



*Date de dépôt : 5 juin 2025*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit supplémentaire de 5 350 000 francs à la loi 13007 ouvrant un crédit d'étude de 11 700 000 francs, en vue de la construction de la patinoire du Trèfle-Blanc à Lancy**

*Rapport de Christo Ivanov (page 3)*

## **Projet de loi (13645-A)**

**ouvrant un crédit supplémentaire de 5 350 000 francs à la loi 13007  
ouvrant un crédit d'étude de 11 700 000 francs, en vue de la construction  
de la patinoire du Trèfle-Blanc à Lancy**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du  
4 octobre 2013,  
décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Crédit d'étude supplémentaire**

Un crédit d'étude supplémentaire de 5 350 000 francs (y compris TVA et renchérissement) à la loi 13007 est ouvert au Conseil d'Etat pour les surcoûts liés aux évolutions des études ainsi qu'aux études complémentaires connexes, en vue de la construction de la patinoire du Trèfle-Blanc à Lancy.

### **Art. 2 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit de 5 350 000 francs s'ajoute au crédit d'étude de 11 700 000 francs alloués dans le cadre de la loi 13007. Il est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2025 sous la politique publique D – Culture, sport et loisirs, rubrique 0504-5040.

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 3 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

### **Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

## Rapport de Christo Ivanov

La commission des travaux a été présidée par M. Grégoire Carasso et a siégé en date du 3 juin 2025.

Ont assisté à la séance : M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, SGGC, et M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements, DF.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M. Arnaud Rosset.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

### Séance du mardi 3 juin 2025

**Auditions de M. Thierry Apothéloz, conseiller d'Etat, DCS, M. Nicolas Kerguen, secrétaire général adjoint, DCS, M. Vincent Scalet, chef du service des sports, DCS, M. Sébastien Reymond, chef de projet, DCS, M. Laurent Séchaud, chef de projet, DT, et M. Sandro Simioni, directeur des constructions à l'OCBA, DT**

M. Apothéloz indique qu'un projet de loi sollicite l'accord des députés et députées pour un complément sur le crédit d'études qui a été approuvé par le Grand Conseil il y a une année et demie. La situation, notamment avec la création d'un concours valant PLQ, va engendrer un certain nombre de dépenses complémentaires. C'est la raison pour laquelle le DT est venu avec cette demande de crédit supplémentaire, que le Conseil d'Etat a adopté.

Le crédit d'investissement viendra lors des prochaines semaines, lorsqu'il sera finalisé. Ils ont terminé l'exposé des motifs, mais doivent faire des vérifications techniques et de chiffres. Il y a ensuite un circuit de validation par le DF. Le Conseil d'Etat pourra ensuite l'adopter et le Grand Conseil en sera saisi. Ils reviendront donc dès que possible présenter et défendre ce projet de loi important pour Genève, pour le monde du sport et pour le quartier concerné par l'implantation de cette infrastructure.

M. Apothéloz explique qu'il s'agit certes d'une infrastructure sportive, mais également d'une infrastructure d'aménagement du territoire. Le choix a été fait d'aller plus loin que le PL 13007. Lorsqu'il a été adopté, le point de presse du Conseil d'Etat a précisé les montants qui avaient été réévalués. D'autre part, il semblerait intéressant que les députés et députées puissent avoir l'ensemble de l'image et pas seulement le crédit d'études, ce qui serait un peu court. Ils en ont donc profité pour faire un point de situation général sur la patinoire du Trèfle-Blanc. Il y a un important travail à réaliser par toutes et tous sur la précision des chiffres apportés, car il y a des raccourcis qui sont faits. Ce n'est pas la patinoire qui coûte 400 millions, mais le complexe

complet, y compris le parking. Il souhaite profiter de l'occasion qui lui est donnée pour leur en donner le détail.

M. Apothéloz explique qu'un investissement de 293 millions est prévu à ce stade. Ce montant représente les études, y compris le crédit concerné par le PL 13645, et la réalisation de l'ouvrage qui comporte deux surfaces de glace, un restaurant public, un espace public à disposition des habitantes et habitants, une voie de mobilité douce et une voie de tram. A cela s'ajoute le P+R qui est chiffré à 102 millions et qui est financé par la Fondation des parkings, comme cela se fait sur l'ensemble des P+R du canton. Le Conseil d'Etat est obligé d'inscrire une autorisation ou une garantie à la Fondation des parkings de l'ordre de 102 millions. Cette garantie de prêt permettra à la Fondation des parkings de se financer par ailleurs. Il ne s'agit pas d'un investissement de l'Etat à l'égard de la Fondation des parkings qui s'organise en matière d'investissement. Elle a toutefois besoin, notamment pour permettre des taux d'intérêt plus bas, d'avoir une garantie de prêt en sa faveur.

M. Apothéloz indique qu'ils ont fait un choix s'agissant de ce lieu qui est en travail depuis plus d'une quinzaine d'années. Ils ont dû passer par l'ensemble des processus liés notamment à l'acquisition des terrains et ont besoin de continuer ce processus. Ce terrain vise à faire un trait d'union entre le quartier des Palettes et le quartier de la Chapelle, d'où l'importance qu'ils ont accordée à considérer que ce projet de loi d'investissement futur qui va arriver doit aussi concerner le quartier. C'est la raison pour laquelle la commune de Lancy est dans la boucle et appuie ce processus, car cela reliera ces quartiers. Ce projet comporte également des modifications conséquentes en matière de mobilité pour le futur centre et les quartiers voisins, avec la gare de Lancy-Bachet, le tram, le bus et les cycles.

M. Apothéloz explique qu'ils ont également une épée de Damoclès de la part de la Ligue suisse de hockey sur glace, qui leur rappelle l'importance d'offrir à leur équipe-phare une infrastructure sportive digne de ce nom, faute de quoi la Ligue pourrait prendre un certain nombre de mesures. Ils menacent, et la menace est de plus en plus sérieuse, si la Ligue estime qu'il n'y a pas une avancée certaine. Ils ont rassuré la Ligue sur le fait qu'ils avaient ce projet, qu'il était intéressant et qu'il répondait aux besoins de la Ligue d'une part et du club d'autre part. La Ligue était ravie de constater qu'il y a une 2<sup>e</sup> surface de glace pour l'académie et les habitantes et habitants. In fine, le souhait de la Ligue est de leur donner l'occasion de concrétiser ce projet à brève échéance, c'est-à-dire dans le délai qu'ils ont fixé, soit la saison 2030.

