

Proposition du Conseil administratif du 14 novembre 2012 en vue de:

- **l'ouverture d'un crédit de 2 586 000 francs destiné à la réalisation de l'élargissement du tablier du viaduc de la Jonction en vue du passage de la Voie verte d'agglomération, qui sera versé en qualité de subvention unique d'investissement aux CFF afin qu'ils réalisent les travaux dans les limites et selon les conditions stipulées dans la convention relative à la construction de l'ouvrage conclue entre la Ville et les CFF;**
- **l'ouverture d'un crédit de 1 499 000 francs destiné aux réaménagements des accès au viaduc de la Jonction;**
- **la cession aux CFF de la parcelle 1520 B de la commune de Genève, section Plainpalais, bois de la Bâtie, d'environ 1600 m², propriété de la Ville de Genève, selon le dossier de mutation N° 9/2010 de Genève/Plainpalais, établi par M. Pierre-Yves Heimberg, géomètre, ainsi que l'inscription de diverses servitudes entre les CFF et la Ville de Genève.**

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux,

Préambule

Pensée comme un parc linéaire de 22 km environ reliant Annemasse à Saint-Genis-Pouilly, la Voie verte d'agglomération accueillera un itinéraire dédié aux mobilités douces, majoritairement en site propre. Elle sera sécurisée et accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière.

En cela, la Voie verte d'agglomération constitue l'un des projets phares du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Initiée et valorisée par la Ville de Genève à travers le plan directeur communal, validé par le Conseil municipal et le Conseil d'Etat en 2009, elle renforce un parcours de mobilité douce et constitue un espace public majeur permettant l'articulation entre les échelles de l'agglomération, de la ville et des quartiers.

Le viaduc de la Jonction se trouve sur le tracé de la Voie verte d'agglomération dont il en représente une des articulations stratégiques. En ce sens, les travaux d'assainissement du viaduc prévus par les CFF dans le cadre du projet CEVA constituent, sans aucun doute, l'opportunité de réaliser un passage de qualité pour les mobilités douces entre le bois de la Bâtie et le quartier de Saint-Jean, maillon important du projet de la Voie verte. En lien avec cet élargissement, les aménagements des accès au viaduc ont également été étudiés afin de les intégrer au projet global d'assainissement.

Au-delà du projet de la Voie verte, cette infrastructure sera aussi un lien à l'échelle de l'agglomération avec le bois de la Bâtie et un lien à l'échelle locale entre les deux rives du Rhône et les activités de proximité (loisirs, sports, culture, etc.), permettant ainsi de connecter, voire de révéler, un nouveau lieu urbain.

Cet aménagement s'inscrit également dans les itinéraires de promenades de la Ville de Genève, plus précisément dans le parcours «Genève à pied, de domaine en domaine», reliant le bois de la Bâtie au Jardin botanique.

Exposé des motifs

Le viaduc de la Jonction est le huitième pont le plus en amont du Rhône après sa sortie du lac Léman. Il est situé directement à la jonction du Rhône et de l'Arve, duquel il tire son nom, et relie le quartier de Saint-Jean sur la rive droite et le bois de la Bâtie sur la rive gauche.

Le pont, en béton armé avec placage en pierre, a été construit entre 1943 et 1946 pour permettre aux voies de chemin de fer de poursuivre leur route depuis la gare de Cornavin jusqu'aux ports francs des Acacias et à la gare de triage de la Praille. C'est pour cette raison qu'il était également anciennement appelé «pont du raccordement». Outre la traversée des trains, et bien que le passage soit difficile et étroit (1,40 m de largeur), il permet aux seuls piétons de relier le plateau de la Bâtie au quartier de Saint-Jean sans devoir descendre au niveau du Rhône.

Il offre un point de vue extraordinaire sur la pointe de la Jonction et sur les deux cours d'eaux s'entremêlant. Mais l'intérêt de cette traversée n'est pas que paysager: sur la rive droite du Rhône se trouvent deux ensembles particulièrement intéressants du point de vue architectural, à savoir le domaine de Cayla datant du XVIII^e siècle et la station de pompage de Saint-Jean, construite en 1965-1967 par Georges Brera. Se frayant un passage entre ces deux réalisations, la Voie verte d'agglomération permettra ainsi d'apprécier des éléments faisant partie du patrimoine architectural de la Ville de Genève tout en reliant des espaces naturels et urbains.

Initialement, dans le cadre du projet CEVA, les interventions prévues sur le viaduc de la Jonction se limitaient au remplacement des mâts de lignes de contact.

Le concept d'alimentation électrique de la Praille ayant évolué, le passage des réseaux au niveau du viaduc de la Jonction ne se fait plus en aérien mais dans des tubes à câbles. A cela s'ajoutent, en 2008, les charges de l'Office fédéral des transports impliquant, entre autres, l'aménagement d'un chemin de fuite et la mise aux normes des garde-corps. Dès lors, les CFF décident de reconstruire le tablier du pont et d'y intégrer un passage élargi aux dimensions prévues par la Voie verte d'agglomération.

En 2010 et 2012, une étude de faisabilité a été menée et une charte d'aménagement élaborée afin de consolider l'itinéraire de la Voie verte d'agglomération dans un souci d'unité, de lisibilité de continuité et de sécurité, tout en tenant compte de l'épaisseur des territoires traversés. Lors de ces études, la Voie verte a fait l'objet d'un découpage en huit séquences, chacune étant marquée par des nœuds, lieux stratégiques d'articulation, éléments fédérateurs et identitaires de la future Voie verte d'agglomération, et, à ce titre, susceptibles d'avoir une valeur symbolique forte. Le viaduc de la Jonction constitue l'un de ces nœuds.

