

Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 mai 2008 en vue de l'ouverture de crédits pour un montant net total de 14 081 000 francs:

- pour un montant net de 10 428 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la déviation des lignes de trolleybus, nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;
- pour un montant net de 3 653 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 590 000 francs, destiné à la construction et rénovation d'un réseau de collecteurs, situé sur la Ville de Genève, liées à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex, soit un montant brut de 4 243 000 francs.

Rapporteur: Alpha Dramé

Table des matières

1. **Préambule**
2. Séance du mardi 24 septembre 2008: audition de M. Rémy Pagani, vice-président du Conseil administratif en charge du Département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département, de Mme. Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service d'aménagement urbain et mobilité, M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service du génie civil, et Jean-Jacques Megevand, M. Yves Delacrétaç, directeur de la Direction générale de la mobilité, et Roland Tettamanti, M. Jean-Bernard Haegler, directeur de l'Office du génie civil, M. Pascal Ganty, directeur du développement & ingénierie aux TPG, M. Vincent Correnti, Ivan Bohanes et Yannick Allegra, mandataires;
3. Séance du 8 octobre 2008 : Discussions et vote de la PR 624
4. Annexe : réponses aux questions

1. Préambule

L'objet susmentionné a été renvoyé à la commission des travaux par le Conseil municipal lors de la plénière du 23 juillet 2008 et a été débattu à la séance du 24 septembre et 8 octobre 2008 sous la présidence de Madame Linda de Coulon. Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz que le rapporteur remercie pour la qualité du travail.

● Bref rappel de la situation :

Ce rapport concerne la PR 624. En guise de rappel, les PR 623 et 624 sont des demandes de crédits qui vont permettre la participation de la Ville à la réalisation du projet « Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) » elle sont très liée et c'est pour cette raison que la présentation des deux arrêtés a été faite en une fois..

La PR 624 concerne les aménagements sur le domaine public et la rénovation des collecteurs, sur le trajet des trolleybus. Pour des raisons formelles, ce présent rapport concerne uniquement la PR 624. Un autre rapport a été fait concernant la PR 623 pour permettre le vote des crédits de manière séparée. Cette situation a conduit le rapporteur à faire deux rapports presque identiques avec une légère différence.

2. Séance du mardi 24 septembre 2008

Audition de M. Remy Pagani, conseiller administratif responsable du Département des constructions et de l'aménagement (DCA), Claude-Alain Macherel, codirecteur du DCA, ainsi qu'à Mme Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service d'aménagement urbain et mobilité (DCA) et M. Alexandre Prina, délégué municipal à la mobilité (DCA). Ils sont accompagnés de M. Jean-Jacques Megevand, ingénieur au Service du génie civil (DCA), de MM. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité (DT/DGM), Roland Tettamanti aussi de la DGM, Jean Bernard Heagler, ingénieur cantonal et directeur de l'Office du génie civil (DCTI) et René Leutwyler de la direction des ouvrages d'art de l'Office du Génie civil, ainsi que de MM. les mandataires, Vincent Correnti, Ivan Bohanes et Yannick Allegra. M. Bernard Zurbrügg, remplace à l'audition M. Pascal Ganty, directeur du développement & ingénierie aux TPG.

Le rapporteur tient à préciser que cette présentation s'est faite à travers un support Power Point de plusieurs pages qu'il n'a pas jugé nécessaire de joindre au présent rapport étant donné le nombre élevé de pages. Le secrétariat du CM le transmettra à qui le demandera.

En préambule, M. Pagani souligne l'importance du projet en ces termes. Le Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) est une chance pour Genève et un moyen de revaloriser une partie importante de l'espace urbain et d'assainir des installations. Il s'agit d'un chantier important qui implique des interventions sur des ponts et qui va modifier le statut de certaines rues de la ville. Le Conseil administratif recommande au CM d'adopter rapidement le projet dans son ensemble.

