

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 31 octobre 2018 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total de 6 443 900 francs, soit:

- Délibération I: 2 999 200 francs, destinés aux travaux d'aménagement d'un itinéraire cyclable de l'Horloge fleurie au parc Mon-Repos, en passant par le pont du Mont-Blanc, les quais du Mont-Blanc et Wilson;**
- Délibération II: 3 444 700 francs, destinés à l'entretien de l'étanchéité et des revêtements bitumineux du pont du Mont-Blanc.**

Rapport de M. Olivier Gurtner.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions durant la séance du 5 décembre 2018. Elle a été traitée durant les séances des 22 mai, 12 juin, 25 septembre et 27 novembre 2019, ainsi que le 29 janvier 2020, présidées par MM. Alain de Kalbermatten et Morten Gisselbaek. Les notes de séance ont été prises par M. Daniel Zaugg, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

Contexte (note du rapporteur)

La proposition PR-1325 s'inscrit dans le contexte global du U cyclable. Le projet prévoit un aménagement global pour les vélos sur tout le pourtour de la rade.

La partie rive gauche est déjà terminée, avec une piste cyclable bidirectionnelle sur le quai Gustave-Ador (proposition PR-1208).

La traversée du Rhône prévoit une passerelle piétonne, permettant de libérer les trottoirs sur le pont du Mont-Blanc pour les transformer en pistes cyclables (projet de délibération PRD-156).

La partie rive droite en double sens cyclable ainsi que le revêtement du pont du Mont-Blanc font l'objet de la présente proposition. Le Conseil administratif a déposé un amendement à la proposition PR-1325, qui a été intégré à la proposition, et donc au rapport.



PROJET DE DÉLIBÉRATION 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;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 999 200 francs, destiné aux travaux d'aménagement d'un itinéraire cyclable bidirectionnel de l'Horloge fleurie au parc de la Perle du Lac, en passant par le pont du Mont-Blanc, les quais du Mont-Blanc et Wilson.

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 2 999 200 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude partiel voté le 5 mai 2014 de 54 000 francs (PR-1051, N° PFI 101.850.01), soit un total de 3 053 200 francs, 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 de 2020 à 2049.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 de 3 444 700 francs, destiné à l'entretien de l'étanchéité et des revêtements bitumineux du pont du Mont-Blanc.

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 3 444 700 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 de 2020 à 2049.

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

Séance du 22 mai 2019

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement (DCA), accompagné de M. Olivier Morand, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), et de M. Benoit Bouthinon, adjoint de direction à l'AGCM

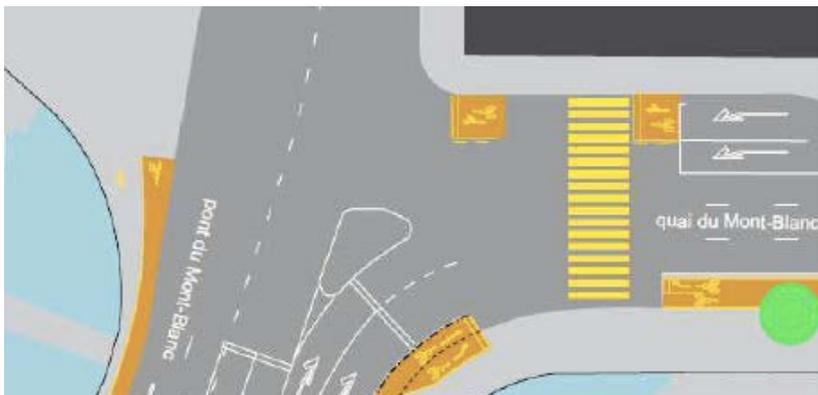
M. Bouthinon rappelle le contexte, à savoir le U cyclable. Le projet se dévoile en deux volets, l'un pour la piste cyclable rive droite (dans le cadre du plan directeur communal (PDCOM) et l'autre pour renouveler le revêtement du pont du Mont-Blanc. Il revient sur les réalisations récentes, comme le double sens cyclable en rive gauche (quai Gustave-Ador).

Sur le pont du Mont-Blanc, il s'agit de pérenniser l'essai de piste à double sens. Elles seront surélevées et seront élargies à 1,7 m.

