

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 5 février 2020 en vue de l'ouverture de deux crédits d'un montant total brut de 11 831 900 francs dont à déduire des recettes totales pour 3 528 800 francs, soit un montant total net de 8 303 100 francs, ainsi qu'une délibération foncière, à savoir:

- Délibération I: 9 767 900 francs brut destinés aux travaux d'aménagements de la voie verte au quai du Cheval-Blanc, au réaménagement du passage sous le pont des Acacias et à la restauration des barrières historiques dont à déduire une recette totale de 3 252 500 francs (subventions fédérales et participation de la commune de Carouge), soit 6 515 400 francs net.**
- Délibération II: 2 064 000 francs brut destinés à la mise en séparatif des collecteurs des eaux du réseau secondaire, du quai du Cheval-Blanc et, pour partie, du quai des Vernets, dont à déduire une recette de 161 600 francs (participation propriétaires privés) et la récupération de la TVA de 114 700 francs, soit 1 787 700 francs net.**
- Délibération III: mise en place d'une concession d'usage du domaine public cantonal au profit de la Ville de Genève pour le passage de la voie verte sous le pont des Acacias. Parcelles DP cantonal N^{os} 3513, 3621 et 3620 de Genève-Plainpalais.**

Rapport de M. Pierre-Yves Bosshard.

La proposition du Conseil administratif relative à l'objet cité en titre a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance du Conseil municipal du 4 mars 2020. La commission a traité cet objet lors de ses séances des 29 septembre, 13 octobre, 8 décembre 2020 et 26 janvier 2021, sous la présidence de M. Pierre de Boccard. Les notes de séances, claires et précises, ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie ici officiellement et chaleureusement.

Pour ses travaux, la commission a pu compter sur les explications complémentaires de M^{me} la conseillère administrative Frédérique Perler et de ses collaborateurs, M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, et son adjoint, M. Sébastien Alphonse. Lors de la troisième séance, M^{me} Charlotte Malignac, codirectrice de la Direction de l'aménagement,

des constructions et de la mobilité, accompagnait en outre les personnalités précitées. Que toutes ces personnes soient également remerciées ici chaleureusement et officiellement.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I
(Aménagements des espaces publics)

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 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 brut de 9 767 900 francs destiné aux travaux d'aménagements de la voie verte au quai du Cheval-Blanc, au réaménagement du passage sous le pont des Acacias et à la restauration des barrières historiques, dont à déduire:

- une subvention fédérale de 2 053 100 francs liée au projet d'agglomération;
- une subvention fédérale de 5200 francs en faveur de l'assainissement du bruit routier;
- une participation de la commune de Carouge de 1 194 200 francs, soit 6 515 400 francs net.

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 9 767 900 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 423 600 francs du crédit d'étude partiel voté le 18 mai 2011 (PR-824 – N° PFI 120.011.01) et 18 700 francs du crédit d'étude partiel voté le 13 décembre 2011 (PR-911/10 – N° PFI 101.900.15), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2032.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II
(*Mise en séparatif et rénovation des collecteurs*)

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 les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux (L 2 05) du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 2 064 000 francs destiné à la mise en séparatif des collecteurs des eaux du réseau secondaire en lien avec les aménagements de surface de la voie verte au quai du Cheval-Blanc, dont à déduire la participation de propriétaires privés pour 161 600 francs et la TVA récupérable pour 114 700 francs, soit 1 787 700 francs net.

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 2 064 000 francs.

Art. 3. – 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 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2062.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION III
(*Concession pour le passage sous le pont des Acacias*)

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 4, 13 et 16 de la loi sur le domaine public (LDPu) du 24 juin 1961;

vu les articles 4 et 5 de la loi sur l'occupation des eaux publiques (LOEP) du 19 septembre 2008;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et le Canton de Genève en vue de la demande de dépôt par le Conseil d'Etat devant le Grand Conseil d'un projet de loi octroyant une concession d'utilisation du domaine public cantonal à la Ville de Genève pour les parcelles N^{os} DP 3513, DP 3621 et DP 3620 de Genève-Plainpalais;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à conclure le contrat de concession, au profit de la Ville de Genève, qui sera octroyé par le Grand Conseil, en vue de l'occupation du domaine public pour une durée supérieure à vingt-cinq ans, sans contrepartie financière, permettant l'usage des parcelles sises à proximité du pont des Acacias N^{os} DP 3513, DP 3621 et DP 3620 de la commune de Genève, section Plainpalais.

