

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner le projet de délibération du 7 février 2023 de M^{mes} et MM. Denis Ruysschaert, Elena Ursache, Omar Azzabi, Anna Barseghian, Ana Maria Barciela Villar, Matthias Erhardt, Brigitte Studer, Monica Granda, Ahmed Jama, Pascal Holenweg, Leyma Milena Wisard Prado, Yves Herren, Florence Kraft-Babel, Rémy Burri, Christian Steiner, Danièle Magnin, Valentin Dujoux et Léonore Baehler: «Pour une voie vraiment verte».

2 mai 2023

Rapport de M. Luc Zimmermann.

Ce projet de délibération a été renvoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance du 7 février 2023. La commission l'a étudié lors des séances des 28 février, 14 et 21 mars 2023, sous la présidence de M. Denis Ruysschaert. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Exposé des motifs

La voie verte devrait permettre de contribuer à éviter les émissions de gaz à effets de serre, contribuant à la stratégie climatique de réduction. La voie verte devrait aussi permettre de contribuer à l'adaptation au climat, c'est-à-dire en préservant, en valorisant la biodiversité actuelle – tout particulièrement les arbres et les sols – et en évitant d'imperméabiliser les sols.

Les arbres, et plus généralement la végétation et le sol meuble, constituent la structure de la stratégie d'adaptation au changement climatique de la Ville pour trois raisons: 1) ils apportent de la fraîcheur nécessaire pour le microclimat local; 2) ils sont fondamentaux pour la diversité des espèces de plantes et d'animaux qui maintiennent un équilibre dans nos villes permettant par là même à la végétation de prospérer; 3) ils sont bénéfiques à la santé mentale des gens qui vivent à travers leurs sens (vue, ouïe, odorat), les arbres donnant un réel sentiment d'apaisement.

Elaborée et votée par le Canton de Genève en 2022, la voie verte constitue une nouvelle route dédiée prioritairement aux vélos. Elle se construit actuellement sur les différentes communes, dont la ville de Genève. Cette route se

construit parfois sur des routes déjà existantes maillant le canton pour les requalifier à l'usage unique des cyclistes. Mais, sur certains tronçons, la voie verte s'est créée comme une large nouvelle route asphaltée. A ce titre, elle se construit sur les rares espaces dédiés à la nature en ville, par exemple sur le parc Bertrand à Champel ou sur les berges de l'Arve. Les berges sont de rares lieux de biodiversité en ville de Genève et sont de conservation prioritaire pour la stratégie d'adaptation au climat selon le rapport cantonal de l'Hepia juste finalisé.

En conséquence, le tracé actuel de la voie verte va parfois à l'encontre de l'objectif climatique d'adaptation de la Ville et du Canton. Il est urgent que cette situation change et que les deux objectifs climatiques se renforcent mutuellement: la réduction des émissions (promouvoir la mobilité décarbonée) et l'adaptation au climat (promouvoir la végétalisation et la perméabilisation des sols). Une étude s'impose pour améliorer la voie verte et la rendre compatible avec les objectifs d'adaptation au climat de la Ville de Genève.

Considérant:

- l'impact potentiel du tracé actuel de la voie verte sur la rive de l'Arve en ville de Genève (abattage d'arbre, artificialisation du sol) alors que cette rive est désignée dans le dernier recensement de l'Hepia comme une des rares zones de haute valeur en biodiversité à protéger en ville pour remplir les objectifs stratégiques du Plan directeur communal (PDCoM) 2040;
- la mobilisation citoyenne contre l'abattage des arbres et l'artificialisation des sols le long de la rive de l'Arve pour construire la voie verte;
- la question non résolue des aménagements au long de la voie verte (M-1639 «Pour une voie un peu plus verte»);
- la question non résolue du tracé actuel de la voie verte sur le parc Bertrand (imperméabilise les sols, coupe le parc en deux, aliène des piétons déambulant dans le parc) (motion M-1644 «En attendant la voie verte à Champel»),

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 de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 50 000 francs pour une étude de diagnostics afin que la voie verte évite l'abattage d'arbres et ait peu d'emprise sur le sol en Ville de Genève.

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 50 000 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 ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en une annuité.

Art. 4. – Les travaux se feront en concertation entre le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, le département des finances, du logement et de l'environnement, et les acteurs et actrices concerné-e-s.

