

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la projet de délibération du 12 septembre 2017 de M^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)».

Rapport de M. Régis de Battista.

Ce projet de délibération a été envoyé à nouveau à la commission des travaux et des constructions le 17 mai 2018. Il a été traité sous la présidence de M. Alain de Kalbermatten, les 21 et 28 novembre 2018, ainsi que le 23 janvier 2019. Les notes de séance ont été prises par MM. Daniel Zaugg et Jairo Jimenay que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

Préambule

Pour mémoire, ce projet de délibération PRD-156 a été renvoyé en commission des travaux et des constructions (CTC) car une majorité du Conseil municipal voulait avoir des explications de la direction de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN).

Il faut préciser que lors des auditions de 2017 la majorité de la commission n'a pas trouvé nécessaire d'auditionner la CGN car elle avait eu des garanties suffisantes du département des constructions et de l'aménagement (DCA).

Malheureusement et suite aux dernières auditions et surtout celle de la direction de la CGN de novembre 2018, il a fallu amender le projet de délibération PRD-156.

Force est de constater que ce projet de délibération PRD-156 se trouve dans une zone «grise» car un concours a été lancé par le DCA en 2012 sans tenir compte de toutes les recommandations de la CGN.

Il faut préciser aussi que c'est un concours de projets et non pas d'idées qui a été lancé. Par ce fait, le DCA est tenu de modifier l'essence même du 1^{er} prix avec l'accord du lauréat car leur étude présente une passerelle en diagonale que la CGN ne peut exploiter.

La question posée au Conseil municipal est de confirmer:

- si un feu vert peut être donné malgré tout au DCA avec le projet de délibération PRD-156 amendé;
- d'annuler le concours et assumer les conséquences.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

- de récents projets dans et autour de la rade qui semblent indiquer qu'un nouvel élan se dégage progressivement en faveur d'un réaménagement de ce site;
- le projet des bureaux d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA «Entre deux», portant sur la traversée piétonne de la rade, plus connue sous le nom de «passerelle du Mont-Blanc», qui a remporté le concours lancé par la Ville de Genève en mai 2012;
- les préoccupations émises par les associations professionnelles quant à la nécessité pour une collectivité publique de viser à la réalisation des projets lauréats de concours;
- les demandes répétées du Conseil municipal en faveur du bouclement du U cyclable de la rade qui permettrait de favoriser de manière significative la mobilité douce à Genève;
- la nécessité d'agir au vu des risques encourus quotidiennement par les cyclistes;
- le fait que ce projet pourrait bénéficier d'un accueil favorable de tous les acteurs concernés par la mobilité à Genève, puisqu'il permettrait de libérer le pont du Mont-Blanc et d'améliorer ainsi sa traversée, tant pour les automobilistes que pour les transports publics;
- le fait que sa construction apporterait une solution pérenne aux débats incessants sur la circulation sur le pont du Mont-Blanc, en permettant une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée (séparation des flux);
- le fait que la réalisation de ce projet offrirait une belle satisfaction aux habitants et aux touristes qui désirent traverser le pont du Mont-Blanc à pied dans de bonnes conditions (et non pas à proximité immédiate des voitures), puisqu'il proposera un lieu de flânerie protégé des nuisances sonores;
- la qualité architecturale du projet lauréat et les avantages qu'il apporte en termes d'attrait touristique et d'amélioration de la mobilité au centre-ville;
- le fait que le développement des aménagements sur la rade contribuera à renforcer l'attrait touristique de Genève;
- la possibilité, au vu de la qualité du projet architectural, d'approcher des mécènes pour diminuer les coûts de réalisation pour la Ville de Genève;
- le fait que le projet de la future plage des Eaux-Vives offre une opportunité qui ne se représentera pas de réfléchir à la future navigabilité des bateaux de la Compagnie générale de navigation à l'intérieur de la rade, en vue d'un éventuel déplacement de ses débarcadères;

- le fait que le premier prix du concours d'idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève, émanant du même bureau d'architecte, intègre la passerelle piétonne du Mont-Blanc;
- le fait que cet ouvrage s'intègre dès lors parfaitement dans les réflexions actuellement menées par la Ville visant à mieux exploiter le potentiel important de réaménagement du site exceptionnel de la rade de Genève, notamment pour favoriser l'accès à la promenade et au panorama;
- que cette passerelle a été retenue par la Confédération dans le cadre du «trafic d'agglomération»;
- que cette passerelle a ainsi obtenu une participation au financement de la part de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs, dès 2011;
- le fait qu'une motion, demandant la construction d'une passerelle cycliste et piétonne accolée au pont du Mont-Blanc afin de favoriser la mobilité douce, date de 2003;
- qu'entre-temps les motions M-391, M-828, M-648, M-378 et M-941 ont régulièrement interpellé le Conseil administratif sur les problèmes de cohabitation des différents modes de transport sur le pont du Mont-Blanc;
- que la proposition PR-387 du 19 janvier 2005 (ouverture d'un crédit de 1 975 000 francs destiné à l'étude d'un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives) est restée sans suite;
- la délibération PRD-56 du Conseil municipal du 21 novembre 2012 selon laquelle «le projet lauréat du concours pour la réalisation de la passerelle piétonne et cycliste du pont du Mont-Blanc est abandonné», acceptée de bonne foi, mais fondée sur des données qui s'avèrent à ce stade infondées (montants articulés de manière erronée, avoisinant les 40 millions de francs, alors même que les lauréats n'avaient pas encore été mandatés pour la suite de l'étude);
- l'adoption par 62 oui contre 9 non, le 17 septembre 2014, de la motion M-1073 intitulée: «Pour que se réalise le projet de la passerelle du Mont-Blanc!» qui demandait au Conseil administratif: i) de permettre aux mandataires de présenter le chiffrage du projet; ii) d'examiner les possibilités qui permettront au projet d'évoluer à satisfaction des parties concernées; iii) de présenter, le cas échéant, une proposition concrète au Conseil municipal;
- le fait que cette motion soit restée sans suite,

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 2 millions de francs destiné aux études en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation.

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 millions de 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 selon les règles en vigueur.

Séance du 21 novembre 2018

Audition de M. Jean-Marc Mermoud, administrateur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) et de M. Patrick Jordan, directeur d'exploitation de la CGN

M. Mermoud rapporte que la Ville a organisé en septembre 2011 une séance de présentation de différents projets de passerelle. Après avoir appris qu'un concours de projet allait être lancé, la CGN a écrit au Conseil administratif pour mettre en évidence quelques contraintes liées à la navigation de ses bateaux. Envoyé au Conseil administratif le 22 septembre 2011, ce courrier n'a malheureusement pas été pris en considération. Lors du lancement du concours de projet, la CGN n'a été ni consultée, ni mentionnée dans les règlements du concours. Au mois de mai 2012, le jury a choisi le projet présenté par le bureau d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA. Or, ce projet de passerelle en diagonale est apparu totalement incompatible avec les besoins de navigation de la CGN. Cette dernière a informé le Département des infrastructures (DI) de la situation. En réaction, le Conseil d'Etat a traité cette affaire en urgence. Le 27 juin 2012, il a écrit au Conseil administratif pour lui demander d'intégrer la problématique de la navigation dans le projet et des coûts liés à la sécurité.

Suite à cela, la Ville a mis sur pied un groupe de coordination Ville-Etat-CGN. Ce groupe s'est réuni une dizaine de fois. En parallèle, la Ville a engagé des études de navigabilité. Les bureaux mandatés ont réalisé des simulations de manœuvres dans la rade. Ces tests ont démontré que la passerelle posait des problèmes très importants de circulation aux bateaux Belle Epoque et à vapeur.

Ces derniers voyaient leur marge de manœuvre passablement restreinte par la position de la passerelle, provoquant l'impossibilité de les maintenir dans la rade. Comme les solutions proposées n'étaient pas réalistes, les choses en sont restées là pendant plusieurs années.

Les discussions ont finalement repris en 2017. Lors du concours d'idées pour le réaménagement de la rade, la CGN a fait part de son étonnement quant au maintien de la passerelle en diagonale. En effet, parmi les critères retenus, les candidats devaient prendre en compte dans leurs réflexions l'existence d'une passerelle piétonne le long du pont du Mont-Blanc. Si au début le Canton n'était pas favorable à l'idée de réaliser une passerelle, sa position a changé au printemps dernier. Après plusieurs discussions, la CGN a rejoint cet avis favorable. Or, elle a eu beaucoup de difficultés à faire entendre à la Ville qu'elle n'était pas opposée au principe de la passerelle. Pour dissiper tout malentendu, elle a chargé le bureau d'ingénieurs Geos de réaliser un document explicitant sa position. Ce document a permis d'informer le Conseil administratif que la CGN était favorable à une passerelle pour autant que cette dernière ne limite pas l'exploitation de ses bateaux.

En réaction, M. Pagani a approché la CGN à la fin de l'année dernière dans le but de trouver une solution. Il a alors proposé de réaliser une nouvelle étude de navigabilité. Peu de temps après, le Conseil municipal a envoyé le projet de délibération PRD-156 à la CTC. Une rencontre entre le magistrat et M. Mermoud s'est tenue le 20 septembre 2017. Cette séance a permis à la CGN d'exprimer le souhait d'être intégrée à l'étude proposée par M. Pagani. Elle a également insisté sur le fait que les solutions proposées antérieurement (notamment l'aménagement d'un remorqueur) n'étaient pas réalistes.

L'étude porte sur la faisabilité de trois variantes de passerelle. La première prévoit une implantation en parallèle au pont. Cette solution permettrait à la CGN de poursuivre sa mission convenablement. La CGN a admis des adaptations éventuelles des débarcadères et des points d'accroche. Quelle que soit l'implantation de la passerelle, elle a insisté sur la prise en compte de mesures en vue d'assurer les conditions de sécurité nécessaires tant pour les bateaux et leurs passagers que pour la passerelle et ses usagers. Il faut comprendre que l'implantation en diagonale ne permettra pas aux bateaux de s'appuyer contre la passerelle pour effectuer des manœuvres d'urgence. En retour, la Ville a confirmé à la CGN que les études Geos sur les manœuvres des bateaux serviront de base aux études d'implantation et que les propositions concernant les moyens annexes seront abandonnées. Surtout, elle a assuré que la CGN sera intégrée aux études dans les groupes de travail technique afin de pouvoir suivre le dossier. Pour conclure, il faut relever que les bateaux Belle Epoque constituent surtout un attrait touristique. La Ville aurait intérêt à maintenir ces bateaux qui contribuent à la valorisation de la rade.

M. Jordan relève la concertation cantonale sur la valorisation de la rade datant du 7 décembre et estime que la CGN doit maintenir ses prestations.

M. Mermoud rappelle que le Grand Conseil a voté en faveur de deux crédits importants. Le premier concerne la participation du Canton à la rénovation du *Rhône*. Le second concerne le contrat de prestations de la CGN et garantit le maintien de celui-ci et de toutes les prestations pendant six ans. Ces deux objets ont été approuvés à l'unanimité du Grand Conseil.

M. Jordan confirme que la CGN ne s'oppose pas à la réalisation d'études de variante de passerelle.

En revanche, les études sur les impacts liés à l'implantation en diagonale ont déjà été réalisées.

Questions-réponses

Un commissaire souhaiterait connaître les éléments qui ont convaincu la CGN de soutenir la création d'une passerelle.

M. Mermoud relève que la CGN est favorable à la mobilité. Dans ce cadre, la passerelle devrait permettre aux piétons de se déplacer d'une rive à l'autre de manière plus sécurisée. La CGN est favorable à la création d'une passerelle tant qu'elle ne limite pas ses prestations.

M. Jordan tient à préciser que la CGN ne s'est jamais opposée à la création d'une passerelle. L'élément qui lui pose problème est l'implantation en diagonale de la passerelle proposée par le projet lauréat.

Le même commissaire demande si la CGN a proposé au magistrat et à ses chefs de service d'assister à une manœuvre prenant en compte les contraintes engendrées par la passerelle en diagonale.