Art. 2. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles nécessaires à l'aménagement projeté, N^{os} DP 3708, DP 2174, DP 2187, DP 3619, DP 3616, DP 3513, DP 3620, DP 3621 et 1321 de la commune de Genève, section Plainpalais.

Préambule

La voie verte d'agglomération (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.

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.

La présente proposition porte sur le tronçon sis sur le quai du Cheval-Blanc, y compris sa partie sise sur le territoire de la commune de Carouge, le passage sous le pont des Acacias et les cent premiers mètres du quai des Vernets.

Travaux de la commission

Lors de la première séance de commission, la conseillère administrative Frédérique Perler a expliqué que le tronçon en question devait être entièrement requalifié et végétalisé.

M. Alphonse a souligné que le quai du Cheval-Blanc était vieillissant et qu'il convenait de le transformer en espace public de qualité en conservant des éléments patrimoniaux, comme les barrières. Il a indiqué qu'une opération d'assainissement sur les eaux usées serait réalisée en parallèle. Il a encore fait observer que de nombreux véhicules étaient stationnés le long du quai et pointé le problème aigu de l'intersection avec la route des Acacias, raison pour laquelle le projet prévoit de passer sous le pont.

Il a indiqué que linéairement, le projet se déployait sur 700 mètres avec une largeur de 6 à 8 mètres. L'intervention serait dissociée de la chaussée avec la pose d'un sol unitaire perméable. Les traversées piétonnes seraient favorisées, l'objectif étant que les piétons déambulent du côté des arbres. Un belvédère serait en outre créé pour avoir une vue sur l'Arve. Il a précisé que la Ville de Genève possédait une délégation d'aménagement de la part de la Ville de Carouge pour le petit tronçon sur son territoire.

Il a ajouté que la barrière serait réhabilitée et les arbres conservés avec un revêtement allant jusqu'à leur pied. Le concept ne prévoyait pas de séparer les cycles et les piétons, sans séparation, la logique devant initier chez les utilisateurs une utilisation rationnelle de l'espace avec les piétons du côté de la rivière et les vélos du côté de la chaussée. Ensuite, deux rampes d'accès seraient créées pour passer sous le pont, quelques arbres devant être abattus pour permettre l'installation de ces rampes.

Il a ensuite expliqué que les collecteurs, en régime d'eaux mélangées, étaient anciens et que l'objectif était de séparer ces eaux en rendant à l'Arve les eaux propres et de récolter les eaux usées. Il a indiqué que le Fonds intercommunal d'assainissement finançait cette opération. Il a encore précisé que les coûts de génie civil se montaient à 7,5 millions avec un coût total de 9,5 millions, plus 10 millions en prenant en compte les intérêts intercalaires. Il a attiré l'attention des commissaires sur le fait que la Ville percevrait par ailleurs une subvention dans le cadre du projet d'agglomération. Ainsi, le montant de la première délibération était donc estimé à plus de 6 millions de francs, la seconde délibération étant proche de l'opération blanche. Quant à la troisième délibération, elle concernait un tronçon relativement modeste où il était question de réaliser une concession d'usage de la part du Canton.

A une commissaire qui a demandé si les barrières du belvédère conserveraient le style des barrières 1900, M. Alphonse a répondu qu'il était nécessaire de proposer des barrières qui soient aux normes.

Répondant à la même commissaire qui rappelait que l'Arve débordait de temps à autre et se demandait s'il y avait des risques avec les berges, M. Alphonse a indiqué que le risque de crue avait été pris en compte, ajoutant que les ancrages ne poseraient donc pas de problème.