Séance du 28 février 2023

Audition de M. Denis Ruysschaert et de M^{me} Léonore Baehler, auteurs du projet de délibération

Un commissaire remplace M. Denis Ruysschaert, président de la commission, à sa fonction.

M. Ruysschaert prend la parole et rappelle les événements qui se sont déroulés à Carouge il y a deux mois. Il résume ensuite l'évolution environnementale des quinze dernières années. Il déclare que l'impact réel au niveau régional relève de l'adaptation tant en termes de végétation que d'usages ou de productivité agricole. Il pense à cet égard que le sol joue une fonction primordiale pour la résilience d'une ville.

Il déclare donc que ce projet de délibération vise à privilégier la pleine terre, notamment pour la voie verte plutôt que de considérer cette dernière comme une autoroute à vélos.

M^{me} Baehler mentionne que ce projet vise le quai du Cheval-Blanc où les aménagements vont détruire une zone de forêt (383 m² plus 1200 m²) pour 4 belvédères. Elle ajoute qu'un parcours pour les vélos existe déjà de l'autre côté de la rivière et elle mentionne qu'il semble légitime de se demander si créer une seconde voie est pertinent.

Un commissaire demande si le passage sous le pont des Acacias abrite des arbres.

M^{me} Baehler répond qu'il y a là des arbres vieux de cent ans. Elle signale encore qu'une pétition dotée de 24 000 signatures a été déposée par l'association de sauvegarde de l'Arve.

Une autre commissaire demande pourquoi ces 50 000 francs sont nécessaires puisque M^{me} Perler a déjà plusieurs millions pour mener à bien des études.

Un commissaire acquiesce.

M. Ruyschaert répond qu’il est question ici de cibler un périmètre précis.

Le même commissaire propose l’audition de M^{me} Perler.

Le président remarque que la commission est en faveur de cette audition moins une opposition.

Séance du 14 mars 2023

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l’aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de M^{me} Charlotte Malignac, directrice du département, ainsi que de M. Nicolas Betty, chef du Service de l’aménagement, du génie civil et de la mobilité

M^{me} Perler rappelle que ce projet de délibération est en lien avec la proposition PR-1394, votée par le Conseil municipal avec un amendement, qui demandait un élargissement sur le quai du Cheval-Blanc. Le projet a fait l’objet d’une demande d’autorisation complémentaire, laquelle a entraîné un recours du TCS et de riverains, opposés à la suppression des places de stationnement. De ce fait, et aussi en raison de la polémique sur les abattages d’arbres sur le tronçon sur la commune de Carouge, elle a demandé aux services de réinterroger ce tronçon. Elle précise que le crédit du projet de délibération PRD-322 ne sera pas nécessaire pour améliorer ce secteur dans le sens voulu par le projet de délibération. Les vélos devront passer en surface afin que les arbres soient ainsi préservés. Elle rappelle encore que la voie verte n’est pas destinée à une autoroute à vélos.

M. Betty rappelle qu’une autorisation de construire a été présentée en 2021 avec un quai destiné aux piétons, une chaussée pour les vélos, des places de stationnement en épi et longitudinaux et une chaussée pour les voitures. Il précise que suite à la requête de la Commission, les places de stationnement longitudinales ont été supprimées. Il ajoute qu’en mars 2022, une requête complémentaire a été déposée et il déclare que l’autorisation a été délivrée en décembre, laquelle fait l’objet d’un recours. Il mentionne que la voie cyclable est donc élargie et qu’il est possible de planter des arbres supplémentaires. Il ajoute que les chaussées ont été réduites, et il précise que 1600 m² sont en outre désimperméabilisés. Il remarque que ne pas créer le passage inférieur permet donc de limiter les impacts sur l’environnement. Il ajoute que le travail réalisé sur la voie verte de la route des Acacias jusqu’au pont Hans-Wilsdorf octroie de l’espace sur la route des Acacias et évite la traversée des piétons en trois temps. Il précise que l’espace gagné de 2,5 mètres permet de réaligner l’intersection avec la route des Acacias.

Il observe que 1200 m² de surfaces perméables sont recréées. Il répète par ailleurs que les piétons passeront dans le parc Bertrand, alors que les vélos passeront à l'extérieur de ce parc. Il déclare que renoncer au passage sous le pont des Acacias permet d'économiser 1,5 million ainsi que des abattages d'arbres, et il ne croit pas dès lors que les 50 000 francs que cette résolution propose soient utiles.

Un commissaire demande si la pente sera supprimée.

