

**Proposition du Conseil administratif du 7 novembre 2024 en vue de l'ouverture d'un crédit de 5 338 728 francs destiné à:**

- **l'acquisition d'une servitude d'usage exclusif pour une vélostation publique équipée sise sur la parcelle N° 4321 de Genève-Plainpalais, propriété de l'Etat de Genève, au sein du plan localisé de quartier (PLQ) Vernets, sur les droits distincts et permanents (DDP) N° 4383 propriété de la Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève (CEPG), N° 4381 propriété de la Caisse inter-entreprises de prévoyance professionnelle (CIEPP) et N° 4380, propriété de la Société coopérative d'habitation Genève (SCHG);**
- **la constitution de servitudes de passage à pied et à vélo sur les DDP N° 4383 propriété de la CEPG, N° 4381 propriété de la CIEPP, N° 4380 propriété de la SCHG, N° 4379 propriété de la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) et N° 4382 propriété de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

### **Introduction**

Le Grand Conseil a voté le 23 juin 2011 la loi modifiant les limites de zones du quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV) posant ainsi les conditions pour une mutation de ce périmètre en quartier urbain comportant du logement, des activités, des équipements et espaces publics en lieu et place de la zone industrielle et artisanale que nous connaissons encore aujourd'hui. Afin de concrétiser cette mutation, un premier PLQ a été adopté sur le secteur de l'ancienne caserne des Vernets. Lors de la séance du 26 avril 2017, le Conseil municipal a voté la délibération PR-1218 afin d'approuver ce premier PLQ 29 989 sur le secteur des Vernets. Les travaux sont en cours pour une livraison des premiers logements à mi 2026.

L'objet de la présente demande de crédit est d'intégrer les évolutions nécessaires pour le bon déroulement du chantier et la bonne intégration du futur quartier dans la ville, notamment du point de vue des mobilités en créant une vélostation publique en partenariat avec l'Université de Genève (UNIGE).

La création de cette vélostation permet également la mise en œuvre d'un projet d'espaces publics plus qualitatif en contribuant à diminuer les charges de trafic individuel motorisé du périmètre.

## **Exposé des motifs**

Concernant la mobilité, le projet du PAV a développé un concept de stationnement en adéquation avec des objectifs d'exemplarité environnementale. Ainsi, il prévoit la construction de parkings centralisés et mutualisés dans le périmètre du PLQ des Vernets et le long de la route des Jeunes. Ces parkings couvrent les besoins de tout le secteur du PAV compris sur le territoire de la Ville de Genève. Le futur parking souterrain des Vernets comprend donc les places de stationnement du périmètre du PLQ mais couvre également les besoins d'un périmètre plus large.

Le PLQ des Vernets comprend un sous-sol sur deux niveaux, commun aux bâtiments A et B, permettant la construction d'un total de 924 places de stationnements voitures et 269 places pour les deux-roues motorisés au bénéfice des futurs habitant-e-s du quartier des Vernets, des habitant-e-s des immeubles existants sur le site, ainsi qu'une réserve de places pour les futurs habitant-e-s du secteur Acacias 1.

Il est important de souligner que cette opération est intervenue sur la base de ratios de stationnements qui ne sont plus en vigueur à ce jour. L'offre de stationnements est donc aujourd'hui jugée excessive au vu de l'évolution des parts modales et peu attractive pour le développement de l'usage du vélo.

En effet, entre le PLQ adopté en 2017 et les demandes définitives adoptées dans leur première version dès 2020, les normes en matière de stationnement ont évolué, le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) a été modifié en 2023, et les préoccupations en matières climatique et environnementale ont progressé, rendant possible une réflexion commune des autorités cantonale et communale sur une diminution de la place de la voiture en ville et l'augmentation des infrastructures de mobilité douce.

Dans le processus de mise en œuvre des demandes définitives liées au développement du PLQ des Vernets, il est apparu que l'utilisation des sous-sols communs aux bâtiments A et B pouvaient être optimisée.

