

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 16 juin 2010 en vue de l'ouverture d'un crédit pour un montant net total de 3 162 900 francs, soit:

- un crédit net de 2 033 500 francs destiné aux travaux d'aménagement du square de Chantepoulet, déduction faite du crédit d'étude de 100 000 francs (PR-574, votée le 23 juin 2008), soit un montant brut total de 2 133 500 francs;**
- un crédit net de 733 000 francs destiné aux travaux de réfection de l'enveloppe et transformations intérieures de l'édicule de la Voirie situé sur le square de Chantepoulet;**
- un crédit net de 398 700 francs destiné à l'assainissement du réseau de collecteurs du square de Chantepoulet, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 65 400 francs, représentant la part de subvention cantonale au réseau d'assainissement de la Ville de Genève, soit un montant brut total de 464 100 francs.**

Rapport de M. Alain de Kalbermatten.

La commission s'est réunie à quatre reprises, les 1^{er} et 22 septembre 2010, 1^{er} décembre 2010 et 9 février 2011, sous la présidence de M. Alexandre Wisard. Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz, que le rapporteur remercie pour la qualité et la diligence de ses travaux.

Séance du 1^{er} septembre 2010

Le président informe la commission que, après l'envoi de la convocation à la présente séance, il n'a pas réussi à convaincre les services compétents de venir présenter la proposition PR-799. Cet objet sera donc étudié lorsque le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité et le Service du génie civil seront prêts à le présenter en séance.

Séance du 22 septembre 2010

Audition de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, M. Philippe Meylan, chef du Service des bâtiments, M. Jean-Jacques Mégevand, adjoint de direction au Service du génie civil, ainsi que M^{me} Sophie Beer, architecte au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité

En introduction, M^{me} Giraud rappelle les contours de l'histoire du projet d'aménagement du square de Chantepoulet, qu'elle juge longue et difficile. Un

premier concours est lancé et un lauréat désigné en 1990, mais aucun mandat n'est donné à ce dernier pour développer son projet. Une proposition pour un crédit d'étude est votée en 1998 qui aboutit à un premier mandat d'architecture qui est résilié en 2008. Entre-temps, une autorisation de construire est déposée en 2004. Celle-ci est toujours en force et comporte notamment un arrêté modifiant le régime de circulation qui interdit les stationnements automobiles à cet endroit. Dans les faits, la situation actuelle du square de Chantepoulet contredit donc la lettre de l'autorisation de construire. En 2009, le département des constructions et de l'aménagement décide de réactualiser le projet de réaménagement initial avec la volonté de le mener enfin à son terme. Le programme, qui implique une requête en autorisation de construire complémentaire, comporte notamment la réaffectation d'une partie de l'édicule de la Voirie, située en amont du square, en buvette saisonnière. M^{me} Giraud projette quelques images du square qui témoignent de la situation de négligence actuelle: l'édicule de la Voirie tagué, les marronniers du square malmenés par les manœuvres des véhicules motorisés mais, malgré tout, encore en bon état, à l'exception de deux arbres sur la partie amont, au nord et au sud, qui ont déjà été abattus et qu'il est prévu de remplacer. Le projet consiste à revaloriser en place piétonne le centre du square et à modifier le plan de circulation autour, en introduisant un droit d'entrée et sortie, le matin, pour les seules livraisons. L'aménagement, très simple, consiste à poser un revêtement en matériau de carrière stabilisé avec une poudre de cactus, semblable à celui entourant l'église de Vandœuvres. Des bancs et une borne fontaine seront aussi posés. En outre, le projet propose de réaffecter une partie de l'actuel dépôt de la Voirie, qui se trouve à l'ouest du square, en buvette saisonnière, ce qui permettra d'améliorer l'attractivité de ce lieu essentiellement dévolu au passage et de le valoriser en tant qu'espace de calme dans un quartier très animé.

M. Meylan fait observer que l'édicule est un grand volume en hauteur, ce qui permettra d'aménager un niveau supérieur avec des douches et des sanitaires, un vestiaire et un réfectoire pour les équipes de la Voirie. Le niveau inférieur servira de dépôt de la Voirie, sur sa face ouest, alors que sur son côté est, en aval, on opérera une ouverture horizontale pour installer une buvette saisonnière non chauffée. Il y aura aussi des toilettes, mais on ne sait pas encore si elles seront accessibles aux clients.