M. Pagani commence son exposé en soulignant l'importance que le canton de Genève accorde au développement des transports publics. Il rappelle qu'en 2000 les services cantonaux avaient estimé que pour maîtriser le trafic il faudrait doubler en vingt ans l'offre en transports publics. Il estime qu'on prend le chemin de cet objectif, auquel participent les TPG mais aussi le canton et les communes. Entre 2002 et 2007, l'offre a augmenté de 40% et devrait progresser par la suite au rythme de 5% par année. Cette entreprise implique l'adaptation du réseau des bus, mais aussi la construction d'un réseau de tramways, la construction du RER et le développement du transport transfrontalier.

Le TCOB relève de la loi H 150 sur le réseau des transports publics, tout comme les autres lignes de tram. Le TCOB et le tram de Meyrin sont actuellement les plus gros projets en terme d'implications financières, de complexité technique et d'impact sur la Ville de Genève. Il explique que le projet a été élaboré rapidement, dans un calendrier dicté par l'opportunité du financement fédéral, qui permet au projet d'être subventionné à condition de démarrer avant la fin de l'année 2008. Il a bon espoir qu'aucun recours ne viendra faire obstacle au projet avant la fin du délai compris dans l'autorisation de construire délivrée le 29 août dernier par l'office fédéral des transports.

M. Delacrétaz tient aussi à anticiper les questions au sujet des extrémités du TCOB. Le terminus de Bernex Ouest se justifie par les potentialités de développement de cette commune en tant que pôle régional, et celui de Cornavin par la nécessité essentielle de disposer d'une deuxième traversée du Rhône en plus du Pont de la Coulouvrenière. On a choisi les ponts de l'île plutôt que le pont du Mont-Blanc pour mieux organiser le réseau et optimiser les temps de parcours.

Interpellé par une commissaire AGT, M. Delacrétaz ajoute que la ligne 16 et la seule qui aurait véritablement pu profiter d'une traversée du Pont du Mont-Blanc. Pour les autres trams, cela aurait impliqué un détour fastidieux. L'alternative du Pont du Mont-Blanc apparaît donc compliquée, coûteuse et peu avantageuse.

M. Macherel fait le point sur les procédures. C'est la 2^{ème} fois que le CM se prononcera sur le TCOB. En 2005, le CM avait accordé une concession par voie de résolution. Les PR 623 et 624 marquent l'entrée dans la phase de la réalisation du projet. La création d'une déviation par trolleybus a poussé le CA à présenter deux demandes de crédit plutôt qu'une. La première, concerne l'aménagement du domaine public, la rénovation des collecteurs y compris Bel-Air, et la démolition et reconstruction des ponts de l'île et la réfection du pont de Saint-Georges, sur le trajet du tram. La

deuxième concerne les aménagements sur le domaine public et la rénovation des collecteurs, sur le trajet des trolleybus.

M. Zurbrüg présente le concept d'exploitation des transports collectifs à l'horizon de la mise en service du TCOB. Il explique que les travaux sur le trajet Cornavin – Bel-Air – Jonction sont les derniers qui auront autant d'impact sur la Ville de Genève. Il précise que les trolleybus de déviation qui traverseront la Jonction et le quartier des banques jusqu'à Bel-Air sont les lignes existantes qui relient Cressy et Onex. Les trolleys emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, le boulevard Saint-Georges, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre. Il signale que ces trolleys permettront de valoriser le quartier en l'intégrant au réseau des transports. Les aménagements prévus permettront en outre de maintenir les temps de parcours actuels des lignes existant actuellement.

M. Correnti expose l'insertion du tramway en Ville. Il s'attarde sur les aménagements destinés à faciliter le cheminement des personnes à mobilité réduite ou malvoyantes, ainsi que la circulation des cyclistes, lesquels seront favorisés à chaque fois que cela sera possible. Le tram circulera en site propre de la rue de Coutance à la Place Bel-Air, en partie sur la rue du Stand et sur la route de Chancy. Depuis Cornavin, le tram passera devant les cinémas Rialto, empruntera la place des XXIII cantons, les rues Cornavin, et de Coutance. Dans ce secteur, on élargira les trottoirs, et en longeant Coutance ils seront traversants. Pour illustrer les arrêts-types qui sont prévus, ils présente des images des stations TCMC du bas de la rue de la Servette. Il expose les aménagements pour revaloriser la place Saint-Gervais et les couvertures des stations pour les trams et les bus de la Place Bel-Air.

