

Date de dépôt: 12 mai 2003

Messagerie

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier:

- a) P 1387-A Pétition concernant les transports des personnes handicapées en chaise roulante par Transport Handicap**
- b) P 1394-A Pétition en faveur des transports des personnes handicapées en chaise roulante dans le canton de Genève et ses environs**

Rapport de M. Thierry Apothéloz

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a décidé de traiter conjointement ces pétitions vu leur caractère similaire. Les questions relèvent en effet du transport des personnes handicapées.

La pétition 1387 demande que le Conseil d'Etat intervienne pour que des courses avec des personnes handicapées puissent être effectuées par d'autres sociétés spécialisées que Transport Handicap et qu'elles coûtent le même tarif.

La seconde pétition (P 1394) demande, quant à elle, au Grand Conseil de reconsidérer les transports pour personnes handicapés.

Ces deux pétitions ont été traitées durant les séances du 21 et 28 octobre 2002, 25 novembre 2002, 2 et 9 décembre 2002 et 13 et 20 janvier 2003 sous la présidence successive de M^{me} Anita Cuénod et M. André Reymond.

Les procès-verbaux ont été tenus avec professionnalisme par M^{mes} Stéphanie Downing et Jacqueline Meyer et M. Yves Piccino. Qu'ils en soient remerciés.

21 octobre 2002 : audition de M^{me} Christiane Charbonney, M. Eric Grassien, M. Thierry Gretillat et M. Roland Blandin (mandaté par M. Paul Alphantery), pétitionnaires

M^{me} Charbonney fait état d'un certain nombre de doléances. Elle indique tout d'abord que les courses Transport Handicap, qui est subventionné par l'Etat, sont facturées 11 F par trajet, soit 22 F l'aller-retour. Ce qui est déjà beaucoup pour des personnes qui vivent souvent avec le minimum vital. Elle fait également savoir que des problèmes de facturation existent, elles ne sont pas toujours très claires, voire excessives.

Elle ajoute le fait que, lorsque Transport Handicap organise une course, de nombreuses personnes doivent voyager dans le même bus, ce qui engendre des retards. S'agissant de ces transports collectifs, elle ne s'y oppose pas mais demande à être prévenue. Les transports peuvent ainsi s'allonger d'une heure à une heure et demie.

Par ailleurs, étant donné le nombre de courses en augmentation depuis de nombreuses années, Transport Handicap n'arrive pas à donner une réponse positive à un certain nombre de demandeurs. Il peut alors arriver que ceux-ci sollicitent alors des compagnies privées, dont les tarifs sont nettement supérieurs. Un certain nombre de refus peuvent aussi concerner des courses à caractère médical.

Elle explique enfin que Transport Handicap avait eu des contacts avec les TPG dans le cadre du projet « mobilité pour tous », mais regrette que ce service ne soit pas ouvert aux personnes handicapées en chaise roulante.

M. Grassien prend la parole pour indiquer aux commissaires qu'il faut souvent trois semaines pour réserver une course, ce qui, de fait, empêche souvent des courses à caractère culturel, pour aller au cinéma par exemple. Il expose différentes pratiques au Canada, en Italie, en Suède ou aux Pays-Bas qui offrent des transports gratuits pour des personnes handicapées. Il ajoute que le canton de Berne est également bien équipé alors qu'à Genève, il n'y a rien.

S'agissant, plus spécifiquement de la pétition 1394, M^{me} Charbonney explique qu'elle a recueilli plus de deux mille signatures et fait état des difficultés rencontrées principalement pour des courses à caractère culturel ou social. Elle estime que ce n'est pas un luxe pour les personnes

handicapées et que ce ne doit pas être considéré comme tel par certaines associations.

M. Gretillat et M. Blandin exposent qu'ils essaient de monter une fondation qui pratiquerait les mêmes prix que les TPG, «*grâce à des entreprises riches dont Genève regorge* ». Cette nouvelle fondation pourrait s'inscrire en complément de Transport Handicap avec une flotte de huit véhicules, dont deux Smart.

