

Proposition du Conseil administratif du 22 mai 2025 en lien avec le projet de transformation du parking de la place de Cornavin en vue de:

- **Délibération I: la simplification et la modification du dispositif juridique relatif au parking existant sur le domaine public de la place de Cornavin comprenant:**
 - **la prolongation du droit de superficie distinct et permanent (DDP) N° 3901 du 8 novembre 1979, d'une surface actuelle de 12 318 m², constitué au profit de la société Parking de la place de Cornavin SA, sur les parcelles du domaine public communal N^{os} 3900 et 7360 de Genève-Cité, jusqu'au 14 août 2062,**
 - **l'abrogation de la convention du 6 février 1979 réglant la mise à disposition du domaine public pour la construction du parking de la place de Cornavin,**
 - **la modification de la loi 4654 du 29 septembre 1977 accordant une concession d'utilisation du domaine public à la place de Cornavin;**
- **Délibération II: l'ouverture d'un crédit de 1 470 000 francs destiné au versement d'une subvention d'investissement à la société Parking place de Cornavin SA, pour la réalisation de travaux transitoires d'amélioration de la sécurité «feu» de sa galerie marchande, sur la base du décompte final des coûts effectifs desdits travaux.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

Introduction

Le 25 novembre 2020, votre Conseil a approuvé le Plan directeur de quartier (PDQ) N° 30183 «Pôle Cornavin». Le Conseil d'Etat l'a adopté le 19 mai 2021. Il traduit la volonté de la Ville et du Canton de Genève de requalifier les espaces publics comme mesure d'accompagnement du projet d'extension de la gare de Cornavin, porté par les Chemins de fer fédéraux (CFE), et dont la mise en service est prévue fin 2038 (nouvelle gare souterraine).

Dans ce cadre, le fonctionnement du pôle Cornavin sera entièrement revu. Le trafic individuel motorisé sera supprimé sur les places de Cornavin et de Montbrillant. Les itinéraires et les arrêts de transports publics seront réorganisés. Les cyclistes disposeront de nouvelles pistes en site propre et davantage d'espace

public sera mis à disposition des usagers, notamment afin d'absorber l'augmentation attendue des flux de piétons.

En particulier, pour la réalisation du projet de réaménagement de la place de Cornavin, il sera nécessaire de pouvoir transférer, au sein de l'ouvrage souterrain de la société Parking de la place Cornavin SA (PPCSA), certaines activités jusqu'alors placées en surface, comme le stationnement vélo, une station taxi, la dépose-minute et plusieurs places de livraison. A cette fin, un projet de transformation est en cours de développement porté par un partenariat entre la Ville de Genève, le Canton et PPCSA.

L'objectif de la présente proposition est de soumettre à votre Conseil les objets qui sont de sa compétence concernant les modalités foncières et financières négociées entre les trois parties pour la mise en œuvre de ce projet de transformation. A ce propos:

- la première délibération comporte une proposition de prolongation du droit de superficie distinct et permanent (DDP) que la Ville a octroyé à PPCSA en 1979 pour la construction de son ouvrage, ainsi que les demandes de modification et d'abrogation d'autres documents juridiques y relatifs;
- la deuxième délibération concerne une demande de crédit (subvention d'investissement) visant à dédommager PPCSA pour la réalisation de travaux urgents d'amélioration de la sécurité «feu» de sa galerie marchande, qui ne peuvent pas attendre le démarrage des travaux du projet de transformation prévu pour 2028.

Contexte et historique de l'opération

Situation foncière et juridique

Le parking de la place de Cornavin est situé sous les parcelles du domaine public communal N^{os} 3900 et 7360 de Genève-Cité, d'une surface respective de 14 372 m² et 2985 m². Il est principalement constitué de surfaces destinées au stationnement de véhicules motorisés, réparties sur trois étages souterrains, et d'une galerie marchande, située au premier sous-sol. Il comprend les bâtiments suivants: N^{os} 1266 d'une surface de 268 m², G976 d'une surface de 11 139 m² (commerce), G977 d'une surface de 152 m², G978 d'une surface de 200 m² et G979 d'une surface de 75 m².

L'ouvrage appartient à PPCSA, qui est une entité de droit privé inscrite au registre du commerce comme société anonyme, dont l'actionariat majoritaire est principalement institutionnel: Fondation des parkings (FdP), CFF et Ville de Genève. Le reste de l'actionariat est composé de commerces et de commerçants de la galerie marchande et d'autres actionnaires privés.

Actuellement, l'utilisation du domaine public communal par PPCSA est réglée par trois actes distincts:

- la loi 4654 du 29 septembre 1977 accordant une concession d'utilisation du domaine public de la place de Cornavin pour une durée de soixante-cinq ans, en vue de la construction et de l'exploitation d'une galerie marchande, de liaisons avec la gare et d'un parcage public par PPCSA;
- une Convention signée le 6 février 1979 entre la Ville de Genève et PPCSA, réglant les modalités de mise à disposition du domaine public pour la construction du parking, dont une redevance annuelle au bénéfice de la Ville de Genève;
- enfin, l'acte de constitution du DDP N° 3901 du 8 novembre 1979 accordé à PPCSA par la Ville de Genève, qui renvoie à certains articles de ladite convention et arrive à échéance le 14 mars 2043.

L'ensemble de ce dispositif correspond aux démarches de l'époque. La présente proposition vise à le simplifier et à l'actualiser en conformité avec les engagements discutés dans le cadre de la mise en œuvre du projet de transformation du parking.

Développement du projet de transformation du parking et conséquences pour la société

En plus de l'intégration des nouveaux programmes demandés par les collectivités publiques, PPCSA doit réaliser des travaux visant la mise aux normes de la galerie marchande en lien avec la sécurité «feu». La société a, par ailleurs, un projet d'assainissement de la dalle du niveau -1 et de transformation de certains commerces (ci-après le «Projet initial de dynamisation»).

