

5 septembre 2016

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner:

- la motion du 9 mai 2012 de M. Pascal Holenweg, M^{mes} Maria Pérez et Vera Figurek: «Gratuité des lignes de bus de quartier» (M-1030 A);
- le projet de délibération du 9 mai 2012 de M^{mes} Maria Pérez, Vera Figurek et M. Pascal Holenweg: «Gratuité de la ligne de bus 32» (PRD-42 A).

Rapport de M^{me} Maria Vittoria Romano.

Ces deux objets ont été envoyés à la commission des finances par la Conseil municipal lors de la séance du 25 novembre 2013. La commission, présidée par M. Jean-Charles Lathion, les a étudiés en date du 3 décembre 2013. Le procès-verbal a été tenu par M. Marc Morel que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Rappel de la motion amendée le 25 novembre 2013

PROJET DE MOTION

Attendu que:

- le rétablissement de la ligne de bus N° 32 a été rendu possible par l'ouverture d'un crédit de 960 000 francs (PR-940 du 7 décembre 2011) à la charge exclusive de la Ville de Genève;
- d'autres lignes de bus de quartier sont, ou peuvent être, financées en tout ou partie par la Ville de Genève;
- sur de telles lignes les frais d'encaissement des billets, de vérification de la validité des titres de transport, de mise à l'amende des resquilleurs et de poursuite des resquilleurs récalcitrants à payer celle-ci dépassent les ressources retirées du paiement des titres de transport;
- le Conseil municipal, accordant à ses membres le droit à un abonnement général Unireso gratuit, s'honorerait en accordant à la population une partie de la gratuité qu'il s'octroie à lui-même,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier l'instauration de la gratuité de l'usage des lignes de bus de quartier financées totalement ou partiellement par la Ville de Genève et de faire rapport de cette étude dans un délai permettant le financement de cette gratuité.

Rappel du projet de délibération amendée le 25 novembre 2013

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition de trois de ses membres,

décide:

Article unique. – Le Conseil administratif met en œuvre toute mesure, notamment budgétaire, afin d'assurer dès le 1^{er} juin 2014 au plus tard la gratuité du transport sur la ligne 32 des Transports publics genevois.

Séance du 3 décembre 2013

Audition de M^{me} Maria Pérez, motionnaire

Eu égard au lien qui unit la motion M-1030 et le projet de délibération PRD-42, lesquels portent respectivement sur la «gratuité des lignes de bus de quartier» et sur la «gratuité de la ligne de bus 32», le président suggère aux commissaires de désigner un-e même rapporteur-euse pour ces deux objets. La commission approuve la désignation d'un rapporteur unique pour les deux objets susmentionnés.

Sur proposition de la motionnaire, le président demande aux commissaires s'ils acceptent de lier la présentation des deux objets. La réponse étant positive, il donne la parole à M^{me} Pérez en vue de la présentation conjointe de la motion M-1030 et du projet de délibération PRD-42.

M^{me} Pérez explique que la motion M-1030 a été rédigée à l'initiative de M. Holenweg dans la foulée du projet de délibération PRD-42, lequel demande la gratuité de la ligne de bus 32, dont elle rappelle qu'elle dessert la Jonction jusqu'à la plaine de Plainpalais à la hauteur de la rue de Carouge. Au vu de la proposition d'amendement visant la suppression du crédit pour la ligne de bus 32, elle plaide en faveur de l'utilité et de la nécessité de cette ligne. Elle souligne que lorsque la ligne a été supprimée, deux pétitions ont été soumises pour la restitution de celle-ci, lesquelles ont largement recueilli le suffrage de la population.

M^{me} Pérez expose ensuite les motifs qui président à la proposition de gratuité des lignes de quartier. Admettant que des considérations idéologiques représentent

le point de départ de la réflexion ayant débouché sur la rédaction de la motion M-1030 demandant la gratuité des lignes de bus de quartier, soit les lignes 35 et 36, qui desservent l'hôpital et la Vieille-Ville. Elle justifie le scindement entre le projet de délibération PRD-42, dans un premier temps, puis ultérieurement la motion M-1030, par la différence de nature entre la ligne 32, d'une part, et les lignes 35 et 36, d'autre part.