A une question d'un commissaire concernant le projet des TPG «*mobilité pour tous*», M. Blandin reconnaît que les TPG ont des horaires impératifs à respecter et qu'ils ne peuvent souvent pas attendre pour faire monter des chaises roulantes, qui pèsent souvent plus de 100 kg.

A une autre question d'une commissaire qui demandait s'il existe un service de chauffeurs bénévoles, M^{me} Charbonney répond que ce service dépend du Centre social protestant et qu'il est principalement composé de personnes à la retraite, bénévoles, qui ont des petites voitures dans lesquelles il n'y a souvent pas de place pour une chaise. Elle reconnaît leur excellent travail, mais elle l'estime insuffisant, en regard notamment du fait que ces personnes arrêtent de travailler à 17 h.

28 octobre 2002 : audition de M. Bertrand Levrat, directeur adjoint à la direction générale de l'action sociale, secteur handicap et toxicomanies

En introduction, M. Levrat partage le souci d'intégration des personnes handicapées et rappelle que la Commission des affaires sociales travaille actuellement sur un projet de loi-cadre sur l'intégration de personnes handicapées.

Il souhaite répondre aux différentes questions soumises par la pétition 1394. Il estime que la politique du Conseil d'Etat en matière de mobilité est bien résumée par M^{me} Micheline Calmy-Rey, présidente du Conseil d'Etat, dans son discours à l'occasion du 20^e anniversaire de la Fondation Transport Handicap le 11 juin 2002 : «*Pour honorer cette demande, vous engagez des accompagnatrices et des accompagnateurs formés à cette tâche. Cette prestation requiert davantage de moyens financiers et donc notre soutien. Visite chez le médecin, démarche administrative : chacune, chacun doit pouvoir s'acquitter de certaines tâches de manière autonome. Il s'agit d'une question de dignité. (...)*

Au-delà de la nécessité impérieuse de pouvoir assumer des actes au quotidien, il est juste de rendre la ville plus sûre et plus accessible à tous ses habitants, sans exclusion. (...)

Ouvrir davantage Genève à chaque citoyen sans discrimination, promouvoir une meilleure accessibilité de la ville, c'est réussir une intégration accrue de toutes les personnes défavorisées dans leur liberté de mouvement. (...)

Cet extrait de discours répond, selon M. Levrat, au premier point de la pétition 1394 demandant si les transports doivent être considérés comme un luxe.

S'agissant de la deuxième invite, M. Levrat répond que tous les transportés sont effectivement égaux. Il relève également que 47 708 courses ont été effectuées en 2001 par Transport Handicap, dont 26 477 sont des courses de loisirs (soit 55,5 % des courses) et, selon ses informations, seules 5 à 6 % des demandes de courses sont refusées par Transport Handicap.

Concernant le troisième point de la pétition, M. Levrat signale qu'un projet de loi (PL 8540), concernant une demande de subvention annuelle pour le concept « mobilité pour tous », est par-devant la Commission des finances.

Sur le quatrième point, M. Levrat explique que les transporteurs privés ne recevront pas de subventions, car ils exercent des activités à but lucratif.

Sur les 6 % de refus, M. Levrat nous rappelle que le DASS est conscient de cette problématique et a d'ores et déjà prévu une augmentation de subvention afin de permettre l'engagement de nouveaux chauffeurs ; et par conséquent, de garantir autant que faire se peut l'intégralité des transports.

A propos des tarifs, M. Levrat tient à apporter les éléments suivants : le trajet est facturé 11 F à l'utilisateur mais le coût effectif est de plus de 58 F. La différence représente la subvention cantonale. Il précise également que chaque trajet est de 11 F quelle que soit la distance parcourue.

S'agissant du retard que Transport Handicap peut parfois avoir, il répond que le service fourni par cette fondation est complet, c'est-à-dire que les chauffeurs vont au domicile de la personne et l'amènent jusqu'à son lieu de rendez-vous. D'après les vérifications du département, Transport Handicap fait preuve d'un grand professionnalisme.