Sur la rive gauche, l'accroche se fait comme suit:



Sur la rive droite, l'accroche se fait comme suit:



Sur le quai du Mont-Blanc et le quai Wilson, le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle.

Pour le premier volet, un budget de 2,99 millions est demandé.

Pour le second volet, un budget de 3,44 millions est demandé.

La durée des travaux est estimée à environ dix mois.

Questions

Un commissaire demande comment seront traités les travaux en termes de durée. Il lui est répondu que les temps d'interventions seront établis en accord avec l'Office cantonal des transports (OCT). Les flux à proximité de l'Horloge fleurie seront formalisés notamment pour les cyclistes qui devront passer derrière, afin de ne pas gêner les piétons.

Un commissaire souhaite connaître la synchronisation de ces travaux avec le projet de passerelle piétonne récemment discuté en séance du Conseil municipal. La question est à l'étude.

Un commissaire s'étonne du manque de marquage à proximité de l'Horloge fleurie, zone très fréquentée par les touristes. Il lui est signalé que l'itinéraire vélo sera explicite.

Une commissaire demande si le projet sur le pont du Mont-Blanc ne fait pas doublon avec le projet de passerelle piétonne. M. Pagani répond qu'il s'inscrit dans la confirmation d'un test probant, permettant un compromis avec M. Dal Busco.

A une question d'un commissaire, il est précisé que les 74 places de parking supprimées ne seront pas remplacées, conformément à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Une commissaire demande si l'on peut déplacer ou réduire les places pour les cars, chose apparemment pas traitée pour le moment. M. Pagani confirme que le Conseil d'Etat étudie la possibilité de créer des péages urbains pour les cars, en lien avec la place Dorcière.

La même commissaire demande pourquoi deux objets sont liés: revêtement du pont et aménagements cyclables. M. Bouthinon explique que l'actuel revêtement est vieux de cinquante ans. Il fallait donc saisir l'occasion.

Un commissaire se fait du souci au sujet des pistes bidirectionnelles.

Un commissaire s'inquiète du respect des règles par les cyclistes. M. Morand répond qu'une infrastructure permet généralement d'améliorer les comportements.

A une question d'un commissaire, on estime le nombre de cyclistes à 465 par heure d'un côté et 250 de l'autre. Le même commissaire estime également que le plan autour de l'Horloge fleurie est ingérable. M. Pagani rappelle le projet de cinq boulevards vélos en accord avec le Canton: gare des Eaux-Vives-Cornavin (deux sens), sortie du pont des Acacias-Cornavin (deux sens) et Carouge-Champel. L'objectif est de les finaliser en quatre ans. Le commissaire demande pourquoi on ne peut pas peindre en rouge. Il répond qu'on peut le faire dans les intersections.

Un commissaire trouve le dispositif disproportionné en faveur des cyclistes alors que les piétons sont bien plus nombreux sur le site. Un autre élu demande à quoi ressemblera la glissière. Elle sera supprimée.

Discussion et votes

Les demandes d'audition suivantes ont été traitées.

Audition de Genève Tourisme & Congrès

L'audition est acceptée.

Audition de l'association Pro Vélo.

L'audition est acceptée.

Audition de Mobilité piétonne.

L'audition est acceptée.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures.

L'audition est acceptée.

Audition de l'Association transports et environnement (ATE).

L'audition est acceptée.

Audition du Touring Club Suisse (TCS).

L'audition est acceptée.

Séance du 12 juin 2019

Audition de M. Yves Gerber, responsable du secteur de Genève au Touring Club Suisse (TCS), ainsi que de M. Adrien Genier, directeur général de la Fondation Genève Tourisme & Congrès (FGT&C)

M. Gerber ne s'étant pas présenté, il est procédé à l'audition de M. Genier.

M. Genier ne se prononce pas sur le budget mais sur le concept et les tracés. La FGT&C défend le principe d'une bonne collaboration entre habitant-e-s et touristes. Un point essentiel concerné par le projet est l'Horloge fleurie et la dépose des cars toute proche. La présence de pistes cyclables bien aménagées est aussi un plus pour la FGT&C, pour la location cyclable par exemple. De même, une bonne séparation des flux piétons et vélos est soutenue par la FGT&C. Nous avons tout intérêt à ce qu'il y ait une bonne infrastructure pour la mobilité douce.

