



**PR-824**

*29 septembre 2010*

**Proposition du Conseil administratif du 29 septembre 2010 en vue de l'ouverture d'un crédit de 991 500 francs destiné à l'étude de faisabilité pour l'aménagement de six tronçons de la voie verte d'agglomération situés sur le territoire de la Ville de Genève (franchissement des niveaux du bois de la Bâtie et études d'aménagement de tronçons se situant rue Henri-Mussard, passage dit «chemin des Infirmières», quai du Cheval-Blanc, pont de la Jonction-sentier du Promeneur-Solitaire-rue du Contrat-Social et extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire).**

Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux,

#### **Préambule**

De nombreuses expériences étrangères montrent le succès lié à la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et partagés avec d'autres catégories d'utilisateurs non motorisés, plus communément appelés voies vertes. Ces dernières sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers et aux personnes à mobilité réduite dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements quotidiens. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Situé dans le prolongement de la voie verte CEVA, le projet de la voie verte d'agglomération s'étend d'est en ouest depuis Annemasse jusqu'à Saint-Genis en passant par les communes de Vernier, Satigny et Meyrin, prenant ainsi une dimension transfrontalière. En cela, elle constitue l'un des projets phares du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Initiée et valorisée par la Ville de Genève à travers le plan directeur communal validé par le Conseil municipal et le Conseil d'Etat en 2009, la voie verte d'agglomération consolide un itinéraire de mobilité douce et constitue un espace public majeur permettant l'articulation entre les échelles de l'agglomération, de la ville et des quartiers. Sa réalisation est encouragée par la Confédération qui a proposé un financement à hauteur de 40 % pour un début de chantier en 2014.

Conçue comme une véritable alternative aux transports individuels motorisés, la voie verte représente à la fois un instrument de valorisation du territoire et un instrument de report modal sur les mobilités douces.

Sa vocation et ses avantages sont nombreux. Elle conjugue atouts paysagers, écologiques, urbanistiques et touristiques tout en intégrant une réflexion sur les mobilités douces. En d'autres termes, elle permet de préserver le paysage, de constituer et de dynamiser plusieurs corridors écologiques. Elle est aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pouvant accueillir diverses animations ponctuelles et permet de relier diverses

infrastructures existantes ou à venir (Mon-Ideé-Communaux d'Ambilly (MICA), Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), Bois-de-la-Bâtie, Praille-Acacias-Vernets (PAV), etc.). Plus qu'un simple itinéraire indépendant, elle met en scène les paysages du bassin genevois.

Le tracé actuel de la voie verte est défini dans ses grandes lignes.

Une étude de faisabilité est en cours, financée par la PR-652 votée le 23 juin 2009. Celle-ci tient compte des caractéristiques fonctionnelles, paysagères et sociales des territoires traversés. Elle fixe les enjeux urbains, les contraintes physiques et les potentialités d'aménagement que suppose localement l'implantation de la voie verte d'agglomération. Par ailleurs, elle énonce les conditions nécessaires à l'élaboration des projets localisés.

L'ensemble du tracé de la voie verte a fait l'objet d'un découpage séquentiel de plus en plus fin jusqu'à définir des unités spatiales sur lesquelles un principe de projet peut être établi. Parallèlement, un degré de priorité d'aménagement a été déterminé pour chacune d'elles (court, moyen et long terme). Ce degré de priorité prend en compte plusieurs facteurs, dont la relation avec d'autres projets (CEVA, parc Hentsch, TCOB...), ainsi que l'importance du tronçon (tronçon initiateur ou consolidateur du tracé).

Sur les 22 km que compte la voie verte d'agglomération, 8 sont situés sur la Ville de Genève. Cette dernière n'a pas pour objectif de conduire d'un seul tenant l'étude de ces 8 kilomètres, raison pour laquelle la présente demande de crédit d'étude ne porte que sur 6 tronçons dont l'aménagement est prioritaire. D'autres demandes de crédit seront déposées ultérieurement pour l'étude des autres secteurs. Les séquences jugées prioritaires lors de l'étude de faisabilité sont d'ores et déjà clairement identifiables et doivent faire sans tarder l'objet d'études d'aménagement, d'une part pour garantir la contribution de la Confédération, et d'autre part pour impulser la mise en œuvre du projet de la voie verte sur le territoire de la ville. Il s'agit des tronçons suivants :

1. Rue Henri-Mussard – parcelle n°DP 3033, Genève Eaux-Vives.
2. Passage dit "Chemin des Infirmières" – parcelle n°1900, Genève Plainpalais.
3. Quai du Cheval-Blanc.
4. Franchissement des niveaux du Bois de la Bâtie - parcelle n°1520, Genève Plainpalais.
5. Pont de la Jonction - Sentier du promeneur solitaire - Rue du Contrat-Social.
6. Extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire.

