

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 17 janvier 2012 de M. Daniel Sormanni: «TPG, machine arrière toute!»

Rapport de M^{me} Mireille Luiset.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 17 janvier 2012. La commission a siégé le 13 mars 2012, le 3 avril 2012 et le 22 mai 2012, présidée par M^{me} Laurence Felhmann Rielle.

Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que la commission remercie vivement.

Rappel de la motion

Considérant:

- que le nouveau réseau des Transports publics genevois (TPG), entré en vigueur début décembre 2011, ne répond pas aux demandes des citoyens genevois;
- que le nouveau réseau n'est absolument pas efficace en termes de mobilité et qu'il engendre plus de problèmes que de solutions;
- que le prix du billet, augmenté à 3,50 francs, ne permet pas de traverser le canton en une heure tellement le réseau est encombré;
- que le résultat de ces modifications est un blocage généralisé de la Ville de Genève, avec le mécontentement de tous les usagers, à savoir les utilisateurs des TPG, les piétons, principalement les personnes à mobilité réduite et les enfants, les cyclistes et les automobilistes,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à tout faire pour revenir, dans les plus brefs délais, à l'ancien réseau TPG, à rétablir en priorité l'ancien réseau de trams comme le permet le RD 806 (rapport du Conseil d'Etat sur le projet de plan directeur des transports publics 2011-2014);
- à mettre en oeuvre, avec l'Etat et les TPG, une commission d'experts indépendants pour analyser le réseau des TPG et proposer des solutions;
- à ne pas se précipiter pour créer une voie TPG sur le pont du Mont-Blanc, qui va bloquer encore plus la ville, mais à prévoir l'installation d'une ligne de tram, en procédant à son élargissement;
- à exiger que toutes modifications du réseau des TPG soient soumises pour consultation au Conseil municipal, par voie de résolution, conformément à la LRTP (loi sur le réseau des transports publics), article 4, alinéa 4, ainsi que son règlement d'exécution (RRTP), article 4, alinéa 2.

Séance du 13 mars 2012

Audition de M. Sormanni, motionnaire

Il rappelle que selon la loi sur le réseau des transports publics (LRTP), article 4, alinéa 4: les projets de modification du plan du réseau sur rail sont également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve. Et l'alinéa 2: le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a), b) et c), du présent article est défini par le plan du réseau sur rail annexé à la présente loi. Les modifications du réseau doivent être soumis au Conseil municipal pour approbation, ce qui n'a pas été le cas.

Il pense, en l'occurrence, que la Direction générale de la mobilité (DGM) devra s'expliquer. Il rappelle également que la loi prévoit une réversibilité du réseau, ce qui n'a pas été respecté. Il indique qu'il n'est ainsi pas normal que Carouge ou Chêne n'aient pas de liaison directe avec la gare de Cornavin. Il explique ensuite que la situation a changé depuis le dépôt de la motion, mais il ne croit pas que les invites soient obsolètes. Il remarque encore que l'ajout d'une voie de bus sur le pont du Mont-Blanc a empiré la circulation.

Même les anti-voitures se voient pénalisés, car tant pour les vélos que pour les piétons, la situation est périlleuse. Tous les modes de transports et déplacements ne fonctionnent plus.

Il rappelle un commentaire de l'Association transports et environnement (ATE) qui a dénoncé la situation et qui préconise un réseau à cinq lignes.

Certaines petites choses ont été faites, mais il reste de gros problèmes à régler, ce qui fait que les invites ne sont pas obsolètes.

Un commissaire déclare que l'invite, quant à ne pas se précipiter pour la voie TPG sur le pont du Mont-Blanc, lui semble obsolète, car le bus y circule déjà et il lui semble que cela fonctionne assez bien.

Réponse

J'attends d'avoir des résultats plus précis de la part de spécialistes. Il me semble que les bouchons sont plus fréquents.

Question

Il semble que le coût va être excessif dans le cas d'un retour total à l'ancien système et pour la liaison Carouge-Cornavin, le CEVA sera la réponse comme pour d'autres points.

Réponse

Un train n'est pas comparable à un tram ou à un bus. Il a été dépensé 780 millions pour ce réseau et pas de la manière la plus judicieuse. L'ATE demande l'étude de la possibilité de revenir en arrière.

Je ne sais pas pourquoi la double ligne, permettant la réversibilité, a été supprimée.