De plus, le bâtiment C, destiné à l'origine à une affectation hôtelière, a changé de programme et l'UNIGE va pouvoir déployer un nouveau bâtiment répondant aux besoins de deux facultés en accueillant environ 2000 étudiant-e-s, peu motorisés de manière générale.

L'arrivée de l'Université génère donc des besoins importants en termes de mobilités douces et en particulier de stationnement pour les vélos.

Enfin, les espaces publics extérieurs ont également fortement évolué vers des projets plus qualitatifs, intégrant une meilleure prise en compte des mobilités douces et des enjeux de plantation et se traduisant par un apaisement généralisé

des vitesses de circulation et des charges de trafic individuel motorisé dans le secteur.

En effet, l'objectif général sur le périmètre est d'offrir aux habitant-e-s futurs des espaces extérieurs de qualité qui restent adressés au délassement et à la détente et qui ne soient pas encombrés de vélos ou saturés par un trafic de transit parasite.

Ainsi, les autorités cantonales et communales ont mené des réflexions conjointes aboutissant à la possibilité de créer une vélostation publique couplée à celle créée par l'UNIGE.

La création d'environ 1000 places vélos se traduit par la diminution d'environ 130 places de stationnement voitures dans le sous-sol du projet des Vernets, laissant la possibilité de construire une vélostation d'ampleur.

La Ville de Genève et l'UNIGE deviennent ainsi partenaire dans l'élaboration d'une vélostation fonctionnelle et mutualisable, répondant à leurs besoins et préoccupations environnementales.

### **Description de l'ouvrage**

Pour créer la vélostation, il est nécessaire de modifier le principe de fonctionnement du parking public, notamment la répartition dans les niveaux des sous-sols: les places privées seront principalement localisées au deuxième sous-sol.

La rampe existante dans le bâtiment A sera modifiée afin de permettre les entrées/sorties des véhicules uniquement sur la rue François-Dussaud. La rampe planifiée dans le bâtiment B pourra donc être supprimée et remplacée par une rampe dédiée aux seuls vélos et leur permettant d'accéder depuis la rue Hans-Wilsdorf.

La vélostation ainsi constituée sera située au niveau 1 du sous-sol du bâtiment B, avec un accès dédié depuis la rue Hans-Wilsdorf, renforçant ainsi la qualité de la rue Hans-Wilsdorf en en diminuant significativement les charges de trafic.

Le nombre total de places pour vélos prévu est de 1014 places au total dont 60 pour des vélos-cargos. La vélostation sera mutualisée entre la Ville et l'UNIGE, ceci afin de prendre en compte les besoins propres mais restreints dans le temps de l'UNIGE. En effet, si les collaboratrices et collaborateurs de l'UNIGE sont présents quasiment toute l'année, les étudiantes et étudiants ne suivent des cours que durant deux semestres de treize semaines, soit la moitié des cinquante-deux semaines que comptent une année. Leur présence dans les locaux est évidemment attendue pendant les périodes de révisions et d'examens, mais dans une proportion moindre. De plus, même si certains espaces pourraient rester accessibles

vingt-quatre heures sur vingt-quatre, l'affluence sera très fortement réduite les soirs et les week-ends.

Les modalités de gestion de la vélostation devront faire l'objet de discussions avec les différentes parties prenantes. Elles auront lieu lorsque le principe de la mise en place du projet sera stabilisé. La possibilité pour la Ville d'utiliser tout ou partie de la vélostation de l'UNIGE pour des événements ou pendant les vacances estivales seront précisées, de même que les modalités d'exploitation.

Pour la Ville, ce sera l'occasion d'apporter une offre de stationnements pour la desserte des équipements à forte fréquentation du secteur et pour les manifestations (matches de hockey, ...) mais également d'offrir une offre de prestations pour les détenteurs de vélos du périmètre élargi. En effet, si les habitant-e-s du futur quartier bénéficieront d'une offre de stationnement dédiée pour leurs vélos, il n'en va pas de même pour les habitant-e-s des secteurs Plainpalais et Acacias. Il existe donc une vraie opportunité d'offrir des possibilités de stationnement cycles sur un vaste périmètre à l'échelle du quartier, afin de décharger la surutilisation du domaine public et de proposer une offre sécurisée au stationnement qui n'existe pas aujourd'hui dans ces quartiers denses.