Le Conseil administratif, le Conseil d'Etat et la société ont dès lors décidé d'élaborer un projet répondant aux besoins de toutes les parties (ci-après le «projet de transformation») incluant: le réaménagement du niveau -1, la mise en conformité «feu» et structurelle de la galerie marchande, ainsi que les impacts induits par ces programmes dans les autres niveaux.

La phase 31 SIA de ce projet (avant-projet) a été achevée début 2025. Elle a permis de définir précisément la disposition et l'étendue du programme demandé par chaque partie, les travaux induits et les conséquences pour la société. En particulier, l'accueil des programmes demandés par les collectivités publiques (deux vélostations, une station de taxis, des places de livraison) a pour conséquence la perte d'environ 2000 m² de surface commerciale et de 150 places de stationnement, ce qui générera un manque à gagner important pour la société.

Le développement de ce projet commun, dont les travaux doivent démarrer au second semestre 2028, a par ailleurs retardé la réalisation des mesures de mise en

conformité «feu» nécessaires pour le maintien de la galerie marchande de PPCSA en exploitation à court terme. Pour remédier à ceci, PPCSA est convenue avec la police du feu de la réalisation de mesures transitoires urgentes (ci-après les travaux d'amélioration de la sécurité «feu»).

Pour ces raisons, la présente proposition intègre des éléments de compensation financière et de participation aux coûts de la société.

Situation financière et partenariat

Il est à noter que le projet de réaménagement de la place de Cornavin et les transformations consécutives de l'ouvrage de PPCSA sont inscrits à la mesure 30-29 du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de quatrième génération. La Confédération accorde notamment, selon son rapport d'examen du 22 février 2023, un cofinancement de 15,93 millions de francs (TTC) à la réalisation de cette mesure, pour autant que les travaux démarrent, au plus tard, d'ici le 31 mars 2029.

Le Canton participe également au financement de la mise en œuvre des projets du pôle Cornavin à travers les subventions qu'il verse à la Ville dans le cadre des lois relatives à la mise en œuvre des Projets d'agglomération. A ce jour, les subventions relatives à cette mesure, votées dans le cadre des lois L11863 et L13182, s'élèvent respectivement à 1,36 million de francs (TTC) pour le financement des études et à 12,74 millions de francs (TTC) pour le financement de la réalisation. Le versement d'une subvention complémentaire visant l'équilibre financier net des dépenses des deux collectivités devra par ailleurs être proposé prochainement au Grand Conseil dans le cadre du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Projet d'agglomération de cinquième génération.

Exposé des motifs

Parallèlement au développement du projet de transformation, une convention tripartite entre la Ville, le Canton et PPCSA a été signée afin de définir les conditions de partenariat concernant les aspects fonciers et financiers nécessaires à sa réalisation. Cette convention définit notamment:

- les conséquences foncières du projet de transformation, notamment celles en lien avec l'indemnisation due à la société pour le manque à gagner induit par l'intégration des programmes d'intérêt public dans son ouvrage (délibération I);
- les modalités de dédommagement de PPCSA pour la réalisation urgente des travaux d'amélioration de la sécurité «feu», qui n'auraient pas été nécessaires si la société avait pu mener son projet initial de dynamisation de manière indépendante (délibération II).

Délibération I

La délibération I de la présente proposition a pour but de rendre conforme le dispositif juridique existant avec les modifications induites par le développement du projet. Elle intègre, de manière indirecte, les garanties nécessaires concernant la prise en charge, par les collectivités publiques, du manque à gagner que le projet de transformation va générer pour PPCSA avant, pendant et après les travaux. Il est donc proposé à votre Conseil de valider les aspects suivants:

a) Modification de la durée du DDP comme alternative à l'indemnisation

Un groupe de travail, constitué de représentants de la Ville de Genève, du Canton et de PPCSA, a eu la charge de déterminer le manque à gagner induit par les transformations du niveau -1 du parking, demandées par les collectivités publiques, déduction faite des travaux déjà prévus par la société dans son projet initial de dynamisation. Ce groupe a œuvré pendant deux ans pour la construction d'un modèle de calcul et la définition des hypothèses de rendement de la société à prendre en considération. Il s'est appuyé sur l'expertise d'un mandataire externe indépendant.

Le montant brut d'indemnisation résultant de ce modèle est de 39 496 903 francs. La Ville de Genève est responsable du versement direct de ce montant à PPCSA. En effet, en tant que maître d'ouvrage du projet de réaménagement de surface de la place de Cornavin, elle génère directement le besoin de modifications de l'ouvrage de PPCSA.

Dans ce cadre, et d'entente avec PPCSA, le Conseil administratif vous propose de convertir le montant brut de l'indemnisation en dix-neuf années et cinq mois de prolongation du DDP au bénéfice de la société, à compter de la date de l'échéance fixée par l'Acte de constitution de 1979, soit le 14 mars 2043. Ce calcul a été réalisé par le même mandataire externe indépendant. La nouvelle échéance du droit de superficie sera alors le 14 août 2062¹.

b) Abrogation de la Convention du 6 février 1979 entre la Ville de Genève et PPCSA

Toujours dans la perspective de simplification du dispositif juridique comprenant les trois documents cités auparavant, il vous est proposé de reprendre les éléments pertinents de la Convention de 1979 (avec ou sans mise à jour) dans l'acte modificatif du DDP et d'abroger celle-ci.

¹ Le calcul de l'indemnisation ne tient pas compte du manque à gagner de la Ville de Genève (pertes de rente) lié à la prolongation du DDP jusqu'en 2062, c'est-à-dire le manque à gagner lié au fait que la Ville ne récupérera plus l'entier de l'ouvrage (et donc de sa rentabilité) en 2043, mais uniquement en 2062. Ce manque à gagner est aujourd'hui estimé à -19,75 millions de francs supplémentaires.

