



Date de dépôt : 16 septembre 2025

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 275 500 000 francs en vue de la construction des patinoires et de la requalification de l'espace public sur le site du Trèfle-Blanc de la Ville de Lancy, et autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais de 928 places voitures et 244 places motos, sur le même site, à hauteur de 98 788 000 francs et instituant une garantie d'au maximum 74 091 000 francs en sa faveur pour le financement par emprunt y relatif

Rapport de Christo Ivanov (page 4)

Projet de loi (13672-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 275 500 000 francs en vue de la construction des patinoires et de la requalification de l'espace public sur le site du Trèfle-Blanc de la Ville de Lancy, et autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais de 928 places voitures et 244 places motos, sur le même site, à hauteur de 98 788 000 francs et instituant une garantie d'au maximum 74 091 000 francs en sa faveur pour le financement par emprunt y relatif

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement pour la construction des patinoires et la requalification de l'espace public du site du Trèfle-Blanc

Un crédit d'investissement de 275 500 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la construction des patinoires et de la requalification de l'espace public du site du Trèfle-Blanc à Lancy.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 275 500 000 francs est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2026 sous la politique publique D – Culture, sport et loisirs.

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

Art. 3 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 sont déclarés d'utilité publique.

Art. 4 Subvention fédérale

Une subvention fédérale, estimée à 4 000 000 de francs, est prévue. Elle est comptabilisée sous la politique publique D – Culture, sport et loisirs.

Art. 5 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. 6 Autorisation de financement d'un parking P+R sur le site du Trèfle-Blanc

La Fondation des parkings est autorisée à financer la construction du parc relais « P+R TREFLE BLANC » de 928 places voitures et 244 places motos, sis sur le site dit du Trèfle-Blanc de la commune de Lancy, à hauteur de 98 788 000 francs, dont au minimum 25% sont financés par ses fonds propres et le solde par emprunt.

Art. 7 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'emprunts à hauteur d'un maximum de 74 091 000 francs en faveur de la Fondation des parkings, réalisés pour le financement de la construction du parc relais.

² Le montant effectif de ce cautionnement est mentionné en pied du bilan de l'Etat de Genève.

Art. 8 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la feuille d'avis officielle.

Art. 9 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 10 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, qui a été présidée par M. Grégoire Carasso, a siégé lors de deux séances, les 2 et 9 septembre 2025.

Ont assisté aux séances : M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, SGGC ; M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements, DF.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M. Nicola Martinez.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

Séance du mardi 2 septembre 2025

Présentation du projet

DCS : M. Thierry Apothéloz, conseiller d'Etat, M. Nicolas Kerguen, secrétaire général adjoint, M. Vincent Scalet, chef du service cantonal du sport, et M. Sébastien Reymond, chef de projet

DT : M. Sandro Simioni, directeur OCBA, et M. Etienne Favey, ingénieur chef de projet en concept énergétique, OCBA-DIE

DSM : M. Olivier Caumel, directeur de service de la région sud et est, et M. Patrick Boitouzet, ingénieur

Architecte mandataire : M. Frank Herbert

M. Apothéloz rappelle que ce projet est porté conjointement par trois départements. Il souligne l'importance de démontrer qu'un tel travail est possible et réalisable au sein de l'Etat de Genève grâce à une collaboration interdépartementale de qualité. La vétusté de la patinoire des Vernets est une réalité qui a conduit, il y a quinze ans déjà, à reprendre le dossier d'une nouvelle patinoire. Le rapport entre le nombre d'habitants et les surfaces disponibles démontre la carence actuelle à Genève. L'intérêt est double : la patinoire constitue à la fois un enjeu sportif, notamment pour le hockey, et un levier d'incitation à la pratique sportive.

Il rappelle que cette mission est cantonale, la loi confiant la compétence exclusive à l'Etat pour la gestion du Stade de Genève ainsi que de la future patinoire du Trèfle-Blanc, laquelle figure explicitement dans la LRT-3. Le projet s'inscrit dans un quartier, d'où l'importance de la Ville de Lancy dans son évolution.

Sur le plan historique, il rappelle que l'idée d'une nouvelle patinoire remonte à 2010. En 2011, le site du Trèfle-Blanc a été retenu, ce qui a permis l'acquisition rapide des parcelles nécessaires. Entre 2012 et 2019, plusieurs tentatives d'investissement ont échoué. Dès lors, le Conseil d'Etat a décidé de

reprendre le projet à zéro, en reconfigurant sa nature : un investissement public pour la construction, associé à un partenariat public-privé pour l'exploitation. En 2020, des éléments essentiels ont été actés : une patinoire principale, une secondaire (8500 places d'accueil au total), ainsi qu'un bâtiment d'activités destiné à assurer un rendement économique. Sur cette base, le programme a été calé et l'appel d'offres lancé.

Le parlement a déjà accordé un crédit d'étude, permettant le concours et, aujourd'hui, le dépôt du projet de loi en 2025, parallèlement à la demande d'autorisation de construire déposée auprès du département du territoire.

M. Simioni rappelle que le projet lauréat a été présenté en mars 2024. Les mandataires sont : Architect SA (bureau genevois), Chabanne Architectes, Ingeni SA, WSP-BG, Oxalis Sàrl, ainsi que les ingénieurs Team+ mobilité et RR&A SA. Il cède ensuite la parole à l'architecte lauréat.

M. Herbert remercie la commission de l'opportunité de présenter ce projet. Il insiste sur l'emplacement stratégique : proche de la sortie d'autoroute et de la gare de Lancy-Bachet. Le bâtiment d'activités sera situé à gauche du tracé du tram, avec un parking sous la patinoire. Le projet s'insère de manière très serrée, nécessitant de déplacer la boucle du tram qui empiète actuellement sur la parcelle. La patinoire principale sera couverte d'un dôme avec toiture végétalisée. L'entrée du parking se fera côté Lancy-Bachet. Un pavillon d'entrée, donnant accès à la patinoire secondaire par un patio, intégrera également une petite garderie afin d'animer le site en dehors des jours de match.

Malgré l'espace restreint, le projet intègre 203 arbres. Le rez-de-chaussée comprendra l'entrée principale, un restaurant, des aires de jeux et des bancs. Le hall central donnera accès aux gradins via deux circulations principales. Au premier étage se trouvera une zone événementielle, comprenant des loges et un restaurant ouvert lors des matchs. A l'étage supérieur, le grand public pourra accéder à des gradins supplémentaires. Trois niveaux de parking (900 voitures et 250 deux-roues) seront aménagés en sous-sol, avec une conception structurelle optimisée pour simplifier les descentes de charge. La patinoire secondaire se situera sous le parvis. Les structures de toiture et de façade seront principalement en bois, seules les finitions extérieures étant en aluminium recyclé afin de réduire les coûts d'entretien.

M. Simioni précise que l'illustration projetée est celle qui représente le plus fidèlement le projet. Les deux surfaces de glace seront situées au même niveau et la structure supportera également l'esplanade, particularité qui résulte de l'exiguïté du site et qui implique une complexité technique importante.

M. Boitouzet présente ensuite les aspects liés à la mobilité et aux infrastructures. Le parking-relais de 928 places, prévu sous la patinoire, est en planification depuis 2007-2010 et figure aujourd'hui dans le plan d'action du stationnement 2024-2028 qui prévoit la création de 2500 places sur l'ensemble du canton. Ce projet constitue donc une opportunité significative pour réduire le déficit de places de stationnement. La localisation du site, avec une connexion directe à l'autoroute, est un atout majeur. Des efforts particuliers ont par ailleurs été réalisés pour favoriser la mobilité active puisque toute l'esplanade lui sera réservée. L'objectif affiché pour les événements est de diviser par deux la part de la voiture et de doubler celle des transports publics.

Plusieurs aménagements sont prévus : le déplacement de la boucle du tram, indispensable au fonctionnement des lignes 12 et 18, le déplacement du giratoire du Sapey d'une dizaine de mètres afin de sécuriser les mobilités actives, ainsi que la création d'un chemin du Trèfle-Blanc exclusivement réservé aux piétons et aux cyclistes. Les besoins futurs de la parcelle ont également été intégrés afin d'éviter toute saturation des accès à l'autoroute et aux quartiers voisins. A cela s'ajoutent la création de 500 places de stationnement pour vélos en surface, la mise en place d'un concept de gestion du trafic avec des incitations au recours aux transports publics en partenariat avec les TPG, et un système de signalisation dynamique destiné à orienter les spectateurs vers d'autres parkings disponibles. L'évacuation des terres par le rail est aussi à l'étude.

M. Simioni poursuit en présentant le tableau financier récapitulatif. Environ 253 millions de francs sont dévolus aux deux patinoires, le reste du budget étant destiné aux éléments connexes et indispensables à l'ensemble du dispositif.

M. Apothéloz aborde ensuite la question de la gouvernance. Alors que le projet initial prévoyait une fondation, sur le modèle du Stade de Genève, la solution retenue est désormais la création d'une société anonyme en mains publiques, ce qui nécessitera un projet de loi.

M. Reymond explique que les travaux relatifs à la gouvernance et à l'exploitation se sont déroulés en deux phases. La première, entamée il y a quatre ans, a consisté à accompagner les architectes dans la planification, en étroite concertation avec les utilisateurs, notamment le GGSHC. Cette démarche, renforcée par le recours à des bureaux externes, a permis de concevoir un projet pensé pour être exploitable de manière optimale. La deuxième phase, encore en cours, concerne l'organisation.

Les objectifs fixés, repris dans l'exposé des motifs, sont le maintien du contrôle stratégique par l'Etat, la garantie de la pérennité et de la modernité de

l'infrastructure sur le long terme, ainsi que l'atteinte d'un équilibre financier, l'intention claire étant que l'Etat ne doive pas injecter de fonds supplémentaires dans le modèle de gouvernance. Le modèle imaginé repose sur trois niveaux : l'Etat resterait propriétaire de l'actif, une société anonyme publique jouerait le rôle de gestionnaire et différentes entités opérationnelles assureraient la vie quotidienne de la patinoire.

M. Simioni conclut en présentant les prochaines étapes du calendrier. L'autorisation de construire devrait être obtenue en 2026, ce qui permettrait de lancer le chantier du P+R la même année. Le chantier de la patinoire proprement dit débiterait en 2027, suivi des travaux extérieurs en 2029, pour une mise en service prévue en 2030.

Une commissaire (S) demande s'il serait possible de disposer d'un plan-masse élargi intégrant la vision du développement global du secteur, avec les bâtiments projetés même lorsqu'ils font encore l'objet de discussions, afin de mieux insérer la patinoire dans un territoire en mutation. Elle interroge également les porteurs du projet sur l'argument, déjà avancé par certains opposants, selon lequel une implantation à Palexpo aurait été préférable, et souhaite savoir quelle est la réponse à apporter face à ce type de proposition.

M. Simioni répond que, pour la première demande, des documents complémentaires seront sollicités auprès de l'office de l'urbanisme et transmis au secrétariat de la commission. Concernant Palexpo, il considère ce raisonnement simpliste, rappelant que Palexpo dispose de son autonomie et qu'une telle infrastructure est totalement inadaptée à une reconversion en patinoire, même si, par sa forme, elle pourrait rappeler certaines patinoires suisses.

M. Apothéloz complète en précisant que la seule halle potentiellement disponible, la halle 7, ne présente pas la surface suffisante pour accueillir une patinoire professionnelle et ne permettrait pas l'installation d'une deuxième glace. En outre, Palexpo joue un rôle stratégique pour Genève en tant qu'outil de promotion et de rayonnement, accueillant des salons, des foires ou encore les Automnales. Y renoncer reviendrait à se priver de ces opportunités. Le choix du site du Trèfle-Blanc a donc été effectué en 2011, sur la base d'une étude approfondie, et s'est révélé être l'option la plus réaliste.

Un commissaire (UDC) formule trois questions. La première concerne la mobilité : la boucle du tram, dont le déplacement représente un coût d'environ 10 millions de francs, serait conservée alors qu'elle a été construite à l'origine pour les anciens trams, qui ne seront plus utilisés. Il demande si une solution alternative, telle qu'une diagonale permettant un retournement des convois comme cela se pratique dans le domaine ferroviaire, a été étudiée. Sa deuxième

question porte sur l'évacuation des terres par rail et leur lieu de destination. Enfin, il souhaite savoir si le recours au naming est envisagé comme levier d'équilibre financier dans le futur modèle d'exploitation de la société anonyme.

M. Boitouzet indique qu'un plan de circulation des trams a été élaboré et que les lignes 12 et 18 continueront à effectuer leur retournement sur ce site. La boucle de Carouge n'est plus utilisée, tandis qu'aux Palettes, l'espace disponible est insuffisant. Ce besoin n'est donc pas lié aux anciens trams, mais à la nécessité de maintenir un dispositif permettant aux convois de faire demi-tour, au minimum pour une ligne, et probablement pour deux.