En effet, il faisait sens de commencer par la ligne 32 parce que sa mise en gratuité ne requiert pas la consultation des Transports publics genevois (TPG) dans la mesure où la Ville finance intégralement cette ligne. S'agissant des lignes 35 et 36, il sied à l'inverse de charger le Conseil administratif de mandater son délégué auprès des TPG à négocier la mise en gratuité puisqu'il s'agit d'une motion. Elle assure toutefois que cela s'avère tout à fait possible. Elle cite à l'appui de son affirmation les exemples de plusieurs villes françaises et européennes qui ont procédé à la mise en gratuité de leur réseau de transports publics. Ainsi par exemple la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne a-t-elle instauré la gratuité des transports publics pour ses habitants en 2009, à la suite d'autres villes moyennes, dans une visée écologique et sociale. Elle mentionne également Tallin, en Estonie, première ville européenne à avoir offert la gratuité des transports publics à ses habitants. Elle souligne que Tallin est d'une taille comparable à Genève.

Les bénéficiaires de cette mesure sont notamment le désengorgement du centre-ville ainsi que l'accroissement de la fréquentation et du chiffre d'affaires des petits commerces. A la lecture de la presse, il s'avère que les résultats obtenus sont probants. La population a pu se réapproprier le centre-ville. Elle pense particulièrement aux personnes qui vivent en périphérie, pour qui les transports publics peuvent se révéler excessivement onéreux. Elle estime qu'il serait intéressant d'évaluer l'impact financier de la mise en gratuité des lignes de quartier susmentionnées pour la Ville.

Le président ouvre le tour des questions.

Un commissaire soulève le problème de l'égalité de traitement entre les citoyens de la Ville de Genève. Il relève que si l'on suit le raisonnement des motionnaires jusqu'au bout, alors rien n'empêche techniquement de demander aux TPG le coût de la ligne 12 et d'offrir la gratuité sur cette ligne, qui profite à beaucoup plus de monde que ces lignes de quartier peu empruntées. M^{me} Pérez confirme qu'une motion peut parfaitement être déposée en ce sens. Il peut s'agir d'une phase test qui pourrait éventuellement ouvrir la voie si elle s'avérait positive. Le choix s'est porté sur les lignes sous examen parce que la Ville les finance, en tout ou partie. Elle ajoute que la ligne 32, intégralement financée par la Ville, ne profite pas qu'aux personnes qui habitent à la Jonction ou à Plainpalais mais qu'elle comble une lacune que les TPG ont d'ailleurs reconnue, notamment pour

les personnes qui travaillent à la télévision et qui s'en servent pour rejoindre la ligne 14 ou pour faciliter l'accès à l'hôpital.

Le même commissaire souhaite savoir si les TPG ont été approchés pour connaître le coût de la mise en gratuité de ces lignes. M^{me} Pérez rétorque qu'il appartient à la commission d'auditionner les TPG afin de connaître le coût, de même que les bénéfices engendrés d'ailleurs.

Un commissaire fait part de sa volonté que des chiffres précis soient communiqués à la commission, notamment concernant le projet de délibération PRD-42. Il voit lui aussi un problème en termes d'égalité de traitement, mais il le situe plutôt entre les citoyens de la ville de Genève, et ceux des autres communes du Canton. En effet, il ne voit pas de motifs adéquats qui expliquent que la gratuité de ces lignes de quartier soit à la charge exclusive du contribuable de la Ville alors que cette mesure profite à tout le canton. Il sied selon lui davantage de demander au Canton ou aux TPG de fournir cette prestation, faute de quoi cela s'avère trop inégalitaire. Il avait soutenu le crédit pour le rétablissement de la ligne 32 lors de sa suppression par les TPG. Il relève toutefois que la mise en gratuité a un coût supplémentaire, potentiellement très élevé. Il se demande en conséquence comment la Ville compte financer cette éventuelle gratuité des transports publics. M^{me} Pérez pense que le coût ne s'élèvera probablement pas à plusieurs millions de francs. Dans la mesure où des villes européennes beaucoup moins riches que la Ville de Genève s'autorisent la mise en gratuité, il lui semble que celle-ci pourrait l'offrir à ses habitants. Elle explique en outre que l'on a opté pour un projet de délibération s'agissant de la ligne 32 car un projet de délibération est plus contraignant qu'une motion, dont le Conseil administratif peut ignorer la teneur normative.