Le coût de la réversibilité? Les TPG s'étaient engagés devant le Conseil d'Etat (voir le RD 806 du Conseil d'Etat) et avaient garantis cette réversibilité. Etait-ce des mensonges?

Dans le plan des transports il était prévu deux lignes, et l'ATE aimerait savoir pourquoi cette double ligne a été écartée.

Demandons une étude au TPG pour connaître les conditions afin d'avoir cinq lignes.

Avec un cadencement de rames programmé à trois minutes et impossible à réaliser, cela provoque des bouchons monstres, surtout aux heures de pointe.

Les TPG ont déclaré que ce système à 3 lignes leur fait faire de grosses économies de personnel, et j'aimerais en connaître les détails.

Il rappelle que les TPG sont un service public, et que le but ne devrait pas être de faire des bénéfices.

Il pense que si l'on souhaite que la population privilégie les transports publics, il faut plutôt envisager la gratuité.

Question

Est-il possible de chiffrer une augmentation des embouteillages à Cornavin et à Bel-Air depuis l'entrée en fonction du nouveau réseau? J'ai constaté que les nouveaux lieux d'embouteillages aux heures de pointe sont le fait exclusivement des trams et des bus en désynchronisation d'horaire. Cela forme d'immenses «caucus inter-TPG».

Réponse

Pour la question des embouteillages, tout le monde en a fait le constat, mais je n'ai pas de données chiffrées. Effectivement, j'ai vu à maintes reprises des trams qui se suivaient les uns derrière les autres. Il semble que les possibilités d'améliorations du système actuel sont quasi inexistantes.

En outre, le Conseil d'Etat a comme seule idée le fait de supprimer totalement la circulation automobile à Bel-Air, sans avoir de vraie réflexion sur la question (commerces, ayant droits, livraisons, etc.).

Remarque d'un commissaire

Le système Constellation semble avoir atteint ses limites, et le retour en arrière ne paraît pas possible.

Réponse

On a prétendu que la réversibilité était prévue, on a donc menti? Je suis convaincu qu'il faut demander aux TPG d'étudier la situation. Il reste persuadé qu'il est possible d'améliorer la situation par des mesures de rétablissement de certaines lignes, par exemple. Comment se fait-il que les réseaux bernois ou bâlois fonctionnent sans problème? Un réseau de tram n'est pas comparable à un métro et cette particularité n'a pas été prise en compte lors de la conception du nouveau réseau, avec le résultat que l'on constate. Il aurait fallu faire un métro comme à Lausanne, il y a bien longtemps.

Remarque d'un commissaire

Lausanne avait la chance d'avoir la «ficelle» ce qui facilitait le développement d'autres infrastructures.

Il existe un contrat de prestation entre le Canton et les TPG qu'il serait bon de soumettre au Conseil municipal pour consultation.

Réponse

C'est ce que la loi prévoit, mais ni la Communauté d'intérêts pour les transports publics en Suisse (CITRAP) ni le Conseil municipal, ou autres instances concernées, n'ont été consultés.

En ce qui concerne la consultation des communes, c'est dans la loi, et les TPG devront expliquer pourquoi ces consultations n'ont pas été faites.

J'espère que les députés présents se chargeront de ces démarches.

Question

Visez-vous à rétablir l'ancien réseau, soit le système Constellation, ou à changer le fonctionnement du réseau actuel afin d'améliorer le rythme des transbordements?

Réponse

L'idéal, car c'était prévu, serait la réversibilité. Les transbordements sont cauchemardesques.

Dans l'idéal, moins il y a de transbordement mieux c'est, tant pour les usagers que pour les conducteurs. De Saint-Jean à la Jonction, actuellement, il est nécessaire de changer trois fois de lignes. En fin de compte, il est plus rapide d'effectuer ce trajet à pied.

Mais, comme la loi n'a pas été respectée, je répète qu'il faut demander aux TPG d'étudier des variantes et de les soumettre au Conseil municipal, aux communes et à la CITRAP.

Question

N'y a-t-il pas contradiction avec la mise en place de la commission pour étudier les variantes et le fait de demander un retour en arrière?

Réponse

J'ai placé cette deuxième invite car les TPG ont mis sur pieds une étude avec la RATP, et on voit le résultat. C'est pour cette raison que je parle de collaborer avec des acteurs locaux afin d'envisager des solutions adaptées.

Je pense que c'est au Grand Conseil d'agir et d'étudier avec les TPG un mode d'action pour arriver à réaliser la réversibilité promise.