M. Caumel précise, en complément, que deux lignes de bus doivent également effectuer leur retournement à cet endroit, avec des rayons de giration adaptés à la boucle. Celle-ci a été déplacée symétriquement, en face, afin de dégager un véritable espace public et d'offrir une entrée digne de la future patinoire. Les réflexions menées sur une éventuelle convergence des lignes 12 et 18 avec les terminus des lignes 15 et 17 ont rapidement montré que cela transformerait le site en une gare de triage totalement inadaptée. S'agissant de la mobilité routière, un pont latéral à l'est avait été envisagé, mais il est aujourd'hui interdit aux véhicules de plus de 28 tonnes à la suite d'un incendie survenu il y a quelques années. Au vu de l'ambitieux calendrier, l'Etat de Genève reprendra cette réflexion d'ici à la fin de l'année, les frais étant ensuite remboursés par la Ville de Lancy.

M. Herbert répond à la deuxième question relative à l'évacuation des terres. Il rappelle que cette opération relève d'un marché public et qu'il est donc impossible d'imposer une destination précise pour les déblais. Des prospections ont néanmoins identifié un site du côté d'Aigle, et les entreprises appelées à soumissionner s'équiperont pour ce transfert. Le planning prévoit l'acheminement des camions électriques jusqu'à La Praille, et il estime peu probable que des propositions visant à exporter les matériaux vers la France soient retenues.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur l'état du bâti existant, demandant si des démolitions sont prévues et si toutes les questions de propriété foncière ont été réglées.

M. Simioni indique que le volume concerné est faible et qu'il s'agit de peu de choses.

M. Apothéloz confirme que l'ensemble des accords nécessaires a d'ores et déjà été trouvé.

Un commissaire (PLR) exprime le soutien de sa formation au projet. Il souhaite toutefois des précisions sur les coûts d'exploitation, évoqués à hauteur

de 4 millions, et demande si un budget prévisionnel de la future société anonyme, dotée d'un capital initial de 6 millions, est disponible. Il questionne également la participation de la Ville de Lancy, notamment concernant l'entretien du parvis, et veut savoir si cette commune contribuera financièrement à la construction ou si son rôle se limitera à l'usage et à la maintenance.

M. Apothéloz répond que, pour l'instant, un équilibre a été trouvé avec la Ville de Lancy, qui ne participera pas à la construction, mais qui interviendra dans l'exploitation. Il y a un intérêt particulier à ce qu'elle entretienne la glace principale. Toutefois, rien n'est encore définitivement arrêté : la priorité est de lancer la construction, puis d'affiner le modèle d'exploitation. C'est la raison pour laquelle il ne peut pas encore préciser le budget de la société anonyme, celui-ci dépendant en partie de la répartition des charges avec le GSHC. Tous ces éléments seront intégrés dans le projet de loi portant création de la société anonyme.

M. Raymond revient sur l'évaluation des 4 millions de francs mentionnés plus tôt. Ce montant correspond, explique-t-il, à l'ensemble des charges de personnel, à l'acquisition des véhicules nécessaires à l'exploitation, ainsi qu'aux dépenses liées à l'eau, à l'énergie, aux fournitures et aux services extérieurs du bâtiment.

Un commissaire (PLR) demande alors une précision sur la future société anonyme. Dans le projet de loi, il est indiqué qu'une projection a été établie afin d'assurer son démarrage. Il souhaite savoir ce que recouvre exactement cette projection.

M. Apothéloz répond que ce travail est en cours, mais qu'aucun élément n'est encore figé et qu'il ne peut donc pas transmettre de chiffres définitifs. L'exercice mené consistait à imaginer une patinoire capable de s'autofinancer suffisamment pour assurer sa pérennité.

Un commissaire (PLR) revient sur la question du montage initial, rappelant que le projet a été présenté comme un partenariat public-privé et observant qu'il apparaît désormais comme essentiellement cantonal.

M. Apothéloz rectifie : le partenariat public-privé subsiste, mais uniquement pour l'exploitation. La construction, elle, relève intégralement du financement public.

Un commissaire (LC) s'intéresse pour sa part aux choix architecturaux. Il relève la mention de structures en bois et souhaite savoir d'où proviendra ce matériau. Il demande également si la toiture du dôme sera effectivement végétalisée.

M. Herbert répond que la provenance exacte du bois n'est pas encore déterminée, mais qu'une exigence de bois suisse sera posée. Le dôme principal sera recouvert de panneaux solaires, tandis que sa périphérie et les terrasses seront réalisées en toitures plates végétalisées.

Un commissaire (LC) reprend la parole pour évoquer la question plus large de l'exploitation et de la gouvernance. Il relève que l'option d'une société anonyme publique a été choisie et il demande si elle sera intégralement détenue par des acteurs publics. Il rappelle le précédent du Stade de Genève et insiste sur l'importance d'éviter de reproduire un modèle qui a posé des difficultés. Il souhaite savoir si l'hypothèse d'une structure d'exploitation tripartite, canton, club et commune, est définitivement acquise, et comment réagissent les partenaires concernés.

M. Apothéloz précise que le modèle d'exploitation figure dans le projet de loi et qu'il a été présenté tant au GSHC qu'à la Ville de Lancy. Chacun procède à ses propres calculs, mais l'équilibre dépendra en grande partie de la fixation du loyer. La question du naming, par exemple, reste ouverte. Si le club recherche un partenaire et conclut un accord, le produit lui reviendra ; si c'est le canton qui s'en charge, les recettes iront à la société anonyme et permettront éventuellement de réduire le loyer.

Des points restent encore à clarifier, notamment sur la possibilité de confier à un même acteur la gestion de la patinoire et des espaces de restauration. L'objectif central est que la société anonyme couvre ses frais, quel que soit le montage retenu.

A la question de savoir si la société sera uniquement cantonale, M. Apothéloz répond qu'elle pourrait aussi associer la Ville de Lancy, mais qu'en tout état de cause elle restera détenue par des acteurs publics. Il ajoute que la question du devenir de la patinoire des Vernets a été soulevée, et il passe la parole à M. Kerguen.

M. Kerguen indique que des démarches ont été entreprises auprès de la Ville de Genève, qui a confirmé que les installations des Vernets continueront à être exploitées après le départ du Genève-Servette. Elles accueilleront notamment les équipes juniors, la section féminine, le patinage artistique, les écoles et le public. Des créneaux supplémentaires seront attribués à ces acteurs afin de répondre à la demande. La Ville prévoit par ailleurs de rénover le site sur le plan énergétique, avec une étude en cours portant sur l'installation de panneaux photovoltaïques sur le toit de la patinoire et de la piscine.

M. Apothéloz annonce qu'un e-mail de la Ville de Genève sera transmis à la commission.

Un commissaire (LJS) demande quant à lui à obtenir le plan de mobilité détaillé pour la phase de chantier et pour la mise en service, avec une attention particulière portée aux incidences sur l'accès aux zones industrielles et au périmètre du PAV.

M. Boitouzet répond que l'ensemble des schémas de circulation figurera dans la demande d'autorisation de construire.

Le président souligne l'importance de disposer, en commission, des documents de simulation sur l'impact du trafic pendant les travaux ainsi que d'une vision élargie de l'aménagement, et demande que ces compléments soient transmis.

M. Caumel ajoute enfin, pour répondre à une inquiétude exprimée, que le P+R actuel de l'Etoile a vocation à disparaître et que celui du Trèfle-Blanc en reprendra la fonction.

Audition du Genève-Servette Hockey Club (GSHC)

M. Philippe Baechler, président

M^{me} Yasmine Firmenich Luginbühl, administratrice membre du board

M. Marc Gautschi, directeur sportif

M. Alain Decrausaz, chargé du projet de nouvelle patinoire

M. Decrausaz remercie la commission de son accueil et présente les membres de la délégation. Il rappelle que le Genève-Servette Hockey Club a remporté le titre de champion suisse en 2023 et celui de champion d'Europe en 2024. Le club repose sur une structure professionnelle regroupant entre 25 et 30 joueurs, mais aussi sur l'Académie Genève Futur Hockey qui rassemble entre 140 et 150 jeunes. Un lien étroit existe également avec les Aiglons, qui sont environ 240, sans oublier le secteur féminin que le club souhaite développer. Au total, près de 400 jeunes Genevois découvrent ainsi, grâce au GSHC, les valeurs de la persévérance et de l'esprit d'équipe.

Il souligne qu'une saison représente plus de 263 matchs à domicile et que Genève est souvent critiquée pour la vétusté de ses infrastructures. Le projet du Trèfle-Blanc offre, selon lui, l'opportunité de démontrer que le canton est capable de réaliser des équipements aussi performants, voire meilleurs, que ceux des autres villes. La collaboration entre le GSHC et l'Etat de Genève a été excellente, chaque aspect ayant été pensé avec soin, tant en termes de qualité, de cohérence, de sécurité que d'accessibilité. Il conclut en exprimant la fierté du club pour ce travail commun et en remerciant l'Etat de Genève pour l'accueil réservé à ce projet.

M. Baechler prend la parole pour rappeler que M. Decrausaz accompagne ce projet depuis cinq ans et qu'il en est l'expert attitré. Il se dit très satisfait de sa contribution et souligne à son tour l'excellente collaboration entre le club et l'Etat, qu'il remercie pour le travail accompli en faveur des sports de glace dans le canton.

Un commissaire (Ve) interroge alors les représentants du club sur le loyer annuel versé pour évoluer actuellement aux Vernets.

M. Baechler précise qu'il s'élève à environ 7500 francs par match, ce qui, selon les saisons, représente entre 250 000 et 350 000 francs annuels.

Un commissaire (Ve) demande ensuite quel sera le montant du loyer prévu au Trèfle-Blanc.

M. Baechler répond que cette question n'a pas encore été discutée, mais que le loyer sera clairement plus élevé. Il rappelle que l'on connaît à peu près les prix moyens pratiqués pour l'utilisation d'une patinoire moderne.

Un commissaire (Ve) s'enquiert alors de savoir si le club est rassuré à l'idée de devoir s'acquitter d'un loyer plus important.

M. Baechler affirme que tel est bien l'objectif. Il souligne que, si l'on se base sur des exemples comme Zurich, une nouvelle patinoire permet généralement d'augmenter les recettes de 30 à 40%. Ce surcroît de revenus permettra d'absorber le coût du loyer plus élevé.

Un commissaire (Ve) prend la parole pour rappeler le palmarès impressionnant du club ces dernières décennies, obtenu malgré un contexte difficile. Il relève toutefois les interrogations que suscite un investissement de plusieurs centaines de millions pour une nouvelle patinoire, alors qu'une patinoire olympique est prévue non loin, aux Cherpines. Il demande quelles normes imposeraient la construction du Trèfle-Blanc. S'agit-il de normes publiques ou de celles édictées par la Fédération suisse de hockey sur glace, qui reste une organisation privée ? Il souligne qu'une telle situation revient à faire supporter par la collectivité les exigences d'une association privée, laquelle tire ensuite ses revenus de sponsors. Dans ce modèle, le club local risque de devoir payer un loyer bien plus élevé à une société privée, sans bénéficier de la souplesse actuelle avec la Ville de Genève. Il exprime ainsi ses inquiétudes et interroge les représentants du club sur leur position.

M. Baechler répond que les règles en question sont celles de la National League, une société anonyme dont l'ensemble des clubs de première ligue sont actionnaires. Autrement dit, ce sont les clubs eux-mêmes qui fixent ces normes. Il ajoute qu'au-delà de l'aspect sportif, le hockey reste un spectacle et qu'il fonctionne sur un marché en pleine croissance, avec un fort succès en termes de billetterie et d'abonnements. Pour lui, l'investissement se justifie

également par l'impact sur les jeunes : voir évoluer des professionnels dans des infrastructures modernes est une source d'inspiration. Il compare l'accueil des jeunes joueurs à Zurich ou à Fribourg, où les installations sont modernes, avec celui de Genève, où les Vernets, vétustes, ne permettent pas de laisser une impression positive. Selon lui, la nouvelle patinoire doit être pensée comme une salle de spectacle. Certes, elle sera plus chère, mais le club veut maintenir des tarifs accessibles.

Aujourd'hui, une place aux Vernets coûte environ 18 francs, demain elle pourrait se situer à 20 francs, comme à Zurich ou à Fribourg. Le projet n'a pas pour but de devenir une « usine à fric », insiste-t-il, mais bien d'offrir un meilleur confort au spectateur.

Un commissaire (UDC) intervient pour comparer le coût de la nouvelle patinoire à ceux de Lausanne et de Fribourg, qui ont subi de plein fouet la hausse des prix des matières premières. Il demande si le projet genevois accuse un surcoût en comparaison.