Les principaux éléments qui seront intégrés dans l'acte modificatif du DDP concernent notamment: l'objet du DDP, le plan de la zone concédée (assiette), les conditions de retrait de la concession pour faute grave, les conditions relatives à l'exploitation commerciale, notamment l'ouverture jour et nuit, la répartition du parage, l'entretien de l'ouvrage et l'exploitation par un tiers. Il sera également repris les éléments relatifs au calcul de la rente, en particulier le rendement des fonds investis, la date à laquelle la redevance est due, le calcul de la redevance et le contrôle de la redevance. Finalement les aspects relatifs aux dommages à la Ville de Genève et aux tiers ainsi qu'en ce qui concerne les litiges et les mesures de circulation seront aussi intégrés. Les éléments non repris concernent uniquement des aspects devenus obsolètes, comme les références aux normes de construction, par exemple.

c) *Modification de la loi 4654 du 29 septembre 1977 accordant une concession d'utilisation du domaine public à la place de Cornavin*

Puisque l'acte original de constitution du DDP a été rédigé en s'appuyant et en mentionnant expressément la concession accordée par le Grand Conseil en 1977, il sera nécessaire de procéder également à la modification de celle-ci comme condition préalable à la signature des nouvelles conditions du DDP.

La modification de la concession nécessitera l'adoption d'une loi par le Grand Conseil, sur demande du Conseil municipal. Il s'agira principalement de modifier l'article 3, afin de prolonger sa durée de dix-neuf ans et cinq mois à compter du 14 mars 2043, et l'article 6, en raison de l'abrogation de la convention annexée à ladite loi.

Délibération II

Le développement du projet de transformation a eu comme conséquence de retarder la réalisation des mesures de mise en conformité «feu» de la galerie marchande prévues dans le cadre du projet initial de dynamisation de PPCSA. La réalisation de mesures urgentes est toutefois nécessaire pour le maintien en exploitation de la galerie marchande jusqu'au démarrage des travaux du projet de transformation prévu au second semestre 2028. Pour remédier à ceci, PPCSA a convenu avec la police du feu de réaliser un certain nombre de mesures d'amélioration de la sécurité «feu» déjà en 2025.

Ces mesures sont au bénéfice de l'autorisation de construire N° 334380/1, délivrée le 16 octobre 2024. L'autorité cantonale a toutefois émis les réserves suivantes:

- Les mesures de protection incendie projetées dans le cadre de ce projet ne permettent pas d'atteindre une mise en conformité et ne sont acceptées que pour une durée déterminée, jusqu'au 31 décembre 2028.

- Au plus tard le 1^{er} janvier 2029, l'ensemble de la galerie marchande devra être fermée pour travaux. Dans le cas contraire, la police du feu pourra exiger des mesures supplémentaires immédiates, comme, notamment, le remplacement de toutes les vitrines par des éléments coupe-feu.

Le coût total de ce projet est estimé à 1,47 million de franc (TTC). Ce coût sera à la charge des collectivités publiques puisqu'il n'aurait pas été nécessaire si la société avait pu mener son projet initial de dynamisation, pour lequel elle a obtenu une autorisation de construire en 2021. PPCSA assumera ce coût de manière anticipée en attendant la validation, par votre Conseil, de l'ouverture d'un crédit pour le versement d'une subvention.

Participation financière du Canton de Genève

Comme indiqué précédemment, le Canton participe au financement des études et des travaux des projets du pôle Cornavin, lorsque ceux-ci sont pilotés par la Ville de Genève, via des subventions votées par le Grand Conseil dans le cadre des lois relatives à la mise en œuvre des projets d'agglomération. Toutefois, depuis la votation des dernières lois à ce propos (L11863 et L13182), les circonstances des projets du pôle Cornavin ont évolué, ainsi que l'estimation des coûts desdits projets, dont le projet de transformation du parking.

Afin de continuer à assurer la recherche d'un équilibre financier net entre les dépenses des deux entités, déductions faites des subventions fédérales associées, le comité de pilotage (COFIL) «Ville-Canton» a validé, début 2025, le principe du versement d'une subvention cantonale supplémentaire à la mesure 30-29 relative aux projets de la «place de Cornavin» et du «parking». Ce principe devra être soumis à l'approbation du Grand Conseil dans le cadre du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Projet d'agglomération de cinquième génération. Le montant précis de la subvention sera calculé en fonction des coûts consolidés des avant-projets respectifs, qui ne sont pas encore connus au moment de la rédaction de la présente proposition.

Dans le cadre des accords passés entre les parties, il est convenu que la Ville prenne en charge tous les engagements bruts nécessaires à la mise en œuvre des démarches relatives au projet de transformation du parking. Via le mécanisme qui consiste à équilibrer globalement les investissements de la Ville et du Canton, elle récupérera ensuite une partie des montants pour lesquels elle a assuré un financement total.

Transition écologique et cohésion sociale

Le projet de transformation est conforme aux stratégies communales (stratégie climat, plan directeur communal (PDCom) et s'inscrit dans les objectifs et principes du PDQ N° 30 183 «pôle Cornavin» en matière de développement durable, ainsi que dans l'esprit du plan climat cantonal (deuxième génération) adopté par le Conseil d'Etat en avril 2021.

Estimation des coûts

Délibération I

En principe, les droits d'enregistrement, les émoluments du registre foncier et de la mensuration officielle ainsi que les honoraires de notaire et de géomètre sont à la charge du bénéficiaire du droit de superficie, c'est-à-dire PPCSA. Dans le cas particulier, en tant que requérante du projet de transformation, la Ville de Genève a pris l'engagement de prendre en charge ces frais. Ils seront absorbés par le budget de fonctionnement de la Direction du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), Unité opérations foncières (UOF). Puisque l'opération ne prévoit pas de modification ni de l'assiette ni des conditions du DDP, outre que sa prolongation, il n'y aura en principe pas de perception de droits d'enregistrement. Cette délibération ne nécessite donc aucun investissement ni aucun budget supplémentaire.

Délibération II

Le montant de la subvention de financement se base sur le coût de travaux estimé par le bureau d'architectes AAPA le 21 novembre 2024, conformément aux travaux prévus dans le dossier d'autorisation de construire N° 334380/1.