Question

Je pense que les nuisances dépendent des lignes et des horaires. Revenir en arrière me semble excessif.

Pourquoi le Conseil municipal n'a-t-il pas été consulté? Et pourquoi ne pas rappeler, dans la motion, que les TPG sont un service public et ne sont pas là pour faire des bénéfices mais sont au service de la population?

Réponse

Il y a de bonnes choses, comme le prolongement de lignes de trams jusqu'à Bernex et au CERN mais, principalement au centre-ville, c'est désastreux.

Il est important de demander des comptes aux TPG afin de savoir pourquoi les communes n'ont pas été consultées, ni les autres instances concernées. Pour mémoire, le tronçon au quai de la Poste n'a pas été étudié sans consultation du Grand Conseil.

J'insiste sur le fait qu'il faut rétablir cinq lignes et avoir des explications sur les coûts, sur le nombre de chauffeurs et si il y a des modifications envisageables.

Pour information, Les TPG sont subventionnés.

M. Sormanni quitte la séance à 19 h 13 avec les remerciements de la commission.

La présidente demande ensuite si les commissaires souhaitent de nouvelles auditions.

Un commissaire aimerait entendre les TPG pour les deux motions.

Une commissaire aimerait que deux rapports soient rédigés, l'un pour la motion M-991 et l'autre pour la motion M-992.

La rapporteuse répond qu'il n'y a pas de problème.

Un commissaire ne comprend pas comment cela se fera. Il remarque ainsi que l'audition des TPG portera sur les deux motions.

La présidente acquiesce et déclare que les deux motions seront traitées ensemble mais elle mentionne qu'il sera nécessaire de les dissocier selon les débats.

Une commissaire ajoute que les invites sont différentes et elle pense qu'il est nécessaire de respecter l'esprit de ces motions. Elle remarque encore que la motion M-991 ne demande pas de restaurer l'ancien système.

La présidente constate qu'il y a un consensus et aucune opposition au sein de la commission pour l'audition des TPG.

Séance du 3 avril 2012

Audition de M. Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie des TPG sur les motions M-991 et M-992

M. Pascal Ganty informe la commission des caractéristiques du plan directeur 2011-2014, ainsi que du fait que, en septembre 2008, la Direction générale de la mobilité (DGM) a engagé des réflexions sur le sujet des réseaux TPG.

Il ajoute que l'ensemble des communes genevoises a été approchée par la DGM avec les TPG afin de connaître les attentes.

Sur la question des contrats de prestations, Proxybus a été supprimé et le projet sur les trolleybus reporté au prochain plan directeur.

La mise en œuvre du nouveau concept des trams, avec l'entrée en fonction du tram Cornavin-Onex-Bernex, a conduit à revoir 70% des voies de bus et trolleybus.

Le réseau fut restructuré suite aux deux modifications mentionnées.

Du 11 au 24 décembre, un nombre élevé d’incivilité de la part des automobilistes, surpris par les nouvelles lignes de trams, des tempêtes, plus des pannes techniques ont fait que cette première semaine fut calamiteuse. Les usagers et les conducteurs furent obligés de s’informer continuellement afin de suivre les changements.

En deuxième période, du 25 décembre au 8 janvier, ce fut l’observation du réseau. Il est évident que la qualité des services fut insuffisante.

Troisième période, du 9 au 15 janvier, passage aux horaires normaux.

Des mesures d’améliorations sont prises et il y a peu d’incidents majeurs, les choses semblent se normaliser.

Pendant ces quatre périodes s’est mise en place une cellule de suivi d’étapes dirigée par la DGM et les TPG.

Il était prévu des difficultés à régler et, dès le 9 janvier, cette cellule s’est réunie chaque semaine à la demande de M^{me} Künzler.

La DGM et les TPG se contactent journalièrement pour s’informer et prendre des mesures.

De nombreuses mesures d’amélioration sont mise en place, qui ont, par exemple, visé l’inversion des lignes 3 et 7, ainsi que la création d’une voie réservée pour le bus sur le pont du Mont-Blanc. Il précise qu’il s’agit de la ligne 8 qui prend à présent par la rue du Mont-Blanc.

Il s’agit d’un retour au parcours historique des lignes 3 et 7, ainsi qu’un retour à certaines bases. (Arrêts, etc.).

Nous avons porté un gros effort sur les régulateurs de feux de signalisation, ces réglages ne sont pas terminés.

Il mentionne une bonne collaboration avec la gendarmerie pour la mise en place de mesures de sécurité routière et autre.