M. Correnti s'attarde ensuite sur les ponts de l'île, dont il estime qu'ils ont pris de l'âge. Aussi bien le bras droit que le bras gauche des ponts seront démolis et reconstruits. Actuellement seuls les véhicules de moins de 16 tonnes peuvent les emprunter. Il faudra notamment augmenter l'épaisseur du tablier, au niveau des rails et aussi au niveau des quais. Le tram longe ensuite le quai de la Poste puis s'engage dans la rue du Stand, et poursuit sa route sur le quai du Rhône et la rue des Deux-Pont en passant par le rond-point de la Jonction. Afin de rééquilibrer le trafic privé des mesures de redirection des flux seront appliquées sur le quai du Seujet. Autre mesure de régulation du trafic : un tourner à gauche à l'angle de la rue des Deux-Ponts et du boulevard Saint-Georges remplacera le tourner à gauche du quai Ernest-Ansermet. M. Correnti expose enfin les travaux de réfection sur le pont de Saint-Georges. Il présente deux images qui montrent l'usure du ciment des poutres longitudinales et transversales qui le soutiennent et la mauvaise étanchéité de la chaussée. Le renforcement des poutres de cet ouvrage nécessitera 240 interventions.

M. Correnti présente ensuite les aménagements prévus sur le trajet des trolleybus provenant d'Onex, qui traverseront les quartiers de la Jonction et des Banques. Ils emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, la place du Cirque, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre jusqu'à la rue du Stand. La rue du Vélodrome bénéficiera aussi d'un projet d'aménagement urbain. Elle sera ouverte aux trolleys dans les deux sens de la circulation. Le boulevard Carl-Vogt aussi sera doté d'un contre-sens pour les transports publics qui pourra être partagé avec les cyclistes. L'allée d'arbres du boulevard du Théâtre sera conservée.

La Présidente ouvre le tour des questions

Un commissaire vert trouve regrettable que l'aire centrale du bras droit des ponts de l'Île (entre la place Saint-Gervais et le quai des Moulins) soit réaffecté en tant que couloir réservé aux bus et aux taxis.

M. Correnti explique que cette solution permet de gérer au mieux le trafic. Il signale que sur les ponts de l'île, les trams circuleront à l'amont et les bus sur le côté aval.

Le commissaire vert demande des éclaircissements sur la propriété des ponts situés sur le territoire de la Ville.

M. Pagani répond que tous les ponts sont propriété de la Ville depuis le milieu des années 1970. La question de leur entretien relève d'un partage calculé entre la Ville et le canton.

Le commissaire vert demande pourquoi la Ville a levé son opposition sur le projet de tram.

M. Pagani répond qu'une convention est en voie de finalisation avec le canton, qui dit qu'une étude sera réalisée une année après l'entrée en service du tram pour abaisser davantage encore le nombre de véhicules privés sur la rue des Deux-Ponts. Il précise que le nombre actuel est de 40'000 et que le tram fera baisser ce nombre de moitié, mais ce niveau est encore en dessus des normes.

Un commissaire socialiste demande pourquoi le tram longera la rue du Stand plutôt que le boulevard Saint-Georges. Il rappelle que l'Association transports et environnement (ATE) avait fait des objections au tracé.

M. Delacrétaz répond que différentes variantes ont été étudiées, en précisant que les bassins de clientèles du bd Saint-Georges et de la rue du Stand sont assez proches. En passant par la rue du Stand, le TCOB bénéficiera aussi des usagers venant du quai du Seujet. Le bd Saint-Georges présente en outre des difficultés au niveau des collecteurs. Par ailleurs, il est plus simple de faire tourner à gauche les véhicules privés sur le bd Saint-Georges, c'est pourquoi la rue du Stand s'est imposée pour le tram. De plus, il aurait été très difficile de faire circuler le tram à travers le quartier des banques jusqu'à la place Bel-Air. La vitesse commerciale aurait été trop basse. À ce stade, il ne s'attend guère à faire face à des recours.