Le périmètre d'influence escompté de cette vélostation se situe dans un rayon d'environ 500 m et permet de couvrir partiellement les rues suivantes: boulevard Carl-Vogt, avenue du Mail, rue Dancet, route des Acacias, rue Caroline, rue des Allobroges.

### **Programme et descriptif des travaux**

Les travaux consistent en des modifications de rampes intérieures et dalles déjà construites dans le bâtiment A. Il s'agit de modifications d'infrastructures existantes nécessitant d'être démolies puis reconstruites afin d'améliorer la fonctionnalité du parking public.

D'autres travaux de génie civil sont également nécessaires afin d'adapter le sous-sol du bâtiment B, en cours de construction. Il s'agit de la modification de la rampe d'entrée/sortie qui devient exclusivement dédiée aux cyclistes, ainsi que de l'adaptation de la façade en lien avec cette modification, notamment pour créer une entrée/sortie piétonne de la vélostation déconnectée des entrées des logements.

Enfin, les travaux consistent également à équiper la vélostation de façon à permettre son exploitation (barrière, racks à vélos, casiers, système Velocity, etc.).

## **Transition écologique et cohésion sociale**

### *Impact environnemental*

La création d'une vélostation permet de favoriser les cyclistes en leur offrant des conditions de stationnement optimales au sein d'un quartier en plein développement, contenant des équipements à forte fréquentation. Le trafic individuel motorisé en sera réduit d'autant.

La place plus importante laissée aux vélos sur la voirie permet de réduire les vitesses de déplacement, donc le bruit, et de favoriser les modes doux, en cohérence avec le plan climat cantonal.

Ces deux effets conjoints auront un impact bénéfique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, à l'échelle du quartier mais également à l'échelle de l'agglomération.

En effet, la rue Hans-Wilsdorf est aujourd'hui utilisée comme un axe de transit, pour des mouvements en transport individuel motorisé (TIM) provenant du pont Butin et se dirigeant vers le secteur de Rive, par exemple.

En favorisant les modes doux sur la rue Hans-Wilsdorf, ce trafic de transit passant en plein cœur de la Ville sera reporté sur la ceinture urbaine, conformément aux planifications et lois en vigueur.

Les gabarits ainsi laissés par les TIM permettront également une désimperméabilisation plus importante, à même de favoriser la lutte contre les îlots de chaleur et la mise en œuvre du plan stratégique de végétalisation.

### *Cohésion sociale et prévention des discriminations*

La création de la vélostation induit la suppression d'une rampe d'accès voitures au parking souterrain sur la rue Hans-Wilsdorf. Cette suppression réduira le trafic TIM et rendra possible le passage en zone de rencontre de la rue précitée.

L'objectif est de nature à renforcer les liens entre le futur quartier et l'esplanade des Vernets, en mélangeant les utilisateurs et utilisatrices et les bénéficiaires de ces équipements.

Cette mesure favorise donc le vivre-ensemble à l'échelle d'un quartier en construction.

## **Estimation des coûts**

La Ville de Genève et l'UNIGE développent un projet de vélostation vendu et équipé clé en main. Elles ont convenu d'une clé de répartition pour les surfaces:

l'UNIGE sera bénéficiaire de 48% des surfaces et la Ville de 52%. Chaque entité paye les coûts d'équipement propres de sa vélostation.

Les surfaces concernées étant parties intégrantes des DDP, l'acquisition de ces locaux s'opère via l'octroi à la Ville de Genève d'une servitude d'usage exclusif d'une surface de 1054 m<sup>2</sup>. La servitude grèvera le DDP N° 4383, propriété de la CPEG, le DDP n° 4381, propriété de la CIEPP et le DDP N° 4380 propriété de la SCHG.

Afin de déterminer un prix objectif des surfaces concernées, les parties se sont référées à un avis d'expert immobilier, M. Pierre-Antoine Rieben. Il a été mandaté conjointement par la Ville de Genève, la CIEPP et la CPEG pour qu'il fournisse une proposition de montant de la valeur de la surface de la vélostation.

