisse
Collaborateur
Laurent Junod

Contrepoint Projets urbains

Lausanne, Suisse
Collaborateur
Pascal Amphoux

**Studio Vulkan
Landschaftarchitektur AG**

Zürich, Suisse
Collaborateur
Lukas Schweingruber

Le Collège d’experts salue l’évolution du projet et la prise en compte des remarques émises lors des précédents dialogues. Le projet part du constat du contraste entre l’hétérogénéité du front bâti avec la continuité de la ripisylve.

Qualités fonctionnelles et d’usages

Le projet propose une succession claire de séquences ponctuées par des nœuds qui sont autant d’espace d’échanges, de carrefours et de fenêtres sur l’Arve. Il propose des îlots équipés qui reprennent les usages à proximité.

Le projet est très bien dessiné. Même peut-être un peu trop. Le Collège d’experts n’a pas été séduit par la géométrie trop précise et l’idée de déterminer les usages de ces îlots.

Qualités de l’avant-projet urbain et paysager

Le principe du dédoublement des cheminements qui viennent se raccorder sur les nœuds est salué. Mais la largeur inégale du périmètre rend complexe l’application de ce principe tout le long du parcours.

Ce côté systématique du rythme proposé demande d’interrompre la ripisylve, de procéder à des abattages et s’appuie peu sur les spécificités des lieux, ce que le jury comprend mal.

Le projet paraît un peu trop interventionniste.

Qualités environnementales

Le projet a l’avantage de tisser des liens entre l’infrastructure écologiques de l’Arve et les futurs quartiers du PAV au sud. Cela étant, le projet se rapproche plutôt d’un concept de promenade au bord d’un cours d’eau, mais il vient mettre en danger la ripisylve au nord.

Faisabilité technique et franchissement des niveaux

La proposition technique du funiculaire a été très appréciée par le Collège d’experts. Cependant, elle a suscité des interrogations notamment concernant son impact sur la forêt durant le chantier.

De plus, la première étape créant un chemin à travers la forêt pour rejoindre le funiculaire au niveau du pont représente un impact majeur sur le milieu forestier.

Sobriété et finesse

L’idée de mettre un point final au parcours a été saluée, cependant le jury s’interroge sur la qualité de l’ambiance de la place proposée au pied du funiculaire, compte tenu de la promiscuité de la plate-forme SIG et du trafic généré par les poids lourds.

En ce qui concerne l’éclairage, le Collège d’experts salue le très bon travail d’analyse des lieux : l’identification et la hiérarchisation pertinente eu égard des usages actuels et futurs. Néanmoins, ce travail est peu lisible sur le projet d’aménagement proposé.