Toujours en réponse à la même commissaire, M. Alphonse a indiqué qu'il ne serait pas nécessaire de renforcer le pont des Acacias.

La commissaire a ensuite observé que les voitures roulaient assez vite sur la chaussée à cet endroit-là et estimé qu'il devrait être nécessaire de bien marquer les différences entre les espaces dédiés aux différents utilisateurs. Le président de la commission a alors fait remarquer que, selon le projet, il n'y aurait pas, sur la chaussée, d'autre piste cyclable que la voie verte.

M. Betty a alors mentionné que le revêtement serait uniforme, mais avec deux types de liant différents entre la zone piétonne et la zone vélo. Il a indiqué qu'un test avait été mené afin de déterminer les coefficients de liant à utiliser. Il a enfin appelé que la voie verte n'était pas une autoroute à vélos.

La commissaire a ensuite remarqué que l'éclairage prévu permettrait d'illuminer l'ensemble de la chaussée. M. Alphonse a alors précisé que l'éclairage de la partie piétonne serait plus bas afin de donner une impression plus conviviale, les mâts actuels devant donc être remplacés.

En réponse à une question de la commissaire, M. Alphonse a indiqué que cet éclairage permettrait d'assurer une sécurité suffisante.

M. Betty a alors rappelé l'existence d'un plan lumière qui cible non seulement des aspects environnementaux, mais également des notions de sécurité.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Alphonse a indiqué ne pas savoir pour quelles raisons le tronçon devant l'Université était en zone mixte.

M. Alphonse a indiqué que l'autorisation de construire n'avait pas encore été délivrée.

La discussion s'est alors engagée sur la proposition du Conseil administratif de crédit d'étude pour le tronçon suivant (pont Wilsdorf jusqu'au bois de la Bâtie – PR-1387), votée par la commission mais pas encore par le plénum.

Au commissaire qui se demandait pourquoi le Conseil administratif n'avait pas déposé un concept global sur l'ensemble de la voie verte, M. Betty a répondu que les possibilités d'insertion de la voie verte dans le tissu urbain n'étaient pas partout les mêmes, certains secteurs plus faciles ayant été identifiés. Il a ajouté que certains périmètres possédaient par ailleurs déjà des équipements cyclables et que les aménagements différaient donc.

Au commissaire qui faisait observer que sur le plateau, il y avait des terrasses sur ces espaces, M. Betty a répété que la voie verte n'était pas une autoroute à vélos.

Le commissaire a rétorqué qu'il s'agissait d'une zone 20, comprenant que les zones 20 pouvaient être considérées comme voie verte, ce que M. Alphonse a approuvé.

A un autre commissaire qui demandait si la contribution financière de Carouge avait été négociée, M. Betty a indiqué que le devis avait été calculé en fonction du linéaire. Il a ajouté que l'assainissement ne faisait pas l'objet d'une rétrocession de Carouge puisque c'était le Fonds intercommunal d'assainissement qui interviendrait.

En réponse au même commissaire qui s'est interrogé s'il était moins cher de réhabiliter les barrières ou de les détruire et de les remplacer par de nouvelles barrières (dans le style utilisé jusque-là), M. Alphonse a indiqué que des moules seraient réalisés pour refaire les pièces les plus endommagées.

Une autre commissaire a insisté sur le fait qu'il serait nécessaire de bien distinguer l'espace cyclable et l'espace piétonnier pour éviter les accidents. M. Alphonse a répondu à une question portant sur le sol que le liant, selon sa densité, générerait plus ou moins de gravillons et a ajouté qu'il était possible de distinguer les espaces en utilisant plus ou moins de liant, précisant qu'il ne s'agissait pas d'un matériel de récupération.

La même commissaire s'est demandé pourquoi faire cet aménagement alors que les vélos passaient déjà de l'autre côté, remarquant par ailleurs que le système du pont des Acacias fonctionnait très bien.

En réponse, M. Alphonse a exposé que l'idée de passer sous le pont garantissait la continuité de ce parc linéaire, d'autant plus que les temps de vert pour les piétons étaient très courts au passage piéton.