A ce stade de l'audition, un commissaire évoque le rapport intermédiaire de la Planification Sanitaire Qualitative, regroupé en quatre chapitres, dont un sur les accidents et les handicaps. Dans le cadre de ce rapport, M. Levrat nous informe que plus de 60 personnes handicapées ont été entendues et leurs revendications notées.

Sur une question d'un commissaire à propos des détails de la facturation des trajets, M. Levrat explique que l'OFAS rembourse les courses médicales

à 3,50 F le kilomètre ; cette dernière ne paie en aucun cas les courses de loisirs. Selon lui, 11 F le trajet lui paraît être une somme raisonnable et accorder la gratuité totale des courses impliquerait une augmentation substantielle de la subvention.

Des commissaires regrettent la contradiction de la nouvelle politique de Transport Handicap qui indique dans un document remis lors de leur anniversaire « (...) nous répondrons aux demandes de « courses loisirs » sans restriction de nombre par semaine (...), car cette incitation n'est pas réaliste, puisque Transport Handicap n'a pas les moyens suffisants pour répondre à toutes les demandes. M. Levrat estime, quant à lui, que le fait d'augmenter l'offre ne va pas forcément induire des abus dans les demandes.

M. Levrat reconnaît que Transport Handicap a dû faire un choix arbitraire en n'accordant que 4 courses de loisirs hebdomadaires au maximum. Dès le 1^{er} octobre 2002, Transport Handicap espère bien répondre à toutes les demandes.

Une commissaire demande si M^{me} Charbonney a bien un scooter. Cette information est confirmée par le représentant du département qui explique qu'il s'agit des moyens auxiliaires financés par l'AI.

25 novembre 2002 : audition de M^{me} Elisabeth Reusse Decrey, Présidente du Club en fauteuil roulant de Genève, M^{me} Corinne Zosso et M. Francisco Da Silva, membres du Comité

En introduction, les personnes auditionnées présentent le Club en fauteuil roulant de Genève qui compte plus de 500 membres en fauteuil roulant. Il possède deux départements : un département juridique et social et un département culture et loisirs. Pour ce dernier département, les activités nécessitent toutes des transports adaptés.

Malheureusement, elle doit tout d'abord noter que Transport Handicap rencontre de plus en plus de peine à répondre à ce type de demande. M^{me} Zosso donne l'exemple du week-end où a eu lieu la fête annuelle du Club : un grand nombre de personnes n'ont pas pu s'y rendre car il n'y avait aucun moyen de transport. Elle souhaite attirer l'attention de la commission sur le fait que, sans ces moyens de transport, bon nombre de personnes restent dans l'isolement.

M. Da Silva, tétraplégique, explique les problèmes qu'il rencontre dans les TPG en citant notamment l'aide qu'il doit demander aux conducteurs qui n'ont souvent pas le temps de s'arrêter plus que le temps admis par leur centrale.

A ce sujet, M^{me} Reusse Decrey se pose la question d'une intégration à tout prix. En effet, elle se demande s'il s'agit vraiment d'intégration que de vouloir faire prendre des transports publics à des gens qui ont des besoins très spécifiques. Il faut souvent un accompagnant ou une personne sympathique pour leur permettre de circuler librement.

Plus que cela, elle estime qu'il est difficile de concilier le respect des horaires et la satisfaction de la clientèle des TPG et l'accessibilité aux handicapés, notamment du fait que les bus s'arrêtent entre des îlots surélevés, dont il est impossible de descendre ou de monter.

M. Da Silva tient à donner l'exemple des transports publics bernois où tous les cinq ou six bus de chaque ligne arborent un macaron handicap, ainsi la personne sait que ce bus peut l'accueillir. Le chauffeur peut déployer la rampe d'accès depuis sa place, d'une manière automatique, ce qui évite de dépendre du bon vouloir du chauffeur et/ou d'un(e) client(e). M. Da Silva a parfois l'impression que les chauffeurs ne savent même pas où est la rampe et regrette que, s'il est tout seul, certains chauffeurs n'ouvrent pas la porte.

