

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.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

Introduction

Délibération I: Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite

La présente demande de crédit concerne la réalisation des aménagements nécessaires en vue de créer un itinéraire cyclable continu et sécurisé sur le pont du Mont-Blanc et sur les quais de la rive droite. Ces travaux viennent s'ajouter en complément à l'itinéraire cyclable bidirectionnel devant être aménagé sur la rive gauche, objet de la proposition de crédit PR-1208 acceptée par votre conseil en octobre 2017. Ils permettront ainsi de disposer d'un itinéraire sécurisé de Genève-Plage au parc Mon-Repos.

Le projet prévoit également de sécuriser les traversées piétonnes et cyclables sur les quais tout en améliorant l'écoulement du trafic motorisé, la Direction générale des transports du Canton de Genève (DGT) souhaitant revoir la régulation des flux de trafic en vue de l'aménagement d'une onde verte autour de la rade.

Le plan directeur communal Genève 2020 identifie le «U cyclable de la rade», dont font partie les quais du Mont-Blanc et Wilson, comme une liaison cyclable prioritaire à compléter.

Le plan directeur cantonal de la mobilité douce identifie également les quais du Mont-Blanc et Wilson comme une liaison cyclable pénétrante d'intérêt cantonal devant être équipée en priorité.

Le cadre légal cantonal requiert l'aménagement d'une infrastructure cyclable (H1 80 et H1 21), tout comme deux motions acceptées par le Conseil municipal en 2006 et 2014 (M-390 et M-1002).

Sur cette base, et d'entente avec la DGT, des projets d'aménagements cyclables et piétonniers ont été élaborés sur le pont du Mont-Blanc et sur les quais du Mont-Blanc et Wilson.

La réalisation de cet objet de même que le U cyclable rive gauche (PR-1208) permettront d'assurer une continuité cyclable autour de la rade.

Délibération II: Entretien de l'étanchéité et réfection des revêtements du pont du Mont-Blanc

Cet ouvrage d'art fait l'objet d'un suivi périodique de son état de conservation. Au cours des campagnes d'inspection effectuées en 2007 et 2015, il a notamment été relevé que l'étanchéité, datant de 1970, devait être renouvelée sur l'ensemble du tablier pour assurer la pérennité de l'ouvrage.

Dès lors, il paraît opportun de coupler les travaux d'aménagement de l'itinéraire cyclable à ceux d'entretien partiel du pont, lesquels comprendront également une réfection des revêtements de surface et des marquages.

Par ailleurs, des travaux d'entretien de la chaussée seront menés à la rue du Mont-Blanc conjointement et sur la base d'un financement déjà acquis. Le recours à la pose d'un revêtement phonoabsorbant de dernière génération permettra de réduire les émissions sonores générées par le trafic routier.

Réponses aux demandes du Conseil municipal

La présente proposition apporte des éléments de réponses aux motions suivantes:

M-390: «Piste cyclable autour de la rade» acceptée par le Conseil municipal lors de la séance du 15 mars 2006, dans le rapport M-390 A.

M-1002: «Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce: un plan d'action» acceptée par le Conseil municipal lors de la séance du 5 mai 2014, dans le rapport M-1002 A.

Exposé des motifs

Délibération I: Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite

Le pont du Mont-Blanc ainsi que les quais du Mont-Blanc et Wilson font partie du réseau de transport individuel motorisé primaire, selon la hiérarchie cantonale du réseau. Ils écoulent des charges de trafic importantes. Les quais du Mont-Blanc et Wilson, ainsi que le pont du Mont-Blanc, sont également très empruntés par le trafic cycliste qui cherche à accéder ou repartir du centre-ville.

Actuellement, une bande cyclable existe en sortie de ville le long du quai du Mont-Blanc et se transforme en piste cyclable en mixité avec les piétons le long du quai Wilson jusqu'à l'avenue de France. A ce jour, il n'existe aucune bande ou piste cyclable en direction du centre-ville.

Les passages pour piétons ne correspondent pas aux normes de sécurité en vigueur et certains îlots centraux sont sous-dimensionnés.

Sur le pont du Mont-Blanc, avant l'essai mis en œuvre depuis octobre 2017, les cycles ne disposaient d'aucun aménagement spécifique. Au vu des charges de trafic élevées et des conditions de circulation difficiles, la plupart des cyclistes circulaient alors sur les trottoirs, principalement celui côté lac très emprunté, engendrant des conflits avec les piétons.