<i>A Estimation des coûts</i>	Fr.
Honoraires	227 500
Travaux	1 124 500
Taxes, émoluments, divers et imprévus	7 800
I. Coût total du projet (HT)	1 359 800
<i>B Calcul des frais financiers</i>	
I. Coût total du projet (HT)	1 359 800
TVA (8,1%) arrondie	110 200
II. Coût total de l'investissement	1 470 000
III. Total du crédit demandé	1 470 000

Délai de réalisation

Délibération I

Aucun délai de réalisation n'est fixé pour les modifications foncières. Toutefois, le Conseil administratif s'engage à signer un acte authentique dans les trois mois suivant l'entrée en force des trois éléments suivants: l'autorisation de construire du projet de transformation de l'ouvrage de la société PPCSA, l'ouverture du crédit de travaux pour la part qui sera à charge de la Ville de Genève et l'adoption de la modification de la loi 4654 portant sur la concession d'utilisation du domaine public par le Grand Conseil.

Délibération II

Les travaux d'amélioration de la sécurité «feu» de la galerie marchande devront se réaliser durant l'année 2025, au risque, si cela ne devait pas être le cas, d'une demande d'arrêt anticipé de l'exploitation de la galerie marchande par la police du feu. La société PPCSA assumera la maîtrise d'ouvrage et le préfinancement de ces travaux.

Référence au 19^e plan financier d'investissement (PFI)

Délibération I

Cette délibération concerne une opération technique qui ne nécessite aucun investissement. Elle substitue le paiement d'une indemnisation à la société PPCSA visant à compenser celle-ci du manque à gagner généré par les travaux de transformation de son ouvrage demandés par les collectivités publiques par une prolongation du DDP existant.

Délibération II

Le financement de cette subvention d'investissement n'est pas inscrit dans le 19^e PFI. Il constitue un coût supplémentaire par rapport au coût total prévisible de la ligne N° 102.505.14 «Place de Cornavin: aménagement de la place», inscrite au 19^e PFI (page 55) en tant que projet actif pour un montant de 73 000 000 de francs, puisque les travaux d'amélioration de la sécurité incendie concernés par cette délibération n'étaient pas nécessaires lors des estimations précédentes.

Budget de fonctionnement

Délibération I

Il s'agit d'une opération de technique foncière. En principe, s'agissant de la modification d'un droit de superficie, les émoluments du registre foncier, les droits d'enregistrement et les honoraires du notaire sont à la charge du bénéficiaire. Dans le cas particulier, étant donné que les coûts induits par l'opération proviennent des modifications en lien avec le projet d'aménagement, il a été convenu qu'ils seraient pris en charge par la Ville de Genève.

Délibération II

Les travaux d'amélioration de la sécurité «feu» seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de PPCSA, dans l'ouvrage appartenant à la société. Aucun impact n'est à prévoir sur le budget de fonctionnement.

Charges financières annuelles

Délibération I

Il s'agit d'une opération de technique foncière qui n'entraîne aucune charge de fonctionnement ni charge financière.

Délibération II

La charge financière de l'investissement prévu comprenant les intérêts au taux de 1,5% et les amortissements au moyen de 10 annuités se montera à 159 400 francs.

Service gestionnaire et bénéficiaire

Délibération I

Le service gestionnaire est la Direction du DACM, l'UOF. Le service bénéficiaire est la Direction du département des finances, de l'environnement et du logement (DFEL), service de la Gérance immobilière municipale (GIM).

Délibération II

Le service gestionnaire et bénéficiaire est la DACM.

Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et planification des dépenses d'investissement (*en francs*)

Objet: Délibération I – Modification de la durée du droit de superficie distinct et permanent (DDP) au profit de PPCSA, sur les parcelles N^{os} 3900 et 7360 du domaine public communal de Genève-Cité, jusqu'au 14 août 2062

En principe, les droits d'enregistrement, les émoluments du registre foncier et de la mensuration officielle ainsi que les honoraires de notaire et de géomètre sont à la charge du bénéficiaire du droit de superficie, c'est-à-dire PPCSA. Dans le cas particulier, en tant que requérante du projet de transformation, la Ville de Genève a pris l'engagement de prendre en charge ces frais. Ils seront absorbés par le budget de fonctionnement de la Direction du DACM, l'UOF. Puisque l'opération ne prévoit pas de modification ni de l'assiette ni des conditions de la rente du DDP, outre que sa prolongation, il n'y aura en principe pas de perception de droits d'enregistrement. Cette délibération ne nécessite donc aucun investissement ni aucun budget supplémentaire.

Objet: Délibération II – Ouverture d'un crédit brut de 1 470 000 francs destiné au versement d'une subvention d'investissement à la société Parking place de Cornavin SA, pour la réalisation de travaux transitoires d'amélioration de la sécurité « feu », sur la base du décompte final des coûts effectifs desdits travaux

A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS

	Montant	%
Honoraires	227 500	15,5%
Travaux	1 124 500	76,5%
Taxes, émoluments, divers et imprévus	7 800	0,5%
TVA (8,1%) arrondie	110 200	7,5%
Coût total du projet TTC	1 470 000	100%

B. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Année de vote du crédit par le CM: 2025	1 470 000	0	1 470 000
Totaux	1 470 000	0	1 470 000

**C. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT
(nouvelles charges et nouveaux revenus)**

Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit

Service bénéficiaire concerné: N.A.