Exposant le plan d'assainissement, M. Mégevand explique que le réseau de canalisation souterrain est plutôt complexe. On y trouve notamment un tronçon du nant des Grottes et un morceau de fossé des anciennes fortifications. Le nant est raccordé à une canalisation qui doit être nettoyé pour améliorer l'écoulement. Un collecteur d'eaux usées doit être chemisé et un nouveau réseau d'eaux pluviales doit être réalisé. Certains tronçons actuels pourront même être abandonnés. Les travaux seront échelonnés de manière à causer le moins de dérangement possible. On commencera par les canalisations du sud et de l'est, puis on traitera le nant, sous l'édicule. On procédera ensuite au chemisage des collecteurs, à l'ouest,

avant de passer au revêtement du square et de terminer par les bornes escamotables pour modérer la circulation.

Le président propose de passer aux questions.

Un commissaire demande si les riverains, qui sont surtout des commerçants, auront vraiment envie de s'investir pour animer le square.

M^{me} Giraud est convaincue que cela viendra naturellement.

Un commissaire se dit déçu que l'administration ait attendu douze ans pour concrétiser un projet aussi simple. Il demande combien cela a coûté, jusqu'à présent, en frais d'honoraires.

M^{me} Giraud se renseignera sur les dépenses engagées sur l'ancienne proposition (PR-300). Sans réponse depuis lors.

Une commissaire approuve le projet de buvette et la simplicité de l'aménagement. Par contre, la gestion de la circulation lui inspire des doutes. Comment sera gérée la question des ayants droit? Qu'est-ce qui empêchera les véhicules non autorisés de pénétrer dans le square pendant les heures de livraisons? Pour elle, l'ouverture des bornes par cartes d'accès est le meilleur moyen d'éviter les abus.

M^{me} Giraud répond que le mode de gestion des ayants droit n'est pas encore arrêté.

Une commissaire craint aussi que l'aménagement du square attire une population peu désirable.

M^{me} Giraud répond qu'elle n'est pas compétente dans ce domaine.

Un commissaire s'interroge sur l'utilité de garder cet édicule, qui lui fait penser à une verrue. Le service Voirie – Ville propre possède pourtant des dépôts tout près de la gare. Il s'interroge aussi sur l'utilité d'une nouvelle buvette dans un quartier qui regorge de restaurants. De plus, elle risque de générer des attroupements, du bruit et, donc, des pétitions.

M. Meylan répond que le service Voirie – Ville propre a confirmé que cet espace lui est utile et qu'il doit être conservé. De plus, M. Meylan n'est pas partisan de détruire ce qui marche, et il se dit convaincu que la rénovation redonnera du lustre à l'objet.

Le même commissaire demande combien de places de parc seront supprimées.

M^{me} Giraud répond qu'elles sont au nombre de 36, mais elle rappelle que l'arrêté de circulation de l'autorisation de construire de 2004 spécifie que ce lieu est réservé aux piétons.

Un commissaire exprime aussi des craintes sur la sécurité du square. Il craint que, une fois fermée à la circulation, il ne devienne une zone de non-droit, une petite enclave qui, loin d'inciter les passants à s'attarder, les découragera de s'en approcher. Il demande à consulter un rapport de la gendarmerie ou de la police municipale concernant cet endroit.

M^{me} Giraud réaffirme que les personnes auditionnées ne sont pas compétentes en matière de sécurité. Cependant, à son avis, l'aménagement du square permet raisonnablement d'espérer une amélioration de la situation. En tout cas, cela ne peut pas être pire que maintenant.

Le président remercie de leur participation à l'audition M^{mes} Marie-Hélène Giraud et Sophie Beer, MM. Philippe Meylan et Jean-Jacques Mégevand, et leur donne congé.

Un commissaire démocrate-chrétien propose d'auditionner l'îlotier de la gendarmerie genevoise en charge du square de Chantepoulet.

Le président soumet immédiatement cette proposition d'audition aux membres de la commission des travaux et des constructions. Elle est acceptée par 9 oui (2 UDC, 2 L, 1 R, 2 DC, 1 S, 1 Ve) contre 2 non (1 AGT, 1 Ve) et 1 abstention (S).