Outre l'opportunité de profiter et de rationaliser les interventions dans le site, l'intégration du passage de la Voie verte d'agglomération au niveau du viaduc est un atout social incontestable qui permettra à terme:

- d'améliorer et de sécuriser les connexions piétonnes entre les deux rives;
- de créer une traversée pour les cycles et, par là-même, de dynamiser la fréquentation par une autre forme de mobilité tant du côté du bois de la Bâtie que du sentier du Promeneur-Solitaire;
- d'améliorer l'appropriation du site par le public;
- de (re)prendre connaissance des valeurs naturelles et architecturales du site.

En 2012, après de nombreuses discussions techniques, patrimoniales et normatives, le nouveau gabarit libre de circulation a été arrêté à 3,50 m pour une utilisation mixte piétons/vélos dans les deux sens. En effet, l'élargissement du viaduc proposant ce gabarit s'est avéré être minimal pour les exigences de circulation des modes doux et optimum compte tenu des aspects statiques, constructifs et esthétiques.

Parallèlement, la Ville de Genève a octroyé deux mandats d'étude, l'un à un bureau d'ingénieurs civils pour le réaménagement des accès au viaduc, l'autre à un bureau d'ingénieur électricien pour la mise en lumière de la traversée du pont. Ces mandats ont été financés par la proposition PR-824 consacrée aux études d'aménagements de plusieurs tronçons de la Voie verte d'agglomération votée le 18 mai 2011.

Cet automne, les CFF prévoient le dépôt du dossier d'approbation des plans pour l'assainissement du tablier du viaduc de la Jonction. Ce dossier répondra aux besoins du CEVA (passage d'une batterie de tube), aux charges de l'OFT contenues dans l'autorisation PAP CEVA (dégagement de sécurité, chemin de fuite, etc.). S'agissant du passage de la Voie verte d'agglomération, il prévoit la réalisation d'un porte-à-faux en béton armé offrant un gabarit libre de circulation de 3,50 m. Le sol sera recouvert d'un enrobé bitumineux. Les barrières intérieures et extérieures auront une hauteur de 130 cm et l'éclairage public y sera intégré. L'intervention s'étendra au réaménagement des accès côté bois de la Bâtie et côté sentier du Promeneur-Solitaire.

Une convention a été établie et signée en septembre 2012 entre la Ville de Genève et les CFF. Elle fixe les aspects financiers et définit les conditions de propriété, de servitude, d'entretien et de nettoyage de l'ouvrage.

Bien que se trouvant dans le périmètre de protection des rives du Rhône (inventaire fédéral des paysages), l'ouvrage lui-même ne fait pas l'objet d'une mesure de protection du point de vue patrimonial. Toutefois, les aménagements proposés et décrits ci-après, ont été conçus de manière à ne pas porter atteinte à cette construction digne d'intérêt.

Compte tenu de la planification des travaux prévue par les CFF, qui en assure la maîtrise d'ouvrage, la convention prévoit explicitement que le Conseil municipal devra se prononcer sur la présente demande de crédit avant le 31 août 2013.

Description du projet

Premier projet de délibération – Elargissement du viaduc

Dans le cadre des travaux, la partie supérieure du viaduc (zone en dessus des voûtes principales) sera démolie pour permettre la réalisation d'un nouveau tablier complet en béton armé, posé sur la structure existante. Actuellement, la largeur du tablier est de 10 m, dont 1,40 m destiné au passage des piétons. Elle atteindra, après démolition complète et reconstruction, 14,38 m dont 3,50 m en porte-à-faux de gabarit libre pour la Voie verte d'agglomération, ce gabarit correspondant au minimum de la norme VSS 640247 autorisant la mixité piétons/vélos bidirectionnelle ainsi qu'à celui prévu dans la charte d'aménagement de la Voie verte d'agglomération (la largeur prévue dans la charte étant de 5 m, exceptionnellement de 3,50 m).

Le revêtement de sol de l'élargissement sera fait d'enrobé bitumineux répondant aux recommandations issues de la même charte.

A l'image des barrières ferroviaires mais réinterprétées, de nouveaux garde-corps d'une hauteur de 130 cm, au dessin épuré et à barreaudage vertical, seront mis en place. Ils garantiront la sécurité de tous les usagers et permettront également de loger un éclairage ponctuel disposé en quinconce le long du passage, assurant un confort supplémentaire aux usagers la nuit.

La volonté commune des CFF et des services de la Ville a été de trouver un éclairage qui s'intègre au mieux à l'ouvrage en étant le plus discret possible de jour plutôt que sur des mâts de 3,50 m, comme c'est le cas actuellement.

Le luminaire retenu, développé et produit en Suisse, a été conçu spécifiquement pour s'intégrer dans des balustrades à lamelles verticales. Il s'agit d'un parallélépipède d'environ 25 cm x 12 cm x 5 cm. La lumière, générée par des diodes électroluminescentes, est diffusée vers le bas, sur un angle d'environ 110°. Elle limitera au maximum les nuisances lumineuses en éclairant uniquement le

cheminement. Ce système, installé tous les 2,50 m, permettra de libérer entièrement l'espace pour le cheminement. Des tubes seront intégrés dans le tablier du pont. Les luminaires seront alimentés sur deux circuits séparés, ce qui permettra, en cas de problème, d'assurer le fonctionnement d'une partie des luminaires ou d'éteindre un luminaire sur deux pour réaliser des économies d'énergie.