Par ailleurs sur les 8 km de voie verte ville, certains verront leur étude et leur réalisation intégrées directement à des projets d'ensemble, comme par exemple dans le cadre d'aménagement ou de réaménagement de parcs ou de nouveaux espaces publics (futurs parcs Weber et Hentsch, PAV, plateau de Champel, etc.).

### **Exposé des motifs**

Pensée comme un parc linéaire de 22 km environ, la voie verte d'agglomération accueillera un itinéraire dédié aux mobilités douces, majoritairement en site propre. Située dans le prolongement de la voie verte de la future liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), elle s'étend depuis le centre régional de Saint-Genis (Ain) jusqu'au centre régional d'Annemasse (Haute-Savoie). Elle traverse les communes de Prévessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Genève, Carouge, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex et Ambilly.

L'adhésion des communes concernées a abouti en mars 2009 à la signature d'un document cadre dans lequel sont énoncés les enjeux et les objectifs de la voie verte. Ceux-ci s'articulent autour de cinq axes principaux : le paysage, la mobilité, l'urbanisation, les espaces naturels et agricoles, l'animation et le tourisme.

Piloté par un groupe de conduite composé du Projet d'agglomération, de l'Etat et de la Ville de Genève, un appel d'offres sur invitation a été lancé en juin 2009 afin de mener à bien, sur les 22 km :

1. l'étude de faisabilité dont l'objectif est de relever les contraintes et les potentialités liées aux sites traversés, permettant de consolider le tracé tout en dégageant les tronçons prioritaires à aménager ;
2. l'élaboration de la charte d'aménagement de la voie verte fixant les principaux éléments du « fil vert » afin d'en assurer l'unité, la lisibilité, la continuité, la sécurité, la gestion et l'entretien.

La première partie du mandat se termine à l'automne 2010 et sera immédiatement suivie de la phase d'élaboration de la charte d'aménagement qui sera achevée courant 2011.

Dans ce cadre, il importe que la Ville de Genève initie au plus vite des études sur des tronçons déjà identifiés sur son territoire. Leur mise en œuvre se fera par étape, selon les opportunités. Outre les conditions à remplir pour bénéficier des fonds d'infrastructures de la Confédération, l'intérêt d'aménager rapidement certains tronçons en ville est d'offrir aux habitants un itinéraire attractif et sécurisant à vocations multiples, qu'ils pourraient adopter pour leurs déplacements quotidiens, ceci d'autant plus qu'un grand nombre d'équipements, tels écoles, parcs, établissements sportifs et culturels, jalonnent les parcours considérés.

Les études décrites ci-après et objet de la présente demande de crédit comprennent les phases d'avant-projets, projets, demandes d'autorisation et appels d'offres. Elles seront confiées à des équipes regroupant au minimum les compétences d'un architecte-paysagiste, d'un ingénieur civil et/ou d'un ingénieur en circulation, selon les caractéristiques des secteurs. Ces dernières devront suivre les recommandations de l'étude de faisabilité et de la charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération préalablement réalisées.

Vu la nature des sites traversés, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité et le Service des espaces verts mèneront les études en étroite collaboration.

### **Description des tronçons concernés**

Les séquences choisies faciliteront à terme la connexion entre quartiers ainsi qu'entre l'espace public et des établissements publics. Bien que situés dans des contextes différents, ces itinéraires ont l'avantage de regrouper des problématiques que la Ville rencontrera sur l'ensemble de la voie verte (gestion de carrefours, élargissement de bandes cyclables et/ou piétonnes, acquisitions foncières, etc.), sans pour autant engendrer des gênes majeures lors de leur mise en œuvre. L'aménagement de ces différents tronçons contribuera à donner corps à la voie verte et insufflera sans aucun doute son point de départ sur le territoire communal et au-delà.