Le commissaire socialiste demande si l'entrée du parking sous-terrain de Cornavin sera déplacée avant les travaux. Il demande aussi quelles sont les intentions à l'égard du parc derrière l'église Notre-Dame. Il rappelle qu'un crédit d'étude sur son réaménagement avait été adopté par le CM dans le cadre de la construction du TCMC.

M. Macherel dit que la Ville aurait souhaité déplacer l'entrée du parking, mais les variantes ne se sont pas avérées meilleures, soit pour des raisons techniques, soit à cause du coût. Par contre, dans la convention évoquée précédemment les magistrats ont convenu de reprendre la question après la mise en service du TCOB, pour étudier la variante située rue de Lausanne, devant Notre-Dame. S'agissant du parc derrière l'église, les études sont stoppées. Rien n'est prévu dans le PFI. Il faudra reprendre la question après l'achèvement du TCOB:

Le commissaire socialiste demande s'il est envisagé d'engager plusieurs équipes à certains endroits dans le but d'accélérer les travaux et diminuer les désagréments pour les commerçants.

M. Haegler répond que cette formule est coûteuse. De plus, l'objectif actuel, qui prévoit de mettre en service le tram au moment d'un changement d'horaire saisonnier, est tenable à la vitesse d'exécution normale. Par ailleurs, le travail par équipes pose des problèmes aux syndicats et aux entreprises, et davantage encore pour le voisinage qui doit supporter le bruit en permanence. M. Haegler estime qu'en général les commerçants n'ont pas montré d'hostilité aux chantiers des trams précédents, et que des arrangements sont possibles.

Un commissaire radical demande pourquoi conserver l'abri Waltenspuhl de la place Bel-Air.

M. Correnti répond que cet équipement sera conservé sur demande du Service des monuments et sites.

Le commissaire radical souhaiterait savoir s'il y a eu de nombreuses autres oppositions au projet du TCOB.

M. Tettamanti se dit soulagé d'arriver au bout des oppositions qui ont été présentées. Il y en a eu 72 sur tout le tracé. Une cinquantaine provenait de propriétaires riverains, une vingtaine provenait d'associations et de communes. La plupart des oppositions de riverains ont été enlevées. S'agissant des parties qui n'ont pas signé le protocole d'accord, il ne s'attend pas à des recours de leur part. L'association Feu-Vert a retiré sa menace de recours. L'opposition de la société Manor est en voie d'être réglée.

Le commissaire radical demande si sur ce projet, comme dans le cas du pont de la Machine et du Musée Rath, il faut s'attendre à un dépassement de crédit.

M. Pagani rappelle que les deux exemples mentionnés sont des ouvrages historiques. En général, il faut toujours s'attendre à des dépassements sur les ouvrages anciens. Il dit souhaiter travailler dans la transparence mais en appelle à la bonne foi des élus du CM. S'agissant du TCOB, il compte sur la bonne expérience du véritable pilote du projet, à savoir l'État, mais il est confiant car il n'y a pas eu de dépassement dans les autres chantiers de tram.

M. Megevand présente les travaux sur le réseau de collecteurs situés sur le parcours du tram et de la déviation des trolleybus en commentant les images d'un diaporama. Les lieux d'intervention ont été choisis en fonction de deux conditions : les collecteurs sont usés ou leur capacité de relique est insuffisante. Il fait remarquer que la majeure partie du secteur concerné est en régime d'assainissement unitaire, sauf la Jonction, qu'il faudra transférer dans le régime séparatif. Au sujet des travaux d'assainissement sur le bd Carl-Vogt entre David-Dufour et Sainte-Clotilde, M. Megevand précise que contrairement à ce qui est indiqué à la page 11 de la PR-624, les six charmes qu'il était prévu d'abattre pourront être conservés. En tout, 4,7 km de tuyaux seront enterrés sous le trajet du TCOB, et 1,3 km de tuyaux sous le parcours des trolleys. Ce sont des travaux importants. M. Mégevand s'attarde sur les travaux de réfection du collecteur Bel-Air, qui fait l'objet d'un arrêté spécifique dans la PR-623. Une inspection a montré le très mauvais état de cette installation historique datant de 1884. Les parois présentent de nombreuses fissures. Des travaux ont déjà été effectués en 1997-98 sur le quai de la Poste. Il s'agit maintenant de refaire le tronçon longeant le bras droit du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air jusqu'à la poste.

