

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 11 décembre 2019 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 675 000 francs destiné aux études d'aménagement de la voie verte d'agglomération depuis le pont Hans-Wilsdorf jusqu'au bois de la Bâtie en passant par le pont de la Jonction, avec des ouvrages de franchissement.

Rapport de M^{me} Danièle Magnin.

La proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 15 janvier 2020. La commission, sous la présidence de M. Eric Bertinat, a étudié cette proposition lors de sa séance du 28 janvier 2020. La rapporteuse remercie chaleureusement M^{me} Aurélia Bernard, procès-verbaliste, pour la clarté et la précision de ses notes de séance.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e) 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 1 675 000 francs, destiné aux études d'aménagement de la voie verte d'agglomération depuis le pont Hans-Wilsdorf jusqu'au bois de la Bâtie en passant par le pont de la Jonction, avec des ouvrages de franchissement.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 675 000 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. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en une annuité.

Séance du 28 janvier 2020

Audition de M. Rémy Pagani, M^{me} Isabelle Charollais, M. Olivier Morand et M. Benoit Bouthinon

M. Pagani rappelle que la voie verte jusqu'à la gare des Eaux-Vives a rencontré un succès considérable, c'est un plaisir de présenter sa suite, du pont Hans-Wilsdorf à la Jonction et au bois de la Bâtie. Il prévient qu'il devra quitter la séance à 19 h 05 au plus tard.

M. Bouthinon présente le tracé de la voie verte le long de l'Arve qui a pour but d'accroître la mobilité douce et souligne la nécessité d'un crédit d'étude pour en connaître sa valeur. Il rappelle l'opportunité de construire un parc linéaire, tel qu'inscrit au plan directeur communal (PDCoM). La voie verte d'agglomération (VVA) est historiquement planifiée le long du CEVA.

Il existe plusieurs tronçons, ceux en cours d'étude (en rouge), ceux praticables mais non aménagés en voie verte et un tronçon qui est en cours de réalisation (secteur Concorde). Egalement en 2010, une étude commanditée par le Canton fut menée par le bureau d'études Hüsler sur ce qui peut être développé entre le pont Wilsdorf et le pont Butin, alimentera la réflexion actuelle. M. Bouthinon présente diverses séquences le long de l'Arve: il y a d'abord un tronçon dos au pont Hans-Wilsdorf (6 à 10 m de large) en pente douce descendante; un autre étroit sur une digue protégeant contre les débordements et les crues de l'Arve, puis un plus étroit vers la Parfumerie: le franchissement existant sous le pont de Saint-Georges, qu'il faudra certainement élargir.

Ensuite, le tracé passe par le quai des Péniches. Ce cheminement est utilisé comme accès pour la collecte des déchets; il n'est pas très large, si une cohabitation avec les camions souhaite être réalisée. Un travail sur les dénivellements est envisagé dans le développement du parc de la Jonction, tel qu'avec la passerelle du Bois-de-la-Bâtie (il serait possible de réutiliser les rampes existantes). Ils sollicitent un crédit d'étude, étude pour laquelle ils envisagent une procédure sélective (un premier tour sur les références, un deuxième tour sur la compréhension et la méthodologie). Le prix comprendra une équipe composée d'un architecte-paysagiste (pilote de l'équipe), d'un ingénieur civil, d'un géotechnicien et de personnes compétentes en mobilité et en environnement. Le coût estimé de l'étude (des phases 21 à 41 – dépôt d'appel d'offre) est de 1 675 000 francs TTC. La liaison entre le quai des Péniches et le viaduc de la Jonction est un projet d'agglomération PA2, de cofinancement fédéral à hauteur de 40%, soit environ 3 millions de francs pour les travaux si ceux-ci sont réalisés avant le 31 décembre 2025. L'objectif est que les études soient votées en 2020, en vue de commencer les travaux en 2023.

M. Pagani pense que ce projet est structurant, comme l'était la passerelle des Vernets, qui n'accueillait pas de cyclistes avant que des travaux furent réalisés.

En effet, la caractéristique de cette voie verte est d’avoir un «boulevard à vélos» sécurisé.

Une commissaire demande si les chiens sont admis sur les voies vertes, puis, comment sécuriser la partie jugée dangereuse sous le pont de Saint-Georges. M. Pagani répond que cela sera pensé grâce à l’étude. M. Bouthinon explique que comme c’est un parc linéaire pour tous, les chiens seront admis. Le projet de passerelle se situerait sur une zone hors-cruie et l’étude envisagerait de combler la brèche là où il y a un actuel point bas (sur le PLQ «pointe nord»).