M. Decrausaz précise que le coût du projet se situe dans la même fourchette, avec une différence d'environ 5 millions par rapport à Lausanne. Il estime que la planification a été performante, notamment grâce à l'optimisation d'un terrain plus exigu que dans d'autres cantons. Selon lui, le coût initial annoncé il y a dix ans était sous-évalué, mais le projet actuel se trouve dans une cible réaliste et sérieuse. Il insiste sur le fait que le projet n'a rien de luxueux. Il est conçu avant tout pour la jeunesse, avec une deuxième glace et des locaux adaptés. Comparé aux infrastructures exceptionnelles de Zurich, Genève ne cherche pas à rivaliser, mais propose quelque chose de bien supérieur à la situation actuelle aux Vernets. Il reconnaît toutefois que certains éléments, comme la boucle du tram, constituent des impondérables qui alourdissent les coûts.

Un commissaire (UDC) s'intéresse ensuite à l'avenir de la SA qui sera créée pour gérer la patinoire dans un modèle tripartite entre le club, l'Etat et la Ville de Lancy. Il évoque la question du naming et demande si le club aura un rôle moteur dans la gouvernance de la future structure.

M. Baechler répond que, bien que le club souhaiterait avoir davantage de poids, il ne sera pas propriétaire de la patinoire, mais simple exploitant. L'Etat restera le grand propriétaire et a proposé le modèle de la SA, que le club accepte sans avoir réellement son mot à dire.

Un commissaire (UDC) insiste sur l'importance d'optimiser la gestion et rappelle que c'est le club qui, au quotidien, sera en contact avec les spectateurs et assurera l'exploitation de la patinoire.

M. Baechler confirme que, dans le futur schéma, le club sera client de la SA au travers d'un contrat de service. Il souligne que les discussions se poursuivent avec l'Etat pour préciser ce cadre. En revanche, il note un engagement concret de l'Etat sur la question du naming, dont les revenus permettront de réduire les coûts. Il estime toutefois que ce travail de recherche de partenariats commerciaux sera plus naturellement porté par le club, proche de ses sponsors, que par l'Etat.

Un commissaire (LC) rappelle que l'objet du PL concerne l'investissement pour la patinoire et le parking, mais que ce qui importe réellement sera la phase suivante, celle du fonctionnement et de l'exploitation. Il observe que le projet de loi mentionne une société anonyme dont l'Etat de Genève serait l'actionnaire principal, et il demande comment cette structure pourrait fonctionner concrètement. Il souligne que trois partenaires sont évoqués, le club, un restaurateur et la Ville de Lancy, et souhaite connaître l'avis des représentants du GSHC à ce sujet.

M. Baechler répond que les négociations n'en sont pas encore à ce stade. Il précise toutefois qu'il est évident que le club ne pourra pas remplacer la Ville de Lancy, mais qu'en tant que seul club d'élite, le GSHC aura certainement un rôle majeur dans l'exploitation de la patinoire principale. Quant à la restauration, le club est clairement intéressé à gérer les restaurants de la future infrastructure. Il ajoute que, concernant le naming, le GSHC est déjà sollicité. Plusieurs partenaires sont actuellement en concurrence et proposent des offres de surenchère pour obtenir ce droit.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur la qualité de l'engagement de l'Etat de Genève autour du naming et revient au modèle d'exploitation pratiqué dans d'autres patinoires suisses. Il demande si, dans toutes les villes, c'est le club principal qui gère systématiquement l'exploitation.

M. Gautschi répond qu'il n'existe pas de modèle unique et cite l'exemple de Zurich avec la Swisslife Arena. Selon lui, différents montages sont possibles et chaque cas est particulier.

Un commissaire (PLR) demande alors des précisions sur le modèle appliqué au Stade de Genève avec la Fondation 1890.

M^{me} Firmenich Luginbühl explique que la Fondation 1890 est simplement propriétaire du club, tandis que les contrats d'exploitation sont directement gérés par les clubs. La fondation n'intervient pas dans l'exploitation, que ce soit pour le GSHC ou pour le Servette FC.

Revenant spécifiquement au hockey, le commissaire (PLR) souhaite savoir quelle est la pratique actuelle au Vernets en matière d'exploitation.

M. Baechler précise que le GSHC dispose d'un contrat de service avec la Ville de Genève. Le club gère l'ensemble de l'exploitation, y compris les buvettes et le restaurant principal.

Un commissaire (PLR) demande si, dans ce cadre, le GSHC bénéficie de la priorité sur la glace principale.

M. Baechler confirme.

M. Gautschi ajoute que cette priorité découle des règlements de la National League, qui impose des certifications garantissant un temps de glace suffisant pour les clubs évoluant dans les ligues élites.

M. Baechler insiste sur le fait que, si la patinoire du Trèfle-Blanc ne se réalise pas, le club risque d'avoir un sérieux problème de temps de glace pour répondre aux exigences de la ligue. Il conclut en rappelant que si, en 2030, Genève ne dispose pas d'une infrastructure répondant aux critères de la National League, il ne sait pas où le GSHC pourra jouer. Aux Vernets, cela ne sera tout simplement pas possible. Les travaux actuellement réalisés aux Vernets ne visent qu'à répondre temporairement aux critères de la ligue pour permettre au club de continuer à évoluer. Il confie même un certain malaise : jusqu'à la mi-octobre, les joueurs adverses doivent encore se changer dans les vestiaires du public, ce qui n'est pas digne d'un club de ce niveau. « J'ai un peu honte quand je vais à la ligue », admet-il.

Un commissaire (PLR) indique que si un vote devait avoir lieu, suivi éventuellement d'un référendum, l'une des grandes questions qui se poseraient devant le peuple serait précisément celle de la gestion de l'exploitation. Il s'étonne que l'Etat n'ait pas anticipé ces problèmes.

Séance du mardi 9 septembre 2025

En présence, pour le DCS, de M. Thierry Apothéloz, conseiller d'Etat, et de M. Nicolas Kerguen, secrétaire général adjoint

Audition de la commune de Lancy

M. Damien Bonfanti, maire

M^{me} Corinne Gachet, conseillère administrative

M. Bonfanti remercie pour l'accueil et précise, en préambule, que cela fait plusieurs années que la commune collabore avec l'Etat sur ce projet, dont la discussion a commencé lors de la législature 2015-2020. Selon lui, il s'agit d'une opportunité majeure. L'implantation de cette infrastructure se fera dans un emplacement idéal. Elle sera parfaitement desservie par les transports publics, avec une entrée située à 200 m de la gare, une proximité immédiate de l'autoroute de contournement facilitant l'accès pour les véhicules, notamment

ceux des joueurs, ainsi que le tram. En termes d'accessibilité, il estime qu'il est impossible de faire mieux.

Il souligne également que ce projet profitera aux habitants des quartiers environnants. Ces dernières années, plusieurs quartiers se sont développés, notamment La Chapelle et Les Cygnes, avec une école primaire et une population grandissante située à environ 100 m de la future patinoire. Le site se trouve aussi à l'entrée du PAV, ce qui offre l'opportunité de créer une liaison entre le quartier des Palettes et ceux récemment urbanisés. Actuellement, ces nouveaux quartiers souffrent d'un manque d'équipements publics et de commerces de proximité ; les habitants doivent souvent se déplacer pour accéder à ces services.

Pour la commune de Lancy, en fort développement et qui devrait dépasser les 40 000 habitants d'ici à la fin de la législature, ce projet répond à des besoins identifiés depuis 20 ans, notamment en matière de logements et d'infrastructures publiques.

Du côté du Grand-Lancy, il existe un déficit en divers équipements, par exemple une bibliothèque, que la commune souhaite créer à proximité de la patinoire. Cette bibliothèque serait intégrée dans le même bâtiment, qui accueillera également une salle polyvalente orientée vers une utilisation culturelle : elle pourrait accueillir 240 places assises ou 400 debout, répondant ainsi à l'absence actuelle de salle de spectacle à Lancy. La salle pourrait aussi être transformée en salle communale ou servir aux associations pour leurs réunions.

M. Bonfanti insiste sur l'intérêt convergent du projet qui répond à la fois à la demande d'une patinoire et aux besoins culturels et associatifs de la commune. Il ajoute deux points de vigilance. Le premier concerne la passerelle piétonne. Lors du concours d'architecture, le lauréat avait proposé d'intégrer une passerelle traversant la route de Saint-Julien. Si au départ son utilité semblait floue, les réflexions menées ont montré son intérêt pour permettre aux habitants des Palettes de traverser plus facilement cette route. Il souhaite que la passerelle soit effectivement réalisée et, si possible, construite en même temps que le bâtiment principal, afin d'assurer une meilleure liaison piétonne.

Le second est le stationnement. Il exprime des craintes concernant l'usage des parkings (le P+R et le parking sous la patinoire) lors des jours de match. Il insiste sur le fait que les 900 places disponibles ne doivent pas être mises à disposition pour ces événements, car cela provoquerait d'importants embouteillages sur l'ensemble du réseau. Il recommande de maintenir une vigilance et de s'engager dans la bonne direction, à savoir l'incitation forte à l'utilisation des transports publics.

M. Bonfanti conclut son intervention en insistant sur la nécessité de rester vigilant afin de s'engager dans la bonne direction. Selon lui, il est essentiel de veiller à ce que le projet privilégie clairement l'utilisation des transports publics.

M^{me} Gachet prend la parole en rappelant qu'elle est conseillère administrative depuis 2020 et qu'elle a participé à l'ensemble du concours dès ses débuts. Elle explique que la commune a été actrice de la construction du projet dès son origine et que les besoins ont été identifiés très tôt. Lorsqu'elle parle d'identifier les besoins, elle précise qu'il ne s'agit pas simplement de les formuler, mais aussi de s'engager à les financer et à en assurer l'entretien. Cela vaut également pour l'utilisation des deux patinoires prévues ; la deuxième, en particulier, a une vocation sociale, publique et associative.

Elle insiste sur l'intérêt qu'y voit la commune, qui promeut activement le sport pour tous. Selon elle, il s'agit d'une prestation essentielle en matière de santé publique, et Lancy, labellisée « commune en santé », a une responsabilité politique d'offrir des infrastructures adaptées à la pratique du sport, aussi bien pour les écoliers de ses onze écoles, bientôt treize avec deux nouvelles constructions, que pour le grand public.

Elle souligne que cette patinoire ne bénéficierait pas seulement aux habitants de Lancy mais à l'ensemble des Genevois, dans un contexte où les espaces sportifs manquent cruellement. Consciente des coûts importants du projet, elle réaffirme que la commune est prête à assumer la part de financement qui correspondra à son usage. En ce qui concerne la gouvernance future de l'équipement, elle précise que des ébauches existent déjà, mais qu'aucun chiffre précis n'a encore été arrêté. L'engagement de la commune est néanmoins clair, confirmé par une résolution votée à la majorité du Conseil municipal, qui soutient la participation active de Lancy dans ce développement.

M^{me} Gachet conclut en rappelant l'importance stratégique de ce pôle sportif dans la zone : entre le stade, la porte sud et la future patinoire, il s'agit pour Lancy d'une décision politique forte afin de mettre ces infrastructures à disposition du public et de renforcer la cohérence de l'aménagement sportif du territoire.

Le président remercie les intervenants pour leur présentation et ouvre la séance aux questions.

Un commissaire (MCG) remercie de la présentation et salue le soutien de la Ville de Lancy à la patinoire. Il interpelle sur la passerelle en demandant si elle ne figure pas dans ce projet de loi et interroge le conseiller d'Etat sur

l'horizon prévu pour sa réalisation. Il demande également si ce n'est pas trop tard pour l'ajouter comme amendement au projet de loi.

M. Bonfanti répond que la passerelle est bien intégrée à la planification et qu'elle sera construite en même temps que le futur bâtiment prévu à proximité. Elle sera réalisée dans une deuxième phase, une fois la patinoire terminée et la première étape du projet achevée.

M. Apothéloz confirme cette information et précise qu'il ne dispose pas encore du montant exact.

Un commissaire (MCG) demande ensuite s'il y a des discussions en cours avec la Fondation des parkings et s'il pourrait y avoir un conflit concernant l'exploitation du stationnement.

M. Bonfanti explique qu'il y a eu des discussions avec la Fondation des parkings lors du concours et qu'il n'y a pas de conflit direct. La question principale concerne le flux important de véhicules, car les voiries du quartier de La Chapelle sont étroites et disposent seulement de deux petits giratoires. L'arrivée simultanée de 2000 véhicules provoquerait un engorgement. Il comprend que certains véhicules, notamment ceux des équipes adverses, doivent accéder au site. Le premier étage du parking sera réservé aux cars des équipes et aux VIP, mais la majorité du parking ne devrait pas être utilisée les jours de match afin d'éviter la saturation du quartier.

M^{me} Gachet explique qu'elle a, dans le cadre du programme, analysé la situation en collaboration avec la police municipale. Elle précise qu'une garantie a été donnée : les supporters de l'équipe adverse accéderont uniquement au premier sous-sol du parking et aucun ne passera en surface. Cet élément l'a rassurée, car cela évitera les frottements avec les supporters locaux, puisque tous les supporters arriveront en car par la bretelle menant directement au premier étage du parking.