M^{me} Reusse Decrey rappelle que l'on demande aux chauffeurs de respecter l'horaire et que cela n'est pas compatible avec des rampes et des attaches. Elle souhaite que les vraies questions soient posées.

M^{me} Reusse Decrey confirme à un commissaire que Transport Handicap ne peut pas répondre à toutes les demandes en raison du manque de chauffeurs, car la flotte existe. M^{me} Zosso de son côté tient à souligner le fait que certaines demandes émanent également de personnes âgées qui font appel à Transport Handicap. En effet, les EMS disposent de bus pour les transports collectifs, mais lorsqu'il s'agit de rendez-vous privés (médecin, ...), la personne doit demander à Transport Handicap. Elle fait remarquer enfin que, durant le week-end, seulement deux chauffeurs sont en service à Transport Handicap.

25 novembre 2002 : audition de M. Pierre Marti, vice-président de la Fondation Transport Handicap, et M. William Chaillet

M. Marti indique tout d'abord que la Fondation Transport Handicap faisait partie de la Fondation Handicap qui avait besoin d'un service de transport interne. Il y a 20 ans, Transport Handicap a été séparé et une fondation indépendante a été créée. Aujourd'hui, Transport Handicap possède 25 à 26 véhicules et effectue 200 courses par jour, ce qui représente environ 50 000 courses par an. Sur la flotte totale, il faut retirer deux

véhicules réservés aux longues distances et deux autres véhicules sont prévus pour les courses hors canton.

Transport Handicap est composé de trois volets. Le premier concerne les transports, uniquement des personnes en chaise roulante. Le deuxième est l'atelier de réparation qui n'est pas subventionné. Le troisième est le programme « mobilité pour tous », mis sur pied avec les TPG. Ce programme, qui emploie des personnes au chômage, vise les personnes qui ont des difficultés pour marcher.

M. Marti explique que, depuis 1990, les subventions de la Ville et de l'Etat diminuent. En 1992, Transport Handicap recevait 700 000 F de l'Etat et 50 000 F de la Ville, contre 526 000 F et 25 600 F aujourd'hui, alors même que les demandes augmentent. Grâce à une compression efficace des frais, il indique que le prix de la course était de 58 F en 1992 et de 59,50 F aujourd'hui. Il explique également qu'un certain nombre de courses sont remboursées par l'OFAS, telles que les courses pour aller au travail, à l'école, chez le médecin. Les autres courses, dites de loisirs, sont facturées et payées par la personne handicapée au tarif de 11 F (un tarif rendu possible grâce aux subventions et aux dons privés).

M. Marti rappelle que le budget 2003 va être voté d'ici quelques jours et que le chauffeur supplémentaire prévu sera attribué aux courses de loisirs. Il reconnaît que Transport Handicap doit refuser environ 5 % des demandes et précise que pour les courses planifiées à l'avance, il n'y a aucun refus.

M. Chaillet nous apprend que 80 % des courses de planning de base sont des courses dites obligatoires. Il explique que, de 7 h à 9 h, de 12 h à 14 h et de 16 h à 18 h, ils sont saturés, car ce sont des horaires de pointe. Le chauffeur supplémentaire évoqué plus haut a été prévu pour les soirées, soit de 16 h à 23 h.

Concernant le retard des chauffeurs, M. Chaillet tient à dire que les véhicules sont équipés de CB et que dès qu'un chauffeur a plus de 5 à 7 minutes de retard, il avertit la centrale qui téléphone alors immédiatement au client. S'agissant enfin des trajets qui durent jusqu'à 1 heure 30, il informe que ces trajets ne dépassent jamais 45 minutes.

9 décembre 2002 : audition de M. Christoph Stucki, directeur général, et M. Eric Grasset, directeur du réseau et de la logistique, Transports publics genevois

D'emblée, M. Stucki désire informer la commission que les TPG ne vont pas entrer en matière sur la pétition concernant Transport Handicap (P 1387),

mais uniquement sur la problématique des transports des personnes handicapées de manière plus large.