Un autre commissaire aimerait savoir ce que recouvre le montant à concurrence de 960 000 francs mentionné dans le premier attendu de la motion. En effet, il observe qu'en 2011, au moment du rétablissement de la ligne 32, les coûts d'exploitation avaient été estimés à 565 000 francs et les recettes à 100 000 francs, de sorte que l'on se trouvait en présence d'une ligne budgétaire de l'ordre de 465 000 francs. Aujourd'hui, c'est presque le double de ce montant qui est avancé. M^{me} Pérez admet ne pas connaître les explications relatives à l'évolution du montant. Elle n'a pas rédigé le texte et n'a pas fait partie d'une commission chargée d'étudier la proposition.

Le même commissaire s'interroge en outre sur l'existence d'une stratégie plus globale. Plus précisément, il souhaite savoir si la stratégie consiste à étendre progressivement la gratuité, quartier après quartier, étant entendu que cela coûte cher. De plus, il considère qu'il serait davantage opportun de s'adresser directement aux TPG plutôt qu'au contribuable de la Ville. Il prend l'exemple de la ligne 19, qui passe par le boulevard Carl-Vogt. Si les TPG décidaient simplement

de faire passer cette ligne par le boulevard Saint-Georges avant la reprise de son tracé pour remplacer sans aucun frais la ligne 32. Il s'inquiète de la multiplication des coûts sans apporter de véritables solutions. M^{me} Pérez invite le commissaire à poser la question aux TPG. Elle n'exclut pas la possibilité d'imaginer qu'il s'agisse d'une phase expérimentale susceptible de déboucher sur l'extension de la gratuité à un plus grand nombre de lignes.

Un commissaire estime que l'audition des TPG s'impose pour les deux objets sous revue. Il informe que le Canton a pris des mesures assez semblables. Par exemple, des lignes spéciales à Vernier qui n'existaient pas et dont les élèves du cycle des Coudriers avaient besoin ont été financées par le Département de l'instruction publique, de la culture et du sport (DIP). Dans la mesure où la nécessité est avérée, les TPG ont, avec l'accord de l'Etat, intégré cela dans le contrat de prestation qui les lie à celui-ci. Par conséquent, le contrat de prestation peut être modifié pour instaurer la gratuité. Sur la question de la gratuité d'un point de vue politique, il souligne les conditions de circulation difficiles qui prévalent dans les quartiers populaires. Favoriser l'utilisation des transports publics représente selon lui une priorité en termes de prestations que la Ville devrait offrir à la population. Il lui semble qu'une gratuité favorise la facilité de circulation en ville de Genève, étant entendu que moins de personnes utiliseront des véhicules motorisés.

Un autre commissaire demande à M^{me} Pérez si elle est de l'avis qu'une collectivité publique doit tenir un budget équilibré. Si tel est le cas, alors il convient fatalement d'opérer des coupes budgétaires afin de financer la mise en gratuité. Il s'interroge donc quant à la nature des coupes envisagées. M^{me} Pérez confirme qu'elle pense qu'une collectivité publique comme la Ville de Genève doit tenir un budget équilibré. Afin de déterminer si une municipalité peut offrir la gratuité, il sied d'après elle d'effectuer une pesée des intérêts entre les bénéficiaires, d'une part, et les coûts réels, d'autre part. Parmi les bénéficiaires, elle évoque des recettes accrues pour les magasins ou l'amélioration du cadre de vie de certaines personnes résidant dans des quartiers populaires surdensifiés.

Une commissaire soutient vivement ces projets. Elle rappelle que la suppression de la ligne 32 après la réorganisation du réseau des TPG a laissé un grand vide et a conduit à une situation de panique concernant le boulevard Carl-Vogt. Elle relève en outre que la ligne 35 dessert tous les hôpitaux de la Ville. Partant, cette ligne est assimilable à une navette reliant les hôpitaux. Il se révèle donc logique de faire peser la charge afférente à son financement aux hôpitaux. De plus, elle met en exergue que la ligne 36 s'avère indispensable pour les personnes âgées et, plus globalement, les personnes à mobilité réduite eu égard à la configuration de la Vieille-Ville. Elle affirme par ailleurs que ce sont des lignes de quartier qui remplissent une fonction sociale. Il ne s'agit donc aucunement d'ouvrir une brèche vers l'extension progressive de la gratuité à l'ensemble du réseau de transports publics. Elle demande à connaître les motifs qui justifient