M. Mermoud confirme que M. Pagani a assisté à cette manœuvre. A titre personnel, il comprend que le Conseil administratif est bloqué par le concours de projet qui a été lancé. Contrairement à un concours d'idées, un concours de projets peut difficilement être modifié.

Un commissaire demande si l'embarcadère du Jardin anglais pourrait être déplacé en amont de celui du Baromètre.

M. Mermoud lui répond par la négative. Ce déplacement complique passablement les manœuvres des bateaux.

M. Jordan confirme ce propos. Le dossier qui a été transmis à la Ville comprend toutes les manœuvres liées aux déplacements des débarcadères.

M. Mermoud relève qu'un bateau provenant du Vieux-Pâquis doit avancer puis reculer pour pouvoir accoster au Baromètre. Cette manœuvre implique d'éviter les Pierres du Niton.

Le même commissaire aimerait comprendre pourquoi la solution d'installer un remorqueur serait irréaliste.

M. Mermoud répond que cette opération est peut-être techniquement faisable (aucune certitude). Toutefois, elle implique de mobiliser du personnel en permanence, ce qui représente un coût financier supplémentaire.

M. Jordan ajoute que le remorqueur allonge passablement le temps de manœuvre des bateaux. Or, la CGN a des horaires précis à respecter. Le rapport apporte plus de détails à ce sujet.

Un commissaire se rappelle que la CTC a auditionné MM. Pagani et Barthassat en janvier 2018. Ces derniers ont affirmé que la CGN était intégrée au processus de concertation. A aucun moment ils n'ont précisé que la CGN n'était pas favorable à la passerelle en diagonale proposée par le projet lauréat. Selon leurs dires, le déplacement des débarcadères, voire le changement des prestations de la CGN pouvait être envisagé. En effet, ces solutions n'avaient pas rencontré d'oppositions. Face à ces éléments, il aimerait savoir si les autorités ont bel et bien discuté avec la CGN.

M. Mermoud lui indique que la concertation a débuté à partir du résultat du concours de projets.

Comprenant les problèmes qu'allait poser la passerelle en diagonale, la CGN a pris contact avec la ministre des transports, M^{me} Künzler. Cette dernière en a parlé au Conseil d'Etat pour évaluer la situation. Le 27 juin 2012, il a écrit à la Ville pour lui demander d'intégrer la CGN au projet. La première séance de coordination entre la Ville, l'Etat et la CGN a eu lieu le 17 juillet 2012.

Lors des dizaines de séances qui ont suivi, la CGN a expliqué que la passerelle mettait en péril le maintien de ses prestations. La Ville a alors mandaté des études pour vérifier ces dires. Les bureaux choisis ont confirmé que la passerelle allait rendre impossibles les manœuvres des bateaux Belle Epoque. Malgré le résultat de ces études, le projet lauréat n'a pas été abandonné. La Ville est restée bloquée sur la passerelle en diagonale.

Un commissaire comprend que la présence d'une passerelle, qu'elle soit diagonale ou droite, implique le déplacement des débarcadères.

M. Mermoud lui répond par l'affirmative.

Le même commissaire demande si cette opération va poser des problèmes d'accostage liés au tirant d'eau ou à la profondeur du lac.

A la question d'un commissaire sur le déplacement du quai du Mont-Blanc M. Jordan lui répond par la négative. Le déplacement n'est pas nécessaire tant que la passerelle reste parallèle au pont.

Une commissaire demande si c'est le groupe piloté par M. Mulhauser qui n'a pas tenu compte des remarques de la CGN.

M. Mermoud précise que la Ville et le Canton ont mis en place un comité de pilotage suite au deuxième concours sur le réaménagement de la rade. Ce comité a créé plusieurs groupes de travail.

La CGN a été intégrée au groupe de travail Offre, Navigation et Usage du lac. Présidé par M. Mulhauser, ce groupe a produit un rapport final en mai 2018. On peut y lire que «la CGN n'est pas contre l'amélioration du flux des piétons et des vélos entre les deux rives, mais elle est opposée au projet de passerelle sous cette forme».

Les impacts succinctement décrits dans ce rapport et détaillés dans le rapport Geos auraient des conséquences très négatifs sur le fonctionnement de la CGN, sur son offre touristique dans la rade, sur son image et sur les finances de la compagnie.

Une commissaire aimerait connaître le flux de passagers de la CGN par an et connaître l'avis de la CGN sur une traversée de la rade motorisée.

M. Jordan répond que la CGN accueille 2 400 000 passagers par an.

Il poursuit en expliquant que les différents acteurs de la rade ont toujours fait en sorte de mener à bien les processus de concertation. La CGN a été créée en 1873. Cela dit, les sociétés de navigation genevoises existent depuis les années 1840. Ces dernières ont toujours favorisé la mobilité entre les deux rives. L'emplacement des débarcadères a été choisi en fonction des manœuvres des bateaux.

La même commissaire demande si la CGN dispose de documents sur le projet de construction du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire prend la parole pour informer que le pont du Mont-Blanc a été construit en 1862. La CGN n'avait pas encore été constituée.

M. Mermoud indique que les archives de la CGN se trouvent au Musée du Léman.

Un commissaire aimerait avoir des précisions sur les épisodes ayant conduit des bateaux de la CGN à s'appuyer involontairement contre le pont du Mont-Blanc.

M. Jordan rapporte que le dernier incident date de 2014. Le capitaine du bateau *Vevey* avait mal estimé sa manœuvre. Son bateau a alors raté son amarage au débarcadère du Mont-Blanc. En virant sa poupe, il a percuté le pont du Mont-Blanc. Ce type d'incidents a lieu une fois tous les dix ans environ. En

général, les dégâts ne sont pas très importants en raison de l'aménagement du pont.

Le même commissaire demande si une collision entre un bateau de la CGN et la passerelle en diagonale causerait plus de dégâts et pourquoi la CGN a accepté le principe d'une passerelle.

M. Jordan lui répond par l'affirmative. Un tel choc pourrait briser la passerelle et retourner le bateau. Le risque de morts est réel.

M. Jordan continue en indiquant qu'une passerelle parallèle au pont ne pose pas de problèmes de sécurité si elle est protégée par des défenses avec une emprise maximale de 4 mètres.

Une commissaire demande si la CGN ne fait pas trop de concessions aux autorités. Une passerelle parallèle au pont de quatre mètres de large peut toujours complier les manœuvres des capitaines de la CGN.

M. Mermoud souligne que la CGN s'est déjà positionnée contre la présence de certains moyens de transport sur le lac. Il ne semble pas que cette dernière soit trop conciliante avec les autorités. Dans le cas présent, la création d'une passerelle est pertinente. Actuellement, la circulation piétonne n'est pas optimale sur le pont du Mont-Blanc. La passerelle facilitera et sécurisera leur traversée. En outre, les bateaux de la CGN peuvent continuer à naviguer avec une passerelle de quatre mètres de large.

M. Jordan ajoute que la CGN a besoin de travailler avec les autorités. Durant les discussions avec la Ville, elle a d'abord proposé de mettre la passerelle de l'autre côté, en aval du pont du Mont-Blanc. Aujourd'hui, elle est favorable à une passerelle qui ne diminue pas la qualité de ses prestations.

Un commissaire demande quel projet soutient la CGN.

M. Mermoud n'a plus en tête tous les projets. Cela dit, une passerelle en parallèle serait acceptable.

En l'état, la Ville reste bloquée sur le projet lauréat. Cette position s'explique par le fait qu'elle a lancé un concours de projets, et non un concours d'idées. La première véritable ouverture de la Ville date du 16 novembre 2018. Il s'agit du courrier de M. Pagani informant la CGN de la mise en place de l'étude de trois variantes. Le magistrat s'est également engagé à intégrer la CGN dans le processus de concertation.

Un commissaire note que la passerelle en diagonale a comme caractéristique de reposer sur une seule pile et d'avoir une portée de 162 m. Il demande ce que pense la CGN de ces éléments.

M. Mermoud précise que M. Dupraz a peut-être réalisé un beau projet selon les critères indiqués. Le problème est que la passerelle se trouve en diagonale. Cette position est incompatible avec la navigation des bateaux de la CGN dans la rade.

Un commissaire demande si la CGN est en contact avec les Services industriels de Genève (SIG) pour assurer les manœuvres de ses bateaux.

M. Mermoud lui répond par l’affirmative. Certaines manœuvres demandent de tenir compte du courant, du vent et du lieu. Pour éviter tout incident, les SIG informent directement les capitaines de ses interventions.

Séance du 21 novembre 2018/deuxième partie à 20 h 30

Le président demande si la CTC souhaite visiter un bateau de la CGN ce printemps.

Un commissaire répond par l’affirmative. Il serait intéressant de voir comment manœuvrent les bateaux Belle Epoque.

Deux commissaires proposent l’audition de représentants de Patrimoine Suisse. Cette audition évitera à la Ville de se retrouver avec un référendum.

Un commissaire demande si la Confédération va apporter une contribution financière au projet.

Le président note que le magistrat pourra répondre à cette question.

Un commissaire considère que le tour en bateau n’est pas utile. Les documents fournis à la commission comprennent toutes les données nécessaires à la compréhension des manœuvres des capitaines de la CGN. En outre, il serait dommage de mettre en suspens le vote de l’objet pour ce tour.

Vote

Le président met au vote l’audition de représentants de Patrimoine Suisse.

Par 9 oui (2 PDC, 2 S, 1 Ve, 1 UDC, 3 PLR), l’audition est acceptée à l’unanimité.

Un commissaire fait remarquer que les travaux de création d’une passerelle collée contre le pont du Mont-Blanc pourraient démarrer simultanément à ceux de réfection du pont.

Séance du 28 novembre 2018

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du Département des infrastructures (DI), et de M. Thierry Messager, directeur de la région Lac-Rhône à la Direction générale des transports (DGT)

M. Dal Busco indique que le projet de passerelle piétonne du Mont-Blanc est important pour le Canton. Votée par le peuple en 2016, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée consacre un certain nombre de principes. Parmi ceux-ci, on peut relever la fluidification de la moyenne ceinture et du U lacustre et la pacification de l'hypercentre par le développement de mesures favorisant la mobilité douce. Le principe du U lacustre est, quant à lui, en lien direct avec le projet de délibération PRD-156. En permettant la circulation des vélos en double sens autour de la rade, cet axe devrait améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Dans ce cadre, la passerelle piétonne permet l'aménagement cyclable bidirectionnel qui sera alors mis en œuvre sur le pont du Mont-Blanc. Cet ouvrage renforcera également les parcours cyclistes sécurisés reliant la gare de Cornavin et la gare des Eaux-Vives. A cela, il faut ajouter que le projet de passerelle a été retenu par la Confédération dans le cadre du «projet d'agglomération 1». A ce titre, il bénéficiera d'une participation financière fédérale à hauteur de 4,89 millions de francs (soit 40% du montant annoncé). Cette subvention tombe si le projet n'est pas réalisé avant 2025. Le Canton devrait, quant à lui, apporter une contribution de 6,11 millions de francs. En ce qui concerne l'ouvrage en lui-même, sa configuration pose quelques problèmes à la CGN. Cette dernière affirme que la passerelle compliquerait fortement les manœuvres des bateaux Belle Epoque. Face à cette situation, le Canton a convié la Ville et la CGN à se rencontrer pour trouver une solution. Durant les discussions, la CGN a fait preuve d'une certaine ouverture. Le Canton recommande donc de voter en faveur du crédit d'études dans le but d'aboutir à une solution qui serait acceptable pour l'ensemble des parties. Il est important que les mandataires puissent élaborer et chiffrer un projet qui réponde à toutes les contraintes.

Questions-réponses

Un commissaire demande si le Canton est au courant que le pont du Mont-Blanc nécessite des travaux de réfection. La création d'une passerelle collée au pont permettrait d'entamer ces travaux simultanément et donc à moindre coût.