Par son expérience passée à Stockholm et d'autres pays nordiques, M. Genier reconnaît l'important potentiel de ces mobilités.

Un commissaire demande si l'idée de faire passer les cyclistes derrière l'Horloge fleurie est bien perçue et si une signalétique serait utile aux touristes. Dans la dimension d'accueil M. Genier recommande en effet une configuration claire et bien signalée. Deux aspects lui paraissent importants: la signalisation (notamment adressée aux cyclistes) et le comportement des touristes, parfois peu disciplinés. A cet égard, la FGT&C communique avec les caristes pour qu'ils encadrent les touristes. Enfin, il suggère du mobilier urbain plutôt que des feux pour réguler les flux. Il conseille de s'inspirer des aménagements, par exemple à Copenhague.

Un commissaire demande si une séparation claire des flux est désirée par la FGT&C. M. Genier répond positivement, prenant exemple sur la bande cyclable sur le pont du Mont-Blanc. Pour l'Horloge fleurie, il pense qu'un bon aménagement est en mesure d'assurer une bonne cohabitation.

Un commissaire demande si la FGT&C a été associée à l'établissement de ce projet. Il semblerait que oui.

Un élu demande si une éventuelle suppression des places de cars serait un problème. M. Genier la considère peu désirable, d'autant que d'autres emplacements à proximité sont difficiles à imaginer.

Une commissaire demande si une bonne signalisation peut éviter un accident. M. Genier considère que la piste cyclable est mieux à proximité de la route et non au bord du quai, vu les nombreux badauds qui ne sont pas très attentifs. Il juge le projet actuel plus pertinent.

Un commissaire rappelle dans le dernier procès-verbal les déclarations de M. Pagani: «Un stationnement des cars à proximité de l'Horloge fleurie reste pertinent. Il suggère le principe de dépose-minute.» M. Genier n'y voit pas de problème.

Séance du 25 septembre 2019

Audition de Patrick Lacourt (Mobilité piétonne), Emilie Roux (Association transports et environnement), Louis-Philippe Tessier et Olivier Gurtner (Pro Vélo Genève)

Note du rapporteur: suite à un problème d'agenda, le rapporteur (votre serviteur) s'est retrouvé à devoir présenter le point de vue de Pro Vélo, en tant que vice-président. Avant d'être auditionné, il en a demandé l'autorisation à la commission, qui l'a accordée.

En réponse à l'invitation de la commission, les associations concernées ont suggéré de venir conjointement. En effet, elles se sont réunies afin de définir une position commune.

Au nom des associations, M. Tessier salue la réalisation de la rive gauche (piste bidirectionnelle sur le quai Gustave-Ador) et le projet présenté par le Conseil administratif, qui est un bon signal. Il reste cependant trois problèmes majeurs:

- sur la rive droite, il faudrait une séparation claire entre piétons et cyclistes, pour des questions de confort et de sécurité;
- sur la rive droite, il faudrait que la voie cyclable venant des Nations ait une traversée sécurisée pour rejoindre la piste bidirectionnelle;
- sur le pont du Mont-Blanc, il faudrait un accès direct depuis la bidirectionnelle du quai du Mont-Blanc vers le quai des Bergues. Par ailleurs, en venant de la rive droite, les associations demandent un passage piétons et un passage vélos du trottoir aval vers le trottoir amont (à hauteur des actuelles places des cars).

Questions

Un commissaire est inquiet par l'aménagement vers l'Horloge fleurie. Il considère qu'il y a un risque très élevé dans la cohabitation entre piétons et cyclistes. Pro Vélo propose de passer justement derrière l'Horloge fleurie. Mobilité piétonne ajoute que le projet de passerelle pourrait répondre à terme de manière définitive à ces questions.

Un commissaire s'étonne que les demandes des associations ne figurent pas dans le projet. Mobilité piétonne transmet le courrier résumant la position de son association, partagée par Pro Vélo.

Un commissaire s'interroge sur les temps de traversée pour les piétons. M. Lacourt explique que les étapes de feux sont contrôlées par le Canton et les aménagements par la Ville, ce qui n'est pas toujours simple.