Deuxième projet de délibération – Réaménagements des accès au viaduc

L'élargissement du viaduc sera raccordé de part et d'autre de l'ouvrage aux accès existants. Ces derniers seront réaménagés en tenant compte des aménagements actuels et à venir, prévus dans le cadre de la poursuite de la Voie verte d'agglomération.

A son extrémité sud, il est prévu de raccorder l'élargissement du viaduc à la passerelle du bois de la Bâtie, moyennant un muret de soutènement portant une plateforme en porte-à-faux recouverte d'un enrobé bitumineux, et appuyée sur une semelle de fondation. Ici, le modèle de barrière des cheminements piétons au sein des parcs et promenades, conçu par la Ville de Genève, sera posé afin de garantir la continuité avec celles déjà présentes sur la passerelle du bois de la Bâtie.

Sur la rive droite, il s'agira d'un cheminement en enrobé bitumineux retenu par un mur de soutènement rejoignant le sentier du Promeneur-Solitaire.

Des garde-corps intégrant l'éclairage, identiques à ceux choisis pour le viaduc, seront également posés.

Description de l'ouvrage

Premier projet de délibération – Elargissement du viaduc

Le viaduc de la Jonction est un ouvrage en béton armé long de 220 m, culminant à environ 25 m au-dessus du plan d'eau et constitué de trois arches, dont les parements sont recouverts de moellons. Le tablier supporte, à l'aval, la voie ferrée 272, alimentée par un courant 15kV/16,7 Hz, en provenance de France, et à l'amont la voie 172, alimentée par un courant 25kV/50 Hz, en provenance de la gare Cornavin, via la tranchée couverte de Saint-Jean.

Deux installations de chantier, dont la principale se situera sur la rive gauche, côté bois de la Bâtie, et la secondaire sur la rive droite, côté Saint-Jean, permettront d'alimenter le chantier par ses deux extrémités.

La contrainte majeure des CFF réside dans le maintien permanent d'une voie en service desservant le secteur de la Praille, via le tunnel de la Bâtie. Dès lors, une voie provisoire reliant la voie française à la voie suisse sera mise en place à l'amont du tracé et permettra le basculement du trafic ferroviaire lors des étapes

de chantier. De plus, les trains en provenance de France seront tractés par des locomotives diesel durant toute la durée des travaux pour pallier la différence de voltage des lignes électriques.

Cette importante logistique ferroviaire permettra le démarrage des travaux par la démolition et la reconstruction de la partie aval du tablier à l'abri d'une paroi de protection. Une fois ce demi-tablier reconstruit et le basculement d'étape côté amont établi, la démolition du solde du tablier sera entreprise.

Un coffrage mobile en porte-à-faux sera installé pour permettre le ferrailage et le bétonnage, par étape, de l'élargissement du tablier.

Une étanchéité en lès bitumineux couvrira la structure porteuse en béton armé et sera surmontée d'un revêtement bitumineux permettant le passage des piétons, des cycles et des véhicules de nettoyage de la Ville de Genève.

La pente transversale du porte-à-faux permettra de diriger les eaux de pluie en direction du site ferroviaire, pour ensuite être récoltées simultanément à celle en provenance du ballast.

Deuxième projet de délibération – Réaménagements des accès au viaduc

Les travaux d'aménagements des accès au viaduc, côté Saint-Jean et côté bois de la Bâtie, bénéficieront des importantes mesures d'exploitation CFF, ainsi que des installations de chantier mises en place dans le cadre de l'assainissement du tablier complet de l'ouvrage.

Accès côté Saint-Jean, rive droite

Un défrichement de la plateforme de travail, située en zone de verdure, précèdera le début des travaux de démolition de l'accès existant de 1,40 m de large et de terrassement. La nouvelle configuration des lieux permettra ainsi la réalisation d'un mur de soutènement de 40 m de long environ et d'une hauteur hors sol comprise entre 0,30 m et 4,35 m, qui supportera et épaulera le futur accès de 3,50 m de large.

La pose d'un drainage et le remblayage en grave du mur de soutènement constitueront une infrastructure saine et pérenne, prête à recevoir le revêtement bitumineux nécessaire aux passages des piétons, des cycles et des véhicules de nettoyage.

Accès côté bois de la Bâtie, rive gauche

Sur ce versant situé en zone de bois et forêts, un défrichement précèdera également le début des travaux de démolition du cheminement existant et de terrassement.

Un mur de soutènement en béton armé parallèle au viaduc sera réalisé dans le versant escarpé du bois de la Bâtie. De plus, une semelle de fondation, également en béton armé, devra être exécutée perpendiculairement au viaduc.

Ainsi, une dalle en porte-à-faux de 40 cm d'épaisseur, liée au viaduc, prendra appui sur les éléments porteurs précédemment construits. Une étanchéité en lès bitumineux couvrira cette dalle et sera surmontée d'un revêtement bitumineux identique à celui mis en place sur l'élargissement.

Estimation des coûts

Délibération I – Elargissement du viaduc

Participation forfaitaire de la Ville de Genève aux travaux de reconstruction de la partie supérieure du viaduc de la Jonction, destinée à la réalisation d'une passerelle pour piétons et cyclistes, construite en encorbellement d'un nouveau tablier réalisé par les CFF.