M. Apothéloz rappelle un élément qui confirme que le canton est pleinement acteur dans ce domaine. Il y a de cela quelques années, ils ont voté le 3<sup>e</sup> train de la loi sur la répartition des tâches entre les communes et le canton

relatif au sport, lequel implique que le canton est exclusivement compétent à l'égard du Stade de Genève et de la patinoire du Trèfle-Blanc.

M. Simioni présente l'évolution du coût et les mesures de précaution. Il explique que l'estimation des coûts a augmenté de manière conséquente, malgré un certain nombre de précautions qu'ils avaient prises. Réaliser une patinoire est inhabituel pour l'OCBA et cela ne fait pas partie de leur expérience acquise jusqu'à aujourd'hui. Lors des études de faisabilité, ils avaient sélectionné le bureau qui a réalisé la patinoire de Lausanne afin de limiter les risques et de gagner en fiabilité. Ce bureau, à l'époque, calculant sur un système de ratio et se basant sur les patinoires existantes en Suisse, avait chiffré la patinoire sous trois variantes différentes : une moins chère, une intermédiaire et une plus chère. Ces variantes se montaient à l'époque à 100 millions, 130 millions et 150 millions. Visiblement, cette estimation a été considérablement sous-évaluée. Ils ont, lors du concours d'architecture, insisté auprès des membres du jury sur la question des coûts. Une cinquantaine de projets avaient été rendus et 8 avaient été gardés pour le 2<sup>e</sup> tour.

En particulier concernant le projet lauréat, entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> tour, ils avaient demandé dans les remarques de réduire le volume du projet, ce qui a été fait. Sans cette diminution, il estime que le projet coûterait encore 20 millions plus cher. Le coût, tel qu'il a été publié et annoncé, est une estimation fine réalisée sur la base du projet lauréat. Ce projet est un projet qui présente une architecture assez complexe. Cela s'appelle de l'architecture déconstructiviste. Ce sont différents plateaux qui coulissent les uns par rapport aux autres avec une toiture qui est relativement complexe. Ce projet n'est pas du formalisme, mais une architecture de très haute qualité, il a été évalué par le jury et les experts comme le projet qui fonctionnait le mieux. Lors du 3<sup>e</sup> tour du concours, il s'agissait du projet le moins cher. Il y a eu un 3<sup>e</sup> tour d'affinement, ce qui est assez peu fréquent, et c'était le projet le moins cher des 3 restants. L'OCBA a beaucoup insisté sur le coût des projets lors de ce dernier tour afin de limiter cette hausse du prix du projet.

M. Séchaud présente les facteurs d'augmentation qui ont été identifiés par rapport à l'étude de faisabilité qui tablait sur un montant de 157 millions. Les études de faisabilité sont toujours estimées à +/-25%. Effectivement, ils sont ici bien au-delà des 25%, mais à cela s'ajoute l'indice des coûts de la construction qui a considérablement augmenté entre le moment où le chiffrage a été établi en 2020 et aujourd'hui. L'indice des coûts de la construction a pris 16%.

Cela fait donc 16% en plus, indépendamment de la variable de 25% de l'estimation. A cela s'ajoute également la complexité du projet et du contexte urbanistique qui fait qu'ils sont vraiment contraints entre plusieurs

infrastructures existantes comme des lignes à haute tension enterrées des SIG, des galeries des SIG et du tram notamment. Il y a une complexité d'organisation de ce projet au-delà de lui-même avec le P+R qui se trouve sous la patinoire, ce qui fait qu'ils renchérissent la complexité et les solutions techniques et architecturales qu'il faut trouver pour mettre en œuvre l'ensemble de ces spécificités de l'ouvrage. Concernant l'augmentation des coûts de la construction en raison de la complexité de l'ouvrage, puisqu'on parle d'un projet de loi d'études complémentaires, il s'agit d'éléments qui impactent directement les coûts des honoraires principaux puisque ces honoraires sont calculés sur la base des coûts effectifs des travaux.

M. Séchaud explique qu'aujourd'hui cette estimation de la patinoire, si l'on ne parle que d'elle-même, se situe, y compris les études, aux alentours de 230 millions. Le reste des montants qui génèrent également des honoraires sont des éléments qui sont existants sur le site et qu'ils doivent modifier et adapter pour pouvoir réaliser cette infrastructure. Cela concerne l'achat du terrain puisque cela ne rentre pas dans le coût effectif de l'ouvrage lui-même, un réaménagement de la ligne ferroviaire puisqu'ils doivent renverser l'offre du tram pour réaliser cette patinoire et qu'ils ont dû mandater des experts en ingénierie ferroviaire pour adapter cette ligne de tram, des éléments de voirie puisqu'un giratoire doit être déplacé pour avoir une entrée et une sortie du P+R conformes aux normes.

Il s'agit de certains coûts qui se sont rajoutés et qui n'ont pas été identifiés en tant que tels lors de l'étude de faisabilité. A cela s'ajoutent les éléments qui sont de l'ordre du renchérissement, des divers et imprévus et du fonds d'art contemporain, qui, cumulés, font plusieurs dizaines de millions. Il s'agit des éléments qui ont fait que le coût lui-même de l'ouvrage a augmenté et, par ailleurs, de ces études complémentaires qui nécessitent des montants pour les honoraires. Pour arriver en fin d'étude en phase 33, il leur faudrait donc encore 5 350 000 francs pour finaliser l'étude.

M. Séchaud présente le planning des travaux. Ils présentent aujourd'hui ce projet de loi de crédit d'études complémentaires. S'ils veulent respecter le planning intentionnel en termes de réalisation et de mise à disposition de l'ouvrage pour pouvoir l'exploiter en juillet 2030, il faut qu'ils déposent le projet de loi d'investissement au mois de juin 2025 et qu'il soit voté en septembre 2025 pour pouvoir démarrer les travaux en janvier 2026.

Les travaux commenceront par la réalisation du P+R, ce qui leur permettra aussi d'affiner les détails de réalisation de la patinoire et les coûts. Ils commenceraient ainsi les travaux de la patinoire en juillet 2027. Entre-temps, ils vont lancer des commandes de préfabrication de certains éléments. Les éléments de terrassement et d'autres éléments sont partagés entre la patinoire

et le P+R. Le crédit d'investissement est donc nécessaire dès septembre 2025 s'ils veulent démarrer en 2026, puisque les terrassements et les transporteurs seront partagés entre les deux ouvrages.