Sur question, M. Alphonse a mentionné que les personnes à mobilité réduite pourraient passer facilement sous ce pont.

M. Betty a confirmé que la piste cyclable serait bidirectionnelle.

En réponse à une autre commissaire, M. Betty a indiqué que le projet n'avait pas été adapté à la suite du résultat des dernières votations cantonales, assouplissant l'exigence de compensation des places de parc. Dans le projet présenté par le Conseil administratif, 49 places de parc seraient supprimées.

La commissaire en question a alors observé qu'il conviendrait de déposer un amendement pour supprimer des places supplémentaires.

En réponse à une question d'une autre commissaire sur les racines d'arbres susceptibles de gêner la marche, M. Alphonse a répondu que le sol serait mal-léable. Il a ajouté que la problématique était plutôt de maintenir les arbres en vie puisqu'ils se trouvaient derrière le cordon boisé le long de l'Arve.

Un autre commissaire a rappelé qu'il avait été demandé à la Ville de Genève de prévoir des espaces plus généreux. Pour lui, le projet présenté n'était pas une voie verte et il doutait du résultat avec des vélos en bidirectionnel, des piétons, des voitures et des places de stationnement. Il doutait également que le revêtement fût très judicieux pour les vélos.

En réponse à un autre commissaire, M. Alphonse a indiqué que, dans le projet présenté, il y aurait 67 places longitudinales, avec 37 places sur Carouge, plus 100 places en épi de l'autre côté de la chaussée.

En réponse à une autre commissaire qui observait que la rampe sous le pont serait très étroite, M. Alphonse a indiqué que la rampe avait été positionnée en fonction des crues de l'Arve, ajoutant qu'elle mesurait 3 mètres de large, mentionnant qu'il n'était pas possible de prévoir une largeur plus importante.

En réponse à une autre commissaire, M. Alphonse a indiqué que l'éclairage dans le passage sous le pont serait analogue au reste de la voie.

M. Alphonse a enfin indiqué, en réponse à une question, que ce passage pourrait être inondé si la crue de l'Arve était trop importante, une fois tous les deux ans, ajoutant que les barrières seraient alors fermées.

Lors de la deuxième séance, la commission a accepté à l'unanimité la demande de la conseillère administrative de revenir devant elle avec un projet modifié.

A la troisième séance, la conseillère administrative Frédérique Perler a déclaré avoir bien compris l'insatisfaction de la commission par rapport à ce projet, initié avant son arrivée et sans qu'elle soit intervenue. Elle a indiqué avoir demandé à ses services de retravailler le projet à l'aune des remarques de la commission. Elle a indiqué revenir donc avec un nouveau projet qui voyait une hausse de 432 800 francs. Elle a ajouté que les services avaient mis deux mois pour reformuler ce projet qui, s'il était accepté, devrait être validé une nouvelle fois par le Conseil administratif. Elle a ajouté qu'elle pourrait dès lors fournir le projet de délibération à la commission.

M. Alphonse a alors mentionné que le projet initial prévoyait une voie verte de largeur variable et une bande de stationnement de deux mètres sur la quasi-totalité du linéaire. Avec le nouveau projet, l'entier des stationnements était supprimé, permettant ainsi d'améliorer la largeur de la voie verte. Le nouvel estimatif intégrait les coûts de ces suppressions et les honoraires. Il a souligné que de l'autre côté de la rue, des places destinées aux habitants de ce quai étaient maintenues. Il a aussi précisé que les gabarits seraient revus.

M. Getty a déclaré que ces modifications permettaient de répondre aux attentes de la commission et a ajouté que l'Office cantonal des transports avait confirmé la possibilité de suppression de ces 64 places de stationnement.

M^{me} Malignac a ajouté qu'il n'était pas nécessaire de compenser ces suppressions qui s'intégraient dans le cadre de la nouvelle loi sur la mobilité.

M. Alphonse a ainsi présenté le nouveau projet, consistant en particulier à l'insertion d'une bande de 2 mètres supplémentaires, dévolue aux vélos.