Le montant forfaitaire comprend:

Frais de génie civil	Fr.
Installations de chantier	
Coffrage mobile en porte-à-faux	
Béton armé	
Ancrages provisoires	
Etanchéité et revêtement	
Garde-corps et éclairage	
Total estimé	1 782 000
Honoraires	
Ingénieur civil	
Ingénieur électricien	
Ingénieur expert (expertise de l'ouvrage)	
Total estimé	135 000
Frais CFF	
Participation à la direction de projet	
Moyens ferroviaires (grue sur rail, wagons rabaissés, etc)	
Prestations de sécurité (protecteurs, déclenchement de ligne, etc.)	
Total estimé	398 000
Total HT	2 315 000
TVA 8% (arrondi)	185 000
Total TTC forfaitaire	2 500 000
Intérêts intercalaires (arrondi): $\frac{2\,500\,000 \times 30 \times 2,75\%}{2 \times 12}$	86 000
Délibération I – Total TTC	<u>2 586 000</u>

Délibération II – Réaménagements des accès au viaduc

Génie Civil		
Installations de chantier	1 gl	71 000
Défrichements	1 gl	16 000
Terrassements	370 m ³	46 000
Béton armé	115 m ³	234 000
Drainage	15 m	3 000
Remblayage	600 m ³	81 000
Etanchéité et revêtement	80 m ²	163 000
Garde-corps et éclairage	65 m	337 000
Total	65 m	<u>951 000</u>
Honoraires		
Ingénieur civil		98 000
Ingénieur électricien		
(courants vagabonds et éclairage public)		78 000
Ingénieur expert (expertise de l'ouvrage)		20 000
Total	21%	<u>196 000</u>
Frais CFF		
Direction de projet		20 000
Prestations de sécurité		
(protecteurs, déclenchement de ligne, etc.)		150 000
Total	15%	<u>170 000</u>
Information et communication	2%	25 000
Total HT		1 342 000
TVA 8% (arrondi)		107 000
Total TTC		1 449 000
Prestations du personnel		
en faveur des investissements 4% (arrondi)		58 000
Intérêts intercalaires (arrondi): $\frac{(1\,449\,000 + 58\,000) \times 30 \times 2,75\%}{12}$		52 000
Total TTC brut	2 x 12	1 559 000
A déduire:		
Part du crédit d'étude PR-824 du 29 septembre 2010		
acceptée par le Conseil municipal en séance du 18 mai 2011		
(N° PFI 120.011.01)		- 60 000
Délibération II – Total TTC net après déduction		<u>1 499 000</u>

Validité des coûts

L'estimation du coût des travaux est basée sur les prix unitaires moyens du marché actuel des travaux de génie civil (ouvrages similaires 2011).

Les incertitudes conjoncturelles liées à l'évolution de la situation du marché des travaux de génie civil peuvent avoir une incidence de l'ordre de 15% sur les montants estimés.

Aucune hausse éventuelle des prix n'est comprise dans les montants estimés.

Programme des travaux

Les travaux pourront débuter après le vote du Conseil municipal et une fois le délai référendaire écoulé, sous réserve de l'obtention de l'autorisation de construire. L'ensemble de ces travaux durera environ vingt-quatre mois, durant lesquels le viaduc de la Jonction sera interdit au public, et la durée totale de l'opération est estimée à trente mois.

Les réaménagements des accès au viaduc seront réalisés en parallèle à l'élargissement de l'ouvrage, afin de ne pas prolonger la durée totale des travaux.

Subvention(s) et partenariat(s)

Délibération I – Elargissement du viaduc

La Ville de Genève octroie une subvention unique d'investissement aux CFF correspondant aux frais relatifs à l'élargissement du viaduc dans le cadre du chantier d'assainissement du tablier de l'ouvrage, permettant ainsi le passage de la Voie verte d'agglomération.

Agenda 21 et choix écologiques

Outre le fait que le projet de la Voie verte d'agglomération s'inscrit dans le plan directeur communal de la Ville de Genève, cet objet entre dans le cadre des actions visées par l'Agenda 21. En effet, il encourage des moyens de déplacement non polluants et durables, répondant ainsi aux ordonnances sur la protection de l'air, du bruit et de l'environnement.

Concernant l'éclairage, les quatre luminaires existant actuellement sur le pont ont été remplacés récemment dans le cadre de la campagne d'assainissement des lampes à vapeur de mercure. Ils seront récupérés pour être installés ailleurs sur le territoire communal.

Les mâts vétustes seront déposés et recyclés selon les normes en vigueur.

La nouvelle proposition d'éclairage consommera environ 500 W. Afin de réduire cette consommation, il est prévu d'éteindre un luminaire sur deux, entre 1 h 00 et 5 h 00 du matin.

Les luminaires seront équipés de diodes électroluminescentes de dernière génération, choisies tant au niveau de leur efficacité énergétique que du point de vue de leur IRC (indice de rendu des couleurs) et leur durée de vie.

Les enrobés bitumineux et le béton démolis seront recyclés pour être réutilisés.

Le choix des matériaux composant les canalisations s'est porté sur des éléments en PVC.

Ceux-ci présentent de grandes qualités pour l'écoulement de l'eau, une bonne résistance du point de vue structurel et d'abrasion, ainsi qu'une facilité de mise en place.

Les enrobés bitumineux mis en œuvre sur l'élargissement et ses accès sont constitués, en partie, de matériaux recyclés.

Le remblayage des fouilles est prévu en grave de type recyclé, provenant de centrales.

Personnes à mobilité réduite

Il sera tenu compte, lors de l'exécution des travaux décrits dans la présente demande de crédit, de la thématique, des déplacements des personnes à mobilité réduite, ainsi que malvoyantes.

Pour ce faire, sur tous les axes piétonniers situés sur les aménagements proposés, la continuité des cheminements sera assurée.

Information publique

La fermeture du passage sur le viaduc sera annoncée aux habitants du quartier de Saint-Jean par le biais d'un feuillet d'information, distribué en tous-ménages. L'objectif est d'avertir les usagers de manière anticipée, ainsi que d'expliquer les raisons de cette fermeture et sa durée. Cette information sera également transmise aux autorités de Lancy ainsi que par voie de presse.