Un commissaire (UDC) remercie les intervenants et demande si la commune a prévu un budget pour la prise en charge des coûts liés à la deuxième patinoire et aux aménagements. Il souhaite également savoir s'il est envisagé d'entrer aux côtés de l'Etat dans la société anonyme chargée de l'exploitation.

M^{me} Gachet répond qu'à sa connaissance, toutes les options restent ouvertes. En ce qui concerne l'exploitant, l'ambition de la commune est de participer aux coûts et de les assumer afin de permettre une bonne gestion de l'environnement autour de la patinoire, que ce soit sur le parvis ou sur la glace. Elle précise toutefois que ces montants n'ont pas encore été chiffrés ni budgétés.

M. Bonfanti complète en expliquant qu'ils travaillent pour l'instant sur des estimations. Le parvis fait partie des points en discussion, notamment pour une servitude d'usage permettant d'utiliser cet espace en dehors des jours de match pour des marchés ou des événements. Lancy a déjà transmis les informations nécessaires à l'Etat pour l'aménagement du parvis, notamment pour l'eau et l'électricité. Comme il s'agit d'une servitude d'usage, les coûts liés à son utilisation seront à la charge de Lancy. En revanche, pour les parties hors servitude, ce sera à l'Etat de couvrir les frais. Cette organisation existe déjà dans d'autres périmètres, où la commune assure l'entretien et envoie ensuite la facture correspondante. Concernant la gouvernance, rien n'est figé pour le moment. La commune n'est pas opposée à entrer dans la société anonyme, mais les premières discussions ont soulevé plus de questions que de certitudes.

M^{me} Gachet ajoute que si la commune participe aux coûts, elle souhaite également être impliquée dans les décisions relatives à la gouvernance.

Un commissaire (PLR) remercie les invités d'être venus et de les avoir rassurés quant à la prise en charge des futurs coûts par la commune. Il souligne qu'à part la passerelle, il n'y a pas de prise en charge de l'investissement au niveau de la construction, et demande quel type de factures sera envoyé à l'Etat.

M. Bonfanti répond que cela concerne uniquement les périmètres connexes. Par exemple, une route va être désaffectée et la commune se chargera du nettoyage avant d'envoyer la facture correspondante. Pour le parvis, sous servitude d'usage, les charges resteront à la charge de Lancy.

M^{me} Gachet explique que, concernant l'usage des infrastructures sportives, bénéficier d'une structure comme si elle était offerte gratuitement représente en réalité un coût colossal lorsque la commune en assume la gestion. Elle précise qu'une anticipation a été faite et qu'il faudra créer un certain nombre de postes, tout en sachant que le service des sports de Lancy devra intégrer la gestion de la patinoire. Elle rappelle qu'à partir du moment où cet équipement sera destiné à un usage scolaire, notamment pour les écoles de la commune, les créneaux réservés aux écoles seront à la charge de Lancy. Pour elle, il s'agit d'une prestation offerte à l'ensemble du public genevois, et, compte tenu de la mission de santé pour tous que la commune revendique, elle assume la mise à disposition de ces infrastructures et les coûts associés.

M. Bonfanti précise que la patinoire des Vernets est gérée par la Ville de Genève et qu'il semble logique que le service des sports de Lancy prenne en charge la glace du Trèfle-Blanc. Selon lui, il est naturel que Lancy se charge de cette responsabilité.

Un commissaire (PLR) revient sur la question de la société anonyme d'exploitation. Il rappelle que des discussions sont en cours et qu'il paraît logique que la Ville de Lancy devienne actionnaire. Il demande si la commune est prête à financer la mise en route de cette société, en évoquant un capital estimé entre 6 et 7 millions de francs. Il souligne qu'un projet de loi est en cours d'élaboration et souhaite savoir si Lancy est prête à y participer.

M^{me} Gachet répond que rien n'a encore été planifié, mais que ce point fait partie des discussions en cours. Elle explique qu'il reste à déterminer qui paiera quoi et selon quelles modalités. Elle ajoute que, lorsque la Ville de Lancy disposera de parts, elle pourra également participer à la gouvernance de la société. Pour l'instant, elle précise que ce principe figure dans le postulat posé sur la gouvernance, mais qu'aucun chiffre ni position définitive n'ont été arrêtés.

M. Bonfanti précise que le véritable enjeu n'est pas tant l'investissement initial que le fonctionnement. Il rappelle qu'au Stade de Genève, 3 millions ont déjà été investis, et que la Ville de Lancy a déjà consenti d'importants efforts en matière sportive. Il estime que, si la commune doit encore participer, elle n'a pas de crainte à ce sujet et considère cela comme une forme d'investissement, tout en étant consciente des coûts que cela implique.

Le président souligne que la barre fixée par la Fondation du Stade n'a pas été placée très haut, ce qui laisse entendre qu'il ne sera pas difficile de faire mieux en matière de gouvernance.

M. Bonfanti répond que l'on apprend de ses erreurs.

Un commissaire (Ve) indique ne pas avoir compris sur quoi portait exactement le vote du Conseil municipal.

M. Bonfanti explique que le Conseil municipal a voté pour demander une bonne intégration de la patinoire dans le périmètre, en abordant des aspects comme la pleine terre et la performance énergétique du bâtiment. Etant donné qu'il s'agissait d'un concours, il était important que la société civile puisse y participer, ce qui a été accepté par tout le monde. Cependant, toutes les questions soulevées dans la résolution n'ont pas encore reçu de réponse, notamment celle relative à la pleine terre, qui est difficile à traiter sur ce périmètre précis.

Un commissaire (Ve) demande si ce vote pourrait être interprété comme un gage du soutien du Conseil municipal au projet.

M. Bonfanti le confirme, d'une certaine manière, car sinon les élus auraient manifesté leur opposition. Il ajoute que le Conseil municipal n'est pas naïf : les terrains appartiennent à l'Etat et c'est l'Etat qui a décidé d'implanter cette infrastructure à cet endroit. Selon lui, il faut constater les besoins existants sur

ce périmètre et juger judicieux de travailler en collaboration avec l'Etat. Le calcul coût-efficacité et efficience a conduit la commune à négocier et discuter avec le canton.

Un commissaire (Ve) questionne la pertinence d'une patinoire au Trèfle-Blanc en demandant si celle des Cherpines ne pourrait pas répondre aux besoins de Lancy, puisqu'elle peut accueillir 800 personnes.

M^{me} Gachet répond que, si la patinoire des Cherpines voyait le jour, elle pourrait en effet répondre aux besoins, mais qu'à sa connaissance, des inquiétudes subsistent sur le financement de ce projet et qu'il n'y a pour l'instant rien de concret.

M. Bonfanti précise avoir déjà suggéré à Plan-les-Ouates de revenir sur la décision concernant cette patinoire, mais, connaissant les budgets futurs, il se dit perplexe. Il souligne qu'au Trèfle-Blanc, l'infrastructure projetée présente un avantage évident : elle est située à 100 mètres de la frontière avec Plan-les-Ouates et bénéficie d'une excellente desserte, ce qui en fait un choix plus intéressant pour la population.

Un commissaire (Ve) demande ensuite si, en cas de déficit de fonctionnement, la commune de Lancy, en tant que membre de la société anonyme, devrait contribuer financièrement.

M. Bonfanti confirme qu'elle n'aurait pas le choix et qu'en faisant partie de la SA, elle devrait assumer cette responsabilité.

Un commissaire (Ve) évoque ensuite la question des loyers payés par le GSHC aux Vernets et au Trèfle-Blanc. Il rappelle que, dans le passé, certains clubs n'ont pas payé de loyer grâce à la gratuité accordée en ville et il exprime une crainte : celle que le club ne soit pas en mesure d'assumer un loyer plus élevé au Trèfle-Blanc, alors que cela représente un changement conséquent.

M. Bonfanti explique que c'est précisément pour cette raison que la future patinoire ne sera pas surdimensionnée avec 12 000 ou 13 000 places. L'objectif est de trouver une jauge optimale pour le GSHC, avec une capacité légèrement augmentée par rapport à l'existant, tout en intégrant davantage de places VIP et de restaurants. Selon lui, ces éléments devraient générer des recettes supérieures et, si tout se passe comme prévu, permettre au club de faire face à ses obligations financières.

Un commissaire (Ve) insiste sur le fait qu'il faut planifier sur une réussite et non sur un déficit. Il rappelle que Lancy s'est vu attribuer le label Gold et il demande si ce projet ne risque pas de compromettre ce label, en raison d'une éventuelle surconsommation d'énergie.

M. Bonfanti répond qu'ils sont en train de revoir ce label et qu'il pense qu'ils continueront avec le Gold. Selon lui, le label n'est pas uniquement lié à ce que fournit l'administration publique, mais aussi à ce que font les acteurs privés. Il explique avoir participé au concours et précise que le projet de patinoire a été salué pour son ambition de réduire au minimum sa consommation énergétique. Il ajoute que, même s'il s'agit forcément d'une infrastructure énergivore, tout a été pensé pour qu'elle consomme le moins possible.

Un commissaire (PLR) intervient avec plusieurs questions. Il relève qu'en ce qui concerne le fonctionnement, de nombreux chiffres ont été avancés, mais que le coût d'investissement n'est pas si important. Il évoque un parallèle avec le stade, où les coûts avaient été mal calculés, et demande si des calculs précis ont été réalisés pour estimer les dépenses réelles, notamment en personnel et en énergie, car, selon lui, en dehors de ces éléments, il ne voit pas où d'autres coûts pourraient se situer.

M^{me} Gachet admet qu'aucun calcul précis n'a encore été effectué et explique que des discussions sur la répartition des coûts doivent encore avoir lieu. Elle confirme qu'aucun budget détaillé n'a été établi à ce stade.

Un commissaire (PLR) poursuit en indiquant que, si la deuxième patinoire n'était finalement pas exploitée par Lancy mais par le canton, et si les autres communes souhaitaient l'utiliser, la gestion pourrait alors être assurée au niveau cantonal. Selon lui, il suffirait ensuite de refacturer l'utilisation de la glace aux communes concernées, ce qui ne coûterait alors rien à Lancy.

M. Bonfanti demande s'il comprend bien que son préopinant propose que le canton gère entièrement la deuxième patinoire.

Un commissaire (PLR) confirme son propos, rappelant que la première patinoire est destinée à la première équipe et que la question de l'exploitation globale doit être clarifiée. Il exprime son étonnement que ce point n'ait pas encore été conclu et estime que, si aucun calcul n'a été réalisé, c'est problématique. Il précise aussi que, concernant le parvis, il pensait que cela ne coûterait rien à Lancy puisque, selon lui, la commune en a déjà la propriété.

M. Bonfanti corrige en expliquant que Lancy n'est pas propriétaire du site et que le parvis appartient à l'Etat.

Un commissaire (PLR) demande combien cela coûterait en exploitation supplémentaire.

M. Bonfanti répond que cela implique des ETP, des personnes pour le nettoyage et l'entretien. Il faut gérer les déchets après les jours de match, entretenir la végétation et nettoyer le site plusieurs fois par semaine.

Un commissaire (PLR) souligne que, indépendamment de la gouvernance, ne pas traiter ces questions en parallèle est pénible. Selon lui, si le projet va devant le peuple pour 275 millions pour l'élite et qu'une autre partie est gérée séparément, cela soulève la question de la gouvernance et laisse des interrogations non résolues.

M. Bonfanti explique qu'ils disposent d'une servitude d'usage qui leur permet d'agir sur le territoire. Comme ils sont lauréats du concours, ils connaissent le plan, le nombre de plantes et la minéralité, ce qui permet d'estimer les besoins en entretien et le nombre de jardiniers nécessaires. Les discussions avec l'Etat portent sur la qualité de l'entretien des arbres.

Un commissaire (PLR) insiste : indépendamment de la gouvernance et de qui gère la glace, ils vont payer tout ce qui est lié au parvis.

M. Bonfanti précise que l'Etat de Genève ne souhaite pas s'occuper de ce périmètre, donc c'est Lancy qui le gère et qui enverra ensuite la facture à l'Etat.

M^{me} Gachet ajoute que, pour l'usage de la glace, il s'agit d'une mutualisation sur l'entretien global, et qu'il n'est pas possible de chiffrer aujourd'hui combien cela coûtera. La réflexion porte sur l'ensemble du périmètre.

Un commissaire (PLR) demande si la Ville est prête à tout payer sans discussion avec l'Etat.

M. Bonfanti confirme que, pour l'exploitation et le parvis, c'est Lancy qui assumera la gestion. L'idée est de pouvoir disposer de la deuxième glace et du parvis comme prévu et, puisque l'Etat ne gère pas ces éléments, c'est la commune qui prendra en charge l'organisation et l'entretien.

Un commissaire (PLR) demande, pour les ETP liés au véhicule d'entretien de la glace, s'il s'agit du même véhicule que pour les deux patinoires et si Lancy prend en charge.

M. Bonfanti répond que la commune prend en charge l'ensemble et que, pour la glace utilisée par le GSHC, elle enverra ensuite la facture, comme le fait actuellement la Ville de Genève.