Il en résulte une valeur d'indemnisation de 3 637 328 francs sur laquelle les parties ont donné leur accord.

Concernant les coûts des travaux, ils ont été estimés par Losinger Marazzi qui est en charge des travaux du PLQ, sur la base des prix et quantités contenus dans les contrats en cours et vérifiés par le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM).

Quant aux coûts d'équipements, ils ont été estimés en fonction de l'expérience de la Fondation des parkings.

Il en résulte pour les travaux de génie civil et l'équipement un coût estimé à 1 511 400 francs.

Ces travaux concernent les modifications à réaliser dans les sous-sols des bâtiments A et B, nécessaires à l'aménagement de la vélostation notamment:

- les travaux de gros œuvre;
- l'installation technique (CVCR, sprinkler, sanitaire, électricité);
- les honoraires et l'encadrement de chantier;
- les frais généraux, assurances, risques.

Ces travaux étant particulièrement complexes à gérer et à mettre en œuvre, et considérant les délais de livraison des logements des bâtiments en cours de construction, le choix d'acquisition s'est porté sur la constitution d'une servitude d'usage exclusif au profit de la Ville de Genève pour une vélostation livrée clé en main. Ce faisant, elle s'affranchit de tout risque lié à la construction et aux délais.

Il est donc proposé d'acquérir une servitude d'usage exclusif au profit de la Ville de Genève en vue d'exploiter une vélostation ouverte au public et de servitudes de passage permettant d'assurer les accès. Le prix de cette acquisition clé en main comprend la valeur des travaux et la valeur de la mise à disposition durant toute la durée des droits de superficie; il s'élève à 5 148 728 francs.

### **Délai de réalisation**

Les terrassements étant en cours, le planning global de l'opération est respecté.

La livraison de la vélostation est pour l'instant prévue pour septembre 2027, conformément au planning spatiotemporel des différents maîtres d'ouvrage concernés par le développement du quartier.

### **Référence au 19<sup>e</sup> plan financier d'investissement (PFI)**

L'acquisition de cette vélostation n'est pas prévue au PFI. En effet, l'accord étant intervenu entre les parties au cours de l'été 2024, il n'a pas été possible d'intégrer une ligne PFI au préalable.

### **Budget de fonctionnement**

L'exploitation de la vélostation sera confiée à un tiers. Cette question sera discutée avec les propriétaires des parkings et l'UNIGE. Les montants suivants ont été devisés:

- charges d'exploitation: 90 000 francs ;
- charges d'entretien des équipements dédiés à la vélostation: 85 000 francs.

Ces charges supplémentaires devront être intégrées dans le budget ordinaire de l'AGCM à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2027.

### **Charges financières annuelles**

La charge financière annuelle nette, que représentent l'investissement envisagé au taux de 1,75% et les amortissements au moyen de 30 annuités, s'élèvera à 222 100 francs.

La durée d'amortissement de l'acquisition de la servitude d'usage est définie par analogie à celle prévalant pour les cas de constructions de bâtiments neufs.

### **Autorisation de construire**

Une fois la présente demande de crédit validée, Losinger Marazzi déposera plusieurs autorisations de construire complémentaires afin de modifier les autorisations de construire du parking actuellement en force. Les coûts induits sont chiffrés et compris dans la présente demande de crédit.

## **Régime foncier**

L'Etat de Genève est propriétaire de la parcelle N° 4321 de Genève-Plainpalais, sur laquelle est implanté le bâtiment de la vélostation.

En 2022, l'Etat de Genève a constitué plusieurs droits de superficie sur sa parcelle pour la construction de l'immeuble B et ses sous-sols, notamment les DDP suivants, sur lesquels sont installés la vélostation et ses accès:

- DDP N° 4383, au profit de la CPEG;
- DDP N° 4381, au profit de la CIEPP;
- DDP N° 4379, propriété de la FVGLS;
- DDP N° 4380, propriété de la SCHG;
- DDP N° 4382, propriété de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

Ces DDP sont constitués jusqu'au 30 juin 2121.