Avec l'aménagement mis en place à l'essai, une piste cyclable a pu être réalisée sur la chaussée, de la rive gauche vers la rive droite. Dans l'autre sens, de la rive droite vers la rive gauche, les cycles ont été autorisés à circuler sur le trottoir aval, côté Rhône, moins emprunté par les piétons que celui situé côté lac.

En rive gauche, un cheminement cyclable a été créé dans le Jardin anglais, du débouché du pont du Mont-Blanc jusqu'au quai Gustave-Ador.

Un bilan de cet essai, basé sur des comptages et observations, a été effectué en janvier 2018. Les conclusions sont positives: les aménagements sont fortement utilisés, le trottoir très emprunté côté lac a été libéré des cyclistes circulant de la rive gauche à la rive droite et l'écoulement du trafic motorisé public et privé n'a pas été entravé. Le bilan a néanmoins révélé que la gestion des débouchés des cycles sur les rives droite et gauche n'était pas réglée et que les cyclistes circulaient encore sur le trottoir côté lac de la rive droite à la rive gauche, certains cyclistes se refusant à attendre deux phases de feux pour rejoindre le trottoir aval du pont.

Les travaux prévus permettront de pérenniser l'itinéraire cyclable mis à l'essai depuis 2017 sur le pont du Mont-Blanc entre la rive gauche et le Jardin anglais, d'une part, et les quais du Mont-Blanc et Wilson, d'autre part. Ils permettront également d'améliorer la sécurité des passages pour piétons et d'aménager des traversées sécurisées pour permettre aux usagers de rejoindre la piste cyclable depuis le quartier des Pâquis. Des connexions sont également prévues entre l'infrastructure cyclable et le quai des Bergues, ainsi que la rue du Mont-Blanc, afin de permettre aux cyclistes un accès efficace et sécurisé au centre-ville. Enfin, un nouveau passage pour piétons et cycles à la hauteur du Monument national viendra compléter le dispositif.

L'ensemble de ces aménagements sont compatibles avec l'aménagement futur d'une passerelle pour piétons qui a fait l'objet d'un concours en 2012. La

construction de cette dernière permettra à terme de donner l'espace nécessaire aux cyclistes afin qu'ils disposent d'une liaison bidirectionnelle sur le trottoir actuel du pont côté lac.

Délibération II: Entretien de l'étanchéité et réparation des revêtements du pont du Mont-Blanc

La pérennité de la structure porteuse d'un ouvrage dépend notamment de l'état de conservation de son étanchéité. Celle du pont du Mont-Blanc permet de protéger non seulement le tablier en béton armé mais également la charpente métallique sous-jacente.

Afin de prolonger la durée de vie de l'ouvrage, son étanchéité, posée en 1970, doit être remplacée, obligeant ainsi la reprise complète des enrobés bitumineux qui la recouvrent.

Obligations légales et de sécurité

Le pont du Mont-Blanc, de même que les quais du Mont-Blanc et Wilson, font partie du réseau primaire. Selon la loi sur les routes (L 1 10), ils ont ainsi pour but «d'assurer les échanges entre les différents secteurs de l'agglomération et entre l'agglomération et les territoires qui l'entourent».

L'aménagement d'infrastructures cyclables est obligatoire sur les voies du réseau primaire et secondaire, selon la loi sur la mobilité douce (H 1 80).

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) précise qu'en zones I et II, dans lesquelles se trouvent le pont du Mont-Blanc ainsi que les quais du Mont-Blanc et Wilson, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Cette loi précise encore, concernant ces mêmes zones, que le trafic de transit est fortement restreint; que des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, et que des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos.

Description de l'ouvrage

Délibération I: Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite

Pont du Mont-Blanc et connexion au Jardin anglais

- Aménagement d'une piste cyclable côté lac;

- marquage de la continuité de l’itinéraire bidirectionnel dans le Jardin anglais permettant la connexion avec la piste cyclable bidirectionnelle du quai Gustave-Ador;
- agrandissement du trottoir au droit des places CAR;
- aménagement d’un cheminement cyclable derrière l’Horloge fleurie;
- aménagement d’une nouvelle traversée piétonne et cyclable au débouché du pont du Mont-Blanc sur la rive gauche.

Carrefour quai des Bergues / pont du Mont-Blanc / rue du Mont-Blanc / quai du Mont-Blanc

Aménagement de la traversée du carrefour pour les cycles.