M^{me} Gachet précise que tout sera conventionné. La Ville ne fera pas de gratuité pour le GSHC, mais les coûts n'ont pas encore été chiffrés.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur le fait de voter 275 millions sans que ces questions soient réglées.

M. Bonfanti répond que le principe est déjà accepté, la commune s'en chargera et intégrera les ETP et le parvis dans son budget au moment de l'exploitation.

Un commissaire (PLR) imagine que cette souplesse permet déjà de considérer le projet de la patinoire comme une prestation sportive et non commerciale.

M. Bonfanti confirme qu'étant donné que c'est un espace privé, cela pourra être fait.

Un commissaire (PLR) demande si le parvis, qui sera visible pour le naming de la patinoire, sera autorisé.

M. Bonfanti répond que la publicité relève du sponsoring. Il rappelle que, pour le Stade de Genève, l'argent du DDP a été utilisé, car le stade a coûté deux fois plus que prévu. Plus le coût de la patinoire se rapproche de la réalité, moins il y aura de problèmes par la suite.

Un commissaire (PLR) commente que c'est pour cela que les 3 millions semblent modestes.

M. Bonfanti précise que les 3 millions servent à la réalisation de la SA.

Un commissaire (LJS) les remercie de la présentation et demande si la patinoire bénéficie de garanties de la part des autorités et du Conseil d'Etat concernant le plan de circulation pendant la phase des travaux.

M. Bonfanti explique que ce qui a été présenté concerne le fonctionnement les jours de match si les spectateurs venaient sans transport public. Un phasage est prévu pour la circulation des voitures au niveau des deux ronds-points. Il précise que le parvis doit rester dégagé pour permettre le passage des véhicules de police, y compris des véhicules lourds, jusqu'à la route de Saint-Julien.

Il ajoute que la question de la sécurité par rapport au tram a été étudiée. L'idée de couper la circulation du tram a été écartée, la police ayant confirmé que la gestion était faisable de manière plus calme.

Pour conclure, M. Bonfanti mentionne qu'une idée de construire un abri atomique avec le P+R a été envisagée en raison du manque à Lancy, mais que cela aurait entraîné des surcoûts, donc l'Etat a décidé de mettre cette option de côté.

Audition de la Fondation des parkings

M^{me} Ileana Ormas, ingénieure travaux

M. Antoine de Raemy, président

M. Damien Zuber, directeur général

M. de Raemy explique que le projet concerne un parking de 928 places pour voitures et 244 places pour motos. Il présente la délégation de la Fondation des parkings et précise que le parking devrait ouvrir d'ici à 2030.

Ce sera le parking le plus cher de la fondation, dépassant le coût du parking de Genève-Plage à l'époque.

M. Zuber détaille la situation, l'accès et les caractéristiques de l'ouvrage, ainsi que les coûts et le planning. Le P+R Trèfle-Blanc sera construit au-dessus du P+R existant, près de la sortie de l'autoroute, avec un accès direct aux axes autoroutiers. Il sera destiné aux abonnés P+R et pourra être utilisé en partie par le GSHC et les utilisateurs de la patinoire. L'ouvrage comporte une rampe d'entrée et de sortie après le giratoire de la sortie d'autoroute. Le trafic sera limité, car l'accès est réservé aux utilisateurs du P+R. Le parking se trouvera au niveau inférieur, avec le niveau -5 atteignant 20 mètres de profondeur. La rampe commence à gauche et descend vers le parking, avec des barrières d'entrée et de sortie, dont une peut être inversée pour permettre jusqu'à trois entrées ou trois sorties en cas de gros afflux.

Les deux niveaux inférieurs tiennent compte de l'infrastructure de la patinoire pour la descente de charge, évitant la construction de dalles supplémentaires qui augmenteraient le coût et le temps de réalisation. Le parking sera équipé de dispositifs de détection, d'éclairage, de signalisation des places libres, et sera sécurisé avec des portes d'accès et une ventilation automatique. Chaque étage a une surface de 13 000 m². Le coût par place est estimé à 81 500 francs, pour un coût global de 83 164 000 francs. Des marges de sécurité sont prévues, avec un montant maximal incluant un taux d'incertitude de 10%, soit plus de 98 millions de francs. Le planning prévoit le dépôt de l'autorisation de construire, l'appel d'offres en cours, et le début des travaux en 2026, avec fermeture du P+R actuel.

Un commissaire (UDC) remercie pour la présentation et demande pourquoi la mise en service du parking est prévue seulement en 2030, et pourquoi le délai est si long.

M^{me} Ormas explique qu'il faut compter un volume important de terre à excaver, et le temps nécessaire pour créer des parois qui descendent jusqu'au niveau -5, soit 20 mètres, avec un système de béton conséquent pour stabiliser l'ensemble. La comparaison avec le parking de Chêne-Bourg, qui avait 4500 m² par étage et des travaux sur deux ans et demi, justifie que, pour 13 000 m² par étage, la durée de construction soit proportionnelle.

Un commissaire (UDC) demande où la terre excavée sera évacuée, via camions électriques et train.

M^{me} Ormas répond que les entreprises ont été invitées à trouver une solution utilisant des camions électriques et la gare la plus proche, et à contacter les CFF pour évacuer les terres en Suisse.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur la méthode pour les parois moulées.

M^{me} Ormas précise que, comme d'habitude, la construction commence au niveau 0 avec des pelles qui récupèrent la terre via un système de cage métallique profonde, puis des murs de guidage sont construits en surface avant de descendre en profondeur.

Un commissaire (UDC) demande si la vélostation de 150 à 250 places est actuellement qualifiée.

M. de Raemy répond qu'ils cherchent à l'intégrer au projet, mais que ce n'est pas encore finalisé.

Un commissaire (UDC) souligne que l'équipement de 2% des places pour véhicules électriques, extensible à 5%, n'est pas très ambitieux, et demande si des bornes de recharge rapide seront prévues.

M. de Raemy indique qu'une quarantaine de places seront prévues à l'ouverture.

M. Zuber ajoute qu'il est préférable d'adapter l'offre à la demande et que l'installation peut être augmentée facilement. Ils ont un partenariat avec les SIG pour les bornes rapides, dont 44 sont déjà installées dans le canton.

Un commissaire (Ve) demande, par rapport au parking de l'Etoile qui ne sera plus un P+R, si l'usage sera favorisé pour les habitants du quartier ou si cela deviendra plus cher.

M. de Raemy répond qu'ils ne peuvent pas encore se prononcer, car le P+R n'est pas encore ouvert. Le parking de l'Etoile sera réaffecté après l'ouverture du Trèfle-Blanc, et il est actuellement presque complet tous les jours avec des abonnés P+R.

Un commissaire (Ve) conclut que ce parking a donc du succès.

M. de Raemy indique que le parking est bien placé.

Un commissaire (Ve) souligne que d'un côté on perd 500 places P+R, mais de l'autre côté on en retrouve 900 au Trèfle-Blanc. Il précise qu'on ne sait pas encore à quoi sera affecté le parking de l'Etoile.

M. Zuber répond que la situation est en discussion. En principe, les pendulaires ne viendront plus jusqu'à l'Etoile et iront au Trèfle-Blanc. Les habitants du quartier continueront d'utiliser le parking de l'Etoile ainsi que les visiteurs. Il rappelle qu'un mandat politique a été donné à la fondation pour favoriser le stationnement des habitants avec des prix plus bas, et que cette règle continuera de s'appliquer.

Un commissaire (Ve) demande si la commune de Lancy prévoit de libérer des places sur voirie.

M. Zuber répond que, dans le quartier du PAV, il n'y a pas de places supplémentaires prévues et que ce n'est pas de leur ressort. Pour le parking de l'Etoile, il y a peu de stationnement sur la voie publique. Lorsque les voitures partiront vers le Trèfle-Blanc, il y aura une capacité de compensation pour permettre la réalisation des projets.

M. de Raemy mentionne d'autres projets dans la zone : un projet UBS à l'étude, le parking de Pictet construit sous la tour avec un tunnel de liaison, et un parking derrière le McDonald's. Le parking de l'Etoile reste néanmoins indispensable, car il est actuellement saturé.

Un commissaire (Ve) demande si l'estimation de 1,5% des pendulaires évités correspond aux chiffres de la fondation.

M. de Raemy répond qu'ils savent combien de kilomètres de bouchon peuvent être économisés, mais qu'il n'a pas le chiffre exact en tête.

M. Zuber précise que la question concerne la part du P+R sur le total, ce qui peut sembler faible, mais avec 400 abonnés P+R, cela permet d'éviter 20 km de bouchons sur Genève.

M. de Raemy ajoute que chaque P+R construit rencontre du succès. Le P+R provisoire du Trèfle-Blanc en surface est toujours complet et le public réagit bien à l'utilisation des P+R.

Le président pose une question : si je suis titulaire d'un abonnement P+R à l'Etoile aujourd'hui, demain au Trèfle-Blanc, puis-je accéder à ma place en tout temps ?

M. de Raemy répond que oui.

Le président souligne que, si toutes les places du parking du Trèfle-Blanc sont occupées, elles ne se libèrent pas pour d'autres usagers par magie en soirée.

M. de Raemy répond qu'ils ont fait un calcul avec un nombre d'abonnés, car il y a toujours un pourcentage de personnes qui n'utilisent pas leur place, et il n'y a pas de saturation pour les abonnés.

Le président précise que sa question reflète une préoccupation pour l'île de Lancy ou les mouvements de circulation possibles les soirs de match. Il demande si un détenteur d'abonnement P+R peut toujours accéder à sa place et être garanti de trouver celle-ci.

M. Zuber confirme que oui, à tout moment, et qu'ils ont les moyens techniques pour garantir que les abonnés trouvent une place, en surveillant l'utilisation et en régulant les quotas d'abonnement pour s'assurer qu'il y ait suffisamment de places.

Le président note que ce n'est pas un emplacement numéroté.

M. Zuber confirme qu'il n'y a pas de places attribuées, sinon il faudrait construire un parking beaucoup plus grand.

Le président demande ce qui est prévu pour l'accès en voiture le soir des matchs.

M. Zuber explique qu'ils créent un parking P+R pour usage P+R. Les places peuvent être utilisées par d'autres usagers si nécessaire, et ils peuvent ouvrir ou bloquer l'accès selon les besoins.

Le président demande si la compétence à ce niveau relève d'une directive du Conseil d'Etat qui imposerait à la Fondation des parkings de permettre un usage ouvert ou de restreindre à P+R.

M. de Raemy indique que la politique pourrait décider du nombre de places allouées le soir de match. A la fermeture des bureaux, les places se libèrent et se remplissent ensuite les soirs de match. Le choix de limiter ou d'ouvrir est une décision politique.

Le président demande où se situe la compétence politique.

M. de Raemy répond que la fondation dépend du DSM.

M. Zuber ajoute qu'ils ont une convention d'objectifs avec le Conseil d'Etat et une feuille de route qui indique les priorités et les modalités de gestion, qu'ils exécutent ensuite. Il précise que, pour rassurer concernant l'utilisation du parking par les spectateurs, à la patinoire des Vernets, le petit parking proche a très peu de succès les soirs de match, alors que le Trèfle-Blanc sera beaucoup mieux desservi par les transports publics, ce qui limitera les problèmes liés aux véhicules.

Un commissaire (LC) remercie des informations et rappelle que le parking est très cher. Il demande, compte tenu des surcoûts estimés à 100 millions, comment se répartissent les coûts au niveau de la fondation et s'il y a une mutualisation.

M. de Raemy explique que chaque parking est géré de manière indépendante. La gestion se fait par parking et le coût de construction élevé vient de la configuration particulière qui reprend la forme de la patinoire. Cette conception génère beaucoup de mètres carrés inutilisés qu'il faut tout de même construire.

M^{me} Ormas confirme que, comparé aux autres parkings construits, celui-ci est pénalisé par rapport au nombre de mètres carrés par place. Dans un parking carré ou rectangulaire, on compte environ 27 m² par place, alors que pour ce parking, le ratio est autour de 32 à 33 m² par place, piste de circulation et rampes comprises, ce qui explique le coût plus élevé.

M. de Raemy ajoute que le PL prévoit le montant maximal, mais que la construction sera probablement moins chère. Ils ont prévu une marge de 10% pour éviter de revenir demander plus tard. Par expérience, ils font tout pour rationaliser et économiser sur la construction tout en utilisant les meilleurs matériaux et en garantissant la sécurité.

M. Zuber précise qu'il y aura trois niveaux de prix pour les utilisateurs. L'abonnement annuel le plus cher est de 1600 francs, comprenant l'abonnement Unireso. Si l'on retire le coût de l'abonnement Unireso, il reste 1100 francs pour le stationnement pur. Cela reste compétitif et vise à inciter les véhicules à stationner en périphérie. Les prévisions financières tiennent compte de ce trafic et, d'ici 2030, une légère augmentation est possible, qui sera intégrée avec les autres parkings.