Les surfaces concernées étant parties intégrantes des DDP, l'acquisition de ces locaux s'opère via l'octroi à la Ville de Genève d'une servitude d'usage exclusif d'une surface de 1054 m<sup>2</sup>. La servitude grèvera le DDP N° 4383, propriété de la CPEG, le DDP N° 4381, propriété de la CIEPP et le DDP N° 4380 propriété de la SCHG. L'accès à la vélostation s'effectuera par la constitution de servitudes de passage à pied et à vélo au profit de la Ville de Genève.

## **Services gestionnaire et bénéficiaire**

Le service gestionnaire est l'Unité des opérations foncières (UOF).

Le service bénéficiaire est le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM).

Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et planification des dépenses d'investissement

<b>Récapitulatifs des coûts d'investissement et planification des dépenses d'investissement – [A/B]</b>			
<b>Impact sur le budget de fonctionnement – [C]</b>			
<b>Objet: Acquisition d'une servitude d'usage exclusif pour une vélostation publique équipée au sein du PLQ Vernets</b>			
<b>A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS (FRANCS)</b>			
	<b>Montant</b>	<b>%</b>	
Prix d'acquisition de la servitude d'usage	5 148 728	96%	
Frais de notaire, d'enregistrement et émoluments du RF	190 000	4%	
<b>Coût total du projet TTC</b>	<b>5 338 728</b>	<b>100%</b>	
<b>B. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT (FRANCS)</b>			
<b>Année(s) impactée(s)</b>	<b>Dépenses brutes</b>	<b>Recettes</b>	<b>Dépenses nettes</b>
<b>Année de vote du crédit par le CM: 2025</b>			0
<b>2026</b>	5 338 728		5 338 728
<b>N + 2</b>			0
<b>N + 3</b>			0
<b>N + 4</b>			0
<b>Totaux</b>	<b>5 338 728</b>	<b>0</b>	<b>5 338 728</b>
<b>C. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT (FRANCS)</b>			
<b>(nouvelles charges et nouveaux revenus)</b>			
<b>Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit</b>			
<b>Service bénéficiaire concerné: AGCM</b>			
<b>CHARGES (dès le 1<sup>er</sup> janvier 2027)</b>			
30 – Charges de personnel			Postes en ETP
31 – Charges de biens, services et autres charges d'exploitation	90 000		
31 – Charges d'entretien des bâtiments	85 000		
33/34 – Frais financiers (intérêts et amortissements du PA)	222 100		
36/37 - Subventions et dédommagements accordés			
<b>Total des nouvelles charges induites</b>	<b>397 100</b>		
<b>REVENUS</b>			
40/42 - Revenus fiscaux et taxes			
43 - Revenus divers			
44 - Revenus financiers (vente, loyer, fermage ...)			
46 - Subventions et dédommagements reçus			
<b>Total des nouveaux revenus induits</b>		<b>0</b>	
<b>Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement</b>	<b>-397 100</b>		

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

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif, Losinger Marazzi pilote pour le compte du groupe Ensemble, la Caisse inter-entreprises de prévoyance professionnelle (CIEPP) et la Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève (CPEG), selon les termes duquel sera constituée une servitude d'usage exclusif et des servitudes de passage au profit de la Ville de Genève sur les droits distincts et permanents (DDP) N° 4383, propriété de la CPEG, N° 4381, propriété de la CIEPP, N° 4380 propriété de la Société coopérative d'habitation Genève (SCHG), N° 4379 propriété de la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) et N° 4382, propriété de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA;

vu le but d'utilité publique poursuivi par cette acquisition;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à acquérir une servitude d'usage exclusif destinée à une vélostation publique équipée sise sur la parcelle N° 4321 de Genève-Plainpalais, propriété de l'Etat de Genève, au sein du plan localisé de quartier (PLQ) Vernets, sur les DDP N° 4383 propriété de la CPEG, N° 4381 propriété de la CIEPP et N° 4380, propriété de la SCHG, pour le prix de 5 148 728 francs.

