

**Proposition du Conseil administratif du 11 décembre 2019 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 675 000 francs 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.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

**Introduction**

La voie verte d'agglomération 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.

Bénéficiant d'un site propre ou empruntant des voies à faible trafic, la voie verte offre un tracé sécurisé, continu et attractif à tous ses usagers, à pied, à vélo ou en rollers. Elle contribue ainsi à augmenter la part de la mobilité douce dans les déplacements quotidiens et de loisirs. 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.

Cette délibération porte sur l'étude du tronçon situé entre le pont Hans-Wilsdorf jusqu'au niveau du café de la Tour du bois de la Bâtie, en passant par le pont de la Jonction. Cet aménagement s'inscrit dans la continuité de la voie verte Vernets-Cheval-Blanc.

Les prestations attendues portent sur les phases SIA 3 et 4, c'est-à-dire des études jusqu'au stade précédant le chantier.

**Contexte et historique de l'opération**

Le projet de la voie verte est inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois PA2. L'étude de faisabilité de la voie verte a permis dans un premier temps de déterminer un tracé opportun pour prolonger la voie verte de la liaison ferroviaire CEVA et s'étendre d'ouest en est depuis le centre régional de Saint-Genis (Ain), jusqu'au centre régional d'Annemasse (Haute-Savoie).

L'étude de faisabilité de novembre 2010 du bureau Hüslér et associés détaille et liste les séquences d'aménagement. Le cahier N° 15-35 «Etude de faisabilité – Au fil de l'Arve» identifie les séquences S52 pour les équipements à quai repré-

sentant le tronçon entre le pont Hans-Wilsdorf et le pont de Saint-Georges, et la séquence S51 – bois de la Bâtie du tronçon entre le pont de Saint-Georges et le pont de la Jonction, en passant par le quai des péniches et la création d'un ascenseur urbain (vélo-piétons) pour franchir le dénivelé.

Le franchissement des niveaux du bois de la Bâtie est un enjeu de mobilité. Environ 40 m de dénivelé séparent le quai des Péniches du plateau du bois de la Bâtie et, entre les deux niveaux, le pont de la Jonction permet la liaison vers le quartier de Saint-Jean.

Une étude de faisabilité a été confiée au groupement MID Architecture sàrl en 2012, portant spécifiquement sur le franchissement des niveaux du bois de la Bâtie dans le cadre de la proposition PR-824 destinée à l'étude de six tronçons de la voie verte d'agglomération situés sur le territoire de la Ville de Genève, votée le 18 mai 2011.

Puis, l'Atelier Descombes Rampini SA a développé des variantes pour le tracé de la voie verte à travers les falaises de la Bâtie en novembre 2016, lors de l'élaboration du masterplan du bois de la Bâtie.

Cependant, les résultats proposés n'ont pas abouti à une décision sur le tracé. Les études serviront de base à l'évaluation des solutions envisagées pour franchir les niveaux et assurer la liaison entre ces voies existantes.

Les travaux initiés par les CFF pour la réfection du pont de la Jonction ont été l'opportunité pour la Ville d'anticiper des aménagements pour la future voie verte vers le quartier de Saint-Jean. C'est ainsi que la proposition PR-1006, votée le 25 juin 2013, a permis de financer les travaux d'élargissement du tablier du pont de la Jonction en vue du passage de la voie verte d'agglomération ainsi que la réalisation d'un porte-à-faux en béton armé offrant un gabarit libre de circulation de 3,5 m permettant de raccorder l'élargissement du pont à la future passerelle du bois de la Bâtie. Ces travaux ont été réalisés en 2017 sous la maîtrise d'ouvrage des CFF.

Suite au masterplan, la proposition PR-1228, supervisée par le Service des espaces verts (SEVE), a été votée le 17 octobre 2017. Elle est destinée aux travaux de rénovation, à l'aménagement du bois de la Bâtie et à la sécurisation des usagers. Les travaux sur les chemins piétons sont en cours de réalisation en 2019.

Une demande de crédit de réalisation destinée aux travaux d'aménagement de la voie verte au quai du Cheval-Banc, du réaménagement du passage sous le pont des Acacias et de la restauration des barrières historiques sera déposée fin 2019. Une autorisation de construire portant sur ces aménagements est en cours d'instruction.

La voie verte d'agglomération est inscrite dans le plan directeur communal, dans la fiche PL7 – voie verte d'agglomération, dont le tracé s'inscrit dans un réseau de mobilités douces existant.

Le futur ouvrage de franchissement des niveaux constitue un enjeu stratégique de la voie verte, voire au-delà. Effectivement, cette infrastructure sera aussi un lien à l'échelle de l'agglomération avec l'ensemble du secteur du périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Bernex au travers du bois de la Bâtie et un lien à l'échelle locale entre le projet Praille Acacias Vernets (PAV), les deux rives du Rhône et les activités de proximité. En d'autres termes, il s'agira ici de connecter un lieu actuellement méconnu et peu valorisé, voire de révéler un nouveau lien urbain. La voie verte d'agglomération s'inscrit dans le projet de territoire du Grand Genève.