M. Megevand présente aussi la répartition des coûts entre le canton, les TPG et la Ville de Genève sur le parcours du tram et des trolleys. En résumé, la Ville prend en charge le coût des trottoirs et du mobilier urbain. Le quai des arrêts est partagé entre le canton et la ville. Les rails sont à la charge du canton et le matériel roulant, ainsi que les pylones électriques sont supportés par les TPG. Sur le parcours des trolleybus, le canton et la Ville se partagent le coût des aménagements des contre-sens. Il fait remarquer que les collecteurs sont entièrement à la charge de la Ville, mais que le collecteur Bel-Air bénéficie d'une participation des Services industriels (SIG).

M. Megevand explique ensuite la répartition des coûts pour la démolition et reconstruction des ponts de l'île et la réfection du pont de Saint-Georges. D'après cette répartition, qui tient compte de la date du transfert de propriété des deux ouvrages à la Ville, la part de la municipalité à la reconstruction des ponts de l'île correspond à 11,26% du total ; la part de la Ville à la rénovation du pont de Saint-Georges correspond à 24,57% du total.

La Présidente ouvre le tour des questions.

Un commissaire libérale demande des précisions sur les tronçons du tram et des trolleys en site propre et sur les effets de ces aménagements sur les places de parc et sur la circulation automobile. Il regrette que les responsables du projet ne se soucient pas de la circulation automobile. Il souhaite aussi savoir de quand datent les dernières interventions sur les canalisations sous le secteur concerné.

Sur ce point, M. Mégevand propose de répondre ultérieurement par écrit. Pour le reste, M. Delacréta tient à préciser que 40% des études sur le TCOB concernent la circulation. M. Bohanes détaille les sites propres en partant de Cornavin : le tram circule en site propre sur les tronçons longeant les rues Cornavin et Coutance jusqu'à l'arrêt Bel-Air, puis le tronçon place de la Poste – Bd Georges-Favon, rue des Rois – Bd Georges-Favon, et enfin dès la Jonction. Les trolleybus circulent en site propre, sur la rue du Vélodrome (sens sortie de Ville), sur le bd Carl-Vogt (en direction du carrefour des XXIII cantons), sur la rue des Bains (direction bd Saint-Georges), et sur la rue Bovy-Lysberg.

M. Pagani tient à rappeler que le canton a examiné les oppositions et négocié avec les associations pro-voitures et autres. Certes, le magistrat aurait souhaité pouvoir abaisser davantage encore le

niveau de la circulation automobile, mais quoiqu'il en soit, grâce à ce projet, il escompte des améliorations substantielles. Au sujet des stationnements, M. Bohanes estime qu'environ 300 places seront enlevées sur tout le secteur. Dans la mesure du possible, des mesures de remplacement ont été trouvées ailleurs, dont le site d'Artamis et le quartier des banques.

Le commissaire AGT demande des accès pour personnes à mobilité réduite sur le futur aménagement de la place Saint-Gervais.

M. Correnti répond que, mis à part le côté en escalier, l'accès sur la place sera facilité sur les trois côtés restants.

Le commissaire AGT demande si des mesures sont prises pour respecter les normes OPbruit à proximité du Victoria-Hall et du Grand-Théâtre.

M. Correnti répond que le chantier se déroulera seulement de jour. Par la suite circuleront dans les secteurs des trolleybus, qui sont plutôt silencieux.

Le commissaire AGT demande si la piste cyclable de la route de Chancy sera sécurisée.

M. Correnti répond qu'une bordure haute séparera les cyclistes des automobiles. Par ailleurs, les itinéraires cyclables sont aussi pensés pour favoriser les présélections des vélos. M. Bohanes précise que les feux favoriseront les cyclistes.

Le commissaire PDC s'attend à trois ans d'enfer. Il demande si la planification des travaux prend en compte l'ouverture d'autres chantiers qui pourraient se coordonner avec celui principal du TCOB.