*Art. 2.* – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à constituer des servitudes de passage à pied et à vélo, à titre gratuit, en faveur de la Ville de Genève sur les DDP N° 4383 propriété de la CPEG, N° 4381 propriété de la CIEPP, N° 4380 propriété de la SCHG, N° 4379 propriété de la FVGLS et N° 4382 propriété de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

*Art. 3.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 5 338 728 francs en vue de l'acquisition prévue à l'article premier.

*Art. 4.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article 3 au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 5 338 728 francs.

*Art. 5.* – La dépense prévue à l'article 3 sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2027 à 2056.

*Art. 6.* – Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de signer tous les actes authentiques relatifs à cette opération.

*Art. 7.* – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à constituer, modifier, radier et épurer toutes servitudes à charge et au profit des parcelles concernées.

*Art. 8.* – L'opération ayant un caractère d'utilité publique, le Conseil administratif est chargé de demander au Conseil d'Etat l'exonération des droits d'enregistrement et des émoluments du Registre foncier.

*Annexes:*

- expertise de M. Pierre-Antoine Rieben
- plan du Bureau Wasser

PIERRE ANTOINE RIEBEN

Architecte dipl. EPFZ-SIA, expert immobilier  
5, chemin des Aulx à 1228 Plan-les-Ouates Genève  
TT : 022 823 24 50, Fax : 022 823 24 57, Mobile : 079 417 97 82, E-Mail : parieben@bluewin.ch  
TVA N° CHE-113.670.021

Concerne :	Ville de Genève
Modification des bâtiments	Dépt. Aménagement, Construction
QVA et QVP pour aménagement	et Mobilité
de 2 vélo-stations et	CIEPP
pacification rue Wilsdorf	CPEG

Plan-les-Ouates le : 13 octobre 2024

REMARQUES RELATIVES AU COÛT DE REALISATION POUR CREATION DE VELO-STATIONS ET PACIFICATION DE LA RUE HANS-WILSDORF AINSI QU'AU MONTANT DES INDEMNITES POUR CESSION DE SERVITUDES

Préalable :

Les remarques ci-dessous sont fondées d'une part sur l'examen critique du document "Modification des sous-sols QVA et QVB, note de synthèse" daté du 19 08 24, élaboré par le groupe ENSEMBLE dont font partie les sociétés CIEPP et CPEG et qui est piloté par l'entreprise totale LOSINGER-MARAZZI SA et d'autre part sur les entretiens tenus en date des 02 10 24 et 09 10 24 entre l'expert et MM. MIRALLIE, LEMAIRE et KRUSI représentant LOSINGER-MARAZZI SA

Sous réserve de la délivrance et de l'entrée en force des autorisations complémentaires nécessaires (non encore déposées) soit les compléments aux autorisations N° DD 111'308/4 et DD 111'309/4

La réalisation des vélo-stations à usage d'une part d'UNIGE et d'autre part de la Ville de Genève (VdG) nécessitent la constitution de servitudes et leurs cessions par les superficielles CIEPP et CPEG en faveur de l'UNIGE et de la VdG, moyennant le paiement d'indemnités.

L'expert n'a pas réalisé un examen critique des différents métrés et calculs de l'entreprise totale pour l'estimation du coût probable des travaux, un tel travail excédant les limites de la prestation demandée.  
Il fonde son appréciation sur sa pratique professionnelle et sur la prise en compte les difficultés de réalisation de ces travaux dans un chantier en cours sans péjoration des délais de livraison des logements.

Exposé :

Les travaux, objets de l'estimation du coût ci-dessous, concernent les modifications à réaliser dans le rez-de-chaussée et les sous-sols et radier du bâtiment QVA et à prévoir dans le 1er sous-sol du bâtiment QVB pour la modification des accès et l'aménagement d'une vélo-station à usage de l'UNIGE ainsi que de l'aménagement d'une station-vélo à usage de la VdG; par ailleurs les modifications à réaliser et à prévoir sont partiellement destinées à répondre à la volonté manifestée par la VdG pour pacification de la rue Hans-Wilsdorf avec notamment comme conséquence la modification de l'accès au garage souterrain.