Le tracé, les aménagements et le gabarit de la voie verte d'agglomération doivent tenir compte de l'évolution des quartiers alentour. Le secteur est en pleine mutation le long de l'Arve, entre le pont Hans-Wilsdorf et le pont de Saint-Georges. Les plans localisés de quartier du PAV doivent participer à favoriser cet axe de mobilité douce qui va drainer un plus grand nombre d'habitants.

Le projet d'aménagement de la voie verte devra tenir compte de planifications telles que l'implantation de la passerelle de franchissement de l'Arve pour les mobilités douces dans la continuité du chemin de la Gravière (mesure 30-47 du projet d'agglomération) et la mise à ciel ouvert partielle de l'Aire et de la Drize.

## **Réponses aux demandes du Conseil municipal**

La présente proposition apporte des éléments de réponses aux motions suivantes:

- M-1370: «Pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé favorisant l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens»;
- M-1284: «Qu'il lâche le pinceau au profit du marteau (pour un saut qualitatif en matière d'aménagement cyclistes)!»;
- M-1223: «Circulation à vélo: un coup de peinture ne suffit pas! Pour des parcours en site propre, sécurisés et continus».

## **Exposé des motifs**

### **Description de l'étude**

Un appel d'offre à mandataires sera organisé selon l'accord intercantonal sur les marchés publics avec une procédure sélective à deux tours afin de travailler avec une équipe pluridisciplinaire qui devra intégrer les compétences spécifiques nécessaires à ce projet.

Un premier tour permettra de sélectionner les équipes sur la base des critères qui seront définis et notamment sur les références des candidats pour ce type

d'aménagement. Environ cinq à sept groupements de mandataires seront sélectionnés pour le second tour.

Le second tour permettra d'évaluer les groupements de mandataires sur leur compréhension du projet et de choisir l'équipe qui aura le mieux répondu aux attentes de la maîtrise d'ouvrage.

La composition attendue de cette équipe pourra être la suivante:

- un architecte /architecte paysagiste aura pour mission de prévoir des aménagements de la voie verte lisibles et cohérents, d'intégrer les aménagements dans le paysage existant en respectant la ripisylve, de valoriser le patrimoine arboricole existant et de limiter l'impact sur l'environnement;
- un ingénieur civil aura pour principale mission de dimensionner les ouvrages de franchissement type passerelle qui seront nécessaires tout le long du tracé de la voie verte, de proposer des solutions techniques adéquates. Il aura aussi pour mission de gérer les réseaux souterrains et les éventuels travaux à coordonner avec les SIG, gérer les eaux de pluie, anticiper les futurs travaux dans le respect du site, du coût et des délais;
- un ingénieur géotechnicien proposera des solutions techniques pour fonder les ouvrages de génie civil au bord de l'Arve ou dans la falaise du bois de la Bâtie.

La mobilité sera étudiée pour assurer le respect des gabarits pour les différents flux piétons, vélos, l'accessibilité des voies de circulation, la signalisation, le marquage, tant pour le projet que pour les phases de travaux.

Le volet environnemental est un enjeu majeur et comprendra l'étude d'impact dans les zones concernées et le suivi environnemental du projet.

Le mandat portera dans un premier temps sur une réflexion et une étude de faisabilité technique et financière sur le tracé de la voie verte, entre le pont de Saint-Georges, le pont de la Jonction et le raccordement au bois de la Bâtie vers la voie verte de Bernex, à partir du résultat des études déjà réalisées. Considérant l'évolution démographique et urbaine des quartiers de la Jonction, le tracé de cette voie devra répondre aux attentes sociales, environnementales et de mobilité du secteur.

Une attention particulière sera portée sur l'accueil de la mixité des usagers. Ce projet sera mené en étroite collaboration avec les riverains, les associations présentes le long de l'Arve, les associations d'usagers vélo, les associations prenant en considération les différents types de handicap.

Enfin le SEVE sera un partenaire majeur pour tous les aménagements dans le bois de la Bâtie. Ce projet sera mené en collaboration avec les services de l'Etat pour les thématiques en lien avec l'eau, la nature, l'urbanisme et les transports.

Dans cette phase d'étude, le groupement de mandataires achèvera sa mission après l'attribution des marchés aux entreprises pour réaliser les travaux.

### **Adéquation à l'Agenda 21**

En répondant à l'objectif 7 des aménagements du territoire suivant le plan directeur communal et à l'objectif 8 en renforçant les mobilités douces avec la création de la voie verte d'agglomération, le projet est conforme à l'Agenda 21.