Quai du Mont-Blanc et quai Wilson

- Aménagement d’une piste cyclable bidirectionnelle continue le long du quai du Mont-Blanc et du quai Wilson;
- aménagement de traversées cyclables en parallèle aux passages pour piétons pour permettre l’accès au quartier des Pâquis;
- amélioration de la sécurité du passage pour piétons et adaptation de la traversée des cycles au droit de la rue Barton par la mise en place d’une régulation lumineuse;
- amélioration de la sécurité du passage pour piétons et adaptation de la traversée des cycles au droit de la place Jean-Marteau par la mise en place d’une régulation lumineuse;
- création d’un nouveau passage pour piétons et cycles au droit de la rue Gautier, sur un itinéraire très emprunté par des piétons et cyclistes, et suppression des deux passages pour piétons actuels décentrés situés devant l’hôtel du Président Wilson et devant le numéro 43 du quai Wilson;
- amélioration de la continuité et de la sécurité des itinéraires piétons par la création de trottoirs traversants aux débouchés des petites rues du quartier des Pâquis;
- élargissement de l’espace mixte piétons et vélos à l’entrée du parc Mon-Repos et plantations de cinq arbres.

Le projet de la DGT, qui a pour but de créer une onde verte et une nouvelle gestion des flux de trafic autour de la rade, devra être réalisé simultanément à la réalisation du U cyclable. Il impliquera en rive droite la suppression de 74 places de stationnement pour voitures, 1 place pour les cars et 16 cases deux-roues motorisés. Aucune compensation n’est prévue, conformément à la loi pour

une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) qui permet de déroger au principe de compensation dans le cas de projets améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement.

Délibération II: Entretien de l'étanchéité et réfection des revêtements du pont du Mont-Blanc

Le pont, construit en 1903 et présentant une longueur de 252 mètres, est constitué d'une structure porteuse en charpente métallique rivetée, surmontée d'un tablier en béton armé, d'une largeur de 20,80 m. Cet ouvrage repose sur 11 piles en maçonnerie, réalisées à l'origine en 1862, et espacées de 21,20 m.

En 1967, deux passerelles métalliques piétonnes de 3 mètres de large ont été construites en encorbellement de part et d'autre du pont en prenant appui sur ses piles.

Programme et descriptif des travaux

Délibération I: Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite

Les aménagements proposés consistent à adapter la voirie existante par l'élargissement, la modification ou la création d'îlots, de trottoirs et de pistes cyclables. Les marquages routiers sont adaptés en conséquence. La DGT équipera les carrefours et les traversées piétonnes et cyclables en signalisation lumineuse.

Pont du Mont-Blanc et connexion au Jardin anglais

Sur le pont du Mont-Blanc, les glissières de sécurité seront déposées et remplacées par un profil plus étroit permettant d'augmenter les gabarits routiers. Côté lac, sur le tablier du pont, la piste cyclable sera réalisée en enrobés bitumeux au même niveau que le bandeau de l'ouvrage, soit à 25 cm au-dessus de la chaussée. Une nouvelle glissière de sécurité délimitera la piste de la circulation automobile.

A proximité du Monument national, le trottoir adjacent aux cases CAR sera élargi de près de 2 mètres.

Au Jardin anglais, les aménagements proposés consisteront à réaliser un itinéraire cyclable derrière l'Horloge fleurie en profitant au maximum des cheminements existants et en remaniant certaines plates-bandes herbeuses. Trois arbres devront être abattus et seront compensés par quatre autres nouvellement plantés.

Au droit des trémies d'entrée et de sortie du parking du Mont-Blanc, l'ensemble des enrobés bitumineux, sur une épaisseur de 4 cm, et les marquages routiers seront entièrement refaits.

Carrefour quai des Bergues / pont du Mont-Blanc / rue du Mont-Blanc / quai du Mont-Blanc

L'îlot situé au milieu du carrefour sera déplacé pour permettre l'insertion de la piste cyclable, assurer la traversée des cyclistes et garantir le maintien des gabarits routiers.

Quai du Mont-Blanc et quai Wilson

Sur le quai du Mont-Blanc, la piste cyclable sera réalisée en enrobés bitumineux au même niveau que le quai promenade, soit à 15 cm au-dessus de la chaussée. Les enrobés bitumineux, sur une épaisseur de 4 cm, et les marquages routiers du quai seront entièrement refaits à neuf. La gestion de la récolte des eaux de surface sera assurée par le déplacement ou la création de sacs de route.