M. Apothéloz souhaite rappeler trois éléments. Il indique tout d'abord qu'il s'agit d'une structure d'entrée de ville. Ils auraient pu faire le choix, qui n'a pas été celui du concours, de la patinoire de Zurich. C'est relativement facile, mais très laid et cela a aussi coûté cher. La question s'est posée en termes d'urbanisme, de savoir s'ils voulaient une structure esthétique et déconstructiviste pour cette patinoire située à cette entrée de ville sur la route de Saint-Julien et qui fait le lien entre deux quartiers ou s'ils voulaient quelque chose de particulièrement peu attrayant. Le choix a été fait par les membres du jury d'utiliser cette possibilité d'avoir un bel ouvrage. Le 2<sup>e</sup> élément est de rappeler la motion leur demandant d'aller vite.

Ils sont dans cette dynamique-là. Cela ne va jamais assez vite, mais, pour les fonctionnaires qui sont à la tâche tous les jours sur ce sujet, ils sont au taquet dessus. Ils ont aussi prévu et fait valider au Conseil d'Etat, au-delà des aspects purement techniques et d'aménagement du territoire, un modèle de gouvernance de cette future infrastructure, qui est un modèle qui a appris du Stade de Genève et de son expérience, en considérant une autre structure de gouvernance avec la constitution d'une société anonyme publique en mains cantonales et de la Ville de Lancy. L'Etat en serait propriétaire puisqu'il y a investi beaucoup. Il y aurait ensuite une société gestionnaire de l'infrastructure et des locataires, que sont le club, le restaurant et la Ville de Lancy pour la 2<sup>e</sup> glace. Le modèle de gouvernance a aussi été pensé et préparé pour se préparer aux actes dont ils ont besoin pour constituer ladite société anonyme. Ils reviendront en temps utile avec le modèle via un projet de loi.

Un commissaire (UDC) relève, concernant le parking, que la Fondation des parkings va elle-même financer le projet. Il se demande si le parking se fera quoi qu'il arrive et si, en cas de référendum gagné, le P+R se fera à cet emplacement, puisqu'il risque d'y avoir un référendum sur le crédit d'investissement. Il relève également que la Ligue nationale suisse de hockey sur glace menace le club depuis des années. Il se demande quelle échéance a été donnée. Il relève qu'ils vont enterrer des lignes sous la patinoire. Il se demande s'ils peuvent avoir des explications par rapport à ces travaux qui n'étaient pas prévus au départ. Il relève qu'ils ont prévu 2 millions et demi de travaux concernant le giratoire de la Milice.

Cela lui semble colossal et il souhaite avoir des explications là-dessus. Il relève que M. Apothéloz a mentionné la voirie. Il se demande s'ils peuvent avoir des informations à ce sujet.

M. Apothéloz explique que le futur projet de loi d'investissement comprendra le complexe de la patinoire et le parking, soit environ 400 millions, dont 102 millions de garantie de prêt. S'il devait y avoir un référendum, cela serait sur le tout. S'il devait y avoir un vote favorable à ce crédit d'investissement, ils feront les deux. S'il devait y avoir un vote défavorable, le Conseil d'Etat serait obligé de revenir sur un projet de loi relatif au parking, puisque celui-ci doit absolument se faire dans la région, le P+R de l'Etoile étant appelé à disparaître dans le cadre des travaux du PAV avec des places qui seront reportées au Trèfle-Blanc. Il y aurait donc un P+R sur la surface et rien d'autre.

M. Apothéloz explique, concernant la Ligue nationale de hockey sur glace, que les différents courriers de cette dernière montrent une insistance à faire en sorte que ce projet avance. Les premiers courriers montraient un signe d'insistance certain, mais ils n'ont pas formulé de deadline ultimatum. En revanche, ils ont indiqué au GSHC que la dérogation actuelle de la Ligue sur la patinoire des Vernets valait jusqu'en 2030, ce qui marcherait au niveau des dates, puisqu'ils ont prévu une entrée de saison 2030-2031.

M. Apothéloz souligne qu'atteindre ce rythme veut dire que le PL 13645 doit être traité vite puisqu'ils attendent ce signe pour aller de l'avant sur la suite. Cela veut également dire que le projet de loi d'investissement devra être traité rapidement par la commission et par le parlement, puisqu'ils ont besoin de faire démarrer les travaux du parking en janvier 2026. Les travaux en tant que tels ne sont pas très compliqués et devraient aller assez vite, mais ils ont besoin de prévoir un temps de séchage suffisamment long, car la patinoire est sur le parking. Si le séchage n'est pas bon, ils ne pourront pas construire la patinoire et il est donc important de rappeler ces éléments, d'autant plus que le parlement a voté la motion demandant au Conseil d'Etat de déposer dans les 6 mois le projet de loi. Ce projet de loi est vraiment en phase de finalisation.

M. Séchaud indique, concernant les lignes à haute tension des SIG, que ces dernières ne sont pas sous la patinoire, mais sur le côté de la patinoire. Ils ont la rampe d'accès logistique pour arriver à la patinoire qui se situe à 50 cm des lignes à haute tension. Ils sont très contraints par la parcelle et tous ces éléments de mise en œuvre techniques renchérisent et complexifient le projet. Les lignes à haute tension sont donc enterrées juste à côté et ils ne peuvent pas les déplacer, car cela coûterait 10 millions de plus.

M. Séchaud explique, concernant le giratoire de la Milice, que l'estimation de cet ouvrage a été donnée par l'OCT, puisque les architectes de l'OCBA ne sont pas des spécialistes des éléments de génie civil et de voirie. Ils ont consulté leurs ingénieurs spécialistes dans le domaine qui ont donné ce chiffre. Ce montant comporte également de l'aménagement paysager à l'intérieur et à

l'extérieur du giratoire, ce qui représente entre 200 000 et 300 000 francs. C'est un chiffre qui lui a été donné par des spécialistes ingénieurs en génie civil.

Un commissaire (UDC) se demande si les éléments de voirie concernent uniquement le giratoire de la Milice ou non.

M. Séchaud explique qu'il y a tout un travail en termes de mobilité qui est fait, parallèlement au déplacement de ce giratoire, concernant l'accessibilité au site de la future voirie du côté du Sapay qui est aussi en cours. Des études sont en cours pour définir spécifiquement si le giratoire va être maintenu ou disparaître au profit d'un croisement. Tous ces éléments sont en cours d'analyse en fonction de la fréquentation estimée du futur Sapay, de la patinoire et du P+R pour trouver la solution la plus intelligente en termes de situation.