### **Régime foncier**

Les parcelles impactées par ce projet sont les suivantes:

- domaine public cantonal 3730, 3729, 3721, 3726, 3740, 3742, 3728;
- domaine privé communal 3297, 1521, 1520;
- Etat de Genève 3259;
- parcelle privée Firmenich 3092 sur laquelle le PLQ «pointe Nord» s'implantera.

Lorsque le projet sera défini, les démarches seront engagées auprès des propriétaires de la parcelle privée et auprès du Canton pour convenir d'une concession.

### **Estimation des coûts**

A ce stade de réflexion, il est important de prévoir une estimation du coût des travaux permettant de dégager le coût induit des frais d'étude.

L'estimation du coût de réalisation de ces aménagements dépendra des choix techniques et du tracé retenu. On peut évaluer le montant des travaux entre 13 et 20 millions de francs HT (montant +/-20 %).

### **Estimation des honoraires d'étude (en francs HT)**

Architecte	578 000
Ingénieur civil	554 000
Ingénieur environnement	50 000
Ingénieur mobilité	30 000
Ingénieur géomètre	50 000
Ingénieur électricien/éclairagiste	90 000
Ingénieur géotechnicien	150 000

Frais de tirage et impression	25 000
Sous-total HT	1 527 000
Frais de communication 2%	28 000
Coût total de l'étude	1 555 000
TVA 7,7%	119 735
Coût total de l'investissement TTC	<u>1 674 735</u>
Montant arrondi à	1 675 000

### **Délai de réalisation – planning d'étude et autorisation de construire**

Les études (phases 31 et 32) se dérouleront en 2020-2021 et l'autorisation de construire pourra être déposée en 2022.

La proposition de travaux sera déposée en 2022, l'objectif étant de préparer les appels d'offres en 2022 (phase 41) et de démarrer les travaux en 2023, après le vote du crédit de réalisation. La fin des travaux est prévue à fin 2025.

### **Recettes**

Le Projet d'agglomération 2 prévoit pour cette mesure 30-11 «Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles: secteur de la Jonction» un cofinancement fédéral ainsi qu'une subvention cantonale prévue dans la loi L 11863.

Les recettes envisageables dans le cadre de cette opération seront identifiées dans la demande de crédit de travaux.

### **Référence au 15<sup>e</sup> plan financier d'investissement 2020-2031 (p. 67)**

Ce projet figure au 15<sup>e</sup> PFI en qualité de projet actif sous le n° PFI 102.570.18, pour un montant de 700 000 francs avec une date de dépôt prévue en 2019.

S'agissant de la planification des projets du PFI et pour compenser le manque financier, le montant sera prélevé sur le projet actif N° 101.400.88 «pont des Bergues-travaux de restauration du pont», qui figure au PFI pour un montant de 6 500 000 francs, prévu pour 2019 mais qui sera repoussé d'un an.

### **Budget de fonctionnement**

Au stade actuel, il n'est pas possible de prévoir les nouvelles charges potentielles liées à cet objet. Elles seront précisées dans la future demande de crédit pour la réalisation des travaux.

### **Charges financières annuelles**

Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle-ci et amortie sur la durée totale d'amortissement de la réalisation.

En l'absence de réalisation, les études seront amorties en une annuité.

### **Information publique**

En phase d'études, les associations et instances impactées par le projet seront consultées.

### **Service gestionnaire et bénéficiaire**

Le service gestionnaire et bénéficiaire du crédit d'étude est le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM).

**Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et planification des dépenses d'investissement (en francs)**

<b>Objet: étude 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.</b>			
<b>A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS</b>			
	<b>Montant</b>	<b>%</b>	
Honoraires	1 617 654	97%	
Frais de tirage et impression	26 925	2%	
Frais de communication	30 421	2%	
<b>Coût total du projet TTC</b>	<b>1 675 000</b>	<b>100%</b>	
<b>B. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT</b>			
<b>Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit</b>			
<b>Service bénéficiaire concerné: AGCM</b>			
<b>CHARGES</b>			
30 - Charges de personnel	0	Postes en ETP	
31 - Dépenses générales	0		
32/33 - Frais financiers (intérêts et amortissements)	0		
36 - Subventions accordées	0		
<b>Total des nouvelles charges induites</b>	<b>0</b>		
<b>REVENUS</b>			
40 - Impôts			
42 - Revenu des biens			
43 - Revenus divers			
45 - Dédommagements de collectivités publiques			
46 - Subventions et allocations			
<b>Total des nouveaux revenus induits</b>	<b>0</b>		
<b>Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement</b>	<b>0</b>		
<b>C. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>			
<b>Année(s) impactée(s)</b>	<b>Dépenses brutes</b>	<b>Recettes</b>	<b>Dépenses nettes</b>
<b>Année de vote du crédit par le CM: 2020</b>	502 500		502 500
<b>2021</b>	837 500		837 500
<b>2022</b>	335 000		335 000
<b>Totaux</b>	<b>1 675 000</b>	<b>0</b>	<b>1 675 000</b>

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e) de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 675 000 francs, 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.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 675 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en une annuité.