M. Dal Busco lui répond que la réfection du pont n'est pas nécessaire pour le moment. Il serait souhaitable de démarrer la construction de la passerelle avant cette réfection. Si la Ville décidait de lier les deux objets, elle aurait tout intérêt à avancer les travaux de rénovation.

Le même commissaire explique que selon lui la CGN est prioritaire sur la passerelle. Il serait regrettable d'enlever les bateaux Belle Epoque de la rade. Ces

derniers font partie du patrimoine genevois et contribuent au tourisme. Pour cette raison, il opérerait pour un élargissement du pont du Mont-Blanc à la place d'une passerelle.

M. Dal Busco ne peut pas se prononcer sur cette question. C'est la Ville qui a choisi le projet, au demeurant magnifique du point de vue architectural. La position du Canton est qu'il faut créer un espace supplémentaire pour permettre la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Un commissaire demande si le Canton compte modifier le fonctionnement des feux de circulation afin de favoriser la sortie des véhicules de la Ville.

M. Dal Busco lui indique que le U lacustre doit permettre d'améliorer la fluidité du trafic automobile et cycliste autour de la rade, c'est-à-dire sur le quai du Mont-Blanc, le pont du Mont-Blanc et le quai Gustave-Ador. Pour que la mobilité fonctionne, il faut permettre aux vélos de circuler en double sens. Cet élément passe par un élargissement de la piste cyclable existante sur le pont du Mont-Blanc. La régulation des flux passera également par une modernisation des feux de circulation.

M. Messenger ajoute que le projet en cours sur le quai Gustave-Ador prévoit l'aménagement de deux voies en sortie de ville et la régulation des passages pour piétons. La programmation coordonnée des feux de circulation permettra de fluidifier les flux.

Le même commissaire aimerait avoir l'avis des auditionnés sur l'institution d'une plaque payante pour les vélos.

M. Dal Busco comprend qu'il s'agit là d'une appréciation personnelle. Il est clair qu'il y a des investissements à faire en matière de transports. Cela dit, il faut relever que la marche à pied est le mode de transport le moins coûteux pour le contribuable et le plus efficace en matière de santé. Les autorités ont donc intérêt à encourager le déplacement pédestre. Pour ce faire, l'espace public doit être aménagé pour ne pas perturber les flux.

Un commissaire demande si la contribution financière du Canton ne sera versée que pour le projet lauréat du concours.

M. Dal Busco lui répond par la négative.

M. Messenger précise que la contribution cantonale peut être transformée en subvention à l'investissement. Le Canton pourrait participer au financement de la passerelle ou des débarcadères.

Un commissaire tient à rappeler que la CGN s'est clairement opposée à ce projet. Elle est favorable à un projet qui n'entraverait pas ses prestations. Or, le titre du projet de délibération PRD-156 énonce clairement que le crédit d'étude

visé à mener des études sur le projet lauréat de la passerelle piétonne. Face à cette situation, il serait souhaitable que le Canton joue le médiateur entre la Ville et la CGN.

M. Dal Busco rapporte que la CGN est favorable à un crédit qui étudierait trois variantes de passerelle. C'est ce que M. Mermoud a affirmé au Canton. La CTC pourrait donc voter un amendement qui modifierait ce titre. L'enjeu principal réside dans la fonctionnalité du projet.

M. Messenger confirme que les discussions entre la Ville, le Canton et la CGN ont abouti sur une proposition de trois variantes de passerelle. La première prévoit une implantation en diagonale conformément au projet lauréat, la seconde prévoit une implantation en parallèle au pont et la troisième constitue un entre-deux. Le crédit d'études permettra de déterminer la faisabilité de ces propositions.

Un commissaire demande si les variantes vont obligatoirement déboucher sur un déplacement des débarcadères de la CGN.

M. Dal Busco ne peut pas répondre à cette question. Seule l'étude des trois variantes permettra de déterminer les éléments qui devront être déplacés. Dans tous les cas, le financement du Canton sera dévolu à la solution retenue par la Ville.

Un commissaire voudrait savoir si la contribution du Canton pourrait être utilisée pour le déplacement des débarcadères.

M. Dal Busco relève que le montant de 6,11 millions de francs pourra être attribué à cet effet. En déplaçant les piétons sur la passerelle, le projet libère de la place sur le pont du Mont-Blanc. Cet ouvrage permettra au Canton de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont. Le Canton veut donc bien jouer le rôle de médiateur entre la Ville et la CGN. Toutefois, il ne veut pas imposer de solution à ses partenaires. Son souhait est de voir une passerelle se réaliser.

Un commissaire rappelle que le Canton s'est prononcé au départ en faveur d'une passerelle parallèle au pont, pour ne pas devoir déplacer les débarcadères. Elle aimerait savoir si cette position est toujours d'actualité.

M. Messenger indique qu'en 2009, le département en charge de la CGN a effectivement fait savoir que le projet retenu posait des problèmes de navigabilité aux bateaux Belle Epoque. Depuis, les communes et le Canton ont mis en place un comité de pilotage pour la valorisation de la rade. Dans ce cadre, les parties concernées ont affirmé leur volonté d'aller de l'avant dans le projet de passerelle.

La même commissaire demande si le comité de pilotage a pu ou pourra discuter des problèmes de manœuvre des bateaux de la CGN.

M. Dal Busco ne peut pas imaginer que le projet retenu expulse les bateaux Belle Epoque de la rade. Le Canton est sensible aux préoccupations de la CGN.

Cela dit, il considère nécessaire de réaliser une passerelle piétonne. Les discussions que M. Dal Busco a eues avec la CGN laissent entendre que ces deux positions sont conciliables. La CGN a affirmé qu'elle est favorable à l'étude de trois variantes.

Un commissaire aimerait connaître la date limite des subventions fédérale et cantonale.

M. Dal Busco remarque que la Confédération apportera un soutien financier à hauteur de 40% au projet si le chantier se termine en 2025 au plus tard.

M. Messenger ajoute que la subvention cantonale n'a pas de limite temporelle.

Le même commissaire tient à rappeler que le Conseil municipal était prêt à voter pour le projet lauréat. Le non l'a finalement emporté après que les groupes ont pris connaissance de la position de la CGN. Il aimerait savoir si le Canton était au courant de la situation.

M. Dal Busco répond qu'il a tout autant été surpris d'apprendre que la CGN n'avait pas été associée au jury. A cette époque, la CGN avait déjà mis en garde la Ville sur les problèmes potentiels liés à l'implantation d'une passerelle en diagonale.

Un commissaire demande si c'est la Confédération qui devra statuer sur le déplacement des débarcadères.

M. Messenger croit savoir que l'autorisation de construire est fédérale.

M. Dal Busco relève que le problème ne réside pas dans l'autorisation de construire. L'enjeu principal est d'aboutir à un accord entre la Ville, le Canton et la CGN.

Une commissaire demande si le Canton connaissait l'anamnèse de la mise au concours. En effet, il est surprenant que ce concours n'ait pas intégré des contraintes et des conditions précises. Ce dysfonctionnement a amené la CGN à s'opposer à un projet certes intéressant du point de vue architectural, mais complètement inadapté à ses prestations car il expulse les bateaux Belle Epoque de la rade.

M. Dal Busco confirme que la CGN n'a pas été associée au concours de projets. Cela dit, il semble possible de concilier les différentes problématiques. Le crédit d'étude devrait permettre d'éclaircir la situation.

Un commissaire souhaiterait savoir si le Canton mène une réflexion sur la coexistence des vélos électriques et des vélos «standards» qui peut parfois s'avérer dangereuse.

M. Dal Busco considère qu'il est difficile de segmenter ces modes de transport. Le Canton ne souhaite pas opposer les différents usagers de la route. En Suisse alémanique, les gens ont appris à se respecter sur la route. A Genève, c'est tout l'opposé. Or, le manque de savoir-vivre ensemble crée des incivilités.

Un commissaire souhaiterait avoir des précisions sur le financement du déplacement des débarcadères. Les participations du Canton et de la Confédération ne suffiront pas à amortir cette opération.

M. Dal Busco estime que personne ne peut répondre à cette question à ce stade. Seul le crédit d'études permettra de déterminer si le déplacement des débarcadères est nécessaire. Le coût de cette opération pourra être chiffré à ce moment-là. Au demeurant, le Canton et la Confédération financeront une partie des travaux définis par le projet retenu par la Ville. Le montant de cette contribution a été fixé à 11 millions de francs.

Un commissaire relève que le précédent ministre des Transports avait affirmé que le Canton ne participerait pas financièrement au projet et qu'il était prêt à soutenir un projet qui sortirait la CGN de la rade. Cette position ne semble manifestement plus d'actualité.

M. Dal Busco confirme ce propos. Il ne souhaite pas sortir les bateaux Belle Epoque de la rade.

Un commissaire note que le projet de délibération PRD-156 reste assez ouvert. La CTC pourrait donc modifier les considérants par un amendement.

M. Dal Busco rejoint cet avis.

Après le départ de M. Dal Busco la commission accueille M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du DCA.

M. Pagani indique que la Ville a pris contact avec le Canton et la CGN dans le but de trouver une solution. Elle a réuni autour de la table les représentants de la CGN, les architectes et les ingénieurs de la Ville pour discuter de l'avenir du projet. La discussion a débouché sur un accord. Les parties ont affirmé qu'elles soutiendraient le crédit d'étude. Ce dernier comprendrait l'étude de trois variantes de passerelle. La première correspond au statu quo, la seconde prévoit une implantation en parallèle au pont et la troisième propose une solution intermédiaire. Une fois le crédit voté, la Ville pourra analyser les manœuvres des bateaux de la CGN en fonction de ces variantes. Ces analyses permettront de déterminer où devront se situer les débarcadères. Dans tous les cas, il n'a jamais été question de sortir les bateaux Belle Epoque de la rade. La position de la CGN a été confortée par l'accord ratifié par le Canton. En effet, M. Dal Busco souhaite aller de l'avant avec ce projet. Il faut également relever la souplesse du lauréat du concours. M. Dupraz est prêt à revoir son projet en fonction des résultats de l'étude. La révision d'un projet n'est pas une nouveauté. La Ville a déjà procédé à des modifications pour la passerelle de Sécheron afin de baisser les coûts du projet. Enfin, la Ville doit prendre en compte le fait que la Confédération est prête à verser une subvention si la passerelle est réalisée dans les temps.

Questions-réponses

Un commissaire demande si la CTC doit refuser le projet de délibération PRD-156, dont le contenu fait référence au projet lauréat, et attendre une nouvelle proposition du Conseil administratif. Il aimerait également savoir si les autres candidats du concours ne vont pas faire recours contre la Ville dans la mesure où M. Dupraz a été choisi pour un projet qui ne va certainement pas se réaliser.

M. Pagani relève que le projet de M. Dupraz a été choisi pour sa prouesse technologique. C'est cet élément qui a convaincu une fondation d'apporter un soutien financier à la Ville. Il n'y a donc pas de risques que d'autres candidats déposent de recours. En ce qui concerne le contenu du projet de délibération PRD-156, M. Pagani invite la commission à modifier les considérants et à intégrer l'étude de trois variantes dans la délibération. Encore une fois, l'ensemble des parties concernées sont favorables à cette étude.

Un commissaire demande si les travaux de réalisation d'une passerelle collée au pont du Mont-Blanc pourraient démarrer simultanément avec ceux de la réfection du pont.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question à ce stade. Une fois l'étude réalisée, la CTC pourra choisir le projet qui lui paraît le mieux adapté à la situation. Il est vrai que la passerelle accolée au pont garantit le passage des bateaux. Cela dit, cette variante crée une proximité entre les piétons et les cyclistes qui ne facilite pas la fluidité des flux. L'idéal pour le magistrat serait de trouver une solution intermédiaire. Dans tous les cas, seule l'étude permettra de déterminer les avantages et les inconvénients des trois variantes. Quant à l'état du pont du Mont-Blanc, l'expertise du DCA a conclu qu'il était acceptable. La réfection de l'ouvrage n'est pas urgente. Un entretien régulier suffit pour le moment.

Un commissaire demande si les trois variantes seront dessinées par M. Dupraz.