#### *Rue Henri-Mussard - parcelle n°DP 3033, Genève Eaux-Vives.*

Cette séquence reliera le futur parc Théodore-Weber / Agasse, dont le nouvel aménagement est intégré dans le concours espaces publics de la gare des Eaux-Vives, à celui des Contamines, déjà existant, mais dont le réaménagement se fera lors d'une phase ultérieure de réalisation de la voie verte.

La création de ce tronçon permettra, d'une part, de marquer significativement l'empreinte de la voie verte dans un contexte urbain. En effet, il s'agira de réorganiser la rue à la fois du point de vue de la circulation et des places de stationnement et de repenser la traversée avec la rue Weber, axe secondaire du réseau routier. Le projet de réaménagement sera à coordonner avec la mise en place d'une zone 30 dans ce secteur ou éventuellement d'une zone de rencontre (option à préciser en cours d'étude).

D'autre part, l'aménagement de la rue Henri-Mussard, via le projet de la voie verte, sera l'occasion de requalifier et de renouveler l'ambiance de l'espace rue, notamment en travaillant l'articulation avec le square privé, aujourd'hui peu valorisé malgré un gabarit large et généreux.

Dès lors, les usagers pourront profiter d'un nouveau cheminement valorisé, sécurisé, lisible et attractif.

### Passage dit « Chemin des Infirmières »' – parcelle n°1900, Genève.

Le passage se situe sur la parcelle cantonale n°1900 et est dénommé ici “chemin des Infirmières” puisque ce sont les infirmières de l’hôpital Beau-Séjour qui l’utilisent le plus fréquemment. Si ce chemin apparaît comme un passage bucolique et naturel à travers la forêt, le passage n’est pas très large et, pour les vélos, l’itinéraire à la montée n’est pas confortable (forte pente). Néanmoins, dans l’attente d’une validation de la variante retenue pour le tracé de la voie verte dans le secteur de la montée de l’hôpital, il apparaît comme le parcours le plus crédible à court terme. En ce sens, l’Unité opérations foncières a engagé des négociations avec le Canton, propriétaire de la parcelle sur laquelle se situe le chemin, qui ont abouti à l’acceptation par le Canton d’inscrire une servitude de passage public à pied et cycle sur la parcelle n°1900 dès que son assiette sera définie.

Par ailleurs, si les conditions du terrain et les zones d’affectation, notamment zone de bois et de forêt, le permettent, la réalisation d’un remonte-pente pour les vélos sur ce site pourrait être évaluée et proposée.

### Quai du Cheval-Blanc.

La séquence située le long du quai du Cheval-Blanc représente l’opportunité de relier rapidement la voie verte à Carouge.

Sur ce tronçon, l’enjeu sera de valoriser le contraste entre la ville dense et la rive naturelle. Ici, la notion de parc linéaire prendra tout son sens dès lors que des éléments tels que les berges, la rypisylve et la ville seront mis en relation avec un parcours dédié aux mobilités douces.

L’espace disponible à cet endroit est suffisant pour y insérer aisément le « fil vert ». L’étude devra repenser le gabarit routier et réorganiser le stationnement afin de l’aménager confortablement. Le principal obstacle se localise au niveau du carrefour des Acacias. En l’état actuel, la traversée est compliquée. Véritable nœud routier, la priorité est laissée aux véhicules et non aux piétons et aux cyclistes. L’enjeu est important et la hiérarchisation du système de circulation sera à revoir. Dans ce sens, le Service de l’aménagement urbain et de la mobilité a proposé à la Direction générale de la mobilité la mise en axe secondaire du quai du Cheval-Blanc, actuellement axe primaire, dans le cadre de la révision de la hiérarchie du réseau.

Par ailleurs, sachant qu’aujourd’hui la quasi-totalité des façades subissent des dépassements de valeurs limites de bruit (VLI) dans cette rue, l’aménagement de la voie verte permettra de l’assainir répondant ainsi aux préoccupations sur l’Ordonnance de protection contre le bruit.

Enfin la continuité sera d’autant plus remarquable puisque la portion de la voie verte « carougeoise » se situe en tranche A dans le calendrier des travaux du projet d’agglomération (soit des travaux prévus pour 2014).