Un commissaire demande s’il n’y avait pas déjà eu un crédit d’étude pour analyser la zone derrière le centre sportif des Vernets (les 40 m pour rejoindre la passerelle). M. Pagani répond que c’était un apprenti qui avait fait un projet au sein du service.

Une commissaire souhaiterait savoir si le revêtement est à l’étude ou si ce sera le même qu’utilisé pour la voie verte et s’il sera respectueux de la végétation. M. Bouthinon explique qu’il s’agit d’un revêtement perméable à Cheval-Blanc.

Un commissaire demande quels objets exactement augmentent les coûts. M. Bouthinon explique que le gros du budget concerne la rémunération des deux architectes pour deux ans d’étude à temps plein. Les études de l’avant-projet sont toujours un peu plus coûteuses (pour envisager les différentes possibilités, comme une rampe montante ou un ascenseur).

Une commissaire demande si le but est de pouvoir relier le pont et l’accès au café. Ce qui est confirmé par M. Bouthinon, même si les mesures de ralliement ne sont pas encore connues.

Une commissaire demande si la passerelle serait juste destinée à la mobilité douce. Elle ajoute qu’avec la Parfumerie, il n’y aurait pas assez de place pour envisager plus.

M. Bouthinon répond que la police cantonale était intéressée pour utiliser le chemin de la Gravière, mais que les informations ne sont pas confirmées actuellement.

M^{me} Charollais ajoute que la tour Firmenich restera, tandis que le reste de la zone fait l’objet d’un PLQ.

Une commissaire demande si ce tracé prend en compte la voie verte de l’autre côté. M. Bouthinon répond qu’il s’agit bien d’un parc linéaire où tous les usagers doivent se sentir en sécurité pour circuler. Il devra être large et confortable, en prenant en compte la digue. Il y aura différents types de séparations, tels que du mobilier, des revêtements différenciés et perméables et des infrastructures pour recueillir les eaux. Il faudra mettre en place des ouvrages pour sécuriser les déplacements des vélos électriques.

Le président relève qu’au tronçon arrivant au pied du viaduc et longeant le bois de la Bâtie, une cohabitation pourrait être difficile avec les camions de la Voirie qui roulent à double sens et arrivent assez vite; il faudrait envisager de l’élargir. M. Bouthinon pense que la pente existante pourrait être utilisée pour réduire la circulation au profit de la mobilité douce. Egalement, l’installation de feux peut être une autre option.

Un commissaire demande quel sera l’impact de cette proposition pour la mobilité douce, sachant qu’il y a déjà deux projets de délibération (de 8 et 12 millions de francs) qui seront prochainement présentés au Conseil municipal.

M. Bouthinon explique que l’argent est destiné seulement à cet objet. M^{me} Charollais rajoute que savoir si tout ou partie du budget des 12 millions pourra être affecté dans le cadre du crédit de réalisation est une question qui se posera dans le cadre du crédit des travaux, mais pas dans le cadre de l’étude.

Un commissaire demande s’il y a d’autres études en cours sur les aménagements cyclables en Ville de Genève, voire des possibilités d’améliorer la circulation des vélos le long du Rhône.

M. Bouthinon explique que tout est sur la carte de l’état des lieux (les tronçons figurant en couleurs, comme une envisagée depuis Bernex pour rejoindre la voie verte).

M^{me} Charollais ajoute que le tracé de cette voie verte est porté tant par l’agglomération et le Canton que par les communes voisines. Il y a également des travaux prévus en collaboration avec le Canton dans le cadre de la «task force vélo», avec trois ou quatre tracés identifiés qui pourraient faire l’objet de demandes de crédits de travaux.

Un commissaire cite des propos tenus par M. Gérard Widmer, de l’Office cantonal des transports (interviewé par *Le Temps*) et demande si la politique de cohabitation de cyclistes avec des personnes à mobilité réduite sur des voies de gravier et de bitume est maintenue. M^{me} Charollais explique que la circulation sur la voie verte est permise pour tous. Concernant la séparation (telle une barrière physique pour interdire le franchissement), c’est un sujet abordé quotidiennement par les communes et le Canton. Leur service recherche des incitations plutôt que des dispositifs de ségrégation physique sur ces voies partagées.

Un commissaire est étonné de voir que la dernière mise à jour du site du Grand Genève date de mai 2018 et qu’il n’y ait pas davantage de communication sur le développement des constructions et de la voie verte.

M^{me} Charollais fera remonter l’information.