Dès le début des travaux d'aménagement des accès, des panneaux d'information seront disposés à proximité du chantier, des deux côtés. Ils renseigneront le public sur les transformations en cours de réalisation et permettront également de donner des informations sur la future Voie verte d'agglomération.

Lors de la réouverture du passage au public, un événement festif sera organisé.

Enfin, un triptyque sera publié pour documenter cette réalisation.

Autorisation de construire

Les CFF déposeront, cet automne, l'ensemble du projet en procédure d'approbation des plans, auprès de l'Office fédéral des transports (OFT).

Régime foncier

Le viaduc de la Jonction et ses accès se situent sur les parcelles suivantes:

- parcelle N° 23: 2984, propriété des CFF;
- parcelle N° 23: 2309, propriété de la Ville de Genève, sentier du Promeneur-Solitaire;
- parcelle N° 23: 2985, propriété de l'Etat de Genève;
- parcelle N° 23: 1520, propriété de la Ville de Genève, bois de la Bâtie.

Des servitudes d'empiètement du viaduc de la Jonction, de passage à pied et à véhicules, de passage public à pied et cycles seront constituées sur et au profit de ces parcelles.

Les cours d'eau situés sous l'ouvrage constituant les parcelles N° 23: 4740 et 24: 3742 appartiennent au domaine public cantonal.

Cession aux CFF (objet du troisième projet de délibération)

Dans la convention CEVA – Ville de Genève du 27 mars 2008, les CFF ont demandé de corriger la situation existante, à savoir que les CFF doivent être propriétaires de leurs installations et du portail du tunnel du bois de la Bâtie.

Afin que les appuis de l'ensemble de l'ouvrage du viaduc de la Jonction et du tunnel du bois de la Bâtie soient situés sur le domaine CFF, un dossier de mutation N° 9/2010 de Genève, section Plainpalais, a été établi par M. Pierre-Yves Heimberg, géomètre, en date du 9 mars 2010.

Il en ressort que la Ville de Genève cèdera gratuitement aux CFF la parcelle 1520 B, à détacher de la parcelle 1520 formant le bois de la Bâtie, d'environ 1600 m² pour former la nouvelle parcelle 4196 de Genève/Plainpalais, propriété des CFF. Le solde de la parcelle 1520 A formera la nouvelle parcelle 4195 de Genève/Plainpalais, propriété de la Ville de Genève, contenant 35 334 m².

Les plans de servitudes 1 et 2, annexés au dossier de mutation N° 9/2010, seront réalisés en même temps que la correction cadastrale ainsi que l'inscription d'autres servitudes de passage public à pied et cycles relatives aux nouveaux aménagements des accès au viaduc de la Jonction. Les frais relatifs aux actes seront à la charge des CFF.

Intérêts intercalaires

La durée de l'opération étant de trente mois, des intérêts intercalaires doivent être pris en compte et sont inclus dans le chiffrage de la présente demande de crédit.

Référence au huitième plan financier d'investissement 2013-2024

Ces objets ne figurent pas au 8^e plan financier d'investissement.

Maîtrise d'ouvrage et maître d'œuvre

La présente demande de crédit a été élaborée conjointement par le Service du génie civil, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, et par l'Unité des opérations foncières.

Pour les délibérations I et II, le service gestionnaire et bénéficiaire est le Service du génie civil.

L'Unité des opérations foncières assurera la gestion de la troisième délibération.

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par les CFF pour l'élargissement du viaduc et par la Ville de Genève pour les réaménagements des accès.

La maîtrise d'œuvre pour les travaux de génie civil sera confiée à un bureau d'ingénieurs civils.

Budget prévisionnel d'exploitation

Le coût d'entretien annuel de l'élargissement du viaduc est estimé à environ 40 000 francs TTC, ce qui correspond à environ 1,5% du montant initial des travaux. Ce montant devra être imputé au budget d'entretien du Service du génie civil.

Charge financière

La charge financière de l'investissement net prévu pour le projet de délibération I, comprenant les intérêts au taux de 2,25% et les amortissements au moyen de 5 annuités, se montera à 552 630 francs.

La charge financière de l'investissement net prévu pour le projet de délibération II, comprenant les intérêts au taux de 2,25% et les amortissements au moyen de 20 annuités, se montera à 93 900 francs.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver les projets de délibérations ci-après:

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 586 000 francs destiné à la réalisation de l'élargissement du tablier du viaduc de la Jonction en vue du passage de la Voie verte d'agglomération, qui sera versé en qualité de subvention unique d'investissement aux CFF afin qu'ils réalisent les travaux dans les limites et selon les conditions stipulées dans la convention relative à la construction de l'ouvrage conclue entre la Ville et les CFF.

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 2 586 000 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, et amortie en 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2020.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier, toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes, du 30 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 499 000 francs destiné aux réaménagements des accès au viaduc de la Jonction.