Un commissaire (LC) demande si des mesures spécifiques sont prévues pour le trafic pendant le chantier, étant donné la proximité de la gare et le flux important de camions.

M^{me} Ormas répond que c'est à l'étude avec un ingénieur civil qui optimise le projet. Dès que les soumissions pour les travaux spéciaux seront prêtes, les discussions détaillées avec les entreprises commenceront.

Un commissaire (LC) s'enquiert de l'éventualité d'utiliser des systèmes comme en Valais avec des rails pour transporter les matériaux.

M^{me} Ormas indique que cette possibilité est étudiée par l'ingénieur, mais que ce n'est qu'une des options parmi d'autres.

M. de Raemy conclut en disant qu'ils sont prêts à lancer le projet dès qu'ils auront le feu vert, avec le début des travaux prévu en janvier 2026.

Débat interne

Le président ouvre l'espace de discussion pour les réponses reçues par écrit concernant les enjeux de gouvernance. La question du commissaire (PLR) concerne les réponses fournies par le département.

Une commissaire (S) explique que M. Simioni avait indiqué qu'il enverrait le plan avec le report de projet pour montrer la complexité de l'urbanisation. Elle insiste pour obtenir ce document afin de visualiser l'étendue du périmètre et vérifier que l'objet s'implante dans une zone suffisamment développée.

Le président demande si les sept annexes au PV ont été vues par tous.

Le président précise que, en cas de besoin, des compléments pourront être demandés.

Un commissaire (PLR), à titre liminaire, souhaite savoir si le Conseil d'Etat a voté sur le fait de ne pas proposer ce projet de loi conjointement avec celui sur l'exploitation de la patinoire.

M. Apothéloz répond que non, car le département a déposé le projet d'investissement pour permettre que l'ensemble de la préparation des travaux se déroule entre 2025 et 2030. Cela laisse le temps nécessaire pour que les accords entre le club, la Ville de Lancy et le département soient suffisamment précis afin que la constitution de la SA puisse être mentionnée avec plus de détails dans le PL. Les accords avec le club et la Ville de Lancy nécessitent plusieurs mois, voire des années, pour être finalisés. Il faut donc du temps pour étudier correctement cette SA et permettre la mise en exploitation prévue en 2030.

Le président explique que, en prévoyant sur cinq ans le dispositif d'atterrissage de la convention, la constitution de la SA, le passage devant le notaire et l'adoption par PL au Conseil d'Etat puis au Grand Conseil, le temps de négociation serein permettrait de présenter un PL équilibré et au bénéfice de l'ensemble des parties. Il ajoute que, si l'investissement était mis en pause, la mise en service de la patinoire serait reportée de cinq à six ans, contrairement à ce que demandait la motion votée.

UN commissaire (PLR) réagit vivement, estimant que c'est faux. Selon lui, en deux mois, les négociations sont simples. Il questionne qui va gérer le projet et ce que cela coûtera au contribuable. Il critique le lancement d'un crédit de 275 millions sans définition claire de la gouvernance, affirmant que rien n'a été négocié et que c'est risqué de se lancer ainsi. Il estime que l'objectif de rapidité ne justifie pas de mettre en danger la clarté sur la gouvernance et que les questions du crédit d'investissement et de la gouvernance auraient dû être traitées conjointement.

Le président rappelle que son préopinant (PLR) a posé deux questions et il souligne que, même s'il semble être le seul avec ces préoccupations, ces questions méritent d'être abordées.

M. Apothéloz précise que les grands équilibres ont été définis dans le PL avec la participation du GSHC, de la Ville de Lancy et du canton. Il explique que la société d'exploitation sera constituée en mains publiques et que les détails du pourcentage de participation et du montant nécessiteront encore des délibérations municipales. Le club souhaite employer l'ensemble du dispositif, ce qui n'est pas la vision du canton, et il faudra discuter du naming de la patinoire et de l'organisation des revenus.

Les grands équilibres sont encourageants, et le fait que la Ville de Lancy assume une part importante est positif. Il ajoute que, si les travaux avaient

commencé bien avant son arrivée, la situation aurait été différente, mais le délai actuel impose de démarrer les travaux et de laisser ensuite une marge pour gérer la future exploitation. Il se montre optimiste, affirmant que l'expérience des fondations comme celle du stade de Genève a été prise en compte et que la motivation de tous les acteurs est au rendez-vous.

M. Kerguen souligne qu'il comprend l'interrogation du commissaire (PLR) et rappelle qu'une réponse a déjà été fournie par écrit. Il insiste sur le fait qu'un projet comme celui-ci ne se construit qu'une fois par siècle et qu'il n'existe pas d'expérience comparable. Il précise que les discussions sur la gouvernance ont commencé il y a déjà un an avec le GSHC et la Ville de Lancy. Selon lui, ce PL d'investissement inclut les grands principes de gouvernance, notamment la constitution de la SA, et que ces principes ont été exposés. Jusqu'à présent, les sources de revenus sont mentionnées dans le PL : le naming, la rampe de DP et le loyer du GSHC. Le détail sera précisé dans le PL futur. Il rappelle que le temps presse, car le GSHC joue au Vernet jusqu'en 2030 sur dérogation de la National League, justifiant l'inclusion rapide de ces grands principes.

Le président demande s'il y a une idée du calendrier pour le dépôt de ce PL.

M. Kerguen répond que le dépôt est prévu, il semble, en 2028.

Un commissaire (PLR) insiste sur le fait qu'il n'a pas été répondu directement à sa question. Il critique la décision de devoir reloger le GSHC et estime que la responsabilité en incombe aux autorités. Il affirme que, si le projet doit être présenté au peuple avec ce montant, il faut être certain que le fonctionnement ne coûtera rien au contribuable.

M. Kerguen assure que c'est bien ce qui est prévu.

Un commissaire (PLR) insiste encore, disant que si cela ne coûte rien au contribuable, c'est très bien, et que c'est ce qu'il faudra affirmer devant le peuple.

M. Apothéloz confirme que cela ne coûtera rien au contribuable genevois. Il explique que ce sera possible grâce au naming, au DDP et à la nouvelle patinoire, ce qui représente entre 40 et 50% de recettes supplémentaires. Il ajoute que le modèle économique doit être affiné, mais l'objectif reste que l'exploitation ne coûte rien au contribuable genevois.

Un commissaire (PLR) souligne que cela signifie que les habitants de Lancy paieront.

M. Apothéloz confirme que la Ville de Lancy prendra en charge l'exploitation de la deuxième patinoire, ce qui engagera le contribuable lancéen. Le montant exact sera défini une fois le pourcentage de participation de la Ville dans la SA connu, ce qui fixera la charge financière précise.

Un commissaire (PLR) s'excuse pour son retard et partage avec son préopinant (PLR) les inquiétudes exprimées. Il précise toutefois qu'il se sent rassuré par le modèle de gouvernance présenté, notamment en ce qui concerne l'absence de coût pour le contribuable. Il souhaite également aborder la question du référendum. Selon lui, si le projet est solide et tient compte de son importance systémique et sportive, il serait possible d'envisager l'économie d'un référendum. Il demande donc si, compte tenu des garanties annoncées et du second PL, un tel scénario pourrait être réaliste pour 2030.

M. Apothéloz le remercie de la question et souligne que les interrogations sont légitimes. Il rappelle que l'équilibre de base du projet a été soigneusement vérifié et que le modèle d'exploitation est organisé et diversifié, permettant d'affirmer que l'infrastructure ne nécessitera pas d'intervention du contribuable genevois. Concernant l'appréciation politique du référendum, il explique qu'à ce stade aucun signal faible n'indique un intérêt pour un référendum. Le PL est encore en commission, et si le vote parlementaire est solide et majoritaire, cela enverrait un signal clair à la société civile sur la volonté de réaliser le projet. Il ajoute que, dans le contexte genevois, toute infrastructure est soumise à questionnement, mais que les responsables sont prêts à défendre le projet et à expliquer ses avantages à l'ensemble de la population.

Un commissaire (PLR) souhaite ensuite confirmer les sources de recettes, notamment le naming, et s'interroge sur la jauge et l'existence éventuelle d'un sponsor identifié.

M. Apothéloz confirme qu'il y a un intérêt de certaines entreprises et précise que le montant minimal sera fixé, sans descendre en dessous, et que toute surenchère éventuelle serait bienvenue.

Un commissaire (LC) souligne que, concernant la gouvernance, aucun chiffre précis n'a encore été articulé et qu'il existe seulement des hypothèses de fonctionnement et de recettes. Il explique que l'objectif est de fournir une information indicative sur le compte d'exploitation, pour que les gens aient une idée de ce à quoi s'attendre, même si ce n'est pas définitif. Il cite comme référence des cas comparables à Genève, ce qui permet d'avoir une base pour envisager l'exploitation future du bâtiment.

M. Apothéloz précise que le loyer actuel du GSHC dépend de sa capacité à générer un retour sur investissement, via la restauration et les loges VIP. Avec le nouveau projet, l'accueil des VIP sera amélioré et le nombre de loges augmenté, ce qui conduira à des revenus plus importants. Il explique que le GSHC est conscient que le loyer augmentera si cette infrastructure est mise à disposition. Concernant l'exploitation globale, il estime qu'elle se situera entre

4 et 5 millions de francs, intégrant une partie du DDP, du naming, du GSHC et de la restauration. Si le postulat de base est respecté, l'exploitation restera dans cette fourchette. L'Etat, en tant que propriétaire, assumera une partie de l'amortissement, ce qui permettra à la SA de tenir, et tous les éléments mentionnés seront pris en compte dans le vote sur la SA.

Un commissaire (LJS) interroge les représentants sur les mesures prévues pour le lancement des travaux, en soulignant que, dans d'autres chantiers à Genève, rien n'était mis en place initialement et que les entreprises ont été pénalisées par la suite.

Le président comprend la demande et rappelle que le représentant a délégué ses services et fourni des éléments complémentaires. Il indique que, si la demande formelle est maintenue, elle pourra être mise au vote ultérieurement.

Le président met aux voix une seconde audition du conseiller d'Etat M. Maudet et une large majorité de la commission vote en défaveur de celle-ci. Il ouvre ensuite les prises de position des groupes au sujet de ce PL.

Un commissaire (PLR) indique que le PLR soutiendra ce crédit d'investissement, rassuré par les prises de position de ce soir. Il prend bonne note que le contribuable cantonal ne paiera rien pour l'exploitation grâce à la nouvelle gouvernance prévue. Il souligne que, pour permettre le lancement rapide des travaux, il faut pouvoir débiter la partie autorisation de construire. Il confirme que le PLR votera en faveur de cette nouvelle patinoire.

Un commissaire (UDC) précise que l'UDC soutiendra également ce projet de loi. Il note que le PL 13672 est bâti sur des bases solides, tout en regrettant l'augmentation des coûts par rapport aux prévisions initiales, liée à la hausse des prix des matières premières. Il se dit rassuré par le dispositif de la SA, ayant retenu la leçon du projet du stade de La Praille.

Un commissaire (MCG) souligne que ce projet répond à un réel besoin pour l'équipe de hockey et permet à la population de pratiquer les sports sur glace. Le groupe MCG soutiendra donc ce PL.

Un commissaire (LC) indique que le groupe LC soutiendra le PL, considérant qu'il est temps de conclure un projet qui a trop duré. Il souligne que ce PL regroupe trois objets en un et que, malgré les discussions prolongées, le résultat sera une belle patinoire dont le coût est dans la norme pour ce type de bâtiment. Il se félicite que la gestion et l'exploitation via la SA soient équilibrées et appelle le Conseil d'Etat à veiller à ce qu'il n'y ait pas de surcoût, afin d'éviter qu'au bout de cinq ans, la situation devienne problématique pour la patinoire.

Une commissaire (S) indique que le groupe S se réjouit de la construction de cette infrastructure et passe avec plaisir à ce crédit d'investissement. Elle

souligne qu'une infrastructure de cette importance mérite l'engagement de l'ensemble du Grand Conseil. Reprenant les propos de M. Apothéloz, elle insiste sur l'importance, en prévision de toute campagne, d'une communication positive et engagée, afin de montrer que ce type d'infrastructure dynamise le territoire et fédère la population autour du sport. Elle précise que, dans son expérience sur d'autres projets, la réussite des référendums a souvent reposé sur une voix commune et sur la participation active des sportifs eux-mêmes, capables de convaincre la population. Selon elle, l'adhésion ne porte pas seulement sur l'objet, mais aussi sur la qualité des discussions et du discours positif.

Un commissaire (LJS), pour le groupe LJS, indique que le groupe s'abstiendra.