M. Stucki souhaite porter le débat sur toutes les personnes à mobilité réduite et pas seulement les personnes en chaise roulante. Il indique que les transports publics suisses se préoccupent beaucoup de cela et informe que l'Office fédéral des transports supervise les contacts pris entre l'Union nationale des transports publics et différentes associations d'usagers handicapés. Les équipements à aménager et les investissements à faire sont ainsi coordonnés au niveau national ; d'autant que, dans le cadre de la révision de la Constitution fédérale, un article a été introduit obligeant à prendre en compte l'accessibilité des personnes handicapées dans les lieux publics.

M. Stucki fait remarquer que les TPG sont responsables de l'aménagement des véhicules et des équipements aux arrêts, tels que les distributeurs de billets ou les bornes d'information. L'accessibilité, les îlots sont l'affaire soit du canton, soit d'une commune.

Reconnaissant qu'aucun tram n'est actuellement accessible aux personnes en chaise roulante, M. Grasset indique que les nouveaux trams commandés seront de plain-pied avec les quais. Sur décision étatique, il rappelle que les quais vont tous être rehaussés, passant ainsi de 15 à 25 centimètres. Ces nouveaux trams seront ainsi aisément accessibles pour les fauteurs roulants.

Poursuivant avec quelques chiffres, M. Grasset informe notre commission qu'en 2006 un tiers des trams sera équipé. Actuellement, 13 trolleybus sur 73 ont un plancher surbaissé, mais sans rampe. Sous réserve de l'acceptation du nouveau budget, le total prévu sera de 63 trolleybus sur 83. Quant aux bus, il y a actuellement 108 bus à plancher surbaissé et 84 rampes amovibles. Dans 4 ans, le 100 % des bus sera équipé. Pour la flotte totale, cela représentera le 80 % des véhicules.

Sur la question du temps que les chauffeurs peuvent consacrer à l'accueil en leur véhicule d'une personne en chaise roulante, M. Stucki répond qu'en dehors des heures de pointe, cela se fait sans aucun problème, car il estime que le chauffeur a alors le temps d'attendre que la personne monte ou de l'aider. Il explique toutefois qu'il n'est pas possible de prévoir systématiquement des ralentissements programmés et que des contraintes sont imposées par l'Etat, par les clients et principalement par la vitesse commerciale. Dès lors, il estime qu'il recommande aux personnes en fauteuil roulant d'utiliser les TPG hors des heures de pointe.

Pour répondre à une question d'une commissaire sur la pratique d'autres cantons, M. Stucki explique que les échos de bus bernois et de Bâle qui sont équipés de rampes électriques sont mitigés, car souvent les rampes électriques (rarement utilisées) rencontrent des problèmes de fonctionnement. Il tient à dire que les rampes des TPG sont faciles à manier, très légères et qu'outre le déploiement qui nécessite une personne, la personne en chaise roulante peut ensuite l'utiliser de la même manière qu'une rampe électrique. Selon les échos de la pratique genevoise, M. Stucki indique que les autres passagers sont souvent solidaires et de bonne volonté et qu'il est rare que le chauffeur doive descendre pour aider. Enfin, il fait remarquer que le coût d'une rampe manuelle est 5 fois inférieur à celui d'une rampe électrique, sans compter les frais d'entretien.

Si M. Stucki reconnaît qu'un effort doit se faire au niveau de l'information aux chauffeurs, il doit dire que Transport Handicap fournit un service « porte-à-porte » et que certaines personnes peuvent être gênées par le manque de confort offert par les TPG.

Un commissaire affirme que les personnes handicapées savent que les TPG n'offrent pas un service « porte-à-porte », mais demande à pouvoir être autonomes autant que faire se peut. Il soulève la question des distributeurs de billets, dont certains boutons sont trop élevés pour des personnes en chaise roulante. M. Stucki répond qu'ils ont été conçus par des spécialistes qui ont pris en compte les usagers en chaise roulante. Il indique que les boutons sont normalement accessibles, sauf peut-être le bouton pour le forfait journalier.