CHARGES

		Postes en ETP
30 - Charges de personnel		
31 - Charges de biens, services et autres charges d'exploitation		
31- Charges d'entretien des bâtiments		
33/34 - Frais financiers (intérêts et amortissements du PA)	159 400	
36/37 - Subventions et dédommagements accordés		
Total des nouvelles charges induites	159 400	

REVENUS

40/42 - Revenus fiscaux et taxes	
43 - Revenus divers	
44 - Revenus financiers (vente, loyer, fermage ...)	
46 - Subventions et dédommagements reçus	
Total des nouveaux revenus induits	0

Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement align="right">**-159 400**

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'accord du 15 mai 2025 intervenu entre PPCSA, le Canton de Genève et la Ville de Genève;

vu l'article 30, alinéa 1, lettre k) de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – De prolonger le droit de superficie distinct et permanent (DDP) N° 3901 du 8 novembre 1979, d'une surface actuelle de 12 318 m², constitué au profit de la société Parking de la place Cornavin SA (PPCSA) sur les parcelles du domaine public communal N°s 3900 et 7360 de Genève-Cité, jusqu'au 14 août 2062.

Art. 2. – De valider l'abrogation de la convention du 6 février 1979 réglant la mise en disposition du domaine public pour la construction du parking de la place de Cornavin.

Art. 3. – De charger le Conseil administratif de demander au Conseil d'Etat de présenter un projet de loi au Grand Conseil visant la modification de loi 4654 du 29 septembre 1977, en validant l'abrogation de la convention du 6 février 1979 entre PPCSA et la Ville de Genève et en modifiant la concession en ce qui concerne la durée de celle-ci.

Art. 4. – De charger le Conseil administratif de procéder à la signature de tous les actes authentiques nécessaires lorsque les conditions suivantes seront réunies:

- adoption de la modification de la loi L4654 portant sur la concession d'utilisation du domaine public par le Grand Conseil;
- autorisation de construire en force pour le projet de transformation du parking tenant compte des nouveaux programmes demandés par les collectivités publiques;
- octroi du crédit de travaux validé par le Conseil municipal et droit de référendum échu.

Art. 5 – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier ou modifier toutes servitudes à charge et/ou au profit des parcelles N^{os} 3900, 7360 et 7375 du domaine public, commune de Genève-Cité et des parcelles N^{os} 5614, 6991, 7113, 5477, 6917, 7114 et 5628 ainsi que le DDP N^o 7092 en main de tiers, commune de Genève-Cité faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'accord du 15 mai 2025 intervenu entre PPCSA, le Canton de Genève et la Ville de Genève;

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e) de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – l'ouverture un crédit de 1 470 000 francs destiné au versement d'une subvention d'investissement à la société Parking place de Cornavin SA, pour la réalisation de travaux transitoires d'amélioration de la sécurité «feu» de sa galerie marchande, sur la base du décompte final des coûts effectifs desdits travaux.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 470 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève 2025 à 2034.

Annexes:

1. plan de situation
2. plan annexé à l'acte de constitution du droit de superficie du 8 novembre 1979
3. extrait du plan directeur de quartier N^o 30 183 «Pôle Cornavin»
4. schéma du programme de transformation du niveau -1 du parking
5. fiche de mesure 30-29 du Projet d'agglomération de quatrième génération

PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER N°30'183

PÔLE CORNAVIN

Ce plan directeur de quartier a été élaboré par le Service de l'urbanisme, les architectes et les ingénieurs.
 Il a été approuvé par le Conseil d'Etat le 19 mai 2020, après avoir été adopté par le Conseil municipal le 25 novembre 2020.
 Le concept énergétique territorial ESTV N° 2018-2016-1413-18-2 a été appliqué sur l'énergie de 3 communes (1005 - 1101 - 1205) depuis l'adoption du 20 janvier 2018.



PLAN DE SYNTHÈSE

Echelle : 1/1000
 N° de plan : N° 30'183
 N° communal : 21 - 52 - 117 - 225 - 239 - 240 - 241 - 242 - 248
 Dessin : XC - FRAR
 Date : 23.01.2020

CONSORTIUM PÔLECORNAVIN

Architecte / Urbaniste / Direction de projet
 BILLESER-HERSCHEGGER
 Adresse : Avenue Michèlegros 20a
 1005 Lausanne
 e-mail : Consortium@zh.ch

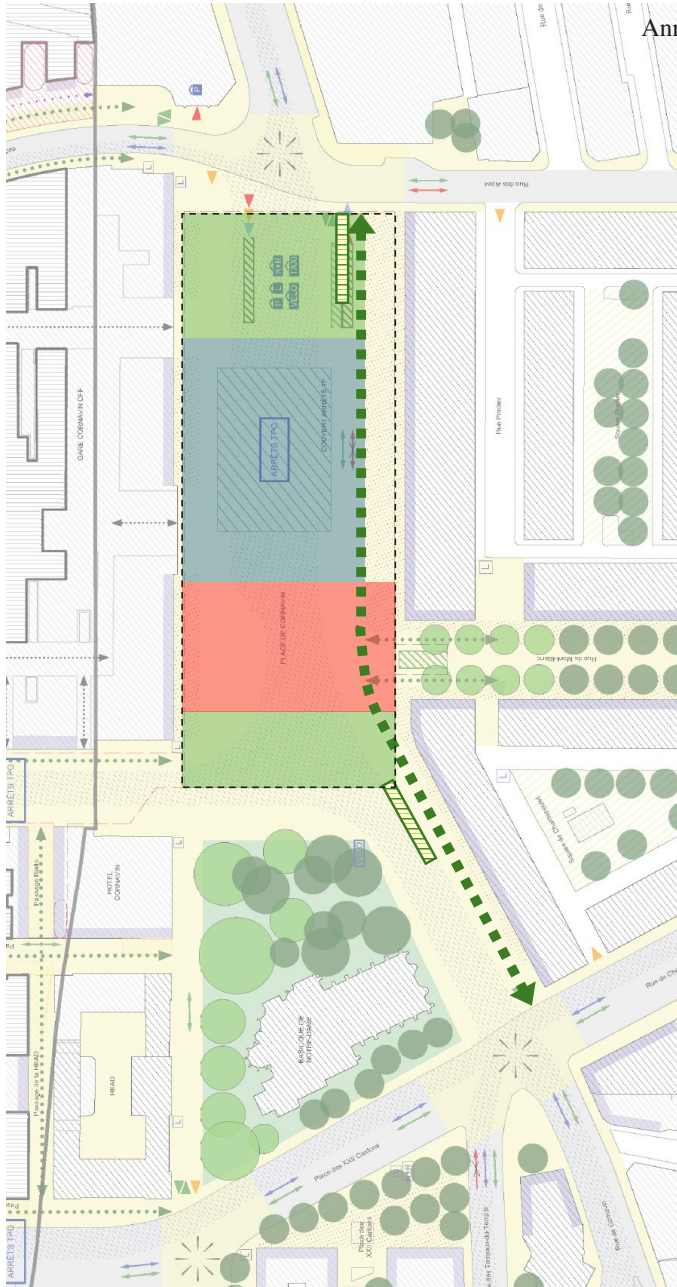
Architecte / Urbaniste / Pilot
 BILLESER-HERSCHEGGER CONSULTING
 Adresse : Calle de Madrid 12
 41001 Sevilla, España