Sur le quai Wilson, la piste cyclable s'implantera sur le quai promenade et sera simplement délimitée par un marquage au sol.

A l'approche du parc Mon-Repos, l'espace mixte sera élargi et cinq arbres seront plantés pour prolonger la promenade arborisée du quai.

Délibération II: entretien de l'étanchéité et des revêtements du pont du Mont-Blanc

Plusieurs étapes seront nécessaires pour le remplacement des revêtements bitumineux et de l'étanchéité de l'ouvrage afin de minimiser les impacts sur le trafic routier et piéton.

Les enrobés bitumineux actuels ainsi que l'étanchéité seront retirés et la surface extérieure de la voûte du tablier en béton de l'ouvrage sera assainie. La nouvelle étanchéité et les nouveaux revêtements prendront ensuite place sur le pont.

Adéquation à l'Agenda 21

Les matériaux de démolition seront, dans la mesure du possible, recyclés dans les filières de revalorisation. La piste cyclable sera réalisée au moyen d'enrobés recyclés.

Estimation des coûts

Délibération I

Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite

	Fr.
Génie civil	
Installation de chantier	107 000
Démolition	570 000
Bordures et infrastructure piste cyclable	596 000
Enrobés bitumineux	417 000
Evacuation des eaux de chaussée	175 000
Marquages	85 000
Total génie civil	1 950 000
Sous-total (non cumulé)	1 950 000
Honoraires	
Ingénieur civil	200 000
Ingénieur circulation	200 000
Ingénieur géomètre	50 000
Total honoraires	21% 450 000
Frais divers	
Détournement des lignes et prestations TPG	200 000
Frais de reproduction	30 000
Total frais divers	12% 230 000
Information-communication	3% 60 000
Coût total des travaux (HT)	2 690 000
Calcul des frais financiers de la délibération I	
TVA 7,7%	207 100
Coût total de l'investissement (TTC)	2 897 100
Prestation du personnel en faveur des investissements 4% (arrondi)	115 900
Intérêts intercalaires: $\frac{(2\,897\,100 + 115\,900) \times 16 \text{ mois} \times 2\%}{2 \times 12}$	40 200
Coût total TTC de l'opération (arrondi)	3 053 200
A déduire:	
Crédit d'étude partiel PR-1051	
(PFI 101.850.01) – voté le 5 mai 2014	-54 000
Coût total de la délibération I – Total TTC	2 999 200

Délibération II

Entretien de l'étanchéité et des revêtements bitumineux du pont du Mont-Blanc

Génie civil	
Installation de chantier	150 000
Démolition des revêtements bitumineux et de l'étanchéité	500 000

Egrésage de l'extrados du tablier et ragréage		925 000
Fourniture et pose de nouveaux revêtements bitumineux		720 000
Marquages		50 000
Total génie civil		2 345 000
Sous-total (non cumulé)		2 345 000
Honoraires		
Ingénieur civil		200 000
Ingénieur circulation		150 000
Ingénieur géomètre		50 000
Total honoraires	19%	400 000
Frais divers		
Détournement des lignes et prestations TPG		200 000
Frais de reproduction		30 000
Total frais divers	11%	230 000
Information-communication	3%	60 000
Coût total des travaux (HT)		3 035 000
Calcul des frais financiers de la délibération II		
TVA	7,7%	233 700
Coût total de l'investissement (TTC)		3 268 700
Prestation du personnel en faveur des investissements 4% (arrondi)		130 700
Intérêts intercalaires: $\frac{(3\,268\,700 + 130\,700) \times 16 \text{ mois} \times 2\%}{2 \times 12}$		45 300
Coût total de la délibération II – Total TTC		3 444 700

Délai de réalisation

Les travaux pourront débiter après le vote du Conseil municipal et une fois le délai référendaire écoulé, sous réserve de l'obtention de l'autorisation de construire. L'ensemble des travaux durera environ dix mois et la durée totale de l'opération est estimée à seize mois.

La date de mise en exploitation prévisionnelle est prévue pour 2020.

Référence au 14^e plan financier d'investissement 2019-2030 (p. 55)

Délibération I

Cet objet figure au 14^e PFI, en qualité de projet actif, sous le N° 102.033.10 pour un montant de 4 000 000 de francs avec une date de dépôt prévue en 2018.

Délibération II

Cet objet ne figure pas dans la planification financière du 14^e PFI.