M. Pagani lui répond par l'affirmative. En tant que lauréat du concours, M. Dupraz doit suivre les directives du mandant car le libellé se trouve dans le cahier des charges.

Un commissaire aimerait revenir sur le processus de concertation mis en place par la Ville avec les différents acteurs de la rade. En effet, l'audition de la semaine passée a révélé que les manœuvres des bateaux Belle Epoque ne pourront pas éviter la passerelle prévue par le projet lauréat. Ce constat l'amène à demander combien de fois la Ville a discuté avec la CGN sur le projet.

M. Pagani indique que le DCA a travaillé avec les capitaines de la CGN sur l'ensemble des problématiques. Pendant une année et demie, des ingénieurs en hydraulique ont mené des expertises de navigabilité. Ces experts ont assisté aux manœuvres des capitaines pour pouvoir réaliser des simulations prenant en

compte la passerelle. Malgré cela, la direction de la CGN a décidé d'entreprendre de nouvelles études pour arriver à ses conclusions. Depuis, les discussions entre la Ville et la CGN ont abouti sur un accord. Tous les acteurs concernés sont favorables à l'étude de trois variantes. Il précise qu'une fondation serait prête à financer la moitié du projet. A cela s'ajoutent les contributions du Canton et de la Confédération. Ces éléments devraient amener la Ville à saisir l'opportunité qui se présente aujourd'hui.

Sur la question du changement d'architectes M. Pagani rappelle que d'anciens magistrats s'attribuaient le droit de choisir un autre architecte que celui qui remportait le concours. Cette façon de procéder ne lui convient pas. En tant que maître d'œuvre, il tient à respecter le résultat du concours. M. Dupraz est capable de proposer trois variantes. Il s'y est engagé.

Un autre commissaire précise sur ce point que M. Mermoud s'est positionné devant la commission en faveur de la création d'une passerelle. Toutefois, il a bien précisé qu'il s'opposait à la création d'une passerelle en diagonale. Il est donc surprenant que le DCA maintienne cette proposition dans le crédit d'études. La logique voudrait que le crédit ne retienne que les deux autres variantes. Par ailleurs, il serait souhaitable d'avoir des précisions sur le choix de M. Dupraz comme mandataire dans la mesure où on lui demande de proposer de nouvelles passerelles.

M. Pagani précise que les trois variantes concernent la même passerelle. Leur principale différence se situe au niveau de l'orientation. Quant à la position de la CGN, cette dernière a affirmé qu'elle soutenait l'étude de trois variantes. Durant la dernière discussion avec la Ville, elle n'a pas manifesté d'opposition. M. Pagani peut faire parvenir à la commission le procès-verbal de cette séance. Son souhait est de trouver un compromis entre les parties concernées.

Un commissaire indique qu'il n'a pas trouvé de disposition légale prévoyant que le lauréat du concours devait exécuter le projet.

M. Pagani précise que le lauréat met en œuvre le projet. Les exécutants sont mandatés par un appel d'offres. Jusqu'à présent, le magistrat a toujours attribué le mandat au lauréat. Cette façon de procéder est inscrite dans le règlement de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA). Le magistrat préfère suivre ce cadre afin de maintenir un rapport de confiance avec les bureaux d'architectes qui se présentent aux concours.

Le même commissaire note que les bateaux de la CGN s'appuient parfois sur les éléments porteurs du pont du Mont-Blanc pour effectuer leurs manœuvres. Or, la passerelle qui a remporté le concours ne prévoit qu'une seule pile. Selon MM. Mermoud et Jordan, cette configuration met en danger la sécurité des usagers des bateaux.

M. Pagani relève que les projets de la Ville n'obtiennent pas d'autorisation de construire sans examen du Service cantonal de la sécurité. Dans le cas présent, les experts ont conclu que le risque d'accident était improbable. Cela dit, on peut imaginer de placer des pieux en amont de la passerelle.

Un commissaire rappelle que le Conseil municipal était prêt à voter pour le projet lauréat. Le non l'a finalement emporté après que les groupes ont pris connaissance de la position de la CGN. Depuis, les travaux ont repris. Lors de leur audition, les représentants de la CGN ont affirmé aux membres de la CTC qu'ils avaient émis des réserves sur le projet lauréat dans une lettre datant du 22 septembre 2011.

M. Pagani rapporte que la Ville a collaboré avec la CGN durant trois ans. L'idée de départ était de faire cohabiter l'ensemble des bateaux dans la rade. Or, la Ville a constaté qu'il manquait une zone d'attente pour les bateaux. Après avoir mené une expertise, la CGN a proposé à la Ville d'aménager ce lieu d'amarrage en travers du Goléron. Or, cette solution n'était pas viable car elle obstruait la vue sur le paysage depuis les Bains des Pâquis. La Ville a alors suggéré de placer la zone d'attente de l'autre côté des Bains, vers le quai Wilson. Cette solution a brisé la CGN qui a pensé que la Ville voulait expulser les bateaux Belle Epoque de la rade. Son opposition a alors amené la Ville à chercher un compromis. La proposition des trois variantes en est le résultat. Leur étude permettra de déterminer si les débarcadères doivent être déplacés.

Une commissaire constate que le maintien des bateaux de la CGN dans la rade ne figure pas dans les conditions du concours lancé par la Ville.

M. Pagani relève qu'il aurait fallu attendre une année et demie d'études de navigabilité pour connaître la marge de manœuvre des bateaux de la CGN.

La même commissaire regrette que la Ville ait pris contact avec la CGN après la mise au concours.

M. Pagani lui indique que la Ville ne pouvait pas demander aux candidats de mandater des études de navigabilité à la CGN.

Pour terminer, cette même commissaire considère qu'il est inutile d'étudier la troisième variante qui implique la disparition des bateaux de la CGN.

M. Pagani affirme que la Ville n'a pas l'intention de sortir les bateaux de la CGN de la rade. Or, il faut attendre les conclusions de l'étude pour savoir si cette variante pose un problème au niveau du déplacement du débarcadère.

La même commissaire demande si le mur longitudinal prévu dans le projet obstruera la vue sur la rade.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question. La CTC peut préciser ses souhaits en amendant le crédit d'études.

Un commissaire relève que l'espace mis à disposition pour créer la passerelle a été défini dans le concours. Il est hallucinant que les services de la Ville n'aient pas pris en considération la lettre de la CGN. Cette dernière a affirmé que seule une passerelle parallèle au pont conviendrait à ses bateaux. Le DCA devrait donc se concentrer sur cette solution au lieu de proposer un crédit d'études comprenant deux autres variantes impossibles à réaliser. D'autre part, le projet de M. Dupraz a remporté le concours grâce à sa prouesse technologique, à savoir le choix d'une pile unique. Or, le redressement de la passerelle en direction du pont ne permettra plus d'admirer ladite prouesse. En l'état, la passerelle dessinée par M. Dupraz est caduque. La Ville ne devrait pas dépenser d'argent pour un geste architectural qui n'a plus de raison d'être. La proposition d'intégrer des pieux pour assurer la navigabilité des bateaux en devient ridicule. Au lieu de s'obstiner à garder le lauréat, il serait plus judicieux de choisir un autre projet. L'enjeu est avant tout d'assurer la fluidité des flux entre les deux rives. Il s'agit là d'une décision politique.

M. Pagani indique que la commission peut très bien refuser le projet. Outre les questions de mobilité, la passerelle doit également assurer un certain confort aux piétons. L'idée est non seulement de sécuriser leur traversée, mais également de leur permettre de prendre des photos du paysage et de se reposer en toute tranquillité. C'est la raison pour laquelle le projet de M. Dupraz comprend un banc adossé au pont du Mont-Blanc, le phono-absorbant atténuant le bruit des voitures sur ce pont.

Le même commissaire tient à préciser qu'il n'est pas contre un projet de passerelle. Il juge que le magistrat doit d'abord se concentrer sur les problèmes de circulation. Il n'y a pas de raison de s'obstiner à choisir un pont qui n'est pas réalisable.

M. Pagani estime que la qualité du projet de M. Dupraz est remarquable et souligne que la faisabilité du projet sera déterminée par l'étude des trois variantes.

Le même commissaire rétorque que la CGN a déjà mené des études à ce sujet. Leur résultat démontre que seule une passerelle parallèle au pont est compatible avec les manœuvres des bateaux Belle Epoque.

Un commissaire demande si la Ville compte enlever les cars qui sont garés devant le Jardin anglais car cette solution faciliterait la circulation des cyclistes et des piétons.

M. Pagani rejoint cet avis. La passerelle offre la possibilité de séparer les flux.

Actuellement, les piétons et les cyclistes circulent au même endroit, ce qui pose des problèmes de confort, voire de sécurité. La suppression des cars devant le Jardin anglais ne peut être étudiée que si la commission décide d'aller de l'avant avec le projet. Pour information, le Conseil d'Etat va instaurer une taxe pour les cars qui souhaitent entrer en ville. Dans ce cadre, le Conseil administratif va bientôt déposer un projet de réhabilitation de la gare routière.

Un commissaire demande si le Canton est prêt à participer au financement du déplacement des débarcadères.

M. Pagani lui répond que le Canton va soutenir le projet à hauteur de 6 millions de francs. La contribution financière de la Confédération s'élève, quant à elle, à 4 millions et demi de francs. Enfin, une fondation est prête à financer la moitié du projet.

Un commissaire aimerait savoir si les services du magistrat ont mesuré la distance entre le pont du Mont-Blanc et l'arrière d'un bateau amarré.

M. Pagani rapporte qu'il a assisté durant trois heures aux manœuvres d'un bateau de la CGN. La proposition formulée durant la dernière réunion avec la CGN se fonde sur les expériences des capitaines.

Le même commissaire demande si les variantes impliquent toutes le déplacement des débarcadères.

M. Pagani relève que l'étude permettra de déterminer si le déplacement est nécessaire.

Un commissaire comprend que la CGN, le Canton et la Ville se sont mis d'accord sur l'utilité d'étudier les trois variantes et demande si les trois variantes seront chiffrées.

M. Pagani confirme ce propos.

Le président voudrait savoir si le changement de mandataire implique le paiement de pénalités.

M. Pagani rappelle que la remise au concours du projet de rénovation du Musée d'art et d'histoire (MAH) a fait l'objet d'un avis de droit. Cet avis a stipulé que le contenu du projet lauréat ne pouvait pas être récupéré dans un autre concours. La propriété intellectuelle du projet est intransmissible, à moins de racheter l'ensemble du projet.

Le président demande s'il est possible de chiffrer les pénalités.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question.

Le président comprend que les contributions financières du Canton et de la Confédération portent sur la passerelle. Le déplacement éventuel des débarcadères sera entièrement pris en charge par la Ville.

M. Pagani remarque que la participation financière du Canton et de la Confédération concerne l'ensemble du chantier, soit la passerelle et le débarcadère.

Le président demande si le projet de U cyclable doit être gelé dans la mesure où il se calque sur l'implantation en diagonale de la passerelle.

M. Pagani lui répond par la négative. Le projet consiste notamment à faire passer les cyclistes derrière l'Horloge fleurie. La piste cyclable sera en site propre. Sa surélévation et la suppression de la glissière d'autoroute assureront la sécurité des flux.

Le président estime que le choix d'une pile unique ne permettra pas d'assurer la portée d'un pont parallèle au pont. Un choc avec un bateau risque de causer des dégâts importants.

M. Pagani tient à souligner que la Ville n'obtiendra pas d'autorisation de construire si cette hypothèse s'avérait juste. Encore une fois, le crédit d'études permettra de dissiper ces interrogations.

Une commissaire souhaite que les échappées visuelles accessibles depuis le pont soient prises en considération et savoir si la piste cyclable bidirectionnelle est nécessaire.

M. Pagani invite à formuler un amendement à ce sujet et constate que les cyclistes empruntent parfois le trottoir. La passerelle permettra de sécuriser la circulation piétonne entre les deux rives.

Un commissaire demande si la Ville serait à même d'ouvrir le pont des Bergues à la circulation des véhicules motorisés.