M^{me} Perler répond que le retard inhérent au recours a permis d'anticiper la réflexion sur les surfaces. Elle ajoute que limiter les contraintes pour les PMR est toujours une bonne chose. Elle rappelle en outre qu'il a été demandé de limiter les abattages d'arbres.

Un commissaire demande ce qu'il en est des bancs.

M. Betty répond que des bancs sont prévus sur l'ensemble du parcours.

Un commissaire demande si le franchissement de la route des Acacias a été discuté avec les services cantonaux.

M^{me} Perler répond qu'il y a eu une discussion d'ordre technique et une discussion d'ordre politique. Elle ajoute que le Canton est favorable à cette solution.

M. Betty ajoute que l'OCT est d'accord avec la solution de traversée. Il rappelle qu'un projet de réaménagement de la route des Acacias est prévu dans le cadre du PAV.

Un commissaire demande s'il y aura un accès sous le pont des Acacias.

M. Betty répond qu'il y a déjà un passage via un escalier. Il précise que ce dernier demeurera.

Un commissaire demande pourquoi ajouter une voie cyclable alors qu'il y a déjà une voie vélos de l'autre côté de la rivière. Elle remarque que ce point a été relevé par des personnes entendues lors d'une séance précédente.

M^{me} Perler pense que l'avis de ces personnes était motivé par les abattages d'arbres à Carouge. Elle estime, cela étant, que multiplier les itinéraires vélos est une bonne chose.

Un commissaire déclare que ce nouveau projet ne prévoit donc pas d'abattages d'arbres et ne s'étend pas sur la partie boisée.

M. Betty acquiesce. Il remarque qu'il était question de créer éventuellement deux belvédères de 2,3 mètres.

Le président mentionne que le projet de délibération portait sur l'ensemble de la voie verte sur le territoire de la Ville de Genève.

M. Betty répond que les études sur le quai du Cheval-Blanc sont terminées. Le tronçon suivant a fait l'objet d'études qui sont terminées et qui vont entraîner une demande de crédit. Il ajoute que les études vont commencer sur le tronçon suivant.

Un commissaire propose que cet objet soit reformulé suite à l'audition.

Un autre commissaire partage cet avis.

Un commissaire se demande s'il ne faut pas renvoyer ce projet de délibération en l'état.

Un commissaire répond que l'objet en l'état est vide de sens.

Le président pense qu'il est possible de reformuler cet objet. Il se chargera de la rédaction et la partagera avec les autres groupes avant la date du vote.

Il passe au vote du principe de la transformation de ce projet de délibération en résolution, ce qui est accepté, soit par 15 oui (3 Ve, 2 LC, 4 S, 1 UDC, 1 EàG, 1 MCG, 3 PLR).

Séance du 21 mars 2023

Le président ouvre la discussion en remarquant avoir transformé la proposition en résolution.

Un commissaire du Parti socialiste remarque que l'idée de la résolution était de donner un signal politique et non de demander quelque chose au Conseil administratif. Il pense donc qu'il faudrait dire que le Conseil municipal soutient le projet du Conseil administratif.

Le président en prend bonne note.

Un commissaire du Parti libéral-radical soutient cette idée.

Une commissaire du Centre demande ce qu'il en est du montant de 50 000 francs.

Le président répond qu'il est supprimé.

Le commissaire du Parti socialiste s'étant précédemment exprimé propose donc ce qui suit: «Le Conseil municipal soutient la nouvelle version du Conseil administratif pour le projet de la voie verte sur le quai du Cheval-Blanc (PR-1394), renonçant notamment au passage situé sous le pont des Acacias prévu initialement.»

Un commissaire Vert aimerait saluer la proposition du Conseil administratif qui a su s'adapter aux attentes. Il ajoute qu'il soutiendra la transformation de ce projet de délibération en résolution.

Le président passe au vote de cette proposition de modification de ce projet de délibération en résolution, qui est acceptée à l'unanimité, soit par 15 oui (3 Ve, 4 S, 2 LC, 1 EàG, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG).

Le président passe au vote de la résolution, qui est acceptée à l'unanimité, soit par 15 oui (3 Ve, 4 S, 2 LC, 1 EàG, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG).

PROJET DE RÉOLUTION

Le Conseil municipal soutient la nouvelle version du Conseil administratif pour le projet de la voie verte sur le quai du Cheval-Blanc (PR-1394), renonçant notamment au passage situé sous le pont des Acacias prévu initialement.