la limitation de la gratuité à la ligne 32, alors que d'autres lignes de quartier, comme la 35, méritent au moins autant d'en bénéficier. M^{me} Pérez répond que la motion M-1030 demande la gratuité des bus de quartier, y compris les lignes 35 et 36. Elle plaide donc en faveur de ces deux lignes. Le projet de délibération PRD-42 a été rédigé en premier, avant la motion lancée dans un second temps car la Ville de Genève assume entièrement le financement de la ligne 32 et peut conséquemment décider de la mise en gratuité sans concertation avec les TPG. S'agissant des autres lignes 35 et 36, il sied au préalable de consulter et de convaincre les TPG.

Un commissaire renouvelle sa question, demeurée sans réponse, relative aux modalités de financement des dépenses supplémentaires liées à la mise en gratuité. Concrètement, il aimerait savoir si les motionnaires envisagent des recettes additionnelles ou s'ils projettent plutôt de réaliser des économies sur d'autres postes. M^{me} Pérez rétorque qu'il appartient à la commission d'apporter la réponse à cette question. Elle invite par conséquent les commissaires à demander l'audition des TPG à cette fin. Elle insiste sur le fait qu'elle présente un projet de délibération s'agissant de la ligne 32 car un objet de ce type est plus contraignant après son renvoi au Conseil administratif qu'une motion. Elle se déclare enfin disposée à mener un travail d'enquête auprès des villes qui offrent la gratuité si elle est formellement mandatée pour ce faire.

Une commissaire signale que M. Pagani a, lors de l'entrée en matière, annoncé que des bus électriques qui permettront d'envisager les deux autres lignes ont été achetés. Elle informe que l'étude à ce sujet a d'ores et déjà débuté. Elle estime donc opportun d'interroger le magistrat sur l'état d'avancement de ladite étude. Elle se prononce également en faveur de l'audition des TPG notamment dans la mesure où les lignes 2 et 19 effectuent quasiment le même parcours et, surtout, pour connaître les coûts. Elle incite en outre à apprécier les besoins des habitants à l'aune des autres lignes existantes. Elle aimerait aussi connaître la fréquentation des lignes en question ainsi que celle de la ligne 32.

M^{me} Pérez argue qu'il convient d'interroger les services de M. Pagani, qui a envisagé de fusionner les deux parcours. Elle insiste sur la reconnaissance par les TPG d'un manque concernant la portion entre Uni Mail et l'extrémité du boulevard Carl-Vogt. De plus, elle rappelle que les personnes âgées de ce périmètre se sont fortement mobilisées pour faire signer les deux pétitions, qui ont d'ailleurs été accueillies favorablement par le Conseil municipal.

Une commissaire relève que la ligne de bus 32 est intégralement financée par la Ville. Elle doute donc fortement que sa mise en gratuité engendre des coûts supplémentaires et aimerait entendre M^{me} Pérez à ce sujet. Cette dernière exprime son total accord avec la commissaire, dont elle souligne la pertinence de l'intervention.

Votes

Après le départ de l'auditionnée le président soumet au vote des commissaires la proposition d'audition des TPG.

Par 9 oui (2 ÈaG, 2 Ve, 2 S, 2 UDC, 1 DC) contre 5 non (2 MCG, 3 LR), l'audition des TPG est acceptée.

Le président fait ensuite voter la proposition d'audition de M. Pagani.

Par 8 non (2 MCG, 3 LR, 2 UDC, 1 DC) contre 6 oui (2 ÈaG, 2 Ve, 2 S), l'audition de M. Pagani est refusée.

Un commissaire propose d'auditionner l'Association des habitants du Centre et de la Vieille-Ville.

Le président met aux voix la proposition d'audition de l'Association des habitants du Centre et de la Vieille-Ville.

Par 7 non (2 MCG, 3 LR, 2 UDC) contre 7 oui (2 ÈaG, 2 Ve, 2 S, 1 DC), l'audition de l'Association des habitants du Centre et de la Vieille-Ville est refusée.

Un commissaire propose d'auditionner M^{me} Salerno, notamment concernant les questions financières et, plus particulièrement, les modalités de financement envisagées dans l'hypothèse où le Conseil municipal voterait les propositions sous examen.