Un commissaire demande si ce projet est absolument lié à la passerelle du Mont-Blanc. Pro Vélo répond que le projet comporte une avancée majeure: la bidirectionnelle de la rive droite. Evidemment, l'arrivée de la passerelle impliquerait des correctifs. Mobilité piétonne considère que le projet peut avoir une dimension insatisfaisante mais que «c'est un sacré progrès».

Un commissaire demande des chiffres de fréquentation. Pro Vélo transmettra les résultats de ses comptages. 300 personnes en une heure (l'hiver à 0 degré), 600 sur le pont des Bergues.

Il s'interroge aussi sur l'émergence des trottinettes, les auditionnés ne représentant pas ces usagers.

Un commissaire rappelle que le projet de passerelle était prévu au départ. Il veut connaître l'avis des auditionnés sur la passerelle. Les auditionnés répondent que ce qui prime est la séparation des flux et la sécurité des piétons et des usagers.

Une commissaire ne se sent pas à l'aise avec des pistes cyclables bidirectionnelles. Pro Vélo répond que le projet actuel prévoit une voie trop étroite: 2,4 m. Il faudrait au moins 3 m. Il ajoute que les comptages montrent que sur 668, seuls 5% des usagers montrent une attitude dangereuse. Mobilité piétonne rappelle qu'il faut une large piste, pour éviter que les cyclistes ne débordent sur les trottoirs.

Une commissaire salue au contraire les bidirectionnelles mais demande comment gérer les différentes vitesses: force humaine, assistance électrique, vélo à 45 km/h. Elle demande également le niveau de satisfaction des installations cyclistes. Pro Vélo regrette le manque de continuité et l'absence de séparation claire avec les véhicules motorisés ou les piétons. Par contre, la cohabitation entre différents régimes (vitesses) n'est pas un problème, très rarement rencontré. A titre d'information, un dernier comptage a permis de relever la répartition suivante: 65% vélo classique, 32% à 30 km/h, 3% à 45 km/h.

Séance du 27 novembre 2019

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures, accompagné de ses collaborateurs, de M. Gérard Widmer, directeur Arve-Lac Office cantonal des transports (OCT), de M. Thierry Messenger, Arve-Rhône OCT, et de M^{me} Séverine Brun, cheffe de projet à l'OCT

Le conseiller d'Etat rappelle la dimension large du projet: la rade de Genève, ses rives et la traversée du lac. Le projet du Conseil administratif sur le quai du Mont-Blanc, qui fait écho à celui réalisé sur la rive gauche, répond à un objectif de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, adoptée par le peuple à 67,8% en juin 2016) qui consacre la paix des transports. Il salue ce vote qui permet de rassembler des positions a priori inconciliables. La loi dispose que les zones les plus au centre (1 et 2) doivent accorder la priorité à la mobilité douce et aux transports publics. La zone 3 met en avant le trafic individuel motorisé. Le Conseil d'Etat insiste aussi sur sa volonté de soutenir des itinéraires cyclables continus et sécurisés. Le présent projet répond à cette volonté. De même, le projet est une bonne solution intermédiaire en attendant la réalisation de la passerelle piétonne, actuellement en discussions au Conseil municipal de la Ville de Genève. Le Canton et la Ville se sont mis d'accord sur les aspects techniques, notamment en prenant en compte les demandes de l'association Pro Vélo. Le Canton invite le délibératif à approuver cette proposition.

Un commissaire demande comment seront réglés les flux à proximité de l'Horloge fleurie. Le conseiller d'Etat répond qu'une bonne cohabitation est tout à fait gérable et doit effectivement prendre en compte les besoins de tous. M. Widmer précise que le projet définitif prévoit un passage derrière l'Horloge fleurie. S'agissant des cars, les caristes semblent satisfaits du projet proposé.

Un commissaire demande s'il est possible de créer une sorte de tunnel pour les cyclistes. Le Canton n'a pas étudié cette approche qu'il considère peu réaliste, notamment vu les accès au parking du Mont-Blanc.

Une commissaire estime la piste cyclable bidirectionnelle rive gauche très étroite et demande si la variante rive droite ne peut pas être élargie. Le Canton explique qu'un élargissement n'est pas possible, car les plates-bandes sont classées dans le site de la rade.