Il sera compensé pour une part par le disponible laissé par le projet présenté en délibération I, le solde (part résiduelle) correspondant à une diminution des montants inscrits sous rubriques 101.702.18 et 101.702.20 du 14^e PFI.

Budget de fonctionnement

La réalisation de ce projet n'entraîne pas de charge ou de revenu annuel d'exploitation supplémentaires, les surfaces concernées restant identiques.

Charges financières annuelles

La charge financière de l'investissement prévue pour le projet de délibération I, y compris le crédit d'études, comprenant les intérêts au taux de 1,50% et les amortissements au moyen de 30 annuités, se montera à 127 100 francs.

La charge financière de l'investissement prévue pour le projet de délibération II, comprenant les intérêts au taux de 1,50% et les amortissements au moyen de 30 annuités, se montera à 143 400 francs.

Validité des coûts

L'estimation du coût des travaux est basée sur les prix unitaires moyens du marché actuel des travaux de génie civil (ouvrages similaires 2018).

Aucune hausse éventuelle des prix n'est comprise dans les montants présentés.

Autorisation de construire

La requête en autorisation de construire en demande définitive est déposée auprès de l'Office des autorisations de construire du Canton simultanément au dépôt de la présente proposition.

Régime foncier

Le pont du Mont-Blanc se situe au-dessus de la parcelle N° 7711 de la commune de Genève, section Genève-Cité sise en domaine public cantonal.

Les parcelles sur lesquelles se situent les aménagements objets de la présente demande de crédit font partie du domaine public communal de la Ville de Genève.

Information publique

Des affichettes d'informations aux riverain-e-s seront distribuées avant le début de chaque étape de travaux, ainsi qu'en cas de nécessité au fil de l'avancement du chantier. Elles contiendront des renseignements sur la nature des travaux effectués, leur durée, ainsi que les mesures de circulation prises.

Sur place, des panneaux d'informations seront installés tout au long du périmètre, pour renseigner sur les travaux effectués et promouvoir le futur aménagement.

Service gestionnaire et bénéficiaire

Le service gestionnaire et bénéficiaire de ce crédit est le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité.

Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et planification des dépenses d'investissement (en francs)			
Objet I: Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont du Mont-Blanc et rive droite			
Objet II: Entretien de l'étanchéité et des revêtements bitumineux du pont du Mont-Blanc			
A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS			
Délibération I – Aménagements	Montant	%	
Honoraires	450 000	15%	
Travaux de génie civil	1 950 000	64%	
Travaux divers	200 000	7%	
Frais divers	90 000	3%	
Frais financiers (y c. TVA)	363 200	12%	
Coût total du projet TTC	3 053 200	100%	
Délibération II – Entretien	Montant	%	
Honoraires	400 000	12%	
Travaux de génie civil	2 345 000	68%	
Travaux divers	200 000	6%	
Frais divers	90 000	3%	
Frais financiers (y c. TVA)	409 700	12%	
Coût total du projet TTC	3 444 700	100%	
B. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT			
Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit			
Délibération I + II – Service bénéficiaire concerné: Aménagement, génie civil et mobilité (AGCM)			
CHARGES	Délib I	Délib II	Total
30 - Charges de personnel			
31 - Dépenses générales	0	0	0
32/33 - Frais financiers (intérêts et amortissements)	127 100	143 400	270 500
36 - Subventions accordées			
Total des nouvelles charges induites	127 100	143 400	270 500
REVENUS	Délib I	Délib II	Total
40 - Impôts			
42 - Revenu des biens			
43 - Revenus divers (prise en charge entretien FIA)			
45 - Dédommagements de collectivités publiques			
46 - Remboursement FIA amortissements et intérêts			
Total des nouveaux revenus induits	0	0	0
Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement	-127 100	-143 400	-270 500

C. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT

Délibération I – Aménagements

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Année de vote du crédit par le Conseil municipal: 2018	0	0	0
2019	1 446 000		1 446 000
2020	1 553 200	0	1 553 200
Totaux	2 999 200		2 999 200

Délibération II – Entretien

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Année de vote du crédit par le Conseil municipal: 2018	0	0	0
2019	2 000 000	0	2 000 000
2020	1 444 700	0	1 444 700
Totaux	3 444 700	0	3 444 700

RÉCAPITULATIF

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Année de vote du crédit par le Conseil municipal: 2018	0	0	0
2019	3 500 000		3 446 000
2020	2 997 900	0	2 997 900
Totaux	6 497 900		6 443 900

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après.

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.

Annexe: vue en plan du tracé du U cyclable