Un commissaire (Ve) relève que la Ligue nationale de hockey sur glace, qui est donc membre de la Ligue internationale de hockey sur glace, donne un ultimatum, menace et montre des signes d'impatience. Il s'agit d'une association privée qui fait ses propres règlements, qui tire son modèle d'affaires de vente de droits de retranscription de matchs, de sponsors, etc., et qui va ensuite demander aux collectivités publiques de mettre à jour des infrastructures obsolètes. Il se demande s'ils savent quand sera le prochain délai, quand Trèfle-Blanc sera obsolète et qu'il faudra repasser à la caisse, sachant que l'IIHF ne publie pas ses comptes et qu'on ne sait pas ce qu'ils font comme profit. Il se demande s'ils vont participer à payer ce stade.

Il relève que le P+R le plus proche est celui de l'Etoile qui est à 20% de taux de remplissage. Rajouter 1000 places en ferait le plus grand du canton. Il se fait du souci par rapport à l'utilisation de l'argent public pour une infrastructure qui va bénéficier aux privés et qui représente un P+R proche du centre à côté d'un P+R très largement inutilisé, parce qu'il a l'impression qu'ils entrent dans un scénario comme celui de La Praille. Il se demande finalement si les 20 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale représentent des bureaux, des magasins, ou autre chose. Ces questions ne portent pas spécifiquement sur le crédit d'études supplémentaire, qui ne lui pose pas de problèmes, car il est sûr qu'ils font les choses au mieux, mais sur le projet de fond.

M. Apothéloz indique que l'organisation de la Ligue de hockey est fondamentalement la même que pour l'ensemble des sports. Les sports populaires fonctionnent sur un regroupement et une faïtière des clubs en une instance de décision. La Ligue a accepté des dérogations. Elle a le pouvoir de retirer une autorisation de championnat, bien que ce ne soit qu'une association. Si l'objectif est de ne pas permettre au GSHC de jouer en championnat, c'est

une possibilité qui pourrait être ouverte, bien qu'il n'y croie que relativement peu. Ils continuent de donner des garanties à la Ligue. Il écrit tous les 6 mois au directeur de la Ligue pour le tenir informé, bien conscient que la dérogation qu'il a accordée ne va pas tenir encore pendant 15 ans. Les évolutions des exigences sont à différents niveaux : au niveau de la sécurité des joueurs et joueuses, au niveau du public et au niveau des questions écologiques et énergétiques. La Ville de Genève a voulu changer son système de vitres tout autour de la patinoire actuelle des Vernets, ce qui était une demande de la Ligue pour protéger les joueurs et les arbitres. Ils s'adaptent comme tous les sports aux différentes exigences des différentes faitières.

M. Apothéloz indique que le scénario n'est pas du tout similaire à celui de La Praille. Au contraire, ici, le scénario est tenu par le canton. Le scénario Praille aurait été celui qui avait été commencé avec des investisseurs canadiens et pour lequel le Conseil d'Etat a tiré la prise. Cela n'empêche pas de considérer ce projet sous la forme d'un partenariat public-privé non pas sur la construction même de l'infrastructure de la patinoire, mais à l'égard de l'immeuble qui se trouve à côté dont la seule destination possible est effectivement des bureaux, puisque la zone empêche des logements ou autre chose. Il y a un immense intérêt de la commune de Lancy pour l'utilisation de cette nouvelle infrastructure, notamment pour une médiathèque, des besoins de crèche, des besoins d'école et des besoins de restaurant scolaire. Ils évaluent l'utilisation souhaitée par la Ville de Lancy à hauteur de presque 60% de l'immeuble. Les autres surfaces seraient à aller rechercher comme locataire, l'objectif étant que l'immeuble soit une source de rendement pour la patinoire.

M. Séchaud explique, concernant le P+R, que les éléments qu'ils ont et qui leur viennent de la Fondation des parkings c'est que le P+R est plutôt occupé à 100% et ne se vide qu'à partir de 17h. Il est destiné à ne plus être un P+R, mais à être reversé pour le quartier Praille-Acacias-Vernets en tant que parking pour les habitants. Il n'y aurait donc plus de P+R Etoile qui serait dévolu au quartier du PAV et les personnes qui occupaient le P+R Etoile en tant que clients viendraient sur le P+R de Trèfle-Blanc qui se situe moins à l'intérieur de la ville et qui impacte moins la circulation en ville.

M. Apothéloz rappelle que la région est particulièrement contrainte en termes de parking. Sans le parking, la situation lors des jours de match et sa réception par les habitantes et habitants seront catastrophiques. L'intérêt de la Ville de Lancy d'être dans ce projet était aussi de faire en sorte que la mobilité soit assurée de la manière la plus intéressante possible. Il y a donc un P+R en entrée de ville, ce qui fait sens en matière de mobilité pour éviter que les gens prennent leur voiture en ville et pour que les gens s'arrêtent au P+R et prennent le tram ou le train. Les jours de matchs, il y aura la possibilité d'orienter les

spectateurs et spectatrices sur le parking qui sera à disposition. Cela fait donc sens pour la mobilité à Genève et pour le projet.

M. Reymond explique, concernant la participation financière, qu'il y a une participation de 4 millions de la Confédération qui entre dans le cadre d'un contrat tripartite entre le maître d'ouvrage, la Confédération et la Fédération suisse de hockey sur glace.

M. Apothéloz précise qu'il s'agit d'un apport de la Confédération de 4 millions de francs.

Un commissaire (Ve) relève qu'ils ont dit que le taux de remplissage du parking de l'Etoile est de 100%.

M. Apothéloz précise que c'est le cas en journée.

Un commissaire (PLR) relève que le PLR avait pris position pour rouvrir un concours, et non pour refaire un concours, afin de voir s'il n'y avait pas d'économie potentielle. C'était de cela qu'il s'agissait, contrairement à ce qui a été dit notamment dans les journaux. L'objectif était de trouver des pistes d'économie. Il est convaincu que le projet va coûter entre 500 et 600 millions au final, puisqu'il y a déjà 16% d'augmentation du coût de la construction depuis 5 ans et que cela va continuer. Comme le disait un député socialiste, tant qu'à faire, autant faire la plus belle patinoire au monde. Elle est effectivement magnifique, mais il trouve cela très inquiétant par rapport aux autres investissements qu'il va y avoir à faire.

Quand ils votent 1 milliard pour la transition énergétique, mais qu'ils mettent 500 millions dans une patinoire, il se pose des questions. Il a bien compris la démarche et il pense que cela relève beaucoup d'une question de communication. Il estime que la communication n'a pas été bonne dès le départ. Ces coûts auraient certainement dû leur être annoncés au départ et non pas de ne prendre que la patinoire. Ils auraient dû bien expliquer tout ce qui allait avec, d'autant plus qu'il n'y a que très peu de projets qui ne passent pas à la commission des travaux et qui ne passent pas au Grand Conseil en matière d'investissement. De ce point de vue, il trouve cela dommage.