Un commissaire s'inquiète des temps de traversée aux passages piétons à proximité de l'Horloge fleurie. Le conseiller d'Etat explique que les temps retenus doivent permettre de laisser passer les voitures et souligne l'îlot piétons agrandi récemment par la Ville.

Un commissaire considère que la sécurité cycliste se fait au détriment des piétons. Le Canton veut encourager le plus possible des flux continus et séparés.

Un commissaire demande si les aménagements conviennent aux caristes. Le conseiller d'Etat répond que le parking des cars et la desserte seront mieux organisés avec ce projet. Par ailleurs, la piste cyclable rive droite sera finalement élargie à 3,5 m au lieu des 2,4 m.

Une commissaire souligne la traversée rive droite à vélo: trois mouvements pour passer de l'autre côté. Le conseiller d'Etat répond que d'autres solutions n'ont pas été retenues. La signalétique est prévue dans le projet.

Un commissaire veut savoir si les nouveaux modes de transport (vélo électrique, trottinette électrique) font l'objet d'une réflexion spécifique. M. Dal Busco défend d'abord le principe d'une séparation claire et d'une priorisation des moyens de transport, telle que voulue par la population, à savoir les transports publics et la mobilité douce dans l'hypercentre. Face au scepticisme d'un commissaire, M. Dal Busco affirme que le projet apporte «une valeur ajoutée considérable».

A une question d'Ensemble à gauche qui s'interroge sur le bien-fondé des infrastructures, M. Dal Busco réaffirme la nécessité d'amortir les investissements importants récemment réalisés. Ensuite, il souligne que certaines réalisations ont rencontré un plein succès, par exemple la voie verte qui a eu un impact formidable sur la hausse du trafic cycliste. D'autres projets vont suivre, comme une voie entre Eaux-Vives et Cornavin.

Séance du 29 janvier 2020

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, accompagné de M. Olivier Morand, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), et de M. Benoit Bouthinon, adjoint de direction à l'AGCM

En séance plénière du 15 janvier 2020, le Conseil administratif a présenté un amendement à la proposition PR-1325, qui demande de l'adapter pour les raisons suivantes:

- côté lac, la piste cyclable bidirectionnelle est considérée comme trop étroite;
- côté ville, la zone mixte vélos-piétons est considérée comme peu adéquate;

L'amendement prévoit une piste cyclable plus large, de 3,5 m au lieu de 2,4 m.

Ces propositions de modifications entraînent une augmentation de 989 000 francs environ, portant le budget à 3 989 000 francs pour la part cyclable (délibération I).

M. Pagani explique avoir amendé la proposition afin d'améliorer de manière significative le projet suite aux discussions démarrées avec le recours de l'association Pro Vélo.

M. Bouthinon rappelle les principes: la rade donnant sur le lac Léman prévoit un U cyclable, à savoir un itinéraire continu de la rive gauche (déjà réalisé sur le quai Gustave-Ador) à la rive droite. La présente proposition et son amendement concernent la rive droite. Pro Vélo a déposé un recours, considérant la piste cyclable comme étant trop étroite, à 2,4 m. Après discussions avec l'OCT, un élargissement à 3,5 m est proposé. De même, la mixité sur le trottoir côté façade est supprimée, Pro Vélo estimant le trottoir mixte (côté ville) inutilement dangereux pour les piétons. Pro Vélo s'est ralliée à cette proposition et s'engage à renoncer à son recours. Sur la partie entre la rue du Mont-Blanc et la rue des Alpes, la largeur cyclable passe à 3 m et le trottoir à 3,5 m. A partir de la rue des Alpes, la piste passe à 3,5 m. Le trottoir passe de 5,8 à 4,5 m. Afin d'éviter la mixité perçue comme dangereuse et inutile, un nouveau passage piétons est possible. Sur d'autres secteurs, les trottoirs sont agrandis. L'ensemble n'affecte quasiment pas les voies de circulation automobile. Si les autorisations sont rapidement accordées, le début des travaux est possible en septembre 2020, s'agissant du quai rive droite. Pour le pont du Mont-Blanc, le début des travaux est probable en juillet 2021.