M. Hegler fait remarquer que le TCOB est la cinquième ligne de tram. L'expérience acquise permet de planifier au mieux, dès le niveau des études, les différents travaux autour du chantier principal. De plus, les entreprises engagées connaissent déjà le terrain. Il ne s'attend pas à des surprises. Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage se réunit chaque mois, et la direction du chantier toutes les semaines.

Le commissaire PDC repose sa question en s'intéressant aux chantiers placés sous la responsabilité de la Ville.

M. Macherel répond que les travaux de décontamination de l'ancienne usine à gaz se feront en coordination avec le TCOB. Il précise que les sorties des camions seront limitées. Par ailleurs, contrairement au souhait du Service du Génie Civil, la Ville a décidé de ne pas placer au même moment la réfection des collecteurs du bd Saint-Georges. M.

Le commissaire PDC repose sa question en s'intéressant au CEVA.

M. Zurbrüg répond qu'en fait CFF immobilier a prévu des travaux à l'intérieur de la Gare Cornavin, qui auront probablement lieu au même moment.

Une commissaire AGT s'attend à une densification du bd Saint-Georges. Il demande s'il est prévu d'aménager cet axe en zone 30.

M. Bohanes tient à préciser qu'il ne s'agit pas de densifier mais de réorienter le sens du trafic. En fait, le trafic à cet endroit devrait à terme diminuer de 30% à 40%. Par contre, on peut s'attendre à une augmentation du trafic sur la rue Sainte-Clotilde, à moins de mettre en place des mesures de modération. M. Prina précise qu'un projet de mise en zone 30 pour tout le quartier de la Jonction a été déposé par la Ville. Par contre, il n'y aura pas zone 30 sur le bd Saint-Georges, parce qu'il s'agit d'un axe du réseau secondaire qui est protégé contre les mesures de zone 20 ou zone 30.

Une commissaire Libérale demande si un temps est prévu pour les archéologues, notamment sur le site des ponts de l'île et de la tour de l'île.

M. Tettamanti répond que le Service des monuments et sites et le Service de l'archéologie ont été consultés dans le cadre de la consultation. L'avis du Service de l'archéologie, qui porte notamment sur Saint-Gervais est conséquent et est pris en compte dans les rapports d'impact.

La commissaire Libérale est interpellée par le projet de mise en cul-de-sac du tronçon rond-point de la Jonction – Bd Car-Vogt pour permettre le rebroussement de véhicules, ce qui entraînera l'abattage d'onze arbres. N'aurait-il pas été possible d'aménager le tronçon en question en zone piétonne et d'utiliser la rue David-Dufour comme exutoire ?

M. Tettamanti répond que des travaux assez importants vont avoir lieu à cet endroit, qui risquent d'atteindre les racines de ces arbres et les faire mourir. À l'heure actuelle, pour des raisons réglementaires, il est préférable de prévoir de les abattre, mais tout sera mis en oeuvre pour les maintenir. En outre, il tient à préciser que le tronçon en question n'est pas destiné à servir au rebroussement des véhicules qui reviennent sur la rue David-Dufour, bien que ce fût une intention dans une étape précédente. Il s'agit plutôt d'une organisation perpendiculaire pour permettre aux véhicules de sortir plus aisément.

La commissaire libérale confirme que d'après la proposition, l'abattage des arbres est bien nécessité par la création d'un rebroussement (PR-624, page 17).

Pour M. Tettamanti, il s'agit d'une imprécision.

Une commissaire verte demande si la répartition du financement est définitive.

M. Haegler confirme que rien ne changera dans la répartition convenue pour le TCOB. La part de l'État est planifiée de puis plusieurs années. Par contre, il faut impérativement commencer les travaux avant la fin de l'année pour ne pas perdre la subvention fédérale.

Elle demande, aussi, si les aménagements cyclables sont planifiés à la hauteur des trottoirs ou de la chaussée. Les pistes cyclables, légèrement surélevées, qui longent la rue de la Servette, ont sa préférence.