Le Conseil d'Etat se targue de dire qu'ils assument, mais ils assument avec l'argent du contribuable et il est donc assez facile d'assumer. Assumer le geste architectural et assumer le coût est comme quand le Conseil d'Etat assume une diminution de la densité dans certains projets dans le PAV. Cela crée 20% en moins de logements, bien qu'il y ait moins d'opposition. Le Conseil d'Etat assume, mais il a de la peine à comprendre ce qu'il assume. Il relève qu'ils sont aujourd'hui dans une situation où on leur met la pression pour ce genre de projets. Rien n'est trop beau pour le social, pour la formation, pour la culture ou pour le sport, parce qu'on n'a pas envie de se mettre à dos les hockeyeurs,

les footballeurs ou tous les sports, car cela est plutôt porteur politiquement. Le PLR n'a pas encore pris position sur ce qu'il se passerait s'il y avait un référendum, mais ce ne sera en tout cas pas le PLR qui le lancera et ça l'étonnerait beaucoup que le PLR le soutienne, puisque c'est effectivement un très beau projet. Sa question concerne les délais.

Il pense qu'ils voient ici les limites de leur parlement de milice. Ils n'ont aucun moyen de cautionner ou pas. Ils ne font que valider une stratégie. Ils savent que cela va coûter 500 millions et ne peuvent que dire de faire au mieux. Ces projets constituent une des limites de leur parlement. Concernant les délais, il se demande si l'Etat est maintenant propriétaire de tous les terrains concernés et s'il y a des risques d'opposition. Si de tels risques existent, il se demande s'ils sont identifiés et ce qui est fait pour les éviter. Il estime qu'ils devraient être évités si possible en évitant de payer les gens qui font opposition puisque c'est souvent ce qui arrive à Genève.

M. Apothéloz l'a dit, l'Etat a les moyens. Il pense quant à lui que l'Etat n'a pas les moyens de faire une patinoire telle que celle-ci. Il s'agit d'un choix politique, mais il pense qu'ils n'ont plus les moyens de faire ce genre de projet, sauf si on arrive à gérer les finances publiques d'une meilleure manière. M. Apothéloz a clairement dit dans l'article de la Tribune de Genève qu'il n'était pas envisageable d'avoir des budgets de fonctionnement qui sont liés à l'augmentation de la population puisque les besoins augmentent plus que la population. D'un autre côté, les personnes qui auraient besoin de cette patinoire, elles, ne sont pas majoritaires à Genève. C'est ce qui l'inquiète avec un référendum. Il se demande ce qu'il se passerait si la patinoire devait être construite en 2035 et non en 2030 à cause de potentielles oppositions.

M. Apothéloz relève qu'ils construisent une patinoire par siècle. Il est vrai que c'est un investissement et c'est dans ce sens-là qu'ils disaient que le Conseil d'Etat assumait et qu'il faut maintenant dépasser les Vernets, car cela ne tient plus en matière d'accueil, de joueurs et de glace. Il y a un changement qui s'est opéré en se demandant si l'on veut une patinoire ou pas. La réponse a été oui de la part du Conseil d'Etat il y a 15 ans, quand il a commencé à réfléchir sur le dossier, et il l'a confirmé successivement avec les législatures.

M. Apothéloz indique que l'Etat est désormais propriétaire de l'ensemble des terrains. Cela est bouclé et ils peuvent aller de l'avant de manière sereine. Concernant les oppositions, cela va dépendre de deux choses : de la capacité de l'Etat à expliquer ce projet, une fois qu'il sera dans les tuyaux, et d'aller voir l'ensemble des groupes, y compris ceux qui ne sont pas au Grand Conseil, pour leur expliquer plus précisément le projet.

M. Simioni indique que les délais de réalisation de ce projet sont un peu particuliers et différents des projets qu'ils amènent habituellement. Généralement, ils soumettent de grandes écoles dont les chantiers durent 2 ans  $\frac{3}{4}$  – 3 ans. Ici il s'agit du délai de réalisation de la patinoire, mais il faut au préalable réaliser ce parking dont le maître d'ouvrage est la Fondation des parkings. Ce chantier va durer 2 ans et c'est la raison pour laquelle le chantier complet dure 5 ans. C'est cela qui est assez inhabituel et qui a considérablement allongé le planning.

Concernant les risques, ils rencontrent des risques de toute nature. Comme l'a indiqué M. Apothéloz, ils sont désormais propriétaires du foncier et c'est généralement le risque majeur dans les processus de bâtiments neufs. Pour le reste, ils peuvent avoir des ralentissements sur le chantier de la Fondation des parkings, pour des raisons météorologiques par exemple. Ils peuvent aussi avoir des ralentissements dus à des recours sur les marchés publics.

Un commissaire (PLR) relève avoir entendu qu'un référendum serait lancé sur ce projet. Si un référendum est lancé, cela signifie grossièrement déjà une année de retard. Le département ne va pas continuer à travailler sur le dossier si un référendum est lancé et, au lieu de pouvoir démarrer en janvier 2026, le chantier démarrerait en janvier 2027. C'est une quasi-certitude puisqu'il n'y aura pas de votations avant le mois de mars, voire avril 2026 en comptant le délai référendaire.

Le président indique que les questions prennent du temps et qu'il y a encore plusieurs personnes inscrites pour poser leurs questions. Il y a du temps, mais il préfère être transparent envers tout le monde.

Un commissaire (MCG) relève que le projet est optimiste, mais il estime que l'on a bien besoin d'optimisme. Il indique également que le P+R Trèfle-Blanc est indiqué dans le plan directeur cantonal 2030 et ne devrait donc pas poser de problèmes, ce qu'il espère. Il indique être surpris que les 16% d'augmentation des coûts de la construction se transforment en 30% de majoration sur le crédit complémentaire. Il estime que la guerre en Ukraine a bon dos et qu'il y a peut-être des moyens d'économiser ailleurs. Il se dit surpris par la liste de facteurs d'augmentation du coût. Il imagine que plusieurs de ces points étaient déjà compris dans le projet initial et qui aurait dû être pris en compte dans le premier projet de loi.

Il a une question concernant le déplacement de la boucle de rebroussement du tram. Il relève qu'il s'agit de la même question que celle qui se posait il y a quelques années à Lancy, où il fallait une route de rebroussement des trams pour les vieux trams monodirectionnels, qui seront périmés ou à la casse dans quelques années. Il se demande s'il n'est pas possible de forcer et d'accélérer

l'achat de trams modernes bidirectionnels qui éviterait de déplacer des boucles. Il s'agit de 10 millions qui pourraient être mis dans des trams et pas dans un chantier pour déplacer une boucle qui va fermer peut-être dans quelques années.