Les modifications à réaliser et à prévoir sont particulièrement compliquées à gérer et à mettre en oeuvre soit d'une part modifier des ouvrages existants (QVA) et d'autre part planifier des modifications (QVB) sans péjoration du planning en ce qui concerne les dates de livraison des logements et tout en maintenant toutes les options ouvertes dans l'attente de la délivrance des autorisations nécessaires.

Les études et planification technique nécessitent la collaboration des mandataires spécialisés suivants :

Architectes, ingénieurs civils, ingénieurs géotechniciens, ingénieurs électriciens, ingénieurs sécurité (protection incendie), ingénieurs sanitaires, Fondation des Parkings et ingénieurs mobilité.

Résumé des travaux à réaliser :

Bâtiment QVA :

Travaux préparatoire pour libérer de l'espace au coeur de l'îlot. Dépose d'installations CVSE (Chauffage, Ventilation, Sanitaire et Electricité). Démolition de piliers et renforcement de la structure et du radier. Réalisation de nouveaux piliers. Adaptation et modification des installations techniques et sprinkler. Réhabilitation des rampes. Modification des équipement d'exploitation du garage souterrain. Aménagement et équipement de vélo-station.

Bâtiment QVB :

Planification de mesures conservatoires pour réalisation de deux niveaux en sous-sol sans affecter une zone d'env. 900 m2 pour réalisation soit d'une vélo-station soit, le cas échéant, des ouvrages initialement prévus. Aménagement et équipement de vélo-station.

Coût estimé, y compris honoraires, pour la réalisation des ouvrages de modifications et d'adaptation ainsi que l'aménagement des vélo-stations Selon le document "Modification des sous-sols QVA et QVB, note de synthèse" les sont les suivants :

Bâtiment QVA : 1'039'000.- TTC  
Bâtiment QVB : 856'000.- TTC  
Sous-total : 1'895'000.- TTC

Répartition de la totalité des coûts au pro-rata des surfaces selon indications communiquées à l'expert \* :

UNIGE : 48 % x 1'895'000.- = 909'600.-  
VdG : 52 % x 1'895'000.- = 985'400.-

\* Clef de répartition :

- Vélo-station UNIGE : 989 m2 soit 48 %  
- Vélo-station VdG : 1'054 m2 soit 52 %

Vélo-station UNIGE (590 places) : 698'000.- TTC  
Vélo-station VdG (424 places) : 526'000.- TTC  
Sous-total : 1'224'000.- TTC

Total général : 1'895'000.- + 1'224'000 = 3'119'000.-

Evaluation sommaire, par l'expert, du montant de l'indemnité :

Nombre d'équivalent parking voitures supprimés pour la réalisation des vélo-stations : 137 unités (131 voitures et 29 deux-roues motorisés)

Niveau moyen de location d'un parking couvert en périphérie du centre-ville : 2'400.-/place/année

Etat locatif brut total estimé : 137 x 2'400.- = 328'800.-

Charges admises : 15 %

Taux de capitalisation admis : 4 %

Calcul de la valeur de rendement correspondante :  
(328'800 x 85 %)/4 % = 6'987'000.-

Le montant calculé ci-dessus étant sensiblement égal (différence env. 1/000) au montant calculé dans le document "Modification des sous-sols QVA et QVB, note de synthèse" soit 6'994'861.- l'expert propose d'adopter ce dernier montant, pour l'indemnité totale due par l'UNIGE et la VdG à CIEPP-CPEG.

Répartition au pro-rata des surfaces :

UNIGE : 6'994'861.- x 48 % = 3'357'533.-  
VdG : 6'994'861.- x 52 % = 3'637'328.-

Récapitulation totale soit travaux, vélo-stations et indemnités :

UNIGE : 3'357'533.- + 909'600.- + 698'000.- = 4'965'133.-  
Ville de Genève : 3'637'328.- + 985'400.- + 526'000.- = 5'148'728.-