M. Pagani lui indique que ce pont ne supporte plus de telles charges.

La commission remercie M. Pagani de sa venue.

Discussion et vote

Avant de commencer la discussion sur le projet de délibération PRD-156, le président estime qu'il est préférable d'attendre le crédit de réalisation pour auditionner des représentants de Patrimoine Suisse.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien souhaite recevoir le procès-verbal évoqué par M. Pagani. En ce qui concerne la prise de décision, il considère important de conserver l'étude des trois variantes. L'ensemble des interlocuteurs de la Ville se sont mis d'accord sur cette proposition. La CTC devrait aller dans le sens des parties concernées en votant rapidement l'étude proposée.

Un commissaire du Parti socialiste relève que le Canton, la Confédération et une fondation sont prêts à mettre de l'argent dans le projet. Les incertitudes proviennent de la CGN. Or, cette dernière a affirmé qu'elle était favorable à l'étude de trois variantes. D'autre part, la CTC n'a pas les compétences d'étudier la faisabilité de ces propositions. Il faut laisser cette mission aux experts qui seront mandatés. Une ligne commune commence enfin à se dessiner entre les différentes

parties concernées, la CTC devrait aller de l'avant. Le Parti socialiste invite donc la commission à voter le projet avec un amendement qu'il présentera.

Un commissaire du Parti socialiste propose d'ajouter à l'article premier du projet de délibération l'amendement suivant: «les variantes étudiées devront garantir l'exploitation des bateaux Belle Epoque de la CGN dans la petite rade».

Un commissaire d'Ensemble à gauche conseille à la commission de demander l'audition de la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS). La passerelle de M. Dupraz ne peut pas être accolée au pont sans poser plusieurs problèmes de visibilité. Tout d'abord, le mur longitudinal bloquera la vue des automobilistes sur le paysage. Ensuite, du côté rade, les passants ne pourront plus voir le pont. Par ailleurs, le choix de cette passerelle implique la mise en place de pieux à plusieurs endroits du lac. Ces différents éléments vont défigurer la rade, raison pour laquelle la Ville devrait abandonner le projet. Il est préférable de choisir un projet qui convienne à l'ensemble des usagers de la rade. En l'état, le vote de la passerelle va certainement déboucher sur un référendum.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois ne comprend pas pourquoi la Ville devrait étudier trois variantes alors qu'une seule convient à la CGN. Il est également important de savoir si la fondation est prête à financer un autre projet de passerelle.

Le président estime que cette question sera certainement abordée au moment du crédit de réalisation.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre tient à rappeler le cas du MAH qui a fait l'objet d'un référendum parce que la commission n'avait pas pris le temps de recevoir toutes les informations. Au vu des propos de ce soir, la CTC devrait décider d'abandonner la passerelle de M. Dupraz qui n'est pas adaptée à une implantation parallèle au pont. Il serait plus judicieux de choisir un autre architecte pour réaliser le projet. Devant l'incertitude actuelle, il propose l'audition de M. Olivier-Georges Burri afin de déterminer si un changement de mandataire est possible.

Un commissaire du Parti libéral-radical tient à rappeler que M. Mermoud est également un politicien aguerri. Au lieu de s'en tenir à ses propos, la commission devrait lire le procès-verbal de la séance mentionnée par M. Pagani. Comme cela a été dit, la CGN a accepté l'étude des trois variantes, y compris celle de départ. Le Parti libéral-radical invite donc la commission à attendre ce procès-verbal avant de discuter de l'amendement du Parti socialiste.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si la commission pourrait entendre M. Dupraz afin d'avoir son avis sur les modifications de son projet.

Le président rappelle que la commission a déjà reçu M. Dupraz deux fois sur ce projet.

Une commissaire du groupe des Verts souligne que la passerelle doit être réalisée en 2025 pour pouvoir bénéficier d'une aide fédérale. A ce stade, la commission pourrait demander l'avis de Patrimoine Suisse sur les trois variantes. Elle maintient donc sa proposition d'auditionner des représentants de Patrimoine Suisse.

Le président précise que cette audition a déjà été approuvée.

Un commissaire du Parti socialiste s'oppose à l'audition de la CMNS à ce stade car il s'agit d'un organe consultatif. Quant à l'audition de M. Dupraz, il serait pertinent d'attendre le procès-verbal pour en décider.

Finalement le président met au vote la demande de recevoir le procès-verbal de la dernière séance Etat-Ville-CGN: la commission approuve cette demande à l'unanimité.

Un commissaire d'Ensemble à gauche retire la proposition d'auditionner la CMNS.

Une commissaire du Parti socialiste demande le gel des auditions, sauf celle de Patrimoine Suisse, avant de prendre connaissance du procès-verbal.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical estime que l'audition de M. Burri est utile pour les prochains projets étudiés par la commission.

Le président met au vote le gel des auditions, sauf celle de Patrimoine Suisse, avant de prendre connaissance du procès-verbal.

Par 10 non (2 EàG, 2 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 1 UDC, 1 Ve) contre 4 oui (S), la proposition est refusée.

Le président met au vote l'audition de M. Burri.

L'audition de M. Burri est acceptée à l'unanimité.

Le président met au vote l'audition de M. Dupraz.

Par 9 non (3 S, 2 PLR, 2 PDC, 2 EàG) contre 2 oui (MCG) et 1 abstention (UDC), l'audition est refusée.

Séance du 23 janvier 2019

Audition de M^{me} Pauline Nerfin, historienne de l'architecture, de M. Giorgio Bello, architecte et de M. Bernard Zumthor, historien, de Patrimoine Suisse Genève

Questions-réponses

Un commissaire demande si, dans l'état du projet, une passerelle de style moderne n'est pas déplacée par rapport au style plus classique de la rade, qui est un symbole touristique qui pourrait être classé.

M^{me} Nerfin commence par une précision: il n'y a pas de projet de classer la rade, qui est au bénéfice d'un plan de site depuis 1976, ré-amendé en 1993, et qui vient d'être ré-entériné par la CMNS au début de 2019. Ce plan de site prévoit tous les immeubles qui doivent être maintenus et ceux qui peuvent être remplacés au travers de directives très précises. Ce plan de site concerne également tous les édifices se trouvant sur la rade et sous protection. Par contre, ce plan de site n'empêche pas de nouvelles constructions, comme une passerelle, pour autant qu'elles respectent l'harmonie et la beauté paysagère du site.

M. Zumthor souhaite ajouter en préambule que la commission leur demande de se prononcer sur le projet lauréat du concours à propos duquel Patrimoine Suisse n'a reçu aucun des documents demandés à ce jour. Ils sont donc contraints de se baser sur ce qui est disponible sur Internet ou dans les médias, ce qui n'est pas considéré comme un projet abouti, mais uniquement un résultat d'un concours d'architecture.

Afin d'aider les auditionnés le président résume la problématique que ce projet de délibération pose à la commission. La question fondamentale est de savoir si la passerelle en diagonale peut être conservée car la CGN est contre et forcerait le déplacement des débarcadères.

La solution la moins coûteuse et la plus pratique pour les piétons serait une passerelle parallèle ou accolée au pont actuel. De ce fait, il demande si cela poserait un problème à Patrimoine Suisse, puisque la construction de cette passerelle cacherait l'une des faces du pont.

M. Zumthor répond que, comme mentionné dans son préambule, il ne leur sera possible de se prononcer qu'à partir du moment où ils auront reçu un projet, au sens de ce qu'est un projet d'architecture comprenant des coupes, des élévations, des perspectives et des photomontages. En l'état actuel, et sur la base des seuls et uniques documents consultables sur Internet, Patrimoine Suisse n'est pas en mesure de répondre à cette question de manière pertinente sous l'angle patrimonial.

Un commissaire fait part de son étonnement dans cette affaire car cinquante et un projets ont été déposés dont un seul a été retenu. Après les débats en commission tout semblait en ordre pour qu'un crédit de deux millions de francs soit voté afin de faire la pré-étude. Or c'est lors d'une séance du Municipal que des problèmes surviennent car on apprend que les gros bateaux de la CGN ne pourraient plus tourner et qu'ils avaient informé le département concerné. Il demande ensuite aux auditionnés s'ils n'ont vraiment reçu aucune information à ce sujet.

M. Zumthor confirme et ajoute que le crédit doit financer une pré-étude. Alors seulement Patrimoine Suisse pourra se prononcer.

M^{me} Nerfin ajoute avoir demandé au DCA un dossier par voie postale. Or, à ce jour rien n'a été reçu. Il est donc impossible de donner un avis, favorable ou non.

Le président comprend le problème et souligne son étonnement quant au manque desdits documents. Il a, pendant deux semaines, échangé à ce sujet avec le département pour que des documents soient envoyés et constate avec tristesse que ce n'est pas fait.

M. Bello souligne qu'il est nécessaire de passer par l'étape d'une étude ou pré-étude, qui se penche sur la faisabilité du projet ou sa remise en question, ou des variantes. Une fois que cette étude sera menée, une discussion avec Patrimoine Suisse pourra prendre place au sujet du projet.

Le président rappelle que les auditionnés sont présents car la majorité de la commission a trouvé pertinent d'écouter l'opinion que Patrimoine Suisse pouvait avoir sur le sujet.

Une commissaire demande aux auditionnés s'ils ont déjà pris connaissance d'une image représentant le projet.

M. Zumthor répond négativement et réitère que les seules images du projet sont celles du concours telles que présentées sur le site de la Ville ou dans la presse.

La même commissaire trouve le geste architectural du projet assez beau, même s'il empêche les bateaux Belle Epoque de la CGN de manœuvrer. Par contre, elle demande si le mur prévu dans le projet, d'une hauteur d'un mètre cinquante-six, pour favoriser les piétons, ne risque pas d'être dégradé, par des tags par exemple, et s'il ne risque pas d'empêcher les automobilistes et autres usagers de profiter de la vue qu'ils ont en ce moment, en amont comme en aval. Finalement, elle demande si les piétons auront toujours la possibilité de voir l'île Rousseau sans monter sur le banc tel que présenté sur l'image. Dès lors, ce projet, avec ce mur, peut-il être considéré comme une atteinte au patrimoine genevois?

M^{me} Nerfin se demande s'il y avait une raison technique dans le choix de cette passerelle en biais ou s'il s'agissait simplement d'un geste architectural. Elle ajoute qu'en tant que spécialistes du patrimoine, l'avis est habituellement éviter

ces gestes, en particulier dans les zones patrimoniales, et de préférer des constructions plus sobres respectant l'œuvre déjà en place. Cela étant, il arrive qu'un geste puisse compléter ou mettre en valeur une œuvre patrimoniale, dès lors il est impossible d'imposer une vision dogmatique. Pour revenir plus spécifiquement aux questions sur la vue, l'étude du projet permettra d'apporter une réponse. L'image mise à disposition et la hauteur donnée du parapet ne permettent pas, en l'état, de se prononcer. M^{me} Nerfin imagine cependant qu'il y aura effectivement une favorisation de la mobilité douce, bien qu'impliquant une réduction de la visibilité en direction du bras du Rhône.

La même commissaire demande ce qu'il en sera, hypothétiquement, pour les automobilistes.

M. Zumthor répond qu'en ce qui concerne la vue du paysage de la rade par les automobilistes, ceux-ci sont censés se concentrer sur la route. Par contre, il ajoute que cette réflexion peut également s'appliquer à l'amont. Dans les documents trouvés sur Internet, il y a un photomontage permettant de comparer la transparence actuelle du garde-corps et une ligne blanche qui indique une contradiction avec la situation actuelle. Il y a là un fort contraste avec la vue actuelle de la rade lorsque l'on s'approche par le lac. Cet élément a toute son importance, puisqu'il est, entre autres, lié à la vue offerte par les bateaux aux touristes.