M. Séchaud indique que les 16% comprennent le taux d'augmentation des matériaux. L'étude de faisabilité est actuellement à 25% du fait qu'ils ont un projet qui n'est pas du tout celui qui avait été imaginé dans l'étude de faisabilité. C'est sur ces éléments qu'ils se basent pour demander des crédits d'études au départ et ils ne peuvent pas faire autrement. La boucle avait été identifiée et il fallait la renverser pour réaliser le projet. Il aurait fallu l'étudier, mais, quand ils font l'étude de faisabilité, ils n'ont pas les crédits qui sont débloqués et ils se contentent malheureusement d'avoir des appréciations un peu plus globales avec tous les projets aux alentours en étude.

Ils ont mal travaillé avec les TPG par rapport à la boucle du tram. Il était question, un temps, qu'ils fassent un tiroir plutôt qu'une boucle afin de mieux occuper la surface. Il se trouve qu'ils n'y arrivent pas, car cela se situe à la sortie du dépôt des TPG et ils forment leur ligne de tram en l'occurrence aussi grâce à la boucle. Ils envoient des lignes de tram en ayant des trams en stand-by sur la boucle pour mettre en place leur régulation des trams. Ils vont les supprimer pour la plupart, mais ils gardent une partie de ces boucles au cas où il y a des problèmes sur une ligne de tram qui est interrompue pour que le tram puisse quand même faire une partie, faire la boucle et repartir dans l'autre sens. Ils se réservent ces boucles pour gérer leur trafic. Il y a également les trams historiques qui se baladent le weekend et qui sont monodirectionnels. Ils ont donc malheureusement essayé de supprimer la boucle, mais cela n'était pas possible.

Un commissaire (LC) trouve que c'est un magnifique projet, mais il souhaite revenir à ces chiffres. Il est surpris de la communication qui a été faite puisqu'on parlait initialement d'une patinoire à 150 millions alors qu'on parle maintenant d'une patinoire à 400 voire 600 millions. Si l'on présente le projet comme cela, il a le sentiment que les gens ne comprendront pas. C'est vrai que ça a été le choix du Conseil d'Etat de lier trois gros investissements et une multitude d'investissements complémentaires qui sont liés. Il y a des chiffres qui devraient quand même être précisés. On a articulé 60 millions pour la boucle du tram et maintenant on est à 10 millions pour la boucle, mais 60 millions pour tout ce qu'il y a autour. C'est un petit peu étonnant, mais cela n'a rien à voir avec la patinoire. On articulait 85 millions pour le parking et on est maintenant à 102 millions.

Il peut le comprendre et cela n'a rien à voir avec la patinoire. Pour la patinoire, elle était d'abord à 150 millions, puis à 216 millions et on y ajoute

maintenant une partie de ces crédits d'investissement. Il se demande, sur les 17 millions de crédits d'investissements, combien sont à considérer sur la patinoire seule et non pas sur les autres projets. Il pense que c'est fondamental de pouvoir expliquer aux citoyens que, bien que la patinoire avait été un peu hâtivement estimée à 150 millions, elle coûtera 216 millions. C'est plus facile à expliquer par rapport à ce qui s'est fait à Zurich ou à Lausanne parce qu'à 10 millions près, ils sont dans les clous, sous réserve d'une explosion des coûts comme l'a indiqué un commissaire (PLR). Les contestations vont peut-être s'accumuler, entre celles qui rejettent le parking et celles qui rejettent la patinoire, ou alors le fait de les lier va peut-être faire que ça ne se passera bien.

Concernant les coûts, ils connaissent le principe des études et les budgets d'études sont colossaux. Les normes SIA sont magnifiques, mais elles coûtent très cher. Cette augmentation profite aux architectes et aux ingénieurs. Il n'a pas de problèmes à ce que ces personnes gagnent bien leur vie, mais il espère qu'ils peuvent quand même négocier, car, si par hypothèse il y a un référendum et qu'ils ne font rien, eh bien rien ne sera fait. Les millions s'alignent et il pense qu'il y a un effort à attendre de ceux qui vont mener le chantier avec ces ingénieurs et architectes qui font certes un bon travail, mais dont le travail commence à coûter cher.

Il mentionne également l'exploitation puisqu'ils n'en ont pas encore parlé. Il espère qu'ils ne referont pas l'erreur du Stade de Genève, mais l'exploitation est colossale. Il relève qu'ils ont parlé d'un mandat d'exploitation avec une SA publique et en dessous une société gestionnaire. Il a entendu dire qu'ils disposaient déjà d'études prévisionnelles sur cette question qui va être fondamentale.

Le choix du public entre le canton et la Ville de Lancy a été fait et il espère que l'exploitation permettra que, chaque année, les comptes soient équilibrés et qu'ils ne seront pas obligés de rajouter régulièrement des montants qui peuvent être importants. A titre personnel, il trouve que c'est un très bon projet et que Genève a besoin de patinoires. Il y a des limites à tout, mais il espère qu'ils trouveront une solution. Il souhaiterait qu'ils communiquent sur la patinoire elle-même avec un montant qui calme un petit peu les esprits et sur les effets induits, comme le parking ou la boucle. Il relève qu'ils avaient parlé un temps de ne pas faire la boucle, car elle prenait beaucoup d'espace. Il se demande quelle part des 17 millions de crédit d'études est destinée à la seule patinoire.

M. Simioni indique que le montant total de la patinoire est le cumul de la première loi votée, soit environ 12 millions, le crédit actuel, soit 5 millions supplémentaires, et le prochain projet de loi qu'ils ont prévu de déposer, à hauteur de 276 millions. Cela fait un total de 293 millions pour la patinoire

avec tous les aménagements périphériques évoqués. Concernant l'évolution des coûts, ils veulent être optimistes, car l'indice des prix de la construction a été stable en évoluant de +/-1% pendant 11 ans. Il est allé crescendo à partir de la crise covid, puis avec la guerre en Ukraine, pas seulement en Suisse, mais également dans tous les pays voisins. Aujourd'hui, ils pensent qu'ils vont plutôt rester stables sur un plateau un certain temps. Quand il y a une montée pareille, cela ne continue pas de monter par la suite, sauf circonstances extraordinaires. Ils sont optimistes à ce niveau et cela devrait rester stable.

Un commissaire (LC) relève qu'ils ont parlé de 12 millions initialement, puis de 5 millions de crédit supplémentaire. Tout cela est donc afférent à la patinoire, quand bien même une partie concerne le parking. Il se demande ce que représentent les 276 millions évoqués.