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 1 499 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter la part du crédit d'étude PR-824, voté le 18 mai 2011, de 60 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie en 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2035.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier, toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION III

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre k), de la loi sur l'administration des communes du 30 avril 1984;

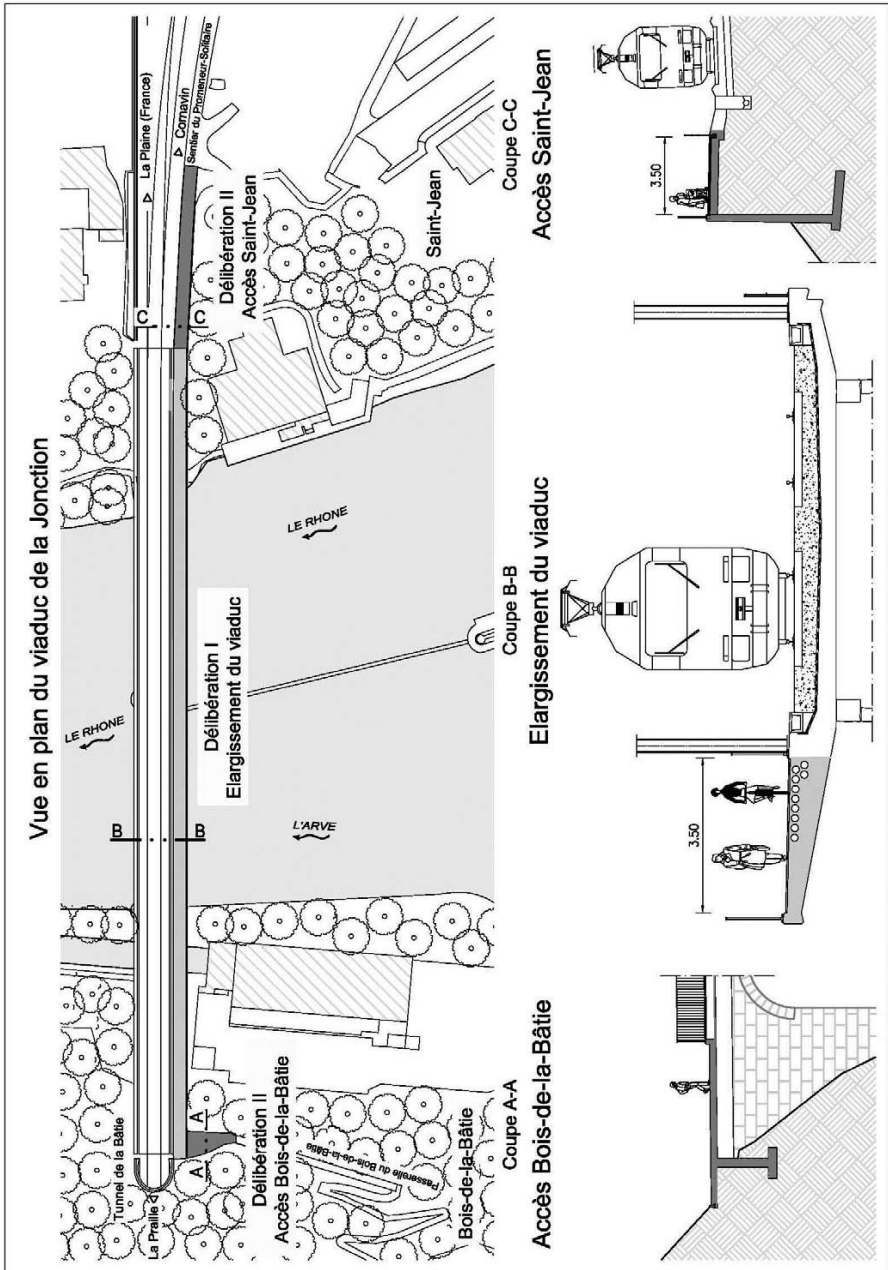
sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – L'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif de la Ville de Genève et les CFF dans la convention CEVA-Ville de Genève, du 27 mars 2008, en vue de la cession gratuite de la parcelle 1520 B de la commune de Genève, section Plainpalais, bois de la Bâtie, d'environ 1600 m², par la Ville de Genève aux CFF, selon le dossier de mutation N° 9/2010 de Genève/Plainpalais établi par Monsieur Pierre-Yves Heimberg, géomètre, est ratifié et le Conseil administratif est autorisé à le convertir en acte authentique.

Art. 2. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, radier, épurer, modifier toute servitude en droit et/ou en charge des parcelles N° 1520 de Genève/Plainpalais et N° 2309 de Genève/Petit-Saconnex afin de concrétiser les accès au viaduc de la Jonction.

Annexes: – Plan du viaduc de la Jonction
– Dossier de mutation



Dossier de mutation No 9/2010

Commune : **GENEVE**
Section : **Plainpalais**
Plan(s) : **92**
Immeuble(s) : **1520**

PROVISOIRE

MUTATION PARCELLAIRE

déposée au registre foncier après immatriculation de l'acte au registre foncier

Pièces du dossier :

- | | |
|---|-----|
| 1. Titre | (1) |
| 2. Anciens immeubles | (1) |
| 3. Formation et état descriptif
des nouveaux immeubles | (1) |
| 4. Plan | (1) |

Dossier technique :

- | | |
|----------------------------|-----|
| Esquisse de terrain | (-) |
| Calcul de point(s) fixe(s) | (-) |
| Calcul des levés de détail | (-) |

Acte dressé par :

Maitre , Notaire

Réf.

Acte accepté le :

Direction de l'aménagement du territoire

Emoluments

Préavis favorable sous condition.

Voir rapport annexé N°

Autorisations de construire réservées.

Genève, le

Direction générale de l'agriculture

☐ Décision de la compétence de la
commission foncière agricole

☐ Décision du annexée

☐ Emoluments

Genève, le

L'auteur du dossier :

HEIMBERG & Cie
Pierre-Yves HEIMBERG
Ingénieur Géomètre Officiel
Rue Saint - Léger 18
1204 GENEVE Tél 022 311 33 02

Service de la mensuration officielle

Emoluments

Introduction en base de données

effectuée le

Visa accordé sous condition.