Un commissaire s'est demandé s'il ne serait pas intelligent de ne pas fermer totalement ce quai à la circulation. Il a rappelé que cette région était bien desservie par les TPG et qu'il n'était pas nécessaire d'avoir une voiture dans ce périmètre. A son avis, il faudrait étudier la suppression totale de toutes les places et améliorer les accès à l'eau pour les familles tout en créant une autoroute à vélos.

M^{me} la conseillère administrative Frédérique Perler lui a répondu qu'il était déjà bien de parvenir à négocier avec le Canton la suppression de plus de 60 places de stationnement. Elle a exprimé la crainte qu'en demander plus n'aboutisse à un échec. Elle a ensuite rappelé qu'il ne fallait pas confondre une voie verte et une autoroute à vélos, et signalé qu'il était en l'occurrence question d'un cheminement piéton de qualité, précisant que l'amendement du projet permettait d'améliorer la qualité pour les vélos.

Le commissaire en question a alors rappelé que ce tronçon était le prolongement de la voie verte et mentionné qu'il avait été convenu avec le précédent conseiller administratif, M. Rémy Pagani, de supprimer les voitures sur ce segment. Il a ajouté ne demander que ce qui avait été prévu lors de la dernière législature.

Un autre commissaire a demandé combien de places allaient être supprimées et si elles appartenaient aux 4000 places devant être supprimées, se demandant quelle solution la Ville proposerait aux propriétaires de ces véhicules. En réponse, M. Alphonse a indiqué qu'il y avait une large offre de parkings en ouvrage dans le secteur, notamment à la place de l'Octroi.

Répondant à une question du président, M. Alphonse a indiqué que le prix mentionné serait respecté.

En réponse à une demande du commissaire précédent sur le nombre de places dans le parking de l'Octroi, M^{me} Malignac a indiqué que le Canton admettait la suppression de 4000 places, mentionnant que des alternatives existaient, sans qu'il y ait forcément nécessité de compensation en cas de sécurisation d'un tronçon. C'était la raison pour laquelle des alternatives n'avaient pas été étudiées.

Ce même commissaire a rétorqué que la votation du mois de septembre ne déterminait pas quelles seraient les places supprimées. Selon lui, la Ville n'aimait pas les automobilistes et les maltraitait.

A une autre commissaire qui demandait si la bande cyclable serait bidirectionnelle et les motifs du resserrement de la voie vélo au niveau des passages piétons, M. Alphonse a indiqué que ce mode de procéder permettait de sécuriser les piétons, ajoutant que l'idée était de conserver les arbres existants en partant du principe que la concurrence des essences serait trop forte avec de nouvelles plantations. Il a aussi signalé que récupérer les deux mètres de largeur permettrait de créer une voie vélo bidirectionnelle confortable.

En réponse à une question d'une autre commissaire, M. Alphonse a répondu que la question du revêtement n'avait pas encore été revue, mais le serait par la suite, ajoutant que l'idée était d'utiliser des matériaux les plus naturels possible.

Un autre commissaire s'est demandé si le revêtement serait consolidé sur le tronçon vélo pour ne pas abîmer les véhicules et comment la séparation entre les piétons et les vélos serait matérialisée. Il a félicité par ailleurs les services pour les progrès apportés à cette seconde mouture.

M. Betty a indiqué que le type de revêtement permettait plusieurs traitements, soit un gravillon argilo-calcaire qui pouvait être renforcé avec un liant. Il a précisé que la teinte et la matière seraient donc les mêmes avec des granularités différentes. Cela étant, il a observé qu'il était également possible de distinguer les teintes. Il a ajouté que les flux seraient donc séparés par ce biais et sans doute par l'aspect végétal qui serait étendu.

A cet égard, le président a fait observer que l'aménagement devant la plage des Eaux-Vives était catastrophique.

Rappelant que toutes les places en épi demeuraient, une commissaire a demandé si la piste cyclable serait à hauteur de la voirie, ce que M^{me} Malignac a confirmé.