Le président demande sur quel tronçon sera utilisé l’argent sollicité pour l’éclairage. Il remarque également que pour le 15^e plan financier 2020-2031, ce

même projet était prévu à hauteur de 700 000 francs tandis que le budget est aujourd’hui de 1 675 000 francs.

M. Bouthinon répond que pour avoir un concept intégral, toute la voie verte sera munie d’éclairage. Par ailleurs, pour le plan financier, le projet qui était chiffré à 700 000 francs (du pont de la Bâtie jusqu’au pont Hand-Wilsdorf) l’est aujourd’hui à hauteur de 1 675 000 francs car il prend en compte maintenant la dépense de l’étude de dénivellation du quai des Péniches au bois de la Bâtie en passant par le pont de la Jonction.

Le président suggère d’anticiper une passerelle en prévision de l’aménagement du PAV.

M. Morand confirme que la police était intéressée pour utiliser cette passerelle, qui est un projet cantonal et qui serait réalisée principalement à des fins de mobilité douce.

Une commissaire demande des précisions sur le mot ripisylve.

M^{me} Charollais explique qu’il réfère à la végétation qui pousse sur une rive.

Une commissaire pense qu’il serait intéressant de connaître le travail réalisé par la Ville et le Canton au sein de la task force, ainsi que de savoir si le document de 2017 a été actualisé. Enfin, elle souhaiterait connaître les avancées des aménagements cyclables, dont fait partie la voie verte.

M^{me} Charollais répond que le document n’a pas été actualisé et que la task force pourrait communiquer sur les aménagements cyclables (non sur la voie verte).

Le président demande comment est estimé le coût des études.

M. Bouthinon répond qu’ils estiment le coût des travaux en prenant des ratios selon leurs types et leurs séquences. Le président pense qu’en considérant 10% des travaux à venir (13 à 20 millions), les coûts pour deux personnes à plein temps restent très élevés.

M. Bouthinon rappelle qu’il y a des analyses complexes à réaliser pour ces personnes, avec le passage du pont, la topographie, la végétation. Il faudra peut-être faire du génie civil vers le pont, il y aura beaucoup de discussions et d’heures de prévues avec les mandataires.

Un commissaire demande si la montée vers le bois de la Bâtie sera refaite et si le projet de M. Barazzone sera impacté.

M. Bouthinon répond que la voie prévoit de monter jusqu’au café, mais il faudrait raccorder le haut du pont, qui est plus bas que le café, pour éviter les montées trop raides. La voie verte n’est pas incluse dans le projet actuel.

Discussion et vote

Le président propose de voter la proposition PR-1387, concernant la voie d'agglomération depuis le pont Hans-Wilsdorf jusqu'au bois de la Bâtie. Il demande d'abord s'il y a d'éventuelles demandes d'auditions.

Une commissaire propose d'auditionner la task force, qui est un groupe de travail entre le Canton et la Ville, qui œuvre sur les stratégies relatives aux pistes cyclables.

Le président répond que cela ferait perdre plusieurs semaines.

Une commissaire dit qu'elle est frappée par le manque de concertation entre le département des constructions et de l'aménagement et le Service des espaces verts sur des projets communs. Elle demande donc l'audition de M. Barazzone car il s'occupe du bois de la Bâtie.

Un commissaire dit que pour répondre aux questions concernant les problématiques relatives aux crues, il faudrait auditionner M. Alexandre Wisard.

Une commissaire est séduite par l'idée d'auditionner la task force, mais comme il s'agit d'une étude de faisabilité et que la Ville de Genève en fait partie, elle devrait donc déjà être dans le dialogue. Il serait possible d'envisager cette audition plus tard, pour la totalité des tracés.

Selon une commissaire, il n'est pas nécessaire de les faire venir présentement.

Un commissaire dit que cette demande d'audition n'a pas d'intérêt dans le cadre de ce crédit d'études, qui doit envisager ce qu'il est possible de faire. L'audition de M. Wisard aurait un plus grand intérêt.

La commissaire du Mouvement citoyens genevois retire sa demande d'audition de M. Barazzone.

Le président propose de voter la demande d'audition de la task force.

La demande d'audition est refusée par 7 non (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC, 1 PDC) contre 1 oui (EàG) et 5 abstentions (1 Ve, 4 S).

Le président propose de voter la demande d'audition de M. Alexandre Wisard.

La demande d'audition est refusée par 9 non (3 PLR, 1 UDC, 1 EàG, 4 S) contre 3 oui (1 PDC, 2 MCG) et 1 abstention (Ve).

Le président propose de voter la proposition PR-1387, qui est acceptée à l'unanimité.