M. Bello explique que cette question doit être l'objet d'une discussion entre le maître d'ouvrage et le concepteur-architecte. Ce point peut notamment être traité au cours de l'étude, tout comme l'accroche de la passerelle de chaque côté ou les gabarits car tous ces éléments sont importants pour créer l'harmonie entre l'ouvrage projeté et le contexte. Ces questions sont pertinentes, mais en l'état elles sont insuffisantes pour donner une opinion: l'image mise à disposition ne représente que les prémisses d'une idée. Il est nécessaire d'avoir une réflexion plus approfondie et de traiter toutes ces questions avec ceux qui devront réaliser le projet. M. Bello souligne qu'il ne s'agit pas d'une réponse, bien que les questions posées puissent entrer dans la prise en considération du patrimoine car il n'y a pas de faux ou de juste, mais la question de la hauteur du mur, par exemple, doit effectivement se poser afin que la vue ne soit pas supprimée.

Une commissaire tient à relever que le crédit d'étude est un crédit destiné à l'étude de la solution lauréat du concours, qui est la passerelle en diagonale, pas trois variantes.

Elle note qu'il n'y a qu'un projet mentionné dans le projet de délibération.

Le président explique que ce dernier peut être modifié pour refléter la prise en compte des trois variantes.

La même commissaire se demande s'il est correct de comprendre qu'il faut faire l'étude des trois variantes avant de pouvoir solliciter à nouveau Patrimoine

Suisse. Car d'autres auditions, dont celle de la CGN, indiquent qu'il est nécessaire selon le projet actuel de déplacer les débarcadères, ce qui serait très onéreux.

M^{me} Nerfin répond qu'à sa connaissance, le coût du déplacement des débarcadères s'élèverait à un demi-million, un montant qui ne semble pas être trop élevé par rapport au coût total du projet.

M^{me} Nerfin demande une précision à propos des variantes du lauréat car le deuxième prix du concours proposait justement une variante en parallèle.

Le président souligne que c'est une excellente question qui sera abordée par la suite.

Un commissaire précise que selon lui M. Pagani a répondu, le 16 novembre 2018, dans un courrier adressé à la CGN de la manière suivante: «A cet effet l'étude comprendra l'évaluation et la faisabilité de trois variantes d'implantations de la passerelle, une en parallèle au pont, une selon le résultat du concours et la troisième intermédiaire. Les adaptations éventuelles des débarcadères et points d'accroche de la CGN en fonction des différentes variantes, toutes les mesures en vue d'assurer les conditions de sécurité nécessaires tant pour les bateaux de la CGN et de leurs passagers que pour la passerelle et pour les usagers de cette dernière, les études GEOS concernant les manœuvres des bateaux, qui serviront de base pour les études d'implantation sont prises en compte, les propositions concernant les moyens annexes, moteurs de propulsion, remorqueurs, etc., sont abandonnées car non pertinentes, la CGN sera intégrée aux études dans les groupes de travail technique afin de pouvoir suivre le dossier.» Il poursuit en déduisant qu'il y a une assurance donnée par le département.

Le président rappelle que cette assurance avait justement été demandée par la commission. Car avec les amendements, il est possible de choisir une variante ou d'en mettre plusieurs.

M^{me} Nerfin tient à relever qu'en regardant les documents publics, il est compréhensible que lors du lancement du concours, les architectes pouvaient choisir trois ou quatre variantes et relève l'absurdité d'une démarche où il faudrait étudier des autres variations alors qu'un projet lauréat a été sélectionné.

Le président abonde en ce sens, ce qui peut créer de nombreux problèmes juridiques, à cause d'un cahier des charges qui n'a pas été suffisamment bien défini au préalable. Tous ces problèmes génèrent des coûts que la Ville aura à supporter.

M. Bello ajoute que Patrimoine Suisse n'a pas été consulté, ni invité à y prendre part. Si cela avait été le cas, les réflexions sur l'impact patrimonial du projet auraient pu débiter plus tôt.

M^{me} Nerfin continue en disant que s'ils avaient été consultés en amont, il aurait été éventuellement possible de favoriser un projet comportant une passerelle parallèle pour rester dans la même dynamique.

Une commissaire tient à résumer la problématique: la passerelle n'était pas censée gêner les bateaux et des tests auraient été conduits avec l'aide d'un capitaine des bateaux Belle Epoque. Or, lorsque la CGN a été auditionnée, il est apparu qu'avec ce projet de passerelle, ces mêmes bateaux ne pourraient plus manœuvrer dans la petite rade. De surcroît, il n'est pas possible de déplacer facilement les débarcadères. Elle demande alors si c'est Patrimoine Suisse qui est consulté ou si c'est Patrimoine Suisse qui fait la démarche de consulter lorsqu'il est mis au courant d'un projet afin de donner un avis.

M. Zumthor répond qu'il y a une composante hasardeuse: dans certains projets, Patrimoine Suisse est consulté très en amont, alors que dans d'autres projets, ce qui est malheureusement la majorité des cas, il y a une prise de connaissance tardive lors de la publication de la demande d'autorisation de construire dans la *Feuille d'avis officielle (FAO)*. Dans le second cas et lorsque le projet est considéré comme une atteinte grave au patrimoine, il est nécessaire de lancer des recours en justice, ce qui coûte cher à tout le monde, en argent comme en temps.

Après avoir entendu toutes ses réponses la même commissaire trouve que toute cette affaire est un «mauvais sketch». Elle ajoute même pour confirmer ses propos que le lauréat serait également celui qui pourrait réaliser le projet alors qu'il n'est pas conforme.

Finalement elle se demande s'il est fréquent que le projet primé ne puisse pas être réalisé et qu'un autre soit choisi.

M. Zumthor dit qu'il y a deux réponses à cette question. Lors d'un concours de projets, les règles de la SIA engagent le maître de l'ouvrage à réaliser le projet. En revanche, un concours d'idées ne suppose aucun engagement. Il ajoute que, même si ce n'est pas formulé dans le cahier des charges, le participant au concours doit alors se renseigner pour savoir si des dispositions de protection existent, tel un plan de site ou une situation de classement. Normalement, si c'est le cas et que le participant n'en tient pas compte, alors le projet peut ne pas être retenu. M. Zumthor donne à cet effet l'exemple du MAH, où le lauréat n'avait pas respecté le cahier des charges et avait néanmoins été retenu.

M. Bello rappelle que lors d'un concours, la norme SIA 142 Règlement des concours d'architecture et d'ingénierie fait foi. Autrement, les règles du concours mentionnent généralement que le lauréat sera le réalisateur du projet. Si cela n'est pas spécifié, il devrait y être alors mentionné que le maître d'ouvrage a le droit de mandater quelqu'un d'autre que le lauréat du concours. S'il est nécessaire de réétudier la solution retenue au concours à cause d'un problème ultérieur et que d'autres versions doivent être présentées, le bon sens implique généralement que le lauréat devrait être celui qui réalisera ces nouveaux travaux ou nouvelles études.

Le président repose la question, car la réponse est primordiale. Dans le cas où il faut faire une passerelle parallèle, alors qu'aujourd'hui la passerelle est de biais,

cela change complètement le projet. Est-ce qu'il est possible de se baser là-dessus pour refaire un concours et quitter le concours actuel?

M. Bello ne peut pas répondre directement. Selon lui, si tel devait être le cas, le risque (légitime) est que le lauréat réagisse à cette décision. Il rappelle qu'il n'a pas la réponse à cette question, puisqu'elle entraîne aussi un aspect légal, mais il pense que le maître d'ouvrage aurait la possibilité de trancher.

M^{me} Nerfin souhaite compléter cette réponse par un rappel historique. Dès la fin du XIX^e siècle et pendant plusieurs décennies, il y a eu énormément de concours architecturaux à destination publique comme privée. Les bureaux d'architectes pouvaient proposer plusieurs projets au même concours, ce qui pouvait occasionner des situations où une même agence pouvait décrocher le premier, le deuxième et le troisième prix. Mais, à cette époque, le lauréat n'était pas forcément le réalisateur du projet, ce qui a soulevé de nombreux problèmes. Ce n'est qu'avec la professionnalisation du métier d'architecte que des règlements plus contraignants sont apparus.

A la question de savoir s'il est possible d'annuler un concours et d'en faire un nouveau qui, dans son cahier des charges, instaure une passerelle parallèle, M^{me} Nerfin ne peut se prononcer. Un avis de droit est nécessaire.

Le président compare le fait de casser le concours à casser un contrat et comprend le besoin d'un avis de droit.

Un commissaire se demande s'il est juste de comprendre que le problème est d'ordre juridique et que l'on s'approche d'une passerelle parallèle, car il est obligatoire de prendre en compte les recommandations de la CGN et du patrimoine vivant qui précisent qu'il ne faudrait pas que cette rade soit impactée par des gestes architecturaux. M. Bello répond qu'ils ne se sont pas prononcés sur la solution, n'ayant pas tous les éléments qui seraient nécessaires à cet effet. Cela ne signifie pas que la solution en biais ou en parallèle ne peut être acceptée.

Le même commissaire relève que la démarche actuelle est une étude de faisabilité. Il demande si, dans le cas où la solution demandée dans l'étude était de concevoir une nouvelle solution par une passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc, il se pourrait que les autres participants puissent contester le résultat du concours.

M. Bello confirme qu'il pourrait y avoir une réaction de contestation de la part des autres participants, notamment par ceux qui avaient envisagé déjà cette solution lors du concours, mais qui n'ont pas été retenus.

Le commissaire poursuit et rappelle alors que l'idée du magistrat était de confier la facture d'une passerelle parallèle au lauréat du concours.

Le président tient à relever que ce serait injuste vis-à-vis des autres participants qui proposaient un projet où la passerelle était parallèle puisque cela changerait

complètement le geste architectural. Il demande aux commissaires de ne pas revenir sur ce sujet.

Un commissaire demande quelle est, pour les auditionnés, l'importance des bateaux dans la rade.

M. Zumthor répond que trois bateaux sont classés, ce qui en soi constitue une réponse. En conséquence, il serait dommage d'ancrer à Versoix ou ailleurs ces navires qui participent du paysage lacustre, surtout qu'avec la construction de la plage, la rade va connaître une animation grandissante. Selon lui, si la CGN annonce que le déplacement des débarcadères n'est pas ou difficilement envisageable, il s'agit d'un argument important.

Un commissaire souhaite savoir lorsqu'il y a un ouvrage qui est classé, comme le pont, s'il y a des critères clairement définis ou si l'appréciation d'un nouvel ouvrage se fait en fonction de chaque cas.

M. Zumthor répond qu'en matière de conservation du patrimoine, chaque cas est particulier. Le pont remplit une fonction paysagère importante et particulière, puisqu'il est le fond de la rade et de ce fait participe d'une image paysagère extrêmement importante. Les critères d'appréciation d'un nouveau projet vont devoir émerger à partir d'une analyse des spécificités propres au site. La liste de ces critères est longue et fait partie de l'étude.

Le même commissaire revient sur le sujet des bateaux, en particulier ceux qui sont classés. Puisque leur amarrage devient difficile, faut-il selon les critères de la rade que les bateaux y soient amarrés ou peuvent-ils se trouver à l'extérieur de celle-ci?

M. Zumthor répond que les bateaux sont par définition mobiles et pourraient être amarrés à l'extérieur. La réponse dépendra des exigences techniques et des besoins de maintenance.

Le commissaire se demande alors si, dans le cas où la passerelle doit se trouver au minimum à quinze mètres du pont du Mont-Blanc, les bateaux perdront leur place dans la rade.

M. Bello rappelle que les auditionnés n'ont pas la possibilité de répondre à cette question. N'étant pas des spécialistes de la navigation, ils ne peuvent pas imaginer ou donner des renseignements sur la manière dont les bateaux doivent naviguer dans la rade. La réponse nécessite un approfondissement.

M^{me} Nerfin ajoute que la conservation du patrimoine est ouverte au compromis.

En jugeant de l'importance du pont et des débarcadères, il n'est pas aisé de donner un ordre de préséance. Une solution intermédiaire peut être trouvée.

Un commissaire se demande comment il se fait que les milieux de la sauvegarde du patrimoine aient été oubliés, en particulier sur un projet de cette importance, et si c'est récurrent.