M. Haegler répond que les pistes cyclables sont réalisées de préférence que les bandes cyclables, quand cela est possible. M. Tettamanti explique que le projet a été repris suite aux oppositions des associations de cyclistes. Depuis lors, à où cela a été possible, les bandes cyclables sont devenues des pistes cyclables. M. Correnti explique que les cyclistes circulent sur piste le long de la rue du Stand et de la route de Chancy. Il précise que les bandes cyclables ne se justifient pas pour des raisons économiques, mais pour des empêchements techniques.

Une commissaire verte demande des précisions sur le choix des revêtements et leur impact environnemental.

M. Macherel explique que le revêtement phonoabsorbant est généralisé. Par ailleurs, on utilise aussi du béton recyclé, notamment dans l'enrobage des collecteurs. Mme Giraud mentionne les surfaces perméables préconisées notamment sur le quai du Rhône et au rond-point de la Jonction.

Un commissaire socialiste demande par où vont passer les trolleybus dès janvier 2009. M. Correnti répond qu'en janvier commencent les travaux qui permettront le passage des trolleys dans dix-huit mois. Quant aux travaux sur le tram, ils commencent au même temps à Cornavin. Les lignes de trolleys seront prêtes au moment de l'arrivée du chantier du tram sur la rue du Stand. Il aimerait s'assurer que l'angle Sainte-Clotilde – Carl-Vagt peut vraiment supporter les virages des trolleybus.

M. Correnti explique que cela implique de sacrifier un ou deux arbres, mais tient à préciser que la perte est compensée.

Il demande également si l'aménagement de la place Simon-Goulart est incluse dans la PR-623.

Mme Giraud répond que cet aménagement n'est pas dans la proposition. M. Paganì explique que la place Simon-Goulart abritera des installations de chantier. Un projet sera mis en place dans la foulée de la fin du chantier du tram sur ce tronçon. Le marché du samedi, que la société Manor souhaiterait déplacer pour mieux exploiter son parking, pourrait ultérieurement s'installer sur la place Simon-Goulart. Il prie les commissaires de rester discrets sur cette question. Mme Giraud précise que l'autorisation de construire est maintenant valable, depuis qu'un recours avait été débouté. Elle ajoute qu'elle reviendra à la CT pour traiter cet objet ultérieurement.

Le commissaire socialiste demande pour quand est prévue l'inauguration du tram.

Il est répondu décembre 2011.

Une commissaire socialiste demande à qui sera confiée l'architecture des ponts de l'île. Elle se demande s'il n'y aurait pas une occasion d'en faire un ouvrage d'art.

M. Correnti explique que les contraintes techniques du site empêchent d'aller au-delà d'un renforcement de l'épaisseur de la chaussée. Mme Giraud ajoute que le site protégé de la rade représente une autre contrainte.

3. Discussions et vote de la commission

La Présidente ouvre le débat et propose aux formations d'exprimer leurs positions au sujet de proposition PR-624.

Tous les représentants des partis présents à la Commission des travaux sont unanimes pour soutenir le projet TCOB qui contribuera largement à l'amélioration des transports publics en Ville de Genève.

La Présidente soumet aux membres de la Commission des travaux les projets d'arrêtés I, II, contenus dans la proposition du CA PR-624.

Le Projet d'arrêté I est approuvé à l'unanimité des membres présents.

Le projet d'arrêté II est approuvé à l'unanimité des membres présents.

La proposition PR-624 est approuvée à l'unanimité des membres présents.

En conséquence, la Commission des travaux demande aux Conseillers municipaux d'accepter les projets d'arrêtés tels qu'ils sont formulés ci-dessous.

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 la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988;

vu le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine publics en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987;

vu la convention établie entre l'Etat de Genève et la Ville de Genève concernant la répartition du coût des études et des travaux relatifs à la construction de la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et ses conséquences directes sur le territoire de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 10 428 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

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 10 428 000 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 au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2012 à 2031.

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 63 et les suivants 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 3 653 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 590 000 francs, soit un montant brut de 4 243 000 francs, destiné à la construction et rénovation d'un réseau de collecteurs situé sur la Ville de Genève, liées à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

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 4 243 000 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 au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2012 à 2031