### Franchissement des niveaux du Bois-de-la-Bâtie - parcelle n°1520, Genève Plainpalais.

Environ 20 mètres de dénivelé séparent le quai des Péniches du plateau du Bois-de-la-Bâtie. Entre les deux : le pont de la Jonction. En l’état actuel de l’étude de faisabilité, la voie verte d’agglomération passe par le quai des Péniches pour rejoindre le sentier du Promeneur-Solitaire via le viaduc. A l’instar de la Ville de Baden, afin de pallier le problème de franchissement, la Ville de Genève a imaginé un ascenseur qui non seulement permettra de connecter la voie verte à l’autre côté du Rhône mais aussi de relier tout le secteur du Bois-de-la-Bâtie au quartier de Saint-Jean.

Le futur ascenseur constituera un lieu stratégique de la voie verte, voire au-delà. Effectivement, cette infrastructure sera aussi un lien à l’échelle de l’agglomération avec l’ensemble du secteur PACA Bernex au travers du Bois-de-la-Bâtie et un lien à l’échelle locale entre le PAV, les deux rives du Rhône et les activités de proximité. En d’autres termes, il s’agit ici de connecter, voire de révéler un nouveau lieu urbain.

Dans un premier temps, une étude de faisabilité sera conduite afin de proposer plusieurs scénarii d'implantation pour le futur ascenseur. L'objectif est de déterminer le lieu le plus pertinent tout en tenant compte des contraintes du site et d'investissement.

Comme énoncé précédemment, le projet de la voie verte s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. A ce titre, il regroupe plusieurs mesures qui pourront bénéficier d'une contribution financière de la Confédération.

Parmi ces mesures, nous pouvons citer la 30-11 relative aux aménagements cyclables et piétons tels qu'ascenseurs, remonte-pentes, etc., facilitant le franchissement des niveaux. L'ascenseur du Bois-de-la-Bâtie entre dans cette mesure et permettra de relier la route des Péniches au pont de la Jonction et par conséquent au plateau du Bois-de-la-Bâtie et au quartier de Saint-Jean. Rappelons que cette mesure n'étant pas située en tranche A, elle doit encore être examinée par les offices fédéraux pour bénéficier de financements.

D'autre part, et tel que présenté dans la PR-707 relative au crédit de renouvellement du patrimoine arboré, il est à noter que le SEVE élabore en parallèle un Masterplan du secteur Bois-de-la-Bâtie qui intègre et développe toutes les informations relatives au passage de la voie verte dans ce site.

#### Pont de la Jonction - Sentier du Promeneur-Solitaire - Rue du Contrat-Social.

A la fois naturelle et urbaine, cette portion de la voie verte reliera des espaces de verdure tels que le Bois-de-la-Bâtie, le sentier du Promeneur-Solitaire à des quartiers d'habitation comme celui de Saint-Jean tout en offrant des connexions à la maison de quartier, la crèche Pastourelle du chemin du Furet et celle de l'avenue d'Aire (Crèche planète des enfants) ou au collège de Cayla.

Pour ce tronçon, il s'agira à travers l'étude d'affiner et d'affirmer les continuités déjà existantes, en intégrant et/ou en renforçant des aménagements à la fois cyclables et piétons.

Ainsi, au niveau de la rue du Contrat-Social, les futurs mandataires devront repenser l'ambiance de l'espace rue, alors qu'au niveau du sentier du Promeneur-Solitaire, un aménagement léger sera à concevoir avec une attention particulière au niveau de la connexion avec le nouveau pont de la Jonction, modifié dans le cadre du projet CEVA.

Enfin, pour des raisons de sécurité, le tablier du pont de la Jonction, partie du projet CEVA, sera certainement démolit et reconstruit permettant la création d'un passage de 2.50 m de large au moins, côté amont.

Une participation financière forfaitaire de la Ville devrait être déterminée pour cet objet. Le début des travaux est actuellement prévu courant 2013-2014. La durée du chantier est estimée à 2 ans. Sur cette portion du pont, il n'y a pas d'étude à mener (étude CFF) mais une nouvelle accroche à imaginer du sentier du Promeneur-Solitaire au pont élargi.

#### Extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire.

Le plateau piétonnier situé à la tête des couvertures des voies ferrées de Saint-Jean constitue l'articulation de la voie verte connectant le futur parc Hentsch au sentier du Promeneur-Solitaire.

Plus qu'un simple plateau piétonnier, celui-ci devra être repensé comme un espace public lisible permettant de donner une certaine liberté de circulation et de franchissement à un endroit où le tracé en baïonnette de la voie verte, imposé par la rencontre de l'avenue d'Aire et des voies ferrées, est difficile.

## Concertation et information publique

L'optimisation des projets passe par des contacts réguliers avec les acteurs clés de la vie sociale. Dans le cadre des études, la mise en place des projets devra être menée en concertation avec l'Association Transports et Environnement (ATE), l'Union Genevoise des Piétons (UGP), Pro-vélo, les associations représentant les PMR ainsi que ponctuellement les associations locales (habitants, APE, etc.).

Il est prévu une communication autour de la voie verte au moyen de :

- dépliant déposés dans des lieux stratégiques tels que maisons de quartier, écoles, office du tourisme ainsi que distribués aux riverains proches de la voie verte ;
- d'interventions de type événementiel dans le cadre, par exemple, de la semaine de la mobilité ou lors du festival du développement durable comme il en a été le cas en 2009 ;
- une exposition au Forum Faubourg.

## Agenda 21 et choix écologiques

Outre le fait que le projet de la voie verte s'inscrit dans le plan directeur communal de la Ville de Genève, cet objet entre dans le cadre des actions visées par l'Agenda 21. En effet, il encourage des moyens de déplacement non polluants et durables répondant ainsi aux ordonnances sur la protection de l'air, du bruit et de l'environnement.

## Estimation du coût

A l'exception du secteur "Franchissement des niveaux du Bois-de-la-Bâtie" dont les prestations n'iront que jusqu'à l'étude de faisabilité, la présente estimation prend en compte les honoraires de l'ensemble des mandataires jusqu'à la phase d'appel d'offres, (soit les honoraires pour la tranche 1 – Phase projet : point 3 – Etudes de projet et point 4 – Appel d'offres, selon la norme SIA 105).

Les calculs des honoraires ci-après ont été établis d'après le coût de l'ouvrage selon les normes SIA. Etant difficile aujourd'hui de déterminer précisément le coût des travaux pour chacun des tronçons, celui-ci a été évalué à partir d'une estimation sommaire aboutissant à un prix moyen de réalisation comprenant l'aménagement d'une bande de circulation pour mobilité douce de 5m de large et d'un kit mobilier. Cette estimation prend en compte les variations de degré de difficulté propre à chaque tronçon.

|  | Fr.    | Fr.    |
|--|--------|--------|
| <b>A) Etudes d'aménagement du tronçon</b>  |        |        |
| <b>Rue Henri-Mussard - parcelle n°DP 3033, Genève Eaux-Vives</b>                     |        |        |
| Architecte-paysagiste  | 40 000 |        |
| Ingénieur civil  | 28 000 |        |
| Ingénieur circulation  | 6 000  |        |
| Géomètre   | 5 000  |        |
| Frais de tirage et impression  | 2 000  |        |
| <hr/>  |        |        |
| Sous total   |        | 81 000 |
| <br>   |        |        |
| <b>B) Etudes d'aménagement du tronçon</b>  |        |        |
| <b>Passage dit « Chemin des Infirmières' » - parcelle n°1900, Genève Plainpalais</b> |        |        |
| Architecte-paysagiste  | 50 000 |        |
| Ingénieur civil  | 45 000 |        |
| Frais de tirage et impression  | 2 000  |        |
| <hr/>  |        |        |
| Sous total   |        | 97 000 |

**C) Etudes d'aménagement du tronçon  
Quai du Cheval-Blanc**

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Architecte-paysagiste         | 110 000 |
| Ingénieur civil               | 100 000 |
| Ingénieur circulation         | 14 000  |
| Géomètre                      | 10 000  |
| Frais de tirage et impression | 4 000   |

---

|            |         |
|------------|---------|
| Sous total | 238 000 |
|------------|---------|