Le président procède au vote sur la proposition d'audition de M^{me} Salerno.

Par 8 non (2 MCG, 3 LR, 2 UDC, 1 DC) contre 2 oui (S) et 2 abstentions (Ve), l'audition de M^{me} Salerno est refusée.

Le Mouvement citoyens genevois déclare ne pas comprendre la manière dont la problématique est appréhendée. Il souligne la distinction qu'il convient d'opérer entre le fait de soutenir le rétablissement de la ligne 32, d'une part, et la mise en gratuité de cette ligne, d'autre part. Il rappelle en outre le rejet de l'initiative des communistes visant la gratuité des transports publics ainsi que la votation sur le refus de l'augmentation des tarifs, acceptée bien qu'annulée pour des raisons administratives, mais qui sera bientôt à nouveau soumise au vote. Le Mouvement citoyens genevois avait d'ailleurs apporté son soutien. Il estime toutefois qu'il n'incombe pas à la Ville de Genève mais au Canton, via une modification du contrat de prestation ou directement, de rendre ces lignes gratuites. Il ne s'agit pas d'un débat municipal. C'est pourquoi il a voté contre les auditions. De plus, il met en évidence qu'une demande écrite permet d'éviter une audition des TPG. Il conviendra néanmoins de demander aux TPG dans le cadre de leur audition si le montant englobe le prix des tickets qui sont achetés. Le prix facturé à la Ville devrait ainsi varier puisqu'il s'agit de calculer la différence entre le

prix coûtant, d'une part, et les sommes encaissées par les TPG au titre des tickets achetés par les clients, qu'il sied de soustraire au prix coûtant, d'autre part.

Les Verts considèrent que la question se révèle en définitive relativement simple. Il s'agit de savoir si le Conseil municipal demande la gratuité des lignes concernées. L'audition des TPG vise à savoir si une modification pourrait éventuellement intervenir dans l'hypothèse de la mise en gratuité effective de ces lignes. Il pense notamment à un manque à gagner dans les billetteries pour les TPG, mais aussi, à l'inverse, à des économies potentiellement réalisées grâce à l'absence subséquente d'entretien desdites billetteries ou encore l'absence de contrôles. A l'aune des éléments de réponse apportés par les TPG, la commission jouira d'une vision suffisamment complète pour pouvoir prendre position et renvoyer les objets au Conseil municipal.

Ensemble à gauche relève avec intérêt que le troisième considérant de la motion M-1030 énonce que le coût de gestion de recouvrement est supérieur au montant de l'apport résultant de la vente des billets. Il convient donc d'éclaircir ce point.

L'Union démocratique du centre signale que, dans la mesure où l'on va auditionner les TPG, il sied d'élargir le champ des discussions en adoptant une approche globale, afin d'éviter que la Ville n'ait à combler la desserte de portions qui ne seraient pas desservies par les TPG.

Le Parti libéral-radical craint que les commissaires exposent leurs préoccupations personnelles liées à leur situation géographique propre dans le cadre de l'audition des TPG. Il indique en outre que le groupe du Parti libéral-radical désapprouve les textes sous revue. Il souhaite que les textes soient votés sans attendre et demande en conséquence un vote formel sur les deux objets dans le cadre de la présente séance. Il rappelle par ailleurs que l'audition des magistrats revêt un caractère obligatoire, la LAC prévoyant qu'ils doivent être consultés sur tous les textes.

Ensemble à gauche demande l'application de la LAC, et qu'il soit donc procédé aux auditions de M^{me} Salerno et de M. Pagani.

Le président suggère d'auditionner les TPG dans un premier temps, conformément au vote majoritaire des membres de la commission.

L'Union démocratique du centre indique qu'il convient de voter sur la demande formelle du Parti libéral-radical. Si les deux textes sont refusés, on n'entre pas en matière et aucune audition n'aura lieu. Il n'y a aucune contradiction au regard de la LAC.

Les Verts aimeraient, si l'audition des TPG a lieu, que le coût afférent aux lignes 35 et 36 soit transmis aux commissaires.

Le Parti libéral-radical remarque que le président aurait d'abord dû poser la question du vote au vu de l'ordre du jour. En effet, si la commission décide de voter lors de la présente séance, alors les demandes d'auditions subséquentes sont de fait annulées.