Séance du 1^{er} décembre 2010

Audition du brigadier Walter Schlechten, chef de groupe au poste de police de Cornavin

M. Schlechten explique que, pour le moment, le square de Chantepoulet est le lieu d'un trafic qui ne gêne pas beaucoup, car surtout destiné aux livraisons des commerçants du périmètre des rues de Chantepoulet et du Mont-Blanc et au stationnement à prépaiement, et cela bien que l'endroit ne soit pas adapté ni facile d'accès. Par contre, si on en fait un parc public, on peut craindre qu'il devienne un lieu de rassemblement pour les toxicomanes, comme sur l'esplanade de l'église Notre-Dame, qui se trouve à proximité. Dans le square Pradier, les voitures s'attardent moins en raison du fait que les voitures s'y engouffrent à la recherche d'une place de parc et prolongent leur parcours dans les rues Pradier et Chaponnière. Le square de Chantepoulet est plus fermé que le square Pradier, qui est plus ouvert sur l'extérieur. Le square de Chantepoulet n'invite pas à la présence, malgré la proximité de plusieurs hôtels. De l'avis de M. Schlechten, le square Pradier se prête davantage que celui de Chantepoulet à l'installation de terrasses de café. L'un comme l'autre, s'ils changent d'affectation, pourraient devenir des refuges pour les personnes refoulées du Quai 9 ou des espaces publics centraux des environs de la gare Cornavin.

Le président propose de passer aux questions.

Un commissaire demande quels problèmes pourraient se présenter dans le square Pradier si on décidait de le piétonniser.

M. Schlechten explique que le square Pradier, proche des accès vers la gare, est un lieu de passage emprunté par les voleurs visés par l'opération Figaro, alors que le square de Chantepoulet, qui paraît plus discret, se prête davantage à l'implantation du marché de la drogue. Il précise que ce qui incite à la sédentarisation de ces activités illicites, c'est la pénombre et la présence de caches. Pour y remédier, il faudrait penser à éclairer généreusement le lieu.

Un commissaire demande si, dans le square Pradier, qui lui apparaît comme une caisse de résonance, le remplacement des automobiles par les piétons et les terrasses nocturnes pourrait engendrer des nuisances sonores et, donc, des plaintes.

M. Schlechten confirme que tout lieu piétonnier est susceptible d'engendrer du bruit. Beaucoup de réquisitions ont pour origine ce type de nuisance. En fait, toute situation engendre des nuisances. En tant que policier, il avoue préférer une voiture mal stationnée à l'installation d'un marché de stupéfiants, mais il reconnaît que, même si certains lieux attirent des nuisances, il n'est pas possible de prévoir si les choses se passeraient mieux si elles se déplaçaient à d'autres endroits, même à quelques centaines de mètres de distance seulement.

Un commissaire ne voit pas pourquoi les toxicomanes seraient intimidés de se rendre dans ces squares, même s'ils sont bien éclairés, puisqu'ils n'hésitent pas à s'installer autour de Notre-Dame qui est bien illuminé.

M. Schlechten signale qu'il y a autour de Notre-Dame des endroits moins bien éclairés que d'autres, et qui posent plus de problèmes que les parties plus claires. Il tient à préciser qu'il n'a pas pour mission de régler ces problèmes sur le long terme. Le travail de la police consiste à chasser les indésirables et à empêcher que les délinquants s'installent en permanence et que les lieux deviennent insalubres. M. Schlechten estime que les squares dégagés, aménagés de sorte à éviter les caches et bien éclairés diminuent les risques de sédentarisation des problèmes. Il espère que, si les commerçants du quartier s'engagent à animer ces lieux, ils ne délaisseront pas pour autant la rue du Mont-Blanc. Enfin, d'après M. Schlechten, l'aménagement de ces lieux doit être pensé en fonction de ce qu'on veut y faire, en sachant que tous les parcs connaissent des problèmes spécifiques, plus ou moins graves ou bénins. Les petits parcs, enfermés, sont propices à la drogue, alors que les grands parcs, fréquentés par les familles et les enfants, attirent les voleurs et les exhibitionnistes.

Séance du 9 février 2011

Comme les objets sont quasi similaires, la commission traite la proposition PR-799 avec la proposition PR-819.