Planification générale
 Nom : BILLESER-HERSCHEGGER SA
 Adresse : Avenue Michèlegros 21
 1005 Genève

Ingénieurs mobiles et trafic
 Nom : BILLESER-HERSCHEGGER VERKEHRSPLANUNG AG
 Adresse : Avenue Michèlegros 19
 3001 Bern

LEGENDE	EXISTANT	FUTUR	Principes directeurs
SURFACES			U1, U2, U4, M1, M3, M4
Espaces publics structurants à unifier			
Espaces verts : arborisation et plantations à grande échelle			
Couverture de la rue des GENES : revêtement pédestre doux			
Voies à aménager			
Zones d'appropriation (terrasses, cafés, etc.) : revêtement adhésif			
Filigranes TP (bus et taxis)			
SOUS-SOLS			M3, M4
Parking de Cornavin / Métro-stopping			
Connexion souterraine sous le passage de Montbrillant			
Niveau intermédiaire : sous-sol ou espace meublé			
Extension souterraine CFF			M1, M2, M3, M4, M5
MOBILITE			
Accès à l'exposition souterraine : routes et emplacements existants			
Accès aux quais aériens CFF : routes et emplacements existants			
Pennes de la gare CFF			
Permeabilité de la gare CFF			
Permeabilité pédestre à renforcer / créer			
Raccord de niveaux entre espaces publics : routes / passages			
Carroirs à requalifier en faveur des TP et MD			
Interfaces TPS			
Rampes TM : revêtements existants			
Rampes MD : revêtements existants			
Accès TM			
Accès cycle en surface / en sous-sol			
Accès livraison			
Accès TAXI			
Accès des bus de substitution CFF			
TIM à supprimer			
TIM à mettre en double sens			
Lignes cycle à restaurer			
TP à mettre en double sens			
Services de passage à pied			
STATIONNEMENT			M5
Parkings souterrains TIM (voiture / moto)			
Rés & fôde en surface / en sous-sol : revêtements existants			
Livraisons en surface / en sous-sol : revêtements existants			
Station taxis en sous-sol			
Vélos-étoiles en surface / en sous-sol : accès directs à la rue ou par un ascenseur			
Actives en pleine terre : revêtement et espaces existants			U4
Actives en pot ou en fosse : revêtement et espaces existants			

Transformation du niveau -1 de l'ouvrage du Parking de la Place de Cornavin
Schéma illustratif du programme