M. Simioni indique qu'il s'agit du crédit d'investissement de la patinoire et des aménagements extérieurs.

Un commissaire (LC) souhaiterait avoir une séparation entre ce qui concerne uniquement la patinoire et le reste.

M. Simioni indique que ce qui est compliqué c'est que la parcelle est étroite et que toutes les activités se superposent. Tout est donc imbriqué et ils ont des clés de répartition pour travailler avec la Fondation des parkings, mais c'est très compliqué. Il n'y a pas de répartition strictement mathématique des choses, car il faut imputer des infrastructures à l'un et l'autre avec des clés de répartition à définir. Isoler le bâtiment patinoire stricto sensu se monterait à 216 millions et 17 millions, soit 233 millions.

Un commissaire (LC) indique que, sans séparation, le montant est doublé. Ils y sont, mais à la mauvaise fourchette, ce que les gens ne comprennent pas. Le montant de 216 millions et crédit d'études, si, en plus, une partie des crédits d'études est annexe, alors on arrive à un montant de 220-225 millions, qui est cher, mais qui reste raisonnable.

Le président souligne le point fait par le préopinant (PLR). Puisque, ne serait-ce que dans le cadre du parlement pour ce crédit, et pour le suivant plus encore, ils auront cette discussion sur les chiffres, avoir une ventilation, même approximative, permettra d'évaluer le coût complet politique de la patinoire. Cela serait précieux.

M. Séchaud indique que, si l'on veut isoler l'objet patinoire et donc la réalisation du hard de la patinoire avec tous les honoraires, cela représente environ 230 millions. Le reste concerne des réalisations pour tout ce qui est autour de la patinoire.

Un commissaire (LC) souligne que c'est pour cela qu'il posait les questions des chiffres. 293 millions représentent presque le double du montant initial

alors qu'un montant de 220 millions reste cher, mais moins que le double. Pour le reste, il y a des explications qui peuvent apporter des réponses plus claires.

M. Séchaud indique que sur les 17 millions, soit le premier crédit d'études et le crédit complémentaire, il y aurait 1,5 million d'honoraires sur le développement du projet de patinoire.

M. Apothéloz explique, concernant l'exploitation, que la société anonyme en mains publiques a la mission de faire tourner la machine avec des comptes équilibrés. Pour cela, ils ont monté un modèle de financement qui permet d'avoir du naming, ce qui ne s'est encore jamais fait à Genève, mais qui se fait dans toutes les autres patinoires de Suisse. Cela peut être une assurance, une montre, une banque ou autre, qui serait d'accord de mettre un grand montant à disposition de l'exploitation. Ce montant de naming sera versé à la société anonyme pour faire tourner la machine, à l'instar des locations des exploitants, le groupe Grenats, le restaurant ou la Ville de Lancy.

Le président relève ne pas avoir vu récemment de société anonyme en mains publiques. Il trouve le modèle intéressant dans le cas d'espèce. Il se demande si les statuts de la société anonyme passent par une loi votée par le Grand Conseil. Ils ont l'habitude pour les fondations de droit public, mais pas pour les sociétés anonymes détenues en mains publiques.

Un commissaire (PLR) indique que, vu le montant de l'investissement, cela sera dans le périmètre de consolidation de l'Etat.

M. Apothéloz le confirme. Il ajoute que la dotation initiale du capital de la société anonyme passera par un projet de loi. A priori, les statuts de la société anonyme ne seraient pas soumis à un projet de loi.

Un commissaire (LJS) relève que cette patinoire est située sur un carrefour stratégique du canton. Ils ont annoncé 5 ans de travaux et il souhaite donc savoir quelle sera l'emprise des travaux sur la voirie. Il a constaté qu'il y avait une ligne de 155 000 francs pour l'étude de la route de Saint-Julien. Il se demande si des études ont été faites à ce propos.

M. Séchaud indique qu'ils se sont très vite rendu compte qu'ils auraient une excavation très importante et que La Praille est à côté. Ils ont donc eu l'idée d'évacuer l'ensemble de ces matériaux par rail en utilisant des camions électriques du site de Trèfle-Blanc jusqu'à La Praille pour évacuer tous les matériaux qui pourraient finir à Aigle ou dans d'autres carrières. Pour arriver à La Praille, il faut traverser un pont qui faisait l'objet d'un différend entre l'Etat et la Ville de Lancy. Il y a eu un incendie sous ce pont qui fait qu'il a été considérablement affaibli.

Aujourd'hui, seuls des camions 28 tonnes peuvent y passer alors que, pour les camions électriques chargés de matériaux d'excavation, c'est 40 tonnes. La

discussion entre l'Etat et la Ville de Lancy n'était pas tranchée à l'époque, mais elle l'est aujourd'hui, l'ouvrage appartient à Lancy. Ils n'ont toutefois pas voté les budgets pour renforcer le pont. L'Etat va donc préfinancer le renforcement du pont, pour traverser avec les camions, que la Ville de Lancy s'est engagée à rembourser dans les prochaines années.

M. Apothéloz indique que le Conseil administratif a confirmé cet engagement.

M. Séchaud explique que, s'ils ne faisaient pas ça, ils ne pourraient pas évacuer les gravats par le train en 2026. Cela aurait été fait par les camions via l'autoroute, ce qui n'aurait pas été très intelligent.

Un commissaire (LJS) se demande si une partie de la route sera fermée à la circulation.

M. Séchaud indique que non, normalement. Il va y avoir un gros trafic pendant une année ou une année et demie, mais les tracés sont à l'étude pour impacter au minimum le trafic actuel, en passant plutôt derrière le Stade de Genève pour arriver directement sur le quai de chargement de La Praille. Ils étudient cela pour avoir le moins d'impact sur la circulation actuelle.

Le président remercie les auditionnés de leur présentation et de leurs réponses. Il invite M. Apothéloz à rester pour les discussions suivantes sur ce projet de loi.

### ***Discussion interne***

Le président demande aux députés et députées quelle suite ils souhaitent donner à ce projet de loi.

Un commissaire (UDC) indique qu'il souhaiterait que la commission vote sur ce projet de loi.

Le président constate qu'il n'y a pas d'opposition à cette proposition et qu'aucune prise de position de groupe n'est exprimée sur le projet de loi.