Le président souhaite la bienvenue à M^{me} Isabelle Fatton, secrétaire patronale chargée du commerce à la Fédération des entreprises romandes, et à M. Olivier Ballissat, secrétaire patronal à la même fédération, chargé des transports, du recyclage et de la carrosserie, ainsi que des dossiers sur le développement durable, la mobilité et l'environnement.

Consultés par le président, M^{me} Fatton et M. Ballissat ont accepté d'être auditionnés conjointement dans le cadre de l'étude des propositions PR-799 et PR-819.

M^{me} Fatton s'exprime au nom de la Fédération du commerce genevois, qui regroupe les détaillants dans les domaines du textile, des chaussures, du sport, du pressing-teinturerie et de l'ameublement. La fédération représente aussi, entre autres, les commerçants de l'Aéroport de Genève et la société Ikea.

M^{me} Fatton se dit inquiète de l'accélération, non concertée, de la mise en place des 200 rues piétonnes, une initiative qui a supplanté la stratégie de piétonnisation que le Conseil administratif avait échafaudée en dialogue avec les commerçants. La concertation avait pourtant abouti à un compromis quasiment historique sur la compensation sous terre des places de parc supprimées en surface, et à une convention proposée par le magistrat Rémy Pagani, qui aurait pu être acceptée dans les grandes lignes par les milieux du commerce, même si la Fédération du commerce genevois aurait préféré que les parkings de compensation précèdent la disparition des places existantes et le début des travaux d'aménagement de rues piétonnes. Face à la nouvelle stratégie des 200 rues piétonnes, qui va entraîner la fermeture de 300 rues sur les 800 existantes en ville, la fédération serait plutôt favorable à l'instauration de zones piétonnes.

M^{me} Fatton souligne que le commerce genevois se porte très mal; son état de santé dépend, entre autres, de la météo et des chantiers, qui empêchent les clients de se déplacer aisément vers les magasins. Là où les commerçants genevois aimeraient avoir le plus grand centre commercial à ciel ouvert, on constate que les commerçants et les clients désertent l'hypercentre et se réfugient dans les périphéries. La ville se meurt, et cela se voit surtout le soir et pendant les week-ends. S'agissant des propositions PR-799 et PR-819, M^{me} Fatton rappelle que le Conseil administratif avait consulté la Fédération du commerce genevois aussi sur la piétonnisation des squares de Chantepoulet et Pradier. A ce sujet, elle se déclare favorable à la réfection des réseaux d'assainissement, à la réaffectation de l'édicule de la Voirie du square de Chantepoulet et à la plantation de nouveaux arbres. Elle est par contre opposée à la suppression des parkings.

Généralement, elle se fait du souci pour la sécurité des deux squares s'ils venaient à devenir des rues piétonnes. Pour elle, les rues piétonnes devraient être placées là où il y a des habitants et des commerces qui assurent l'animation. A ce titre, la place du Rhône et ses animations ponctuelles sont une vraie réussite, de

même que la place du Molard. Par contre, elle ne voit pas l'utilité de piétonniser les squares de Chantepoulet et Pradier, deux squares où la seule animation est justement assurée par le passage des automobiles et les camionnettes de livraison. A son avis, piétonniser ces lieux avec la seule intention de se débarrasser des voitures n'a pas de sens. Ces deux squares sont des lieux fermés, presque des zones de non-droit, situés dans un quartier malfamé. Faudra-t-il ajouter des policiers pour y assurer la sécurité? M^{me} Fatton n'est guère rassurée à l'idée que des enfants y jouent le lendemain d'une nuit où les lieux auront été souillés de détrit, de verres cassés, de seringues et de préservatifs. La transformation de ces squares en places piétonnes aurait aussi des conséquences sur les commerces dont les entrées et les espaces publics donnent sur les rues et les offices sur les squares. Il faudra désormais surveiller aussi les arrières, là où se trouvent les bureaux, les dépôts et les coffres. Les cafés et les hôtels trouveraient peut-être leur compte dans la piétonnisation des squares, où ils pourraient installer des terrasses, mais cela va les obliger à engager des frais pour repositionner les cuisines et à réaménager leurs établissements. Ils devraient aussi embaucher du personnel, ce qui n'est pas évident pour tous. M^{me} Fatton est d'avis qu'il faut d'abord s'attacher à l'insécurité qui règne dans le quartier de la gare. Il faudrait aussi améliorer l'éclairage et le nettoyage, effacer les tags, faire disparaître les odeurs d'urine. En attendant, les automobiles assurent de la circulation à ces endroits. Si, malgré ses réserves, le projet de piétonnisation était quand même concrétisé, elle souhaite que les places de parc soient au moins remises en service le soir, lorsque les clients des restaurants cherchent à se garer. Enfin, M^{me} Fatton propose que la Ville travaille en coordination avec le canton, un acteur important, souvent absent des questions d'aménagement.