Un commissaire (Ve), pour les Verts, souligne la diversité des positions au sein de son groupe. Pour sa part, il votera contre, estimant que la patinoire des Vernets répond déjà aux besoins de la population et du GSHC, qui a remporté deux coupes malgré une patinoire jugée indigne. Il considère qu'un vote favorable créerait une confusion entre les besoins de la population et ceux d'un consortium international, qui bénéficie du sponsoring et demande à des collectivités publiques de financer des installations commerciales. Il ajoute que le projet entraînera l'équivalent des émissions de 1300 ménages supplémentaires, ce qui, même si c'est plus économique et durable que par le passé, représente un impact additionnel et un risque financier, notamment si le GSHC ne paie pas son loyer actuel. Il précise que son avis est relativement isolé au sein des Verts.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13672 :

Oui : 13 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 Ve, 3 S)

Non : 1 (1 Ve)

Abstentions : 1 (1 LJS)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

- Art. 4 pas d'opposition, adopté
Art. 5 pas d'opposition, adopté
Art. 6 pas d'opposition, adopté
Art. 7 pas d'opposition, adopté
Art. 8 pas d'opposition, adopté
Art. 9 pas d'opposition, adopté
Art. 10 pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13672 :

Oui :	13 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 Ve, 3 S)
Non :	1 (1 Ve)
Abstentions :	1 (1 LJS)

Le PL 13672 est accepté.

Le président met aux voix l'ajout et l'urgence pour la prochaine plénière :

Oui : 15 (unanimité)
Non : –
Abstentions : –

L'ajout et l'urgence pour la prochaine plénière sont acceptés.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 min



Commission des travaux du 02.09.2025

PL 13672 - Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 275 500 000 francs en vue de la construction des patinoires et de la requalification de l'espace public sur le site du Trèfle-Blanc de la Ville de Lancy

Genève – 02.09.2025



Département du territoire
Département de la cohésion sociale

1. Situation générale

- Vétusté de la patinoire des Vernets
- Forts besoins en surfaces de glace
- Positionnement stratégique et création d'un nouveau quartier
- Loi sur le sport (LSport) et Loi sur la répartition des tâches entre les communes et le canton en matière de sport (LRT-3)



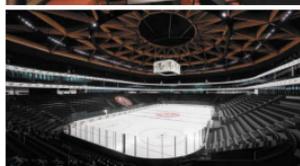
2. Historique

Année	Etape
2010	Projet d'une nouvelle patinoire initié par le canton et la ville
2011	Analyse comparative de quatre sites : le site du Trèfle-Blanc est retenu (proximité du centre-ville, accessibilité en TP)
2012 à 2019	Plusieurs projets d'investisseurs privés sont présentés Modification de la zone villas 5A en zone développement 3 À la suite du dernier projet privé présenté, le canton décide de ne pas entrer en matière et opte pour un projet 100% public
2020	Définition du programme global : patinoire principale avec une capacité d'accueil de 8'500 places, patinoire secondaire et bâtiment d'activités annexes



2. Historique

Année	Etape
2021	Réalisation de l'étude de faisabilité
2022	Vote sur le projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 11'700'000 F
2022 à 2024	Lancement du concours d'architecture puis désignation du lauréat
2025	Vote sur le crédit d'étude supplémentaire de 5'350'000 F Dépôt du projet de loi pour le crédit d'investissement Dépôt du dossier d'autorisation de construire



3. Projet lauréat

Architecte pilote : Architech SA
Architecte : Chabanne Architecte
Ingénieur civil : Ingeni SA
Ingénieur CVSE : WSP-BG
Architecte paysagiste : Oxalis sarl
Ingénieur mobilité : Team+ mobilité - RR&A SA



Maquette : façade Sud



Maquette : façade Ouest



Maquette : façade Est

Genève – 02.09.2025

5 sur 17

Etat de Genève / DT et DCS

4. Description du projet



Plan de masse



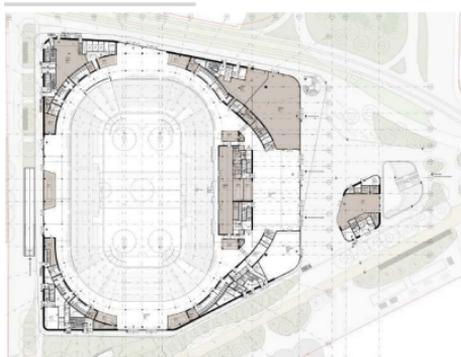
Photo aérienne : périmètre du projet

Genève – 02.09.2025

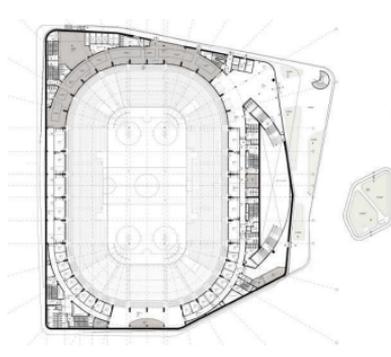
6 sur 17

Etat de Genève / DT et DCS

4. Description du projet



Plan niveau 0 : parvis, entrée patinoire principale et secondaire, restaurant



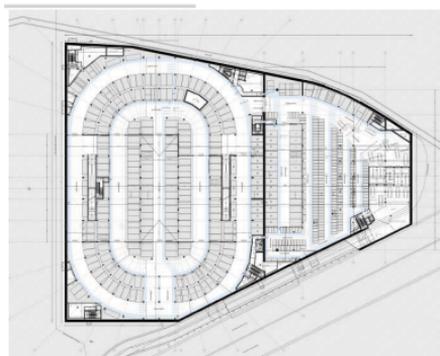
Plan niveau 1 : espace hospitalité, loge, restaurant

Genève – 02.09.2025

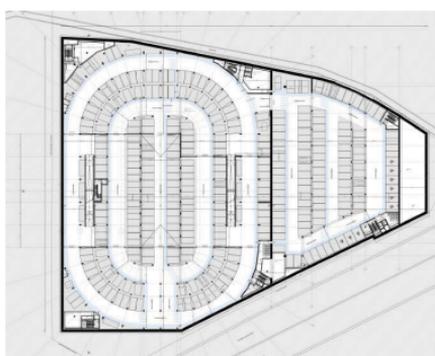
7 sur 17

Etat de Genève / DT et DCS

4. Description du projet



Plan niveau -3 : entrée P+R, parking deux roues, parking club



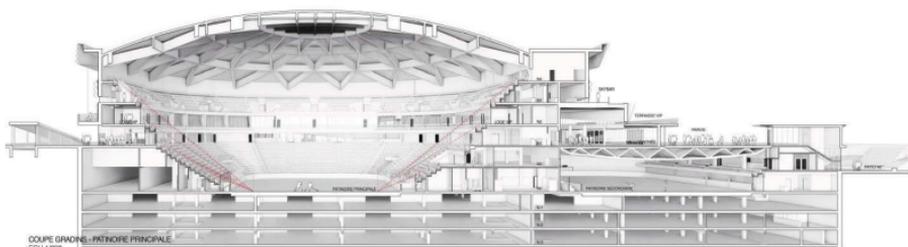
Plan niveau -4 et -5 : parking P+R

Genève – 02.09.2025

8 sur 17

Etat de Genève / DT et DCS

4. Description du projet



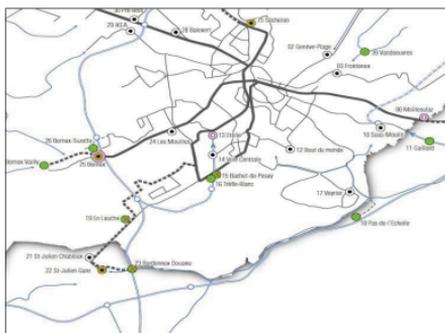
Coupe perspective : patinoire principale et secondaire, P+R, parvis

4. Description du projet

Plan d'actions du stationnement 2024-2028

ACTION 12

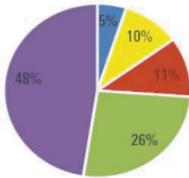
Créer 2500 places dans plusieurs P+R dans le Canton



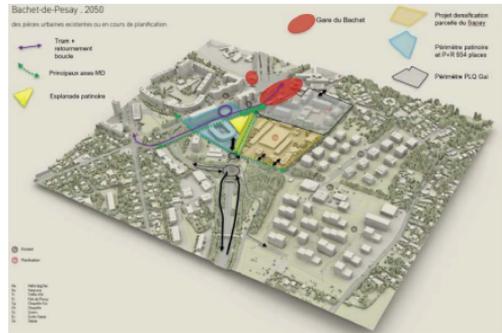
P+R Tréfle-Blanc et besoins "couloir" Genève Sud

4. Description du projet

Parts modales projetées les soirs de match



- Marche à pied
- Deux roues motorisées
- Transports publics
- Vélo
- Voiture



Bachet-de-Pesay 2025

4. Description du projet

Mesures d'accompagnement mobilité – Projets patinoire et Sapay

- Déplacement de la boucle tram/bus pour aménagement esplanade
- Déplacement giratoire Sapay pour sécuriser les modes actifs / rampe P+R
- Priorisation déplacements Modes Actifs (MA) vers la gare et tram
- Chemin Trèfle Blanc dédié aux Modes Actifs
- Intégration projet Sapay espaces publics futurs
- Création d'une rue cyclable / desserte habitations et sécurité cycles
- 500 places vélos en surface, 244 places 2RM en ouvrage
- Concept gestion trafic les soirs de match avec politique GSHC
 - Incitation déplacement en TC (billets couplés TPG / entrée patinoire)
 - Incitation déplacement vélos (utilisation possible vélostation)
 - Réservation et limitation des places de stationnement (VIP, presse, PMR, Club)
 - Orientation vers autres parkings (communication, signalisation dynamique avancées)
- Évacuation des terres par le rail



5. Tableau financier

Coût de l'ouvrage par catégorie d'investissement	Coût (TTC)
Construction des patinoires	253'563'635.-
Equipement mobile des patinoires	8'733'086.-
Systèmes d'information	133'293.-
Construction ferroviaire tram TPG	9'889'862.-
Construction du giratoire	2'712'239.-
Travaux en lien avec le bâtiment d'activités	1'230'785.-
Total (TTC)	275'262'889.-
Arrondi à	275'500'000.-

Le tableau ci-dessus comprend la totalité de l'investissement, y compris les divers et imprévus, le renchérissement et l'activation de la charge du personnel.

6. Modèle de gouvernance

Trois objectifs fondamentaux de gouvernance :

1. Maintien du contrôle stratégique par le canton
2. Pérennité de l'infrastructure
3. Equilibre financier



6. Modèle de gouvernance



7. Planning

Délais	Etape
Septembre 2025	Vote PL crédit d'investissement
Novembre 2025	Autorisation de construire
Janvier 2026	Démarrage du chantier (travaux de terrassements)
Juillet 2027	Démarrage du chantier spécifique à la patinoire
Avril 2029	Démarrage travaux extérieurs (place publique, arborisation, pistes cyclables etc.)
Août 2030	Mise en service de la patinoire