Les communes ont été entendues, même si leurs demandes n’ont pas souvent été prises en compte.

Remarque d’un commissaire

Le plan directeur collectif évoque 35% de développement du réseau, mais là, il n’est question que de trams.

Réponse

Ces 35% seront respectés.

Question

Y compris le nouveau dépôt d'Enchardon?

Réponse

Notre futur dépôt est dimensionné pour répondre aux besoins et on va y garer des autobus, ce qui va libérer la pointe de la Jonction.

Précision du commissaire

Il faut payer des gardes pour les véhicules stationnés hors dépôts, ce qui coûte 12 millions par an.

Question

Par rapport au plan directeur collectif, comment se sont passé les négociations avec la Ville de Genève?

Réponse

Réponse évasive, il n'a pas d'exemple en tête et avance que chaque refus aurait été expliqué.

Un commissaire

Avec l'abandon de Constellation se sont développés de gros problèmes à la place Bel-Air, principalement pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, voire handicapées. Comment allez-vous solutionner cette situation?

Réponse

C'est un des quatre ou cinq points où se concentrent nos préoccupations. L'étude de risque montrant qu'il s'agissait d'une problématique réelle, non bloquante, mais réelle.

Malheureusement, force est de constater que nous n'avons pas atteint nos objectifs et qu'il reste bien des points à résoudre.

Le travail n'est pas achevé et se poursuit.

Un commissaire rappelle le fondement des motions qui sont très précises quant aux demandes, et il signale qu'une grande partie de la population continue de râler.

Question

Peut-on revenir en arrière?

Et la ligne 32 est-elle nécessaire? Et le binz des véhicules électriques est-il économique et réaliste?

Réponse

Il n'a jamais été question de revenir en arrière, on est dans une démarche d'amélioration.

Quant à la ligne 32, la desserte du quartier de la Jonction a fondamentalement changé et nous avons estimé qu'elle n'était plus nécessaire.

Dans ce nouveau réseau, la ligne 32 semblait inutile.

Vous avez voté un budget complémentaire pour les véhicules électriques. Nous planifions le rétablissement de la ligne 32 pour le 16 avril prochain.

Il y a des micros lignes, 35, 32, et nous imaginons l'opportunité de fusionner ces 2 lignes.

Il signale alors que le véhicule électrique est un moyen pertinent pour cette ligne 32 mais il remarque qu'il ne pourra plus être utilisé lorsque cette ligne aura fusionnée. Il ajoute que ce véhicule pourrait être réemployé pour la ligne de la Vieille-Ville.

Question

Que pensez-vous du fait d'électrifier les lignes?

Réponse

J'ai proposé d'électrifier la ligne 36 plutôt que la 32, car cela me semble plus indiqué.

En tant que représentant des TPG, je pense que c'est une bonne idée.

Question

Un commissaire ne voit pas comment des études techniques résoudraient le fait de devoir traverser la rue, à moins de construire une passerelle pour les problèmes de transbordements.

Il parle des grappes et des difficultés de maintenir les cadences, et il pense qu'il faudrait pouvoir empêcher les gens de retenir les portes.

Et comment empêcher les retards?

Réponse

Idéalement, pour exploiter la ligne 12, il faut 22 convois de 53 mètres, lesquels pourront embarquer et débarquer les passagers plus rapidement.

Il rappelle alors que l'ensemble du réseau n'est pas en site propre et qu'il est clair que le moindre incident entraîne ce phénomène. Il signale encore que la ligne 12 est la seule ayant des boucles de rebroussement.

Question

Le nombre de transbordement n'a-t-il pas une influence sur le taux de fréquentations?

Réponse

Non, c'est le temps de transport et non le nombre de transbordement qui influe la fréquentation.

Question

Est-ce qu'une étude a été menée sur cette question?

Réponse

Le Service du marketing des TPG a mené des études. Je répète qu'il n'était pas possible de conserver le réseau précédent et d'atteindre les objectifs fixés par le Conseil d'Etat. Je mentionne que le nouveau réseau présente également des avantages. Je signale, par exemple, qu'un trolleybus a décâblé la veille et, par le passé, tout le réseau aurait été perturbé, ce qui n'a pas été le cas.

Question

Une commissaire dit qu'elle a l'impression que le réseau est géré par des enfants.

Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé par exemple à l'EPFL afin de connaître les besoins des usagers?