En réponse à une autre commissaire qui se demandait pourquoi ne pas avoir formulé une proposition plus extrême en supprimant toutes les places, la conseillère administrative Frédérique Perler a répondu que les services avaient demandé au Canton s'il était possible de supprimer les places du côté du fleuve, ce à quoi le Canton avait répondu par l'affirmative. Elle a ajouté que supprimer les places au pied de l'immeuble impliquerait plus de travaux et une révision de toute la circulation, mentionnant que le projet présenté était un scénario réaliste et réalisable.

En réponse à une question d'une autre commissaire, M. Alphonse a indiqué que le revêtement envisagé permettait aux personnes à mobilité réduite de circuler facilement.

Une commissaire s'est demandé si la perméabilité des sols avait été réfléchie de manière durable, évoquant à cet égard le système de Stockholm. Elle a aussi

requis des informations supplémentaires sur les aménagements végétalisés envisagés.

M^{me} Malignac a indiqué que le crédit d'étude avait été pensé pour le projet initial, ajoutant que le système de Stockholm ne serait pas développé sur ce tronçon, tout en répétant que le sol serait perméable avec un revêtement le plus naturel possible.

La conseillère administrative Frédérique Perler a signalé alors que si la commission approuvait ce nouveau projet, elle le validerait devant le Conseil administratif pour permettre à la commission de l'accepter. Le président en a conclu que la commission devait donc voter l'amendement. M^{me} Malignac a ajouté que la commission pouvait également demander une augmentation du crédit pour le projet initial.

M. Betty a signalé que ce n'était pas le système de Stockholm qui serait développé, montrant une coupe du projet en précisant chaque élément. Il a encore mentionné que si aucun liant n'était mêlé au revêtement, ce dernier serait complètement naturel.

Un commissaire a posé la question du report de circulation en cas de fermeture totale du quai du Cheval-Blanc et du quai Charles-Page.

La conseillère administrative Frédérique Perler a répondu que le report de circulation, si ce tronçon devait être fermé, se ferait dans les rues avoisinantes, rappelant que seul le Canton pouvait prononcer une fermeture. Une étude de circulation devrait dès lors être entamée sur tout un périmètre.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Alphonse a indiqué que si la proposition initiale redisposait de manière longitudinale les places en épi, il était maintenant question de supprimer l'ensemble des places de stationnement du côté du fleuve.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Alphonse a indiqué que la Ville de Carouge avait validé la modification dix jours auparavant, sans commentaires.

Un commissaire a conclu cette discussion en faisant observer que l'on pouvait se contenter de la version améliorée sur le quai du Cheval-Blanc mais a insisté pour obtenir une vraie voie verte du côté de Charles-Page. Il a ajouté qu'une visite sur place serait judicieuse.

De son côté, le président a remarqué qu'il était déjà possible d'aller de l'avant avec le projet amélioré et d'y revenir par la suite.

Selon le commissaire précité, il faudrait travailler le sujet sans report.

M. Alphonse a alors indiqué que seule la délibération I était modifiée avec un ajout de 422 800 francs pour un montant net de 6 938 200 francs.

Sur question d'un commissaire, M. Alphonse a confirmé que la participation de la Ville de Carouge ne serait pas modifiée.

Une commissaire a insisté pour avoir un texte précis, ce à quoi le président a acquiescé.

La conseillère administrative Frédérique Perler a alors indiqué qu'elle pouvait revenir avec un texte et une délibération modifiée.

La suggestion d'une visite sur place, proposée par un commissaire, est refusée par 12 non (4 S, 3 PLR, 2 Ve, 1 UDC, 1 EàG, 1 PDC) contre 3 oui (1 MCG, 1 PDC, 1 Ve).

Un commissaire a alors proposé un amendement à la délibération I, soit: «la différence de 422 800 francs est destinée à l'élargissement de la voie verte et à la suppression des places de stationnement».

Le président a exprimé l'avis qu'il serait préférable d'attendre la délibération de la conseillère administrative Frédérique Perler.

L'amendement a alors été refusé par 7 non (3 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 1 Ve) contre 5 oui (4 S, 1 MCG) et 3 abstentions (2 Ve, 1 EàG).