M. Bello n'a pas de réponse à donner à ce sujet. Il ne peut qu'espérer qu'à l'avenir les milieux du patrimoine seront consultés de manière plus systématique et surtout en amont d'un tel processus.

Le même commissaire demande si la conservation du patrimoine n'avait pas été consultée, aurait-elle eu la possibilité de bloquer le projet de construction?

M^{me} Nerfin répond que c'est absolument possible, en faisant usage de tous les moyens juridiques évoqués auparavant, tels que des recours qui peuvent aller jusqu'au Tribunal fédéral. Cela arrive d'ailleurs souvent, même si Patrimoine Suisse Genève ne gagne pas tout le temps. Patrimoine Suisse Genève est composée de huit cents membres (sur Genève), tous bénévoles sauf une secrétaire à mi-temps. Dès lors, ils n'ont pas la possibilité de suivre tous les projets en cours. Il y a des bénévoles qui épluchent la *FAO*, qui vont au département et étudient tout ce qui peut porter atteinte au patrimoine. Dès lors, il y a des délais de recours, des demandes pour être intégrées en aval. Mais il est récurrent que Patrimoine Suisse arrive lorsqu'un projet est sur le point d'être autorisé et doit le bloquer. Il leur est souvent fait le reproche d'arriver trop tard, ce à quoi ils répondent qu'ils préféreraient être mis au courant en amont des projets.

Un commissaire se demande quelle est la pertinence d'une passerelle moderne et détachée du pont du Mont-Blanc, alors que la rade a un style classique et si le projet ne viendrait pas dénaturer l'harmonie de l'endroit.

M^{me} Nerfin commence par une précision terminologique: à la place d'un style moderne, qui est le courant qui régnait entre les années trente et soixante, la passerelle serait dans un style contemporain. Pour en revenir à la question posée, Patrimoine Suisse défend l'architecture de qualité, quelle que soit son époque. Ils ne sont pas opposés à un mélange des styles architecturaux tant que la construction est de qualité et que cela ne dénature pas l'œuvre actuelle.

Le même commissaire comprend la position des auditionnés ainsi que l'importance d'inclure la sauvegarde du patrimoine en amont des projets afin d'éviter les pertes de temps et de fonds par la suite. Il recommande de prendre une position suffisamment large sur ce qui définit la rade car selon lui, il est relativement facile d'élargir le pont tout en produisant une œuvre de qualité, au lieu de construire une passerelle qui n'a pas sa place dans l'environnement de la rade.

Un commissaire souligne l'importance des documents manquants pour que Patrimoine Suisse puisse se prononcer sur ce projet. Il relève également que, sauf erreur de sa part, le lauréat a été nommé en mai 2012, autrement dit il y a quasiment sept ans.

Enfin, si la CGN est incontournable, il demande pourquoi il faudrait voter un crédit d'étude de deux millions pour étudier trois projets.

M^{me} Nerfin répond qu'ils ont demandé au département des constructions de la Ville de leur envoyer lesdits documents. A propos du long délai depuis la nomination du lauréat, elle avance que c'est normal dans les projets d'architecture tels que celui-ci. Quant au troisième point, M^{me} Nerfin ne voit pas vraiment comment y répondre, cela ne concernant pas les compétences de Patrimoine Suisse.

M^{me} Nerfin rappelle que c'est justement ce qui les ennuie, car ils n'ont pas de projet précis sur lequel se prononcer.

M. Zumthor ajoute qu'ils ne pourront se prononcer qu'une fois que l'étude sera faite.

Le président comprend cela et espère que la Ville de Genève invitera la protection du patrimoine à prendre part aux discussions en amont de l'étude. Il remercie ensuite les auditionnés pour être venus et avoir répondu aux questions de la commission.

Audition de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du DCA

Le président annonce que la commission souhaite connaître son appréciation du concours ainsi que découvrir s'il peut être cassé, puisqu'il ne s'agit pas d'un concours d'idées, mais d'un concours de projets où la Ville s'était engagée à faire construire le projet par le gagnant du concours. Or, il apparaît maintenant que le projet tel qu'il est présenté n'est pas réalisable car il cause des problèmes vis-à-vis de la CGN et d'autres intervenants.

De plus, selon la commission, une passerelle parallèle pourrait être plus à propos.

Dès lors, quel est le niveau de souplesse du contrat qui lie la Ville au bureau d'architecte? Aussi, dans le cas où la passerelle serait construite de manière parallèle, d'autres candidats ayant proposé un projet avec une passerelle parallèle pourraient-ils s'opposer à cette décision? Tout cela laisse la commission dans un brouillard juridique, raison pour laquelle M^{me} Belamonte avait été invitée à se faire auditionner. Cette dernière s'étant désistée, la commission reçoit M^{me} Charollais car, ayant participé à de nombreux concours, elle pourrait apporter des réponses aux questions des commissaires. Il lui est demandé son avis de professionnelle du domaine, malgré que son point de vue puisse être légèrement biaisé par l'envie de défendre son département.

M^{me} Charollais comprend parfaitement et répond en deux temps à la question posée.

Pour elle, le contexte est éminemment juridique, non seulement du point de vue de la propriété intellectuelle mais également à propos de la réglementation sur les concours. De manière claire, tant du point de vue des marchés publics que de la réglementation sur les concours, le lancement d'un concours d'architecture est un engagement de la part du maître de l'ouvrage vis-à-vis du futur lauréat de réaliser l'ouvrage tel que proposé, sous réserve de certaines conditions. Il peut par exemple y avoir des conditions financières, notamment liées au fait qu'il faut obtenir un crédit de construction et/ou un crédit d'étude.

Du point de vue de la relation entre les marchés publics et les concours, il faut être aussi très clair: un concours SIA, conforme à la réglementation, n'est pas une voie d'adjudication selon une procédure ouverte, au sens des marchés publics, mais une permission d'octroyer un mandat de gré à gré au lauréat, à la suite du concours.

C'est-à-dire que du point de vue juridique, c'est une des voies dérogatoires qui permet d'octroyer un mandat de gré à gré. Donc une fois qu'un concours a été organisé, on se trouve dans le cas de l'octroi d'un mandat de gré à gré où le maître d'ouvrage est libre de négocier un contrat avec le lauréat du concours au même titre que s'il s'agissait, et c'est l'une des voies dérogatoires, d'un mandat et d'un marché qui est inférieur au montant qui impose soit de l'invitation, soit une ouverture publique mais le fait que le concours ait été ouvert publiquement à tout un chacun qui souhaite participer constitue une manière de concurrence ouverte qui permet ensuite d'octroyer de gré à gré. Cela implique qu'une des conditions est l'accord sur la négociation du contrat. S'il n'y a pas de possibilité de s'accorder sur la négociation d'un contrat, alors il est possible de ne pas accorder un mandat. Pour cette raison, les cahiers des charges des concours sont déjà très cadrés par rapport aux conditions des contrats futurs, pour se prémunir contre l'absence d'un accord sur le contrat. Ce cas n'est jamais arrivé. La publication annuelle des tarifs maximaux de la Ville de Genève, notamment, permet de fixer une limite au montant que les mandataires peuvent fixer, en fonction de ce que le Conseil administratif accepte. Ce cadre permet une certaine souplesse, puisque le concours rend le maître d'ouvrage captif du mandataire.

Pour ce qui est de la possibilité d'interrompre un mandat, comme ce que disait un professeur de droit en expliquant le droit des marchés publics, «la décision d'adjudication, qui équivaut à la décision du jury d'attribuer un mandat, c'est comme un contrat de mariage: ça n'oblige pas de conclure, mais ça interdit de conclure ailleurs». Tel est l'effet d'une décision administrative d'adjudication, les parties sont liées, sauf circonstances particulières. Les circonstances particulières peuvent être:

- un changement notable du programme;
- un changement notable du site;
- un changement notable du client.

Ces changements sont considérés comme des éléments objectifs par des tribunaux qui permettent de délier un client de son mandataire. Dans le cas qui occupe la commission, le simple fait de faire une passerelle un peu plus ou un peu moins droite par le même client au même endroit semble un peu léger, selon son avis.

En ce qui concerne la possibilité de faire faire un autre projet au lauréat du concours, il s'agirait d'une zone grise. Dans de nombreux concours de la Ville ou de nombreux autres acteurs publics, il y a toujours une évolution du projet dans le cadre des études. Par contre, il est extrêmement subjectif de décider quand un projet en devient un autre suite à des modifications. Pour ce qui est de la passerelle, au vu du nombre de candidats et de la variété des projets qui ont été soumis au concours il est fort possible qu'une variation du lauréat en une version parallèle puisse ressembler au projet de l'un des autres candidats, qui pourrait trouver injuste de choisir un candidat pour faire le projet d'un autre. Pour cette raison, la situation est assez délicate. Elle ajoute qu'une notion de temps est à prendre en compte, dans le sens où si rien ne devait se passer pendant un certain nombre d'années qu'elle ne peut estimer, le gagnant ne pourrait plus se prévaloir d'un droit de conduire le projet.

En conclusion, elle ne voit pas quels seraient les éléments objectifs qui permettraient aujourd'hui de se séparer du mandataire choisi par le jury suite au concours. Il s'agit cependant de pistes qui devraient être explorées si tel était le souhait de la commission ou du Conseil municipal. Elle ajoute que pour débloquer le projet, outre la voie juridique, il existe aussi la voie «simple», qui consiste à aller discuter avec le mandataire.

Questions-réponses

Un commissaire relève que la commission n'a pas la publication du concours et qu'il serait bon que le document soit disponible. Par contre, il possède le rapport du concours qui mentionne en page 13: «Fort de tout ce constat, le jury a été convaincu que le projet N° 46 désigné à l'unanimité au premier rang du premier prix possède toutes les qualités et potentialités qui lui permettent de répondre aux attentes du maître d'ouvrage. A l'unanimité, le jury recommande donc au maître d'ouvrage d'attribuer le mandat d'étude et de réalisation du projet au bureau de mandataire promoteur du projet.» Il y voit donc une recommandation plutôt qu'une obligation juridique de choisir le premier prix pour réaliser ensuite l'ouvrage.

M^{me} Charollais précise que l'obligation juridique d'attribuer le mandat au lauréat découle de la procédure elle-même alors que la recommandation porte sur le choix parmi toutes les propositions. Le jury recommande une sélection mais l'obligation provient du processus en lui-même. A l'inverse, au plan juridique, le jury n'a pas la possibilité d'obliger un maître d'ouvrage à faire quelque chose. Il a un rôle d'expert qui conseille et recommande.

Le président reformule simplement en disant que le jury recommande au maître d'ouvrage le lauréat, mais le contrat est le concours en lui-même.

M^{me} Charollais confirme que c'est exactement cela.

Le même commissaire demande des explications quant à la modification du projet de la passerelle du point de vue du nombre de piliers. Le projet initial proposait de n'avoir qu'un seul pilier alors qu'une modification suite à une concertation avec la CGN nécessite d'en mettre un tous les cinquante ou cent mètres. Il demande si cette modification est suffisante pour rompre le contrat.

M^{me} Charollais explique qu'il ne s'agirait pas de rompre le contrat mais de changer le projet. Dès lors, il y a un retour à la question initiale, à savoir s'il est possible de mandater un candidat pour réaliser un autre projet ou le projet d'un autre.

Un commissaire voudrait savoir s'il est juste de comprendre que le crédit d'étude de deux millions qui est demandé par le projet de délibération ne servira qu'à l'étude de la passerelle biaisée. Si tel est le cas, cela va à l'encontre de ce que disait M. Pagani, à savoir que le crédit pourrait être utilisé pour étudier ce projet, une passerelle parallèle ou une solution intermédiaire. De plus, si rien ne peut être fait, dans ce cas il suffirait de ne pas voter le crédit pour bloquer le projet. Il continue en relevant qu'un concours correspond à une collection de «happy few» qui choisissent un projet qui leur plaît alors que ceux qui doivent fournir les fonds par la suite n'ont que le droit de se taire et d'ouvrir le portefeuille. De ce fait, le fonctionnement d'après un concours semble injuste.