Dossier n° 7092

Etabli le 9 mars 2010

Plan du registre foncier

HEIMBERG & Cie

Pierre-Yves HEIMBERG
Ingénieur Géomètre Officiel
Rue Saint-Léger 18 / 1204 GENEVE
Tél 022 311 33 62 Fax 022 311 32 83
mail: geometres@heimberg-cie.ch

D.7092

Agrandissement du plan
du Registre Foncier du
1:1000 au 1:500

Mutation : 9/2010

Commune : GENEVE

Section : Plainpalais

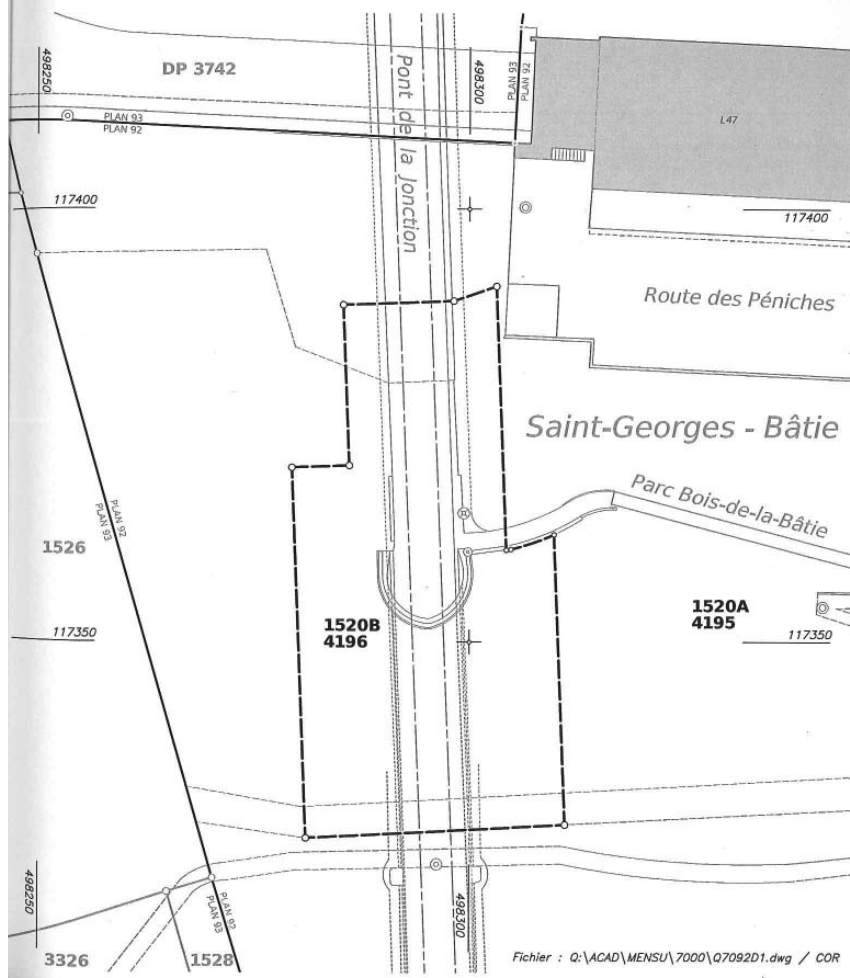
Plan N° : 92

Echelle 1 : 500

Etat au : 4 novembre 2009

Légende : www.cadaastre.ch/legende

Visa :



Plan de servitude

①

PROVISOIRE

Annexe à la mutation 9/2010

HEIMBERG & Cie

Pierre-Yves HEIMBERG
Ingénieur Géomètre Officiel
Rue Saint-Léger 18 / 1204 GENEVE
Tél 022 311 33 02 Fax 022 311 32 53
mail: geometres@heimberg-cie.ch
Etabli, le 9 mars 2010
D.7092

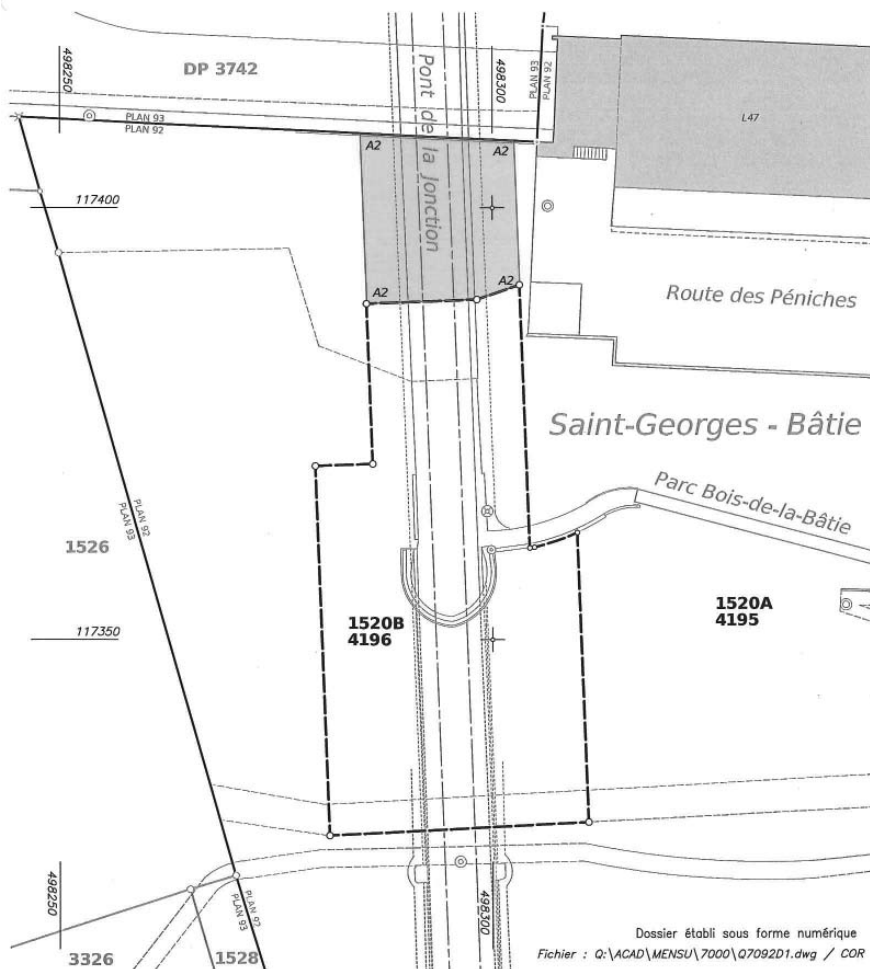
Agrandissement du plan
du Registre Foncier du
1:1000 au 1:500