Les choix faits provoquent des pertes de temps importants, et elle relève les changements de trajets sur certaines lignes, ce qui fait qu'on ne sait pas avec cer-

titude ou on va aboutir lorsqu'on monte dans un bus. Elle signale en outre que le bus 3 a modifié son parcours de manière incompréhensible.

Elle demande pourquoi ne pas s'adresser à des spécialistes afin de satisfaire les usagers et non les TPG ou la DGM?

Réponse

Ce sont des contraintes opérationnelles qui contraignent les bus de la ligne 3 à changer de parcours à certains moments, pour les retours au dépôt par exemple.

Nombre de spécialistes sont intervenus dans la réflexion.

Les usagers doivent s'habituer au changement et à un confort moindre lors de leurs déplacements, ils doivent s'habituer à certaines contraintes.

La commissaire se déclare insatisfaite de la réponse et relève les transbordements, par exemple, Bernex et croisée de Confignon, etc.

Question

Il paraît que la conception du réseau vient d'un bureau RATP de Lyon?

Réponse

C'est sous la réflexion de la DGM et des TPG et de mandataires locaux qu'a été menée la conception de ces modifications.

Question

Combien coûterait le retour à l'ancien réseau?

Réponse

On ne peut pas revenir en arrière pour le réseau tram, car il faudrait défermer le réseau existant et n'a aucune idée du coût.

Il n'est pas question de se remettre en question, mais de s'obstiner à chercher des solutions.

Question

Les transbordements de Cornavin et Bel-Air sont très dangereux, en êtes-vous conscient?

La population est mise en danger.

Réponse

Le transbordement est englobé dans une optique globale, et on travaille sur ce sujet.

Remarque

Les nouveaux Tango ne sont pas adaptés pour les personnes âgées, à cause des marches à l'intérieur.

Réponse

Il y a des marches en effet, mais aussi des places près des portes. Je ne crois pas que ce type d'usagers tente de traverser tout le tram.

Question

Pensez-vous avoir bien communiqué?

Surtout au sujet du changement de 70% des lignes et horaires?

Il y a eu un couac, quand même.

Réponse

On a communiqué en masse l'an passé.

Mais peut-être qu'on n'a pas été parfait.

Question

Pour la place Bel-Air, qui a foiré dans cet aménagement?

Pouvez-vous dire si la Ville a vraiment participé à l'aménagement de la place Bel-Air?

Réponse

On n'a pas pensé à l'aménagement lui-même, nous avons programmé les arrêts et transbordements, dans l'ensemble, tout le monde a foiré. La réflexion s'est surtout portée sur les flux plus qu'à l'aménagement lui-même.

Question

L'aménagement est donc de la compétence de la Ville?

Réponse

Il s'agit de coresponsabilité Canton/Ville, car les arrêts ont été cofinancés par l'Etat.

Question

A Plainpalais, on a financé l'arrêt du 15, direction Acacias, maintenant on s'arrête dix minutes avant l'arrêt.

Réponse

C'est pour une question de symétrie et sécurité, car les gens auraient traversé les voies avec la disposition précédente et se seraient retrouvés en conflit avec le tram.

Il répète alors qu'il y a une incivilité extraordinaire de la part des voitures, des cyclistes et des piétons et il considère que les risques se situent à ce niveau.

Question

Un commissaire ne comprend pas où est la notion de sécurité car, de toute façon, le piéton doit traverser la chaussée.

Une commissaire rappelle alors qu'il y a eu un mort par un bus durant la période d'essai, et elle remarque que les études démontrent que, plus il y a de transbordements, moins l'attractivité est bonne. Elle se demande alors s'il ne faudrait pas demander aux employeurs et à l'école de modifier leurs horaires afin de ne pas bloquer le réseau, car la DGM et les TPG ne semblent pas avoir de solution à cette gabegie.

Elle remarque également qu'il est plus rapide de venir à pied en Vieille-Ville depuis Cornavin qu'en tram ou en bus. Elle se demande encore si les trams ont été conçus pour le confort de tous les utilisateurs, vu leurs aménagements intérieurs.

Question

Pour les vélos, pensez-vous qu'il y ait amélioration de cohabitation avec les bus et les tram?

Réponse

Cela ne sera pas le cas sur les sites propres. Seules les zones où les deux modes doivent cohabiter peuvent être améliorées. Il précise que la DGM veille aux amé-

nagements. Il signale, par ailleurs, que les TPG ont mis en place un système de caoutchouc dans les rails au boulevard Georges-Favon afin d'éviter les accidents de vélos.