M. Ballissat s'exprime au nom du Groupement transports et économie, qui fédère environ 15 associations dont la Fédération du commerce genevois, la Fédération des entreprises romandes Genève, l'Automobile Club Suisse, le Touring Club Suisse et l'Association suisse des transports routiers. M. Ballissat observe que Genève est très en retard dans la mise en place de zones piétonnes, par rapport à d'autres villes européennes, notamment françaises. Il importe de combler ce retard, de sortir des blocages et d'éviter de rallumer la guerre des transports qui ne profite à personne. La stratégie de piétonnisation d'avril 2010 était un pas dans la bonne direction. Il a lui-même participé à deux tables rondes auxquelles assistaient les magistrats de la Ville Rémy Pagni, Patrice Mugny et Pierre Maudet. Cette démarche a abouti à un compromis sur la compensation des places de parc supprimées. Il estime que la droite comme la gauche sont d'accord sur le rôle du stationnement en tant que levier de contrôle de la mobilité en ville. Pour lui, il faut compenser les places perdues et faire des aménagements de qualité, en plaçant du mobilier urbain et en assurant de l'animation dans les rues.

S'agissant des propositions PR-799 et PR-819, M. Ballissat estime erroné de commencer les aménagements pour piétons dans les espaces clos, dans lesquels

il est difficile d'assurer de l'animation. En revanche, si on commence là où c'est plus simple, la population acceptera mieux, par la suite, les endroits moins évidents. Enlever les automobiles à Chantepoulet et à Pradier, c'est se priver d'une source de mouvement rassurante et aller au-devant de problèmes de sécurité qui risquent d'être exploités par certains partis. Il évoque la succession d'autorisations et d'oppositions qui ont jalonné le projet d'aménagement du square Pradier et son abandon de 2005 à 2010, en raison de problèmes budgétaires, ce qui démontre la difficulté de faire passer le projet. Au contraire de Chantepoulet et Pradier, M. Ballissat aurait préféré que l'on aille de l'avant avec les projets d'aménagement sur la rive gauche, où le Conseil administratif avait proposé la construction du parking souterrain des Clés-de-Rive. Les places de parc perdues auraient alors pu être compensées dans un endroit adéquat. Il espère que le «oui mais» du Groupement transports et économie au compromis ne deviendra pas un «non, pas du tout». Persister dans les blocages, les oppositions et les référendums revient à installer le doute dans la population et à retarder encore la planification de zones piétonnes. C'est pourquoi il appelle à poursuivre la concertation lancée en 2010.

Le président propose de passer aux questions.

Un commissaire fait remarquer que le Conseil administratif espère justement inciter les commerçants dont les cours donnent sur le square Pradier à assurer une animation de la nouvelle place piétonne. A son avis, le nouvel aménagement risque d'entraîner des problèmes de bruit qui seront amplifiés par l'effet caisson de la place. Les établissements du quartier vont sans doute rencontrer des problèmes pour réaménager leurs arrière-salles et pour organiser les livraisons. Il demande si les restaurateurs du quartier, les propriétaires de la Matze ou du Café de Paris se sont organisés pour appréhender ces problèmes.

M^{me} Fatton répond qu'elle ne connaît pas ces établissements. Elle recommande de prendre contact avec la Société des cafetiers.

Une commissaire revient sur les zones piétonnes en France. Elle observe que les centres-villes fermés au trafic sont encerclés de parkings, situés souvent devant les bâtiments publics, par exemple devant les mairies. Elle n'est pas certaine que ce modèle serait accepté ici. Elle se demande comment faire pour faire accepter à la population de nouveaux parkings.