En date du 21 janvier 2021, le Conseil administratif a fait parvenir aux membres de la commission l'amendement concrétisant les intentions annoncées par la conseillère administrative Frédérique Perler. Dans le texte à l'appui de cet amendement, le Conseil administratif a exposé que quand bien même le projet déposé améliorerait significativement l'état existant en offrant un espace public confortable et de qualité, au vu du contexte actuel et de l'essor important ces derniers mois des déplacements à vélo, il était nécessaire de renforcer l'aspect sécuritaire pour les différents usagers de la voie verte tout en maintenant l'aspect qualitatif, notamment en séparant les flux cycles et piétons. De plus, les nouvelles modalités de compensation et suppression des stationnements offraient des opportunités pour améliorer les mobilités douces. Le projet pouvait donc être révisé de sorte à élargir les espaces dédiés aux mobilités douces.

Lors de la séance du 26 janvier 2021, un commissaire a déclaré que ce projet, modifié, représentait un réel pas en avant qu'il fallait approuver.

Une autre commissaire a observé que ce projet modifié avait été négocié avec le Canton et la commune de Carouge et qu'il convenait donc de se prononcer.

L'amendement proposé par le Conseil administratif, consistant en une augmentation de 422 800 francs au montant figurant dans la délibération I de la proposition, a été accepté par 14 oui (4 S, 3 Ve, 3 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 EàG) et une abstention (UDC). Puis, la proposition du Conseil administratif a été approuvée par 14 oui (4 S, 3 Ve, 3 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 EàG) et une abstention (UDC).

En conséquence, la commission de l'aménagement et de l'environnement propose au Conseil municipal de la Ville de Genève de voter les délibérations suivantes.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I AMENDÉE
(Aménagements des espaces publics)

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 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 brut de 10 190 700 francs destiné aux travaux d'aménagements de la voie verte au quai du Cheval-Blanc, au réaménagement du passage sous le pont des Acacias et à la restauration des barrières historiques, dont à déduire une recette totale de 3 252 500 francs (subventions fédérales et participation de la commune de Carouge), soit 6 938 200 francs net.

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 10 190 700 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 423 600 francs du crédit d'étude partiel voté le 18 mai 2011 (PR-824 – N° PFI 120.011.01) et 18 700 francs du crédit d'étude partiel voté le 13 décembre 2011 (PR-911/10 – N° PFI 101.900.15), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2032.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II
(*Mise en séparatif et rénovation des collecteurs*)

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 les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux (L 2 05) du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 2 064 000 francs destiné à la mise en séparatif des collecteurs des eaux du réseau secondaire en lien avec les aménagements de surface de la voie verte au quai du Cheval-Blanc, dont à déduire la participation de propriétaires privés pour 161 600 francs et la TVA récupérable pour 114 700 francs, soit 1 787 700 francs net.

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 2 064 000 francs.

Art. 3. – 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 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2062.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION III
(*Concession pour le passage sous le pont des Acacias*)

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 4, 13 et 16 de la loi sur le domaine public (LDPu) du 24 juin 1961;

vu les articles 4 et 5 de la loi sur l'occupation des eaux publiques (LOEP) du 19 septembre 2008;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et le Canton de Genève en vue de la demande de dépôt par le Conseil d'Etat devant le Grand Conseil d'un projet de loi octroyant une concession d'utilisation du domaine public cantonal à la Ville de Genève pour les parcelles N^{os} DP 3513, DP 3621 et DP 3620 de Genève-Plainpalais;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à conclure le contrat de concession au profit de la Ville de Genève, qui sera octroyé par le Grand Conseil, en vue de l'occupation du domaine public pour une durée supérieure à vingt-cinq ans, sans contrepartie financière, permettant l'usage des parcelles sises à proximité du pont des Acacias N^{os} DP 3513, DP 3621 et DP 3620 de Genève-Plainpalais de la commune de Genève, section Plainpalais.

Art. 2. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté, N^{os} DP 3708, DP 2187, DP 3619, DP 3513, DP 3620, DP 3621 et 1321 de la commune de Genève, section Plainpalais.