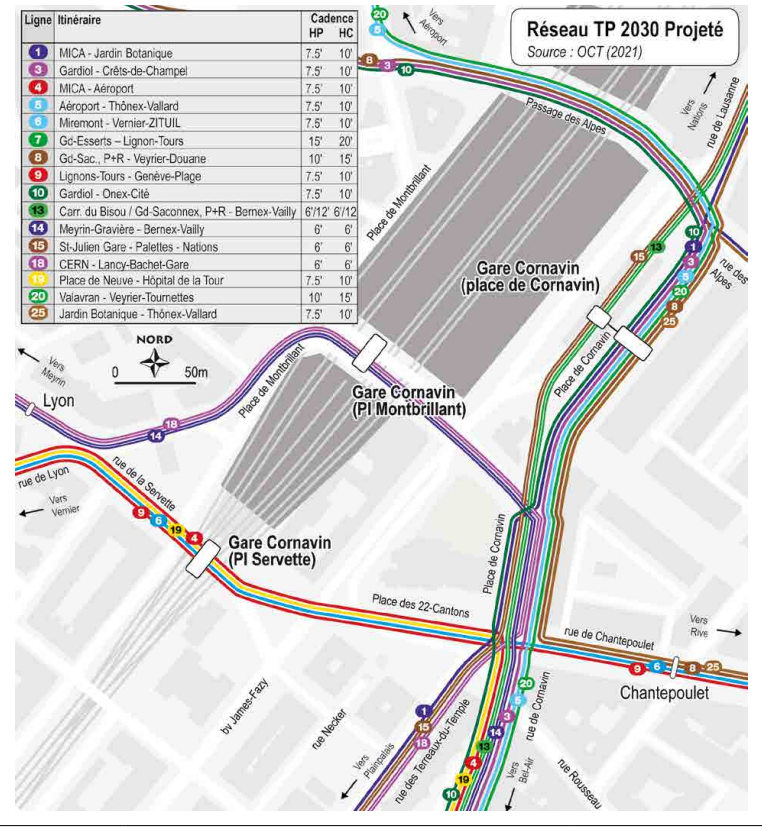


Annexe 4

<p>Numéro 30-29</p>	<p>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)</p>		
<p>Priorité A4</p>	<p>Historique 6621.3.044 (B3) avec intégration de la mesure B2 10-13, 6621.2.123</p>	<p>Coût: 45.5 MF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Plateformes multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Genève Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s) Parking public de Cornavin SA</p>	
<p>Plan de localisation</p>		<p>Représentation explicative de la mesure</p>	
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>Le réaménagement de l'interface multimodale de Cornavin accompagne l'extension souterraine de la gare ferroviaire de Genève Cornavin, prévue dans le cadre du programme ferroviaire Léman 2030 avec mise en service prévue en 2031. Avec cette extension souterraine, 100'000 voyageurs par jour transiteront par la gare de Cornavin. En surface, il s'agit d'aménager des espaces publics de qualité et de réorganiser l'interface multimodale autour de la gare pour assurer le confort optimal et la sécurité des usagers dans le cadre d'une connexion performante avec le réseau des transports publics urbain, le cœur d'agglomération et les accès aux quais de la gare.</p> <p>La mesure A4 30-29, première étape du réaménagement de l'interface, concerne le secteur de la Place de Cornavin sur le front sud-est de la gare. Les travaux de cette première étape doivent être achevés avant le démarrage des travaux d'extension de la gare prévu en 2026 pour conserver, durant la période de chantier, une fonction d'interface multimodale performante.</p> <p>La mesure, inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel « en cours ») porte sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La requalification des espaces publics de la place de Cornavin (environ 20'000 m²) et de l'interface multimodale: amélioration qualitative des correspondances TP, de la circulation MD de manière à faciliter l'intermodalité et les transbordements. Cela comprend en particulier: <ul style="list-style-type: none"> • Réorganisation des arrêts TP actuellement dispersés autour de la gare et regroupement en trois points stratégiques (voir image du réseau TP projeté ci-dessous) pour faciliter les transbordements et l'accès au réseau urbain. • Adaptation du couvert abritant les arrêts TP sur la place de Cornavin aux nouveaux quais permettant d'accueillir simultanément plusieurs trams et bus. • Plantation d'arbres dits majeurs, en nombre limité mais dans des conditions de croissance adéquates. 			

Mesure 30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Coût : 45.5 MF
		Priorité : A4

- La réorganisation importante des circulations visant à réduire fortement la présence de l'automobile au profit des piétons, des vélos et des transports publics, avec la fermeture de la Place de Cornavin à la circulation des TIM qui s'élevait actuellement à env. 12'000 véhicules par jour (véh/j). Cette ambition globale prévoit des réductions importantes de trafic sur les axes adjacents, de l'ordre de -50% sur la Place des 22-Cantons (25'800 véh/j actuellement) et sur la Rue des Alpes (11'600 véh/j actuellement), et jusqu'à -70% sur la Rue de Lausanne (12'600 véh/j actuellement).
- La création d'une vélostation de 800 places minimum (reprise de la mesure 10-13 - 6621.2.123), la création d'une station taxis et de stationnements pour les deux-roues motorisés en souterrain en réaffectant une partie de l'usage du parking souterrain de Cornavin existant. Des renforcements structurels du parking et le déplacement des trémies d'entrée/sortie en surface sont nécessaires au réaménagement de l'espace public en surface.
- La valorisation des espaces et plantations en surface, notamment pour lutter contre les îlots de chaleur :
 - Le parvis de la basilique Notre-Dame sera réaménagé pour créer des jardins (plantations, revêtements perméables, mobilier invitant à la détente).
 - Le parvis de la gare de Cornavin sera dégagé afin de recevoir efficacement les voyageurs sortant de la gare. L'espace au sud-est de la place pourra accueillir des plantations, probablement en bacs afin d'aménager des espaces de détente et d'apporter de l'ombre proche des terrasses.