**D) Etude de faisabilité  
Franchissement des niveaux du Bois-de-la-Bâtie - parcelle n°1520, Genève  
Plainpalais**

|                        |        |
|------------------------|--------|
| Architecte / Ingénieur | 80 000 |
|------------------------|--------|

---

|            |        |
|------------|--------|
| Sous total | 80 000 |
|------------|--------|

**E) Etudes d'aménagement du tronçon  
Pont de la Jonction - Sentier du promeneur solitaire - Rue du Contrat-Social**

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Architecte-paysagiste         | 100 000 |
| Ingénieur civil               | 70 000  |
| Ingénieur circulation         | 10 000  |
| Géomètre                      | 10 000  |
| Frais de tirage et impression | 4 000   |

---

|            |         |
|------------|---------|
| Sous total | 194 000 |
|------------|---------|

**F) Etudes d'aménagement du tronçon  
Extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de  
l'avenue d'Aire**

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| Architecte-paysagiste         | 95 000 |
| Ingénieur civil               | 70 000 |
| Ingénieur circulation         | 12 000 |
| Géomètre                      | 8 000  |
| Frais de tirage et impression | 3 000  |

---

|            |         |
|------------|---------|
| Sous total | 188 000 |
|------------|---------|

**G) Information publique**

|                      |        |
|----------------------|--------|
| Information publique | 40 000 |
|----------------------|--------|

---

|          |         |
|----------|---------|
| Total HT | 918 000 |
|----------|---------|

|         |        |
|---------|--------|
| TVA 8 % | 73 440 |
|---------|--------|

---

|           |         |
|-----------|---------|
| Total TTC | 991 440 |
|-----------|---------|

**Total du crédit demandé, TVA comprise, arrondi à 991 500**

## **Subvention(s) et partenariat(s)**

Pour la phase réalisation, afin de bénéficier des fonds d'infrastructures de la Confédération à hauteur de 40 %, les avant-projets et les montages financiers doivent être achevés pour le 31 décembre 2012 et les chantiers doivent commencer au plus tard le 31 décembre 2014.

## **Régime foncier**

La majorité des parcelles traversées se trouve sur le domaine public ou privé de la Ville de Genève. Certaines liaisons se situent dans des propriétés privées ou appartiennent aux CCF, pour lesquelles un accord foncier devra être trouvé avec le propriétaire, soit de gré à gré, soit dans le cadre de plans localisés de chemins pédestres. Les éventuelles acquisitions foncières sont inscrites dans le 6<sup>ème</sup> plan financier d'investissement sous le n°130.020.00 « voie verte, rives droite et gauche, acquisitions foncières ».

## **Plan financier d'investissement**

Cet objet est inscrit dans le 6<sup>ème</sup> plan financier d'investissements sous le n° 120.011.01 pour un montant de 1 000 000 francs « voie verte, rives droite et gauche, étude d'aménagement et d'ouvrages d'art, 1<sup>ère</sup> étape ».

## **Charge financière**

Si l'étude est suivie d'une réalisation, les dépenses seront ajoutées à celles de la réalisation et amorties sur la durée totale d'amortissement de la réalisation. En l'absence de réalisation, le charge financière annuelle sur le crédit d'étude de 991 500 francs, comprenant les intérêts au taux de 3% et un amortissement au moyen de 3 annuités, se montera à 350'530 francs.

## **Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre**

Le service gestionnaire du crédit d'études est le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité. Le service bénéficiaire est le Service du génie civil.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après :

## PROJET D'ARRETE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Sur proposition du Conseil administratif,

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 la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) ;

Vu le plan cantonal de mesure sur l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAIR) ;

Vu le plan cantonal de mesure sur l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;

Vu la fiche du plan directeur communal PL7,

*arrête :*

*Article premier.* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 991 500 francs destiné à l'étude de faisabilité pour l'aménagement de six tronçons de la voie verte d'agglomération situés sur le territoire de la Ville de Genève (franchissement des niveaux du Bois-de-la-Bâtie et études d'aménagement de tronçons se situant rue Henri-Mussard, passage dit "chemin des Infirmières", quai du Cheval-Blanc, pont de la Jonction - sentier du promeneur solitaire – rue du Contrat-Social et extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire).

*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 991 500 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 3 annuités.

*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 des périmètres concernés, nécessaires aux aménagements projetés.