Un commissaire demande si on ne pourrait pas élargir le pont du Mont-Blanc via un porte-à-faux. Il lui est répondu qu'il s'agit d'une installation très lourde qui aurait un impact très négatif sur la circulation à Genève.

Un commissaire félicite les collaborateurs pour ce projet qui permettra une meilleure fluidification et la solution trouvée pour les cyclistes. Il s'interroge

sur la sécurité des piétons. M. Pagani rappelle que la durée faible de traversée piétonne avait été voulue par M. Barthassat, à l'époque conseiller d'Etat en charge de la mobilité. Le magistrat municipal va prendre contact avec le Canton pour demander un rallongement de la phase des feux piétons. Pour sa part, M. Morand rappelle que le nouveau projet prévoit des trottoirs réservés aux piétons.

Un commissaire s'interroge: le premier projet était-il bon? Pourquoi les flux piétons sont-ils aussi mal gérés? M. Pagani explique que «les peintres peuvent toujours mieux faire». Il rappelle l'évolution des mentalités, notamment la présence des vélos.

Un commissaire revient sur la partie proche du Monument national (vers l'Horloge fleurie). Il demande si les cars touristiques pourront continuer à se garer. On lui répond qu'ils pourront en effet s'installer, mais sur des temps raccourcis.

Un commissaire demande si des recours sont ouverts. Il est précisé qu'il y a un recours sur le premier projet. Mais l'autorisation permet d'ultimes modifications.

Prises de position et vote

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois veut voir le projet de passerelle piétonne avant de pouvoir voter. Il votera contre. Le Parti démocrate-chrétien va voter oui à ce projet. Il rappelle sa préoccupation pour la sécurité des piétons. Un commissaire du Parti libéral-radical votera contre car il trouve le projet parcellaire et non fini. Il se demande si le premier projet n'a pas été déposé trop vite. D'autres commissaires du Parti libéral-radical le voteront. Le groupe socialiste s'étonne: la proposition amendée tient justement compte de la sécurité piétonne et de la présence des touristes. Le groupe Ensemble à gauche votera la proposition ainsi que l'amendement, mais reste sceptique pour la passerelle piétonne. Un commissaire du Mouvement citoyens genevois votera pour, même s'il n'estime pas ce projet parfait. Une commissaire du Parti libéral-radical votera elle pour, car en tant que cycliste elle trouve que c'est une réelle amélioration. Le groupe de l'Union démocratique du centre comprend la nécessité de garantir la sécurité cycliste mais elle ne doit pas se faire au détriment des piétons. Il s'étonne que le Canton a demandé plus que les recourants. Un troisième commissaire du Parti libéral-radical va soutenir la proposition amendée. Un commissaire du Parti socialiste et un commissaire du Mouvement citoyens genevois sont sceptiques s'agissant de la passerelle.

Le président fait voter sur le fait de voter le soir même, ce que la commission approuve à l'unanimité.

Votes finaux

Par 9 oui (1 MCG, 2 PLR, 1 PDC, 3 S, 2 EàG) contre 1 non (UDC) et 3 abs-
tentions (1 MCG, 1 PLR, 1 S), l'amendement du Conseil administratif est accepté.

Par 10 oui (1 MCG, 2 PLR, 1 PDC, 4 S, 2 EàG) contre 3 non (1 MCG, 1 UDC,
1 PLR), la proposition PR-1325 amendée est acceptée.

Annexe: amendements du Conseil administratif

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver les projets de délibération suivants (nouvelle teneur):

PROJET DE DÉLIBÉRATION I AMENDÉE

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;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 989 000 francs, destiné aux travaux d'aménagement d'un itinéraire cyclable bidirectionnel de l'Horloge fleurie au parc Mon-Repos, en passant par le pont du Mont-Blanc, les quais du Mont-Blanc et Wilson.

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 3 989 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude partiel voté le 5 mai 2014 de 54 000 francs (PR-1051, N° PFI 101.850.01), soit un total de 4 043 000 francs, 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 2020 à 2029.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II AMENDÉE

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 de 3 444 700 francs, destiné à l’entretien de l’étanchéité et des revêtements bitumineux du pont du Mont-Blanc.

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 3 444 700 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 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2029.

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