Commune : GENEVE
Section : Plainpalais
Plan N° : 92
Echelle 1 : 500

Etat au : 4 novembre 2009

Légende : www.cadastr.ch/legende

A2  servitude d'empiètement du Pont de la Jonction



Dossier établi sous forme numérique

Fichier : Q:\ACAD\MENSU\7000\Q7092D1.dwg / COR

Plan de servitude

(2)

PROVISOIRE

Annexe à la mutation 9/2010

HEIMBERG & Cie

Pierre-Yves HEIMBERG
Ingénieur Géomètre Officiel
Rue Saint-Léger 18 / 1204 GENEVE
Tél 022 311 33 02 Fax 022 311 32 03
mail: geometres@heimberg-cie.ch

Etabli, le 9 mars 2010
D.7092

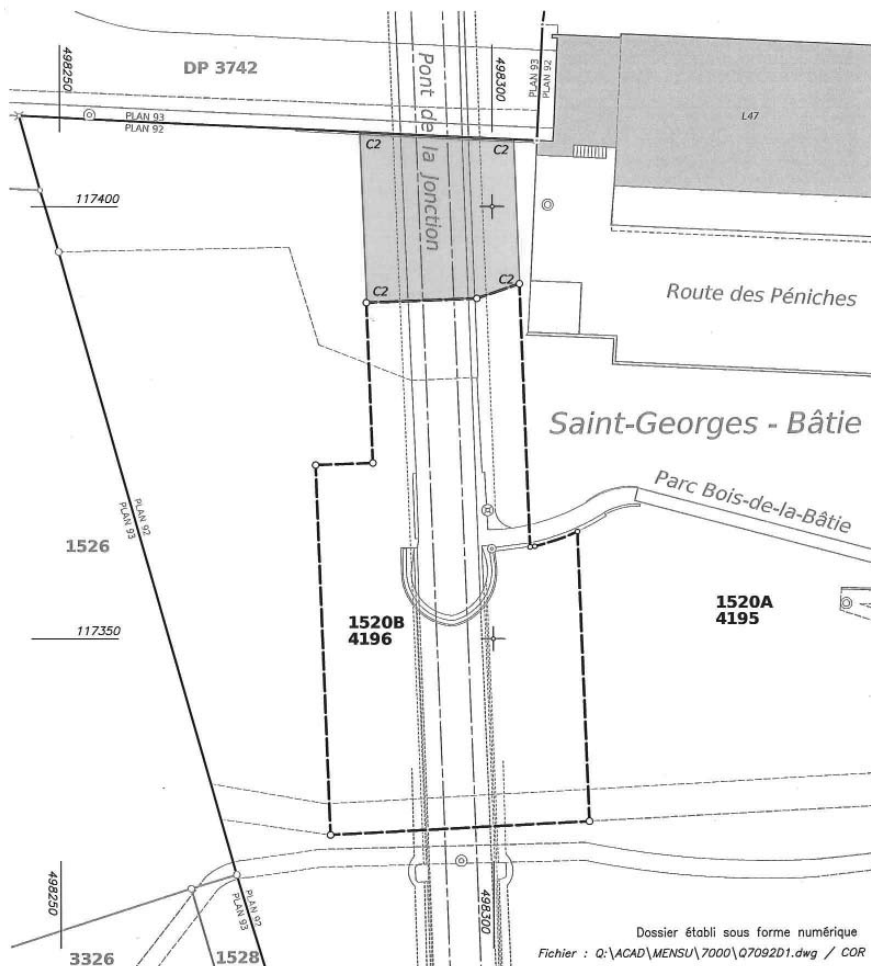
Agrandissement du plan
du Registre Foncier du
1:1000 au 1:500

Commune : GENEVE
Section : Plainpalais
Plan N° : 92
Echelle 1 : 500

Etat au : 4 novembre 2009

Légende : www.cadastr.ch/legende

C2  servitude de passage à pied et à véhicules



Dossier établi sous forme numérique

Fichier : Q:\ACAD\MENSU\7000\Q709201.dwg / COR

Plan de situation

Proposition de division parcellaire

HEIMBERG & Cie
Pierre-Yves HEIMBERG
Architecte
Rue Saint-Louis 11, 1204 GENEVE
Tél. 022 733 11 11
www.heimberg.ch
Genève, le 9 mars 2010
0.7082

Commune : GENEVE
Section : Plainpalais
Plan N° : 92
Echelle 1 : 500
Etat du : 4 novembre 2009
Légende : www.cadastre.ch/legende



Projet : 0.7082 (Mars 2010) / 2009 / 07/20/2010 dep. / cad