M. Ballissat évoque quelques exemples qui ont d'abord été mal reçus, puis acceptés, comme à Besançon ou la rue Haldiman à Lausanne. Il est d'avis qu'il faut analyser les données sur les parkings disponibles pour que les projets fassent consensus. Il explique que le Groupement transports et économie a proposé à la conseillère d'Etat Michèle Künzler de commencer l'analyse de l'étude que la Gérance immobilière municipale a mené sur ses propres parkings.

Un commissaire remercie les deux auditionnés pour leurs analyses. Il relève que les commerçants riverains ont successivement signé une pétition contre la requalification, puis l'ont retirée. Le Conseil administratif affirme maintenant que tout le monde soutient ces projets. Il demande aux auditionnés de bien vouloir préciser leurs propositions pour Pradier et Chantepoulet.

M^{me} Fatton répond qu'elle est favorable à un aménagement partiel des deux squares. En attendant la conclusion de la convention promise par le Conseil administratif sur la compensation, elle propose de ne pas toucher aux places de parc actuelles.

Un commissaire fait remarquer que les projets de requalification des squares de Chantepoulet et Pradier répondent à d'anciennes demandes du Conseil municipal. Il tient aussi à souligner que le réaménagement de la place Longemalle, par les mêmes mandataires qui ont réaménagé la place du Molard, résulte d'un compromis entre les milieux intéressés et la Ville. Or la place Longemalle se trouve bien sur la rive gauche. Le commissaire demande à M^{me} Fatton de confirmer qu'elle n'est pas opposée à la transformation de l'édicule de la Voirie du square de Chantepoulet, ainsi qu'elle l'a affirmé au début de l'audition. En effet, d'après une lettre du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, la Fédération du commerce genevois aurait recouru contre ce volet du projet compris dans la proposition PR-799.

M^{me} Fatton répond qu'elle a fait recours contre la suppression des places de parc. Hormis cette objection, elle n'a rien contre la transformation de l'édicule.

Une commissaire remarque à son tour que la position du Groupement transports et économie a évolué dans le débat sur les transports en ville. Elle pense néanmoins que, davantage que la menace de guerre des transports, la réalité c'est la guerre des bouchons, une réalité qui ne satisfait personne. Elle demande aux auditionnés par quels moyens ils sont venus à l'audition.

M^{me} Fatton et M. Ballissat répondent qu'ils sont venus à pied et en transports publics. M. Ballissat a déposé son automobile sur une place de parc, ce matin, lorsqu'il s'est rendu au travail.

La présidente passe au vote.

Mise aux voix, la proposition PR-799 est acceptée par 8 oui (3 Ve, 3 S, 2 AGT) contre 6 non (1 DC, 1 R, 2 L, 2 UDC).

PROJET D'ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'article 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 2 033 500 francs destiné aux travaux d'aménagement du square de Chantepoulet, déduction faite du crédit d'étude de 100 000 francs (PR-574, votée le 23 juin 2008), soit un montant brut total de 2 133 500 francs.

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 2 133 500 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude de 100 000 francs (PR-574, votée le 23 juin 2008), soit un montant total de 2 133 500 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2013 à 2032.

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 l'aménagement projeté.

PROJET D'ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'article 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 733 000 francs destiné aux travaux de réfection de l'enveloppe et transformations intérieures de l'édicule de la Voirie situé sur le square de Chantepoulet.

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 733 000 francs.

Art. 3. – Un montant de 14 379 francs sera prélevé sur le crédit indiqué à l'article premier et attribué au Fonds d'art contemporain de la Ville de Genève institué par la délibération du Conseil municipal du 16 décembre 2008.

Art. 4. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2032.

PROJET D'ARRÊTÉ III

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'article 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

vu l'article 19 du règlement L 1 10.12 concernant l'utilisation du domaine public du 21 décembre 1988;

vu les articles 58 et 84 de la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 398 700 francs destiné à l'assainissement du réseau de collecteurs du square de Chantepoulet, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 65 400 francs représentant la part de subvention cantonale au réseau d'assainissement de la Ville de Genève, soit un montant brut 464 100 francs.

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 464 100 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 au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2013 à 2042.

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 l'aménagement projeté.