M^{me} Charollais ne peut se prononcer sur ce qu'a dit M. Pagani. Sur le lauréat du concours, entre le projet lauréat qui fait l'objet d'un certain nombre d'heures par les candidats qui y répondent qui est forcément réduit par rapport à toutes les heures qu'il faut investir pour développer un projet complet, il y a une évolution possible. Des variantes sont possibles, tant que l'on reste dans la logique des principes fondamentaux du projet initial. Ces principes sont une passerelle avec un pilier et qui accuse un certain biais. La marge de manœuvre sur toutes les caractéristiques est évidemment à développer.

Sur la question de savoir ce qu'il reste à faire, elle confirme qu'il est possible d'étudier des variantes et de trouver une formule qui réponde aux critères de la CGN dans le cadre des principes généraux du projet. Selon elle, une telle variante est possible.

Un commissaire se demande ce qu'il se passe si le projet choisi par le concours n'est pas réalisable, ce qui semble être le cas, puisque la passerelle générerait les trois bateaux classés monuments historiques et qui doivent être maintenus dans la rade du fait de l'attrait touristique.

M^{me} Charollais répond que si ce n'est pas réalisable, il faut abandonner le projet, et pour ce faire, il faut avoir des motifs démontrables. Or, l'étude n'ayant

pas été conduite, M^{me} Charollais ne peut pas se prononcer sur la «réalisabilité» du projet. De plus, elle ajoute que dans la majorité des cas, les projets sont réalisables. Il faut cependant savoir à quel prix. Un projet peut être jugé irréalisable financièrement, techniquement ou juridiquement, mais pour arriver à cette conclusion, il est nécessaire d'avoir un projet, et pour ce faire il faut l'étudier.

Une commissaire pense que de pouvoir définir à partir de quel moment une variation transforme un projet en un autre constitue le nœud du problème. En conséquence, elle souhaite savoir s'il est possible que le mandataire, voyant son projet complètement modifié, puisse choisir de rompre le lien qu'il a avec la Ville suite au concours.

M^{me} Charollais commence par dire que le risque d'opposition, venant de plusieurs parties, existe dans tous les projets. Il est impossible de lister et de mettre d'accord au préalable tous les opposants imaginables à une partie du projet ou à son entièreté, avant même d'avoir finalisé le projet. De plus, lors de travaux dans un environnement comme celui de la rade, il y aura toujours plusieurs parties qui devront être prises en compte.

La même commissaire redemande s'il y a un risque que le mandataire se rétracte suite à des modifications trop importantes de son projet.

M^{me} Charollais ne sait pas. Il s'agit d'un sujet qui doit se discuter avec le mandataire. La question est de savoir si la Ville peut le mandater pour étudier son projet au travers de toutes les difficultés ou si la Ville le mandate pour faire autre chose. Ce choix est limité dans le temps car l'aide financière risque de disparaître si le projet ne se concrétise pas.

M^{me} Charollais confirme ce point: passé une certaine deadline, la subvention ne sera plus disponible. Ne souhaitant pas induire la commission en erreur, elle ne peut pas dater cette limite, ne la connaissant pas par cœur. Elle propose néanmoins de transmettre l'information à la commission lorsqu'elle aura retrouvé la date précise.

Un commissaire explique qu'il a bien compris qu'il arrive régulièrement que l'on demande au mandataire de réviser un projet. Dès lors, l'évaluation qui a été faite par la CGN devient une contrainte supplémentaire pour les mandataires.

M^{me} Charollais répond qu'il ne faut pas imposer de résultat final au projet du mandataire. L'objectif premier est d'avoir un projet qui obtient une autorisation et l'accord de la CGN. Les modifications nécessaires pour trouver une solution aux problèmes doivent être apportées par le mandataire. Tels sont les termes qui doivent se trouver dans un futur contrat.

Un commissaire demande s'il est possible de trouver une modification du projet que le lauréat accepte tout en restant suffisamment éloigné des autres

projets présentés au concours pour ne pas soulever d'opposition ou de contestation.

M^{me} Charollais répond que le projet peut être modifié, mais que les autres concurrents pourront tout de même contester l'évolution du projet, si le résultat final se rapproche trop de l'une ou l'autre des propositions faites dans le cadre du concours. Le but sera de proposer une modification suffisamment différente pour que le projet ne puisse être accusé de plagiat.

Le même commissaire dit à M^{me} Charollais que Patrimoine Suisse n'a rien reçu concernant le projet, alors que le concours a eu lieu en 2012. Tout en rappelant qu'il est conscient de l'impossibilité de mettre au courant tout le monde, il demande comment cela se fait que Patrimoine Suisse n'ait pas été associé au concours à l'origine.

M^{me} Charollais lui répond d'abord que puisque rien ne s'est encore passé depuis 2012 il est normal que Patrimoine Suisse n'ait pas encore reçu de documents sur le projet. Ensuite, les acteurs à buts idéaux, tel Patrimoine Suisse, ne sont habituellement pas inclus dans les jurys lors des concours. D'abord il est impossible de faire participer tous les acteurs proches ou éloignés, ce qui pose la question de savoir où fixer la limite. Pour ce qui est des concours, les groupes qui y sont toujours associés sont les représentants des habitants du secteur. Comme le secteur de la rade regroupe tout Genève, il n'y a pas eu de représentants des habitants dans le cadre de ce projet.

Le président demande si le fait de modifier la passerelle tout en conservant le geste architectural pourrait être accepté sans craindre d'opposition des autres participants au concours, même si la passerelle devait devenir parallèle.

M^{me} Charollais répond positivement. Le problème d'opposition est le produit de l'accumulation de modifications qui éloigneraient le projet final des caractéristiques principales du projet primé, ce qui reviendrait à construire un projet essentiellement différent.

Discussion et vote

Après le départ de M^{me} Charollais, le président propose aux commissaires de discuter et de voter sur le sujet le soir même.

Par 8 oui (2 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 4 S) contre 6 non (2 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 1 EàG) et 1 abstention (EàG), le vote est accepté.

Un commissaire d'Ensemble à gauche annonce que son groupe votera contre l'attribution du crédit. Déplacer la passerelle pour la mettre parallèle au pont

retire le principe de base de l'ouvrage et conserver le même architecte pour construire un projet différent est une mauvaise idée. De plus la CGN s'oppose à la construction du projet primé.

L'expérience démontre que les projets qui s'éternisent coûtent des sommes pharaoniques. Or, la CGN n'a pas été prise en compte lors du choix du projet, ce qui est une erreur qui aujourd'hui a un coût. Il propose d'assumer le prix de l'erreur qui a été commise, de choisir le second lauréat du concours, dont la réalisation serait moins chère, et d'aller de l'avant. Le mandataire a d'autres mandats dans le reste de la rade.

Passer encore des années de discussions entre des parties qui n'ont pas les mêmes objectifs ne fait aucun sens. Le même commissaire trouve qu'amender ne fait pas plus de sens, jugeant que le projet est mort-né.

Une commissaire du Parti libéral-radical annonce qu'elle ne s'exprime pas au nom de son groupe. Selon elle, le projet est appelé à évoluer de façon importante puisqu'il ne prenait pas divers paramètres en compte, comme le déplacement des navires de la CGN. Néanmoins, elle rappelle que le principe de la passerelle est de favoriser la mobilité douce et que la préoccupation actuelle est d'avoir un projet d'étude. Elle propose que des recommandations soient ajoutées pour que le projet évolue de telle façon à devenir possible tout en prenant en compte les besoins des diverses parties. Selon elle le projet n'est pas mort-né et le crédit d'étude devrait être voté afin de pouvoir aller de l'avant.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois annonce que son groupe ne votera pas le crédit.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien exprime qu'une majorité de personnes veulent avoir cette passerelle, il faudrait maintenant pouvoir avancer dans le projet par l'étude de faisabilité. Selon lui, les cabinets d'architectes sont plus que suffisamment équipés pour faire face au défi de l'étude et des modifications requises. De plus il rappelle que le temps commence à manquer pour profiter d'une subvention de la Confédération. Pour ces raisons, le Parti démocrate-chrétien vote oui, avec enthousiasme, cœur et conviction à l'attribution d'un crédit pour l'étude du projet.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical annonce qu'il ne votera pas le crédit car il s'agit d'un projet mal élaboré dès le début. Le cahier des charges du concours permet aux projets présentés de construire dans le périmètre où voguent les bateaux. Aussi, le procès-verbal de la séance du 28 septembre 2012 au GCI mentionne que le cahier des charges du concours stipule qu'«il n'est pas demandé aux concurrents de garantir l'état de service de la passerelle suite à un choc de navire. En effet, sans atteindre la ruine de l'ouvrage, on peut considérer des déformations très importantes de la structure nécessitant une reconstruction partielle

ou totale des éléments touchés par l'accident.» Il trouve que cela est hallucinant et, bien qu'il ait compris que des modifications peuvent être apportées grâce aux auditions, il est gêné par le fait que M^{me} Charollais semble avoir dit tout et son contraire. La commission a demandé un avis juridique, qui n'a pas été donné. Le fait que la juriste ne veuille pas venir est également dérangeant.

Enfin, il rappelle qu'il s'agit ici d'un crédit de deux millions simplement pour voir ce qui peut être fait. Il y a donc un risque que le projet final ne soit pas suffisamment compatible avec la rade et que le crédit d'étude soit investi en pure perte.

Une commissaire du groupe des Verts propose un amendement à l'article premier du projet de délibération. Elle souhaite que l'article dise: «Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 millions de francs destiné aux études des trois variantes en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne. Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade.» Moyennant cet amendement, elle serait favorable au vote du crédit.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre se rallie également à la volonté de s'opposer à ce crédit. Le DCA ne semble pas avoir étudié correctement ce projet, au contraire de la commission qui a vu qu'en tant que tel ce dernier est irréalisable.

De plus le second prix du concours semble répondre complètement aux demandes et aux attentes de la passerelle nécessaire. Par conséquent, le risque d'une opposition au projet après modification est élevé. Enfin, même dans le cas où le crédit d'étude est voté et pour les raisons mentionnées, il se peut que la deadline mise par la Confédération pour pouvoir profiter de la subvention soit quand même dépassée. En conséquence, l'Union démocratique du centre vote contre le crédit d'étude.

Un commissaire du Parti socialiste annonce que son groupe votera pour ce crédit, avec l'amendement proposé par le groupe des Verts. Il rappelle que les modifications sur les deux rives pour avoir plus de pistes cyclables avancent, elles, et qu'il faut à présent pouvoir en faire un «U» cyclable au lieu de n'avoir que deux «I» parallèles.

Une commissaire du Parti libéral-radical demande à ajouter un amendement à la suite du premier. Elle aimerait que soit ajouté après «ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.»

Le président précise que cet amendement pourra uniquement être ajouté si le premier est reçu.

Le président soumet au vote l'amendement de l'article premier suivant.

«Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de deux millions de francs destiné aux études des trois variantes en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête du crédit de réalisation. Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade.»

Par 13 oui (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 4 S, 1 Ve) et 1 abstention (EàG), l'amendement est accepté.

Le président soumet au vote l'amendement du premier article modifié.

«Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.»

Par 12 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 MGC) contre 2 non (PDC), l'amendement est accepté.

Le président soumet au vote le projet de délibération avec les amendements ci-dessus.

Par 8 oui (4 S, 1 Ve, 2 PDC, 1 PLR) contre 7 non (2 EàG, 2 PLR, 1 UDC, 2 MCG), le projet de délibération est accepté.

PROJET DE DÉLIBÉRATION AMENDÉE

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 2 millions de francs destiné aux études *des trois variantes* en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation. *Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.*

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 millions de 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 selon les règles en vigueur.

Annexes (à consulter sur internet):

- courrier de la CGN du 22 septembre 2011
- CTC doc de présentation CGN
- CTC Courrier M. Mermoud
- PRD-156 A annexe Lauréat 1
- présentation CAE 3 décembre 2013 passerelle du Mont-Blanc