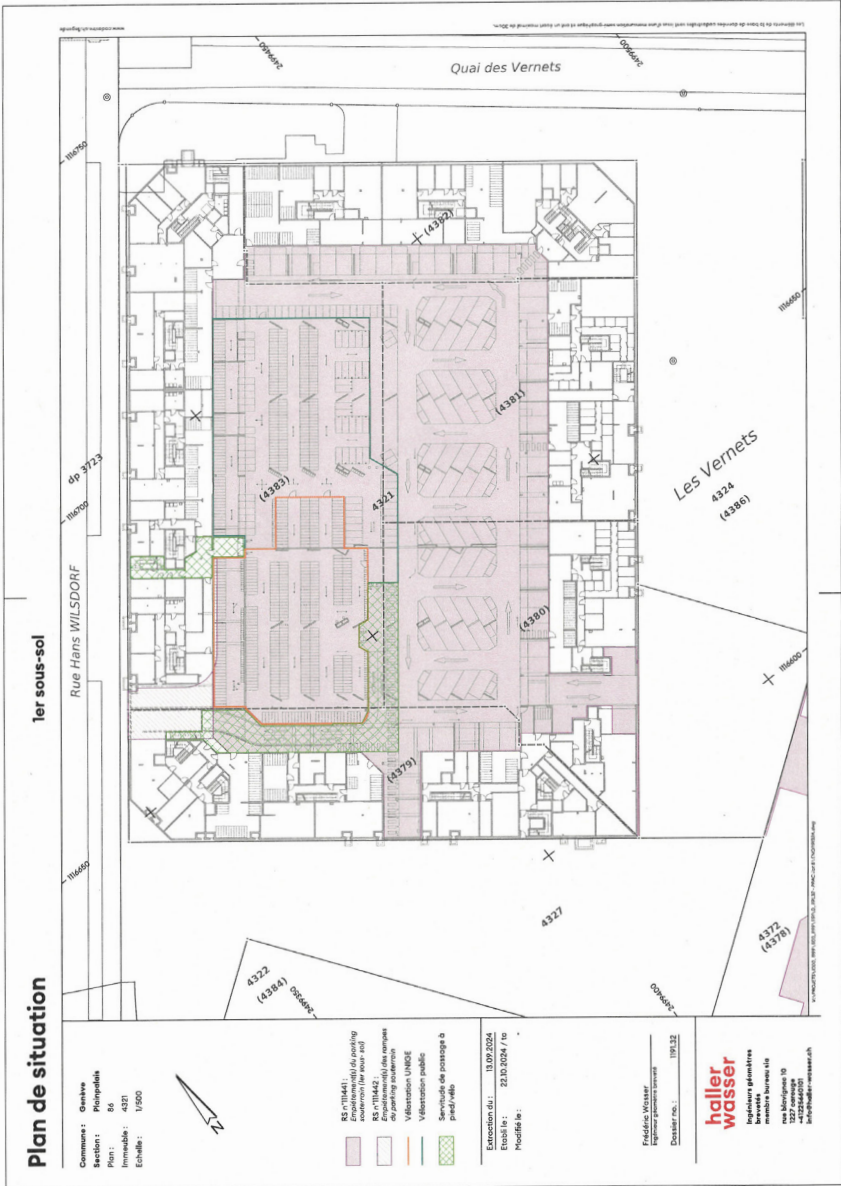
Total TTC : 10'113'861.-  
=====

Je demeure bien volontiers à disposition pour toute question ou complément d'information.



Pierre-Antoine RIEBEN

Annexe : Plan du 1er sous-sol, photo illustrant le site







**Plan de situation**

1er sous-sol

Commune : Genève  
 Section : Polygone  
 Plan : 56  
 Immeuble : 4321  
 Echelle : 1/500



-  Es. n°10441  
Es. n°10440 du parking souterrain (1er sous-sol)
-  Es. n°10440 des entrées de parking souterrain
-  Vibration UNIDE
-  Vibration public
-  Service de poste à pied n°480

Extraction du : 11.07.2024  
 Etabli le : 23.10.2024 / 10  
 Prochaine le :

Fédéric Wässler  
 Ingénieur architecte  
 Dossier no. : 191.32

**haller wasser**  
 Ingénieurs architectes  
 membres bureau de  
 rue Sébastien 10  
 1202 Genève  
 info@haller-wasser.ch