### **Votes**

#### ***1<sup>er</sup> débat***

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13645 :

Oui : 14 (3 S, 1 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 1 (1 Ve)

Abstentions : –

***L'entrée en matière est acceptée.***

## *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
Art. 1	pas d'opposition, adopté
Art. 2	pas d'opposition, adopté
Art. 3	pas d'opposition, adopté
Art. 4	pas d'opposition, adopté

## *3<sup>e</sup> débat*

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13645 :

Oui :	14 (3 S, 1 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	1 (1 Ve)
Abstentions :	–

***Le PL 13645 est accepté.***

Le président met aux voix l'ajout et l'urgence du PL 13645 :

Oui :	15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	–
Abstentions :	–

***L'ajout et l'urgence du PL 13645 sont acceptés.***

*Catégorie de débat préavisée : II*



## Commission des travaux du 03.06.2025

PL 13645 - Projet de loi ouvrant un crédit supplémentaire de 5 350 000 francs à la loi 13007 ouvrant un crédit d'étude en vue de la construction de la patinoire du Trèfle-Blanc à Lancy



Genève – 03.06.2025

Département du territoire  
Département de la cohésion sociale

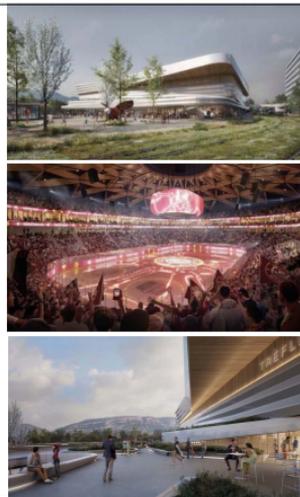
## 1. Situation générale

- Positionnement stratégique du Trèfle-Blanc
- Vétusté des Vernets et mauvaises conditions pour le GSHC et l'AGFH
- Fort besoin en surfaces de glace
- LSport et LRT-3



## 2. Évolution du coût et mesures de précautions

- Etude de faisabilité : estimation des coûts par les mandataires de la Vaudoise Arena, en 2020 : 157'000'000 F.
- Concours d'architecture : sensibilisation du jury aux coûts des projets.
- Réduction du volume du projet lauréat pour optimiser les coûts.
- Sélection du projet le moins cher lors du 3<sup>ème</sup> tour du concours d'architecture.
- Estimation de 2025 du projet lauréat : 293'000'000 F.
- Plusieurs facteurs expliquent cette augmentation.



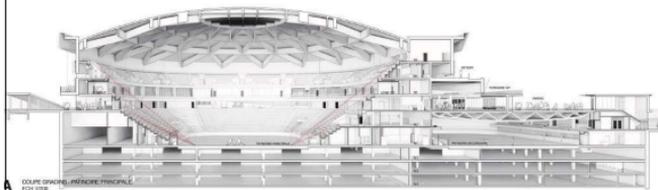
Genève – 03.06.2025

3 sur 8

Etat de Genève / DT et DCS

## 3. Facteurs d'augmentation

- Indice des coûts de la construction +16%
- Complexité du projet
- Complexité du contexte urbanistique
- Études complémentaires liées à la spécificité de l'ouvrage



Genève – 03.06.2025

4 sur 8

Etat de Genève / DT et DCS

## 4. Distinction des coûts

Éléments du projet	Coût (TTC)
Études (honoraires pour avant-projet, projet et autorisation de construire)	17 000 000.-
Patinoires (construction et honoraires de la phase de réalisation)	219 500 000.-
Achats de terrains (propriété privée et CPEG)	1 500 000.-
Mobilier (administration, sport etc.)	2 500 000.-
Équipements mobiles (technologie, scénographie etc.)	5 500 000.-
Réaménagement de la ligne et boucle ferroviaire (tram TPG)	10 000 000.-
Aménagements extérieurs (place publique, arborisation, chemins, piste cycl.)	7 000 000.-
Réserve pour dédommagement du voisinage (éventuels impacts chantier)	1 500 000.-
Réaménagement du giratoire de la Millice (hors périmètre du concours)	2 500 000.-
Taxes et assurances (autorisations, raccordements, assurances)	3 500 000.-
Renforcement de l'ouvrage d'art 4020 pour évacuation des terres	500 000.-
Renchérissement (1%)	8 000 000.-
Divers et imprévus (5% sur CFC 1 à 4)	9 500 000.-
Charges du personnel interne (CRAS, 1,5% sur CFC 1 à 4 + 6)	3 500 000.-
Budget alloué au fonds cantonal d'art contemporain (1%, plafonné à 1 Mio.)	1 000 000.-
<b>Total (TTC)</b>	<b>293 000 000.-</b>



## 5. Crédit d'études supplémentaire

<b>A. Loi 13007</b>	<b>11'700'000.-</b>
Honoraires phase étude 31, 32, 33, 41 partielle	10'175'000.-
Frais de concours du 1er et 2ème degrés	900'000.-
Activation de la charge salariale du personnel interne	625'000.-
<b>B. Réévaluation la loi initiale 13007</b>	<b>14'850'776.-</b>
Honoraires phase étude 31, 32, 33 en fonction de l'augmentation du prix de la construction et de l'estimation du coût du projet lauréat	13'079'535.-
Frais de concours du 1er et 2ème degrés	1'146'241.-
Activation de la charge salariale du personnel interne	625'000.-
<b>C. Montants non prévus dans la loi 13007</b>	<b>2'199'561.-</b>
Études pour le renversement de la boucle du tram	638'383.-
Étude spécifique patinoire (programme architectural, sensibilisation)	482'326.-
Mandataires spécialistes	468'129.-
Études géologique, géométrique, préparation des arbres	295'518.-
Études de mobilité (rte de St Julien) et P+R	155'514.-
Concours 3ème degré d'affinement	118'910.-
Étude spécifique bâtiment d'activités, DDP (programme, juridique)	40'781.-
<b>Total d'étude réévalué</b>	<b>17'050'337.-</b>
Montant initial de la loi 13007	11'700'000.-
<b>Montant supplémentaire</b>	<b>5'350'337.-</b>
<b>Arrondi à</b>	<b>5'350'000.-</b>



## 6. Planning

Etapes	Délais
Dépôt du PL crédit d'études supplémentaire	Mai 2025
Dépôt du PL crédit d'investissement	Juin 2025
Vote PL crédit d'investissement	Septembre 2025
Démarrage du chantier (travaux de terrassements)	Janvier 2026
Démarrage du chantier spécifique à la patinoire	Juillet 2027
Fin du chantier parking P+R	Décembre 2027
Démarrage travaux extérieurs (place publique, arborisation, pistes cyclables etc.)	Avril 2029
Mise en service de la patinoire	Juillet 2030



Genève – 03.06.2025

7 sur 8

Etat de Genève / DT et DCS



## Merci pour votre attention

---

 Genève – 03.06.2025

 Département du territoire  
 Département de la cohésion sociale