Mesure 30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Coût: 45.5 MF
		Priorité: A4
<p>Cette mesure est étroitement liée et coordonnée à la mesure A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy visant à simplifier la circulation des trams aux abords de la nouvelle place de Cornavin. Les études sont coordonnées entre les deux mesures afin d'aboutir à un aménagement fonctionnel et concerté, garant d'une intégration architecturale réussie d'un axe fort TP qui traverse le secteur de la gare.</p> <p>Le réaménagement de l'interface nord-ouest de la gare Cornavin (espace public et vélostations Montbrillant) et le traitement des passages sous-voies Servette et Alpes seront effectués dans une deuxième étape, concomitamment à la mise en service de la gare souterraine, et font l'objet de la mesure B4 30-45. Le réaménagement du passage inférieur des Grottes, la création d'un passage inférieur vers la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) et la construction d'une vélostation supplémentaire dans le quartier des Grottes font l'objet de la mesure C4 30-64.</p> <p>L'ensemble de ces mesures donne suite à près de 10 ans de réflexion et d'études menées entre la Ville de Genève, le canton de Genève et les CFF. Depuis le PA3, la connaissance du projet a considérablement progressé. Un concept de réaménagement du pôle urbain de Cornavin a été défini, sur la base d'un concours (mandat d'études parallèles) jugé en avril 2018. Les études de faisabilité conduites depuis 2018 ont permis de vérifier les conditions de mise en œuvre et de régler les coordinations entre des partenaires multiples (CFF, canton de Genève, privés). Ce concept a été traduit en instrument d'aménagement par l'adoption d'un plan directeur de quartier (PDQ) adopté début 2021, liant les autorités cantonale et communale. Ce PDQ fixe les objectifs, définit les coordinations à mettre en œuvre, fixe les responsabilités des différents partenaires. Enfin, la Ville de Genève a adjugé en juillet 2020 un mandat d'études et de réalisation en vue de valider un avant-projet en juin 2021 coordonné avec l'avant-projet de la gare conduit simultanément par les CFF.</p>		
<p>Opportunité et utilité</p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> • U3 par un fonctionnement adéquat de l'interface multimodale principale de l'agglomération qu'est Cornavin. • U9 par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte urbain dense. • M1 par la coordination de la mesure avec le projet d'augmentation des capacités de la gare Cornavin dans le cadre de Léman 2030. • M5 par une meilleure lisibilité et perméabilité des espaces permettant de faciliter les transbordements entre MD, tramway, bus et train. • M8 par un travail à l'échelle de la métrique piétonne et du mobilier urbain permettant d'aménager des lieux de détente ; • M10 par la fermeture de la Place de Cornavin au trafic TIM et la réduction importante des charges de trafic dans le secteur en faveur des MD et des TP. • EP4 en agissant de manière volontariste sur le trafic TIM et en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal. • EP6 par une opportunité de plantations d'arbres permise par la mesure pour lutter contre les îlots de chaleur. <p>En termes de mobilité, la gare de Cornavin est l'interface principale du Grand Genève. A l'horizon 2030, avec l'extension de la gare dans le cadre du programme « Léman 2030 », 100'000 voyageurs par jour circuleront sur les lignes CFF Genève – Lausanne. A sa mise en service, le Léman Express réalisait déjà 25'000 montées et descentes par jour en gare de Cornavin, ce qui en fait également la première gare du nouveau RER transfrontalier. Aujourd'hui, déjà 140'000 montées et descentes par jour se font dans les lignes TPG au niveau de l'interface de Cornavin, dont plus de la moitié pour les 3 lignes de tramway (n°14, 15 et 18). A l'horizon 2030, il est prévu une augmentation de 15% de cette fréquentation. Les lignes TPG 14 et 18 génèrent le plus de déplacements pour l'interface de Cornavin. Enfin, près de 70% des passagers des TPG transbordent, montent ou descendent à Cornavin ce qui en fait de loin la première interface du réseau TPG.</p> <p>Le pôle urbain de Cornavin est un espace actuellement fortement péjoré par le trafic individuel motorisé. Lieu de vie et d'échanges, les espaces actuels résultent essentiellement des plans de développement imaginés au 19^{ème} siècle. De nombreux édifices ont une valeur patrimoniale avérée. Les espaces publics, rues et places sont limités dans leurs emprises et doivent accueillir pratiques urbaines, usages et fonctionnalités dans un espace qui n'est pas extensible. La mesure contribue à préserver et mettre en valeur un espace urbain porteur de fortes valeurs symboliques et patrimoniales tout en assurant les fonctionnalités nécessaires aux mobilités du 21^{ème} siècle. Elle vise à privilégier les qualités d'usage du site et la qualité de vie en supprimant les obstacles et la présence de l'automobile sur la place de Cornavin au profit d'un espace partagé entièrement accessible aux piétons. L'objectif est de permettre tous les échanges au niveau du sol pour une intermodalité efficace.</p> <p>La mesure permet d'atténuer le caractère essentiellement minéral des lieux par des plantations d'arbres pour offrir une qualité de séjour et des îlots de fraîcheur qui s'inscrivent dans l'adaptation au réchauffement climatique.</p> <p>La mesure contribue à améliorer la sécurité en lien avec la suppression du trafic TIM sur la place de Cornavin et une ré-allocation des espaces en faveur des modes doux et des TP, dans le cadre d'un aménagement urbain lisible et de qualité réduisant les potentiels conflits entre les modes. Plus spécifiquement, la mesure permet de traiter ou de contribuer au traitement de 3 zones d'accumulation d'accidents « à assainir » (Carrefour Cornavin-Place des 22-Cantons, Place de Cornavin, Carrefour Cornavin-Rue des Alpes) qui impliquent toutes des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.</p>		

Mesure 30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Coût: 45.5 MF												
		Priorité: A4												
<p>L'ensemble du projet (3 mesures A4, B4, C4) permettra de requalifier par étapes l'intégralité des espaces publics emblématiques situés de part et d'autre de la gare et d'améliorer les perméabilités à travers le faisceau ferroviaire des CFF. Tout cela s'inscrit dans la continuité du choix opéré en 2015 de privilégier une extension souterraine de la gare Cornavin pour préserver les qualités patrimoniales du quartier de la gare.</p>														
<p>Effets sur l'environnement</p>		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité. La forte réduction du trafic TIM dans le secteur sera au bénéfice des nombreux usagers de l'interface multimodale mais aussi des plus de 2'000 habitants riverains.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces, notamment de pleine terre; surface imperméable identique à l'état initial et zone de pleine terre entre 5 et 29%; objectif fixé dans le PDQ de planter des sujets en pleine terre (100 m³ minimum) non quantifié à ce stade (dépend du projet définitif); gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité et valorise les existants; prévoit des plantations d'espèces indigènes et adaptables aux changements climatiques. Même si aucune étude « îlot de chaleur » n'a été réalisée, la requalification des espaces publics ne génère pas d'emprise sur des surfaces actuellement perméables et permet au contraire une réallocation des usages du sol favorable à la lutte contre le réchauffement climatique en diminuant la surface imperméabilisée et en augmentant la part de végétation, par le biais entre autres de plantation d'arbres majeurs favorables à la biodiversité.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>												
<p>Lien avec d'autres mesures du PA4</p> <ul style="list-style-type: none"> • SUPRA 60-01 Augmentation de capacité du noeud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare) • A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy • B4 30-45 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2) • C4 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3): construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes 														
<p>Jalons et état de planification</p> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>terminée en 2018</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>10.2020 / 06.2021</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>07.2021 / 06.2022</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>10.2022 / 10.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 12.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>01.2027</td> </tr> </table>			Étude préliminaire	terminée en 2018	Étude d'avant-projet	10.2020 / 06.2021	Étude de projet	07.2021 / 06.2022	Autorisation / permis de construire	10.2022 / 10.2023	Travaux	01.2024 / 12.2026	Mise en service	01.2027
Étude préliminaire	terminée en 2018													
Étude d'avant-projet	10.2020 / 06.2021													
Étude de projet	07.2021 / 06.2022													
Autorisation / permis de construire	10.2022 / 10.2023													
Travaux	01.2024 / 12.2026													
Mise en service	01.2027													
<p>Coût</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estimation du coût global: 45.5 MF HT • Estimation du coût imputable: 45.5 MF HT 		<p>Répartition du financement</p> <p>Répartition à définir entre la Ville de Genève et le canton de Genève.</p>												
<p>Documents mis à disposition</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan directeur de quartier (PDQ), Mars 2021 • Avant-projet, Juin 2021 														