Le Parti socialiste, arguant du fait que la droite maintiendra très probablement sa position même à l'issue de l'audition des TPG, estime qu'un débat en séance plénière se révélera plus intéressant. Il souligne toutefois qu'il soutient les propositions et le principe de la gratuité.

Ensemble à gauche rend le président attentif au fait que l'ordre du jour mentionne expressément «discussion et vote éventuel». Il convient donc tout d'abord de procéder à la discussion.

Le président ouvre formellement la discussion.

Le Parti socialiste regrette que les discussions s'orientent vers un vote immédiat sur le projet de délibération PRD-42 et la motion M-1030 puisque l'argument crucial autour duquel il sied vraiment de discuter réside notamment dans la question du coût réel des lignes et celle de la prise en charge exacte de la Ville, à l'appui de données chiffrées. Elle note à cet égard que la majorité des questions adressées à l'endroit de la motionnaire portaient précisément sur la question de l'impact financier de la mise en gratuité de ces lignes pour la Ville. Elle argue enfin que le fait d'offrir la gratuité ne change nullement le coût engendré par la prestation. Elle trouve dommage de se priver de telles informations avant de se prononcer sur les objets sous revue.

L'Union démocratique du centre se déclare défavorable au renvoi des textes devant la commission auquel il a été procédé. Il estime toutefois que la commission doit s'occuper des questions financières. Il s'avère ainsi parfaitement logique que l'on cherche à connaître les coûts.

Le Mouvement citoyens genevois fait part de sa stupéfaction quant à la méconnaissance des coûts. Le projet de budget pour l'exercice 2014 mentionne le coût afférent à l'exploitation de la ligne 32. En rajoutant la gratuité pour les lignes 35 et 36, il est évident que le montant y relatif sera très élevé. Or, on ignore les modalités de financement. De plus, il juge que l'audition des TPG est de nature à inciter ceux-ci à faire peser les coûts des lignes de quartier sur la Ville puisque cela induit une diminution dans leur contrat de prestation. Il s'agit en l'occurrence de choisir si la Ville paie entièrement ou non les lignes de quartier. Il souhaite pour sa part que les TPG développent une autre stratégie. Il maintient qu'il s'agit d'un problème cantonal et qu'il n'appartient aucunement à la Ville de payer, d'autant qu'elle ne dispose guère de ressources financières suffisantes pour ce faire. Il se prononce en conséquence pour que les deux propositions soient mises au vote dès la présente séance.

Le Parti libéral-radical demande qu'il soit immédiatement procédé au vote.

Ensemble à gauche met en exergue l'erreur que représente le conflit stérile qui naît autour des objets sous examen. Indépendamment des positions dogmatiques et idéologiques, la question soulevée par le projet de délibération PRD-42 et la motion M-1030 est extrêmement intéressante. Derrière la question du coût se dissimule une série d'autres questions, notamment celle de la politique sociale de la Ville sous un aspect novateur. Ces lignes de bus constituent des dessertes de quartiers, dont la philosophie diffère sensiblement des lignes transcommunales ou transcantonales. Les lignes de quartier mettent en exergue la question des nécessités de transport qu'un service public doit offrir à l'ensemble des habitants, notamment dans les zones mal desservies.

L'Union démocratique du centre attire l'attention sur le fait que les deux textes sous revue portent sur la question de la gratuité et non celle de la nécessité.

Le Mouvement citoyens genevois informe ses pairs que, à la lecture des comptes pour l'exercice 2012 (p. 138), les coûts afférents aux frais d'exploitation de la ligne 32 s'élèvent à 329 375 francs. Il ajoute que le coût du financement des lignes Noctambus, soit le prolongement des horaires de circulation des TPG les vendredi et samedi soirs, est quant à lui de l'ordre de 472 763 francs.

Votes

Le président fait voter la motion M-1030.

Par 8 non (2 MCG, 3 LR, 2 UDC, 1 DC) contre 6 oui (2 EàG, 2 Ve, 2 S), la motion M-1030 est refusée.

Le président passe ensuite au vote sur le projet de délibération PRD-42.

Par 8 non (2 MCG, 3 LR, 2 UDC, 1 DC) contre 6 oui (2 EàG, 2 Ve, 2 S), le projet de délibération PRD-42 est refusé.