M. Ganty se retire à 20 h.

Séance du 24 avril 2012

Sujet reporté.

Séance du 22 mai 2012

Examen de la motion M-991 (169e) «Modifications du réseau TPG». Examen de la motion M-992 (169^e) «TPG: machine arrière toute!»

La présidente rappelle que les communes ont été auditionnées. Elle ajoute que les TPG ont indiqué qu'ils essaieraient de faire des modifications mais que le réseau ne serait pas modifié.

Un commissaire déclare que les problèmes de transbordements semblent réglés, selon les dires des TPG. Les usagers semblent avoir compris le nouveau système. Le seul problème lui semble être à la place Bel-Air.

Un commissaire est, au contraire, remonté contre la gabegie actuelle. Vers 18 h, les trams et les bus sont bloqués à la gare les uns derrière les autres.

Il est scandalisé par la position des TPG qui refusent d'envisager un retour en arrière. Il trouve aussi honteux qu'il n'y ait aucune ligne directe Carouge-Cornavin. Il estime que ces motions sont motivées.

Une commissaire rejoint les dires de son préopinant et estime que la situation est toujours scandaleuse. La *vox populi* est toujours aussi furieuse. Certains axes fonctionnent mieux, mais l'ensemble du réseau pose problème de par ses nouvelles complications, et principalement aux personnes âgées et/ou mobilité réduite. Elle constate que le nouveau réseau ne fonctionne pas tant en terme de temps que d'informations aux usagers et personnel. Il est nécessaire que les TPG fassent un effort.

Une autre commissaire estime qu'il y a vraiment un problème, même si une partie des usagers semble avoir intégré la nouvelle organisation. Elle croit qu'il n'est pas possible de revenir en arrière, et pense que le tout a été mal conçu, que c'est un *foutoir* dès le départ et elle souhaite que le Conseil administratif agisse auprès des TPG et du Conseil d'Etat afin de trouver des solutions.

Elle estime que la motion du Mouvement citoyens genevois est irréaliste et son groupe va la rejeter.

Une commissaire déclare que son groupe propose de supprimer la première et troisième invite de la motion M-992.

La présidente et une commissaire se rallient à cette proposition.

Une commissaire s'inquiète du coût si des experts sont engagés et rappelle que les services de la mobilité sont censés travailler pour la population. Elle aimerait que cette proposition soit chiffrée.

Un commissaire souligne qu'il y a des lignes faciles à rétablir, il pense que lorsqu'on fait des bêtises il faut les réparer et relève qu'à aucun autre endroit que Genève les transbordements sont aussi problématiques. Il déplore l'entêtement des TPG et encourage à continuer de se battre pour trouver des solutions.

Une commissaire rappelle que les TPG avaient pris des engagements fermes par devant le Conseil d'Etat (voir le RD 806 du Conseil d'Etat) quant à la réversibilité, et qu'il est important de mettre les TPG devant leurs responsabilités.

C'est une question de crédibilité et baisser sa culotte de cette manière, en laissant perdurer cette situation serait inacceptable.

Un commissaire veut faire confiance aux TPG et aux organisations concernées. On ne peut revenir en arrière sur certains points mais c'est possible pour d'autres. Il n'estime pas nécessaire de nommer une super commission d'experts pour faire le travail qui devrait se faire naturellement à la Ville et à l'Etat.

Une commissaire désire des propositions plus précises.

Une commissaire initiante déclare qu'il est prévu d'ouvrir le dialogue avant de faire n'importe quoi.

La présidente passe au vote des amendements des Verts proposés pour la motion M-992, soit la suppression de la première et troisième invite.

Les amendements sont acceptés par 10 oui (2 Ve, 2 S, 2 UDC, 2 LR, 2 MCG) contre 2 non (EàG).

La présidente passe au vote de la motion M-992 ainsi amendée qui est acceptée par 8 oui (2 Ve, 2 S, 2 UDC, 2 MCG) contre 4 non (2 EàG, 2 LR).

PROJET DE MOTION AMENDÉ

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à mettre en œuvre, avec l'Etat et les TPG, une commission d'experts indépendants pour analyser le réseau des TPG et proposer des solutions;

- à exiger que toutes modifications du réseau des TPG soient soumises pour consultation au Conseil municipal, par voie de résolution, conformément à la LRTP (loi sur le réseau des transports publics), article 4, alinéa 4, ainsi que son règlement d'exécution (RRTP), article 4, alinéa 2.