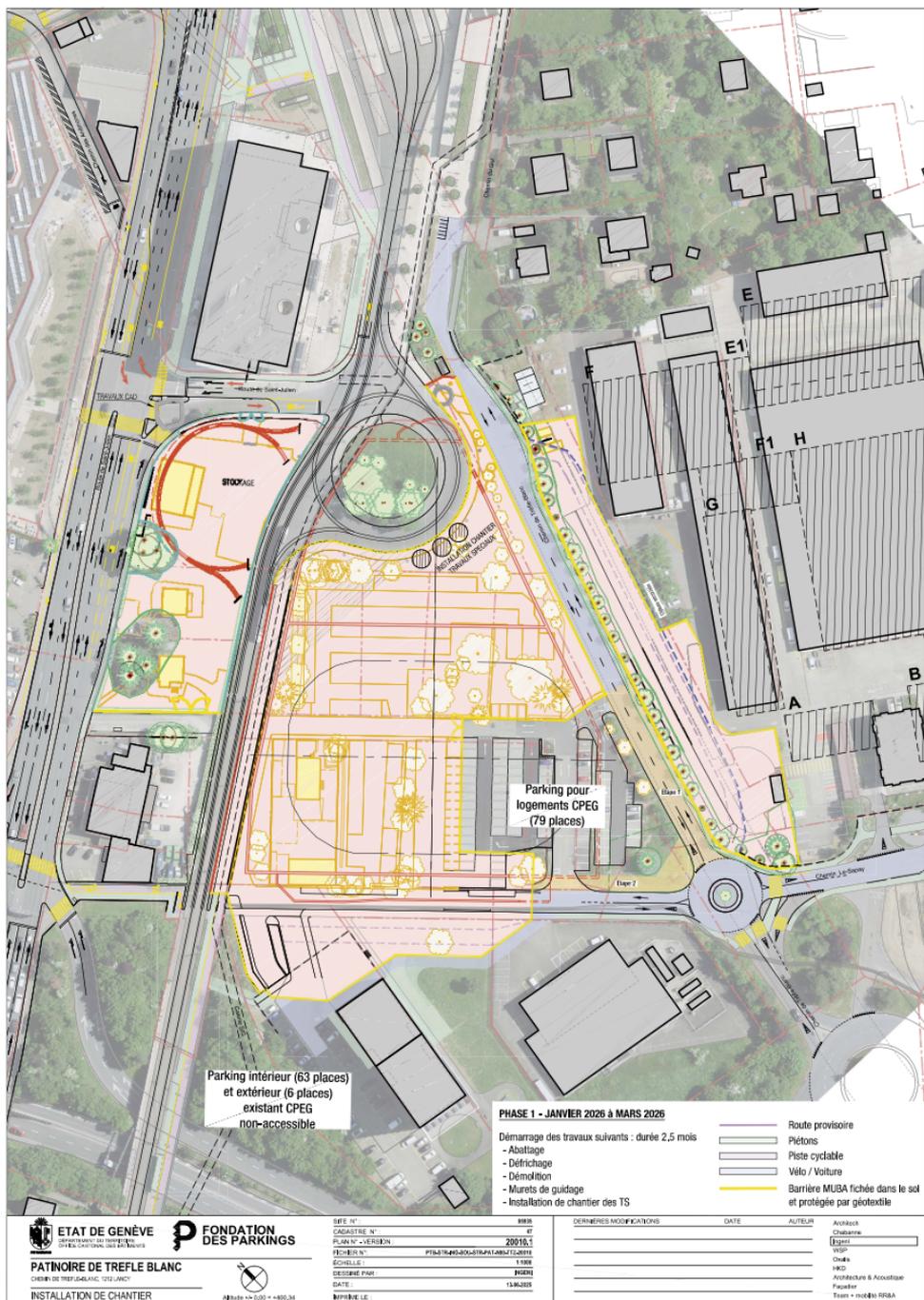
TRÈFLE-BLANC

Merci pour votre attention



Genève – 02.09.2025

Département du territoire
Département de la cohésion sociale

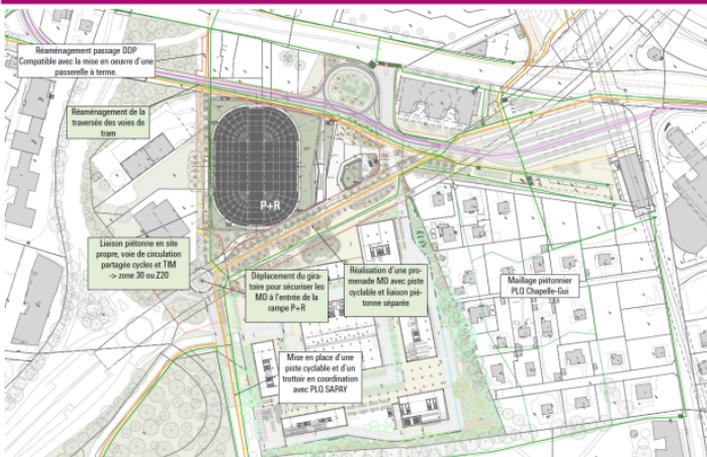


PROJET PATINOIRE ET P+R COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS À LA COMMISSION DES TRAVAUX

- Schéma mobilité
- Plan des voies actuelles et futures
- Extraits études mobilité impact projets
 - flux journaliers
 - Conclusions études sur fluidité trafic
 - heures de pointe du matin
 - Heures de pointe du soir
 - Soirs de match



Schéma des mobilités autour de la patinoire



Plan des voies actuelles



Plan des voies futures



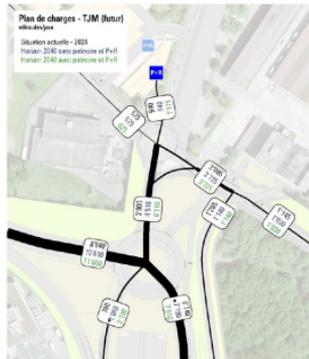
Évolution du trafic journalier moyen (TJM) avec projet



Lancy - Projet de patrimoine du Tréfil Blanc - Charges de trafic actuelle 2014 et de référence 2040 avec et sans projet

Plan de charge futur TJM

37



Conclusions étude modélisation du trafic en Heure de Pointe du Matin (HPM)

Situation projet HPM : sans régulation **RGR**

Remontées de files



HPM_Enf_sans régulation, Passage de simulation : 3'003 secondes

Malgré un flux TIM antagoniste relativement important (725 uv/hm) au droit du giratoire de la Millée (OD : Autoroute - Communes-Réunies ou Saint-Julien), les flux en sortie du P4R/Parcelle du Sapay, et des quartiers de la Chapelle et des Sciers s'écoulent sans encombre.

Même sans régulation active, les files ne remontent pas de manière significative. Ainsi, la file s'écoule de manière fluide et autonome, rendant l'intervention de la régulation superflue dans cette situation.

Secteur du Sapay - Simulations dynamiques 37

Conclusion étude modélisation du trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS)

Situation projet HPS : sans régulation **RGR**

Remontées de files



HPS_Enf_sans régulation, Passage de simulation 2'946 secondes

Une file d'attente s'est formée initialement en sortie de P4R mais s'est progressivement résorbée au fil du temps (effet stochastique des flux TIM seulement sur 1 des 5 simulations enregistrées). Huit minutes plus tard, comme le montre la capture d'écran à droite, le réseau est revenu à un état fluide. Ce phénomène met en évidence la capacité du réseau à absorber les flux de manière autonome, et permet de s'attendre à une gestion efficace des futurs pics de trafic, même sans régulation active.

Secteur du Sapay - Simulations dynamiques 44

Conclusion étude modélisation du trafic les soirs de match

Situation projet « soir de match » : sans régulation

Remontées de files



Soir de match, Eref, sans régulation ; Passage de simulation 37134 secondes

Le trafic TIM s'écoule de manière fluide et autonome, et aucune remontée de file sur autoroute n'est à prévoir.

Légende - Origines des véhicules - :

- ✓ Flux - tramé - gis troné
- ✓ Flux - Palke - Dais troné
- ✓ Flux - P-R - lieu-volet
- ✓ Flux - OCT - saumon
- ✓ Flux - SOSE - laire
- ✓ Flux - Quartier des Sclers - violet
- ✓ Flux - Quartier de la Chapelle - Vert

Secteur du Sapay - Simulations dynamiques

51

03.09.2025 Page 7

ANNEXE 6



De : [Kerguen Nicolas \(DCS\)](#)
À : [Carasso Grégoire \(GC\)](#)
Cc : [Gorgone Stefano \(SFC-GC\)](#); [Apothélox Thierry \(DCS\)](#)
Objet : RE: Extrait du PV - Question de M. GENECAUD
Date : vendredi 5 septembre 2025 10:03:39

Monsieur le Président,

Nous vous adressons une réponse à la question du député Monsieur Adrien Genecand relative au PL 13672, qu'il a posée à la suite de notre audition du 2 courant.

Comme cela a été rappelé lors de ladite audition, le choix d'une société anonyme en mains publiques est d'ores et déjà arrêté afin de garantir une gouvernance solide et transparente de cette infrastructure sportive. Nous comprenons parfaitement sa demande de précisions chiffrées et tenons à préciser que celles-ci ne pourront être fixées qu'au terme de négociations avec les exploitants pressentis.

Nous soulignons que ces discussions ont déjà commencé il y a quelques mois, en particulier avec le Genève Servette Hockey Club (GSHC) et la Ville de Lancy, qui sont des partenaires incontournables du projet. Ces échanges ont jusqu'alors permis de définir les grandes lignes de la gouvernance et de l'exploitation mais il serait prématuré à ce stade d'annoncer des engagements financiers précis.

La maîtrise des coûts de fonctionnement est au cœur de nos priorités et le projet présenté est parfaitement conçu pour une exploitation idéale (principe de diminution des coûts de fonctionnement et de maximisation des recettes). Les grands principes financiers sont présentés dans l'exposé des motifs du PL 13672, fournissant une ligne directrice du modèle économique. Ainsi, il est envisagé que les charges de la future SA gestionnaire soient entièrement couvertes par ses revenus issus de trois sources principales : les loyers, les recettes liées à la rente de DDP et la vente des droits de « naming » (cf. chapitre 5.4 de l'exposé des motifs).

Notre priorité immédiate est le lancement du chantier pour que cette patinoire puisse être livrée et exploitée en 2030, soit à l'échéance du délai dérogatoire fixé par la ligue suisse de hockey pour que le GSHC joue dans une patinoire qui réponde aux normes fixées pour les équipes professionnelles.

Ce calendrier nous donne une marge suffisante pour approfondir les négociations sur des aspects tels que le montant du loyer ou du « naming », d'affiner la répartition des responsabilités des uns et des autres et de bâtir un dispositif financier solide. C'est pourquoi nous avons choisi une démarche en deux étapes :

- Poser aujourd'hui les grands principes de la gouvernance et assurer le démarrage des travaux pour que cette patinoire, discutée depuis plus de quinze ans, puisse voir le jour d'ici 2030.
- Revenir par la suite vers le Parlement avec un projet de loi spécifique qui créera formellement la SA et qui la dotera des moyens financiers adéquats en fonction des négociations qui auront eu lieu dans l'intervalle.

Cette approche progressive est la meilleure garantie de sérieux : elle permet d'avancer sur le calendrier de construction tout en sécurisant, dans le temps imparti, un modèle de gouvernance robuste et largement concerté.

Nous précisons également que le département de la cohésion sociale réfléchit à la gouvernance de cette infrastructure sportive depuis plus d'une année et que si nous précipitions les discussions chiffrées aujourd'hui alors que nous avons près de cinq ans devant nous, cela ne nous semblerait pas aller dans le sens des intérêts de l'Etat.

Par l'intermédiaire du secrétaire scientifique de commission, nous avons reçu d'autres questions posées par le député Adrien Genecand et y répondons ci-après.

Pourquoi la Ville de Lancy devrait-elle prendre part à l'exploitation étant donné qu'elle n'apporte pas de financement pour l'investissement ?

Le Ville de Lancy accueillera cette infrastructure sportive du Trèfle-Blanc sur son territoire communal. Depuis le début du projet, Lancy est un partenaire central. Son soutien est indispensable, notamment dans le cadre de la dérogation à l'obligation d'établir un plan localisé de quartier (LGZD art.2 al.2). Par ailleurs, s'il est acté que la Ville de Lancy ne participera pas à l'investissement, il n'en n'est pas de même concernant l'exploitation. Selon les discussions à venir, la Ville de Lancy pourrait être amenée à entretenir et exploiter le parvis ainsi que la patinoire secondaire. Bien entendu, ces tâches génèreraient des charges financières importantes pour la commune.

Comment cela fonctionne au stade de la Praille vis-à-vis du Servette FC ?

Le propriétaire de l'infrastructure du Stade de Genève est la Fondation du Stade de Genève. Les conditions financières et de mise à disposition sont réglées dans une convention entre le Servette FC (exploitant) et la Fondation du Stade de Genève (propriétaire).

Vous remerciant de bien vouloir communiquer notre réponse au député M. Adrien Genecand, ainsi qu'aux membres de la commission que vous présidez, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de notre considération distinguée.

Nicolas Kerguen

Secrétaire général adjoint

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département de la cohésion sociale (DCS)

Secrétariat général

Rue Henri-Fazy 2

1204 Genève

Tél. +41 22 546 54 39

Code d'acheminement interne : A111E2/DCS-SG

De : Martinez Nicola (SEC-GC) <Nicola.Martinez@gc.ge.ch>

Envoyé : mardi, 2 septembre 2025 20:19

À : Carasso Grégoire (GC) <Gregoire.Carasso@gc.ge.ch>

Objet : Extrait du PV - Question de M. GENECAND

M. Carasso,

Comme convenu, vous trouverez ci-dessous l'extrait demandé du procès-verbal de la séance de ce soir:

M. GENECAND explique qu'il n'a pas pu poser sa question au département et qu'il ne comprend pas le fonctionnement actuel. Il estime qu'il n'a pas de sens de devoir voter sur la patinoire tout en traitant en parallèle la gouvernance dans un projet de loi distinct. Selon lui, la structure de la SA importe peu puisque le propriétaire est désormais connu. La véritable question est de savoir qui paie quoi dans l'exploitation. À son avis, il ne serait pas très compliqué de trouver un accord avec l'exploitant principal en fixant un montant de loyer ainsi qu'un pourcentage lié aux revenus générés par la patinoire. Il dit avoir de la peine à comprendre que l'État en soit encore à ce stade et qu'on vienne lui expliquer que la commune de Lancy pourrait éventuellement bénéficier de quelque chose dans cette équation.

LE PRÉSIDENT indique que, si M. GENECAND l'y autorise, il transmettra sa question à M. KERGUEN, qui vient de quitter la séance, afin d'obtenir des éléments de réponse matériels la semaine prochaine.

M. GENECAND ajoute que si un vote devait avoir lieu, suivi éventuellement d'un référendum, l'une des grandes questions qui se poserait devant le peuple serait précisément celle de la gestion de l'exploitation. Il s'étonne que l'État n'ait pas anticipé ce problème.

Avec mes salutations les meilleures,

Nicola Martinez