Sur la question du service « mobilité pour tous », il lui est répondu que quelques centaines de personnes utilisent cette prestation.

M. Stucki aborde la création d'une commission dans laquelle des représentants des personnes handicapées sont présents. Il admet volontiers qu'il y a un manque d'information et que les TPG « vendent mal » les efforts fournis.

Enfin, pour répondre à une question d'une commissaire sur la question des places réservées dans les TPG pour des personnes handicapées, M. Stucki répond que le principe de réserver des places handicapés est obligatoire en France ou en Allemagne mais pas en Suisse. Il ajoute que les TPG essaient de sensibiliser le public par des messages qui défilent dans les véhicules et que, dans les bus équipés d'une rampe, il existe un pictogramme qui réserve une place aux personnes handicapées.

9 décembre 2002 : audition de M. René Kamerzin, directeur de Pro Infirmis Genève

M. Kamerzin nous informe que les services de transport pour personnes handicapées existent mais ne constituent pas une alternative équivalente aux transports publics. Les horaires ne sont pas aussi étendus que ces derniers, ce qui ne va pas sans limiter considérablement leur vie sociale. En outre, le prix d'un trajet est nettement plus cher que celui pratiqué par les TPG. Enfin, la nécessité de devoir réserver à l'avance un véhicule exclut, entre autres, tout déplacement spontané.

Parfaitement conscient que, selon les heures, Transport Handicap n'arrive pas toujours à satisfaire toutes les demandes, il pense qu'on ne peut pas parler d'une détérioration des conditions actuelles de transport des personnes handicapées. Pro Infirmis enregistre très peu de plaintes de la part des clients à l'égard de Transport Handicap qui transporte pourtant 2500 clients dont 560 personnes régulièrement chaque mois.

M. Kamerzin rappelle les efforts considérables que les TPG, Transport Handicap, l'Etat de Genève, les Communes et les associations telles que HAU (Handicap Architecture Urbanisme) et Pro Infirmis accomplissent dans les domaines tels que :

- l'abaissement et l'aménagement des bus ;
- le rehaussement des quais de tram et CFF ;
- le service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports publics ;
- l'abaissement des trottoirs ;
- la subvention cantonale en faveur de Transport Handicap.

Aux différentes questions des commissaires, M. Kamerzin informe la commission que Pro Infirmis est régulièrement consulté en ce qui concerne l'achat de nouveaux bus et se déclare contre le principe de réserver des places handicapés dans les TPG, cela risquerait de stigmatiser encore plus les personnes handicapées. Etant adultes, elles sont capables de demander que la place leur soit cédée.

En conclusion, M. Kamerzin trouve qu'il convient de ne pas multiplier les intervenants dans ce domaine et préférerait que le canton majore, en cas de besoin, sa subvention. Il estime enfin que Transport Handicap a fait ses preuves depuis de nombreuses années.

13 janvier 2003 : audition de M. André Rougemont, Institut de médecine sociale et préventive

C'est pour répondre à des questions de commissaires sur la planification sanitaire qualitative que M. Rougemont est invité à se prononcer sur les pétitions traitées.

M. Rougemont rappelle que la planification sanitaire qualitative a été initiée par le DASS en 1999 et a pris fin en 2002. Cette planification sanitaire qualitative a pour but de réorienter la politique du canton. En ce qui concerne spécifiquement les handicapés, plusieurs études ont été menées, mais les résultats ne sont pas encore connus. A ce propos, il indique que les rapports intermédiaires sont prêts, mais le rapport final sortira au printemps.

M. Rougemont reconnaît que les personnes handicapées ont des besoins de mobilité qui ne sont pas couverts. Comme spécialiste de la prévention, M. Rougemont fait remarquer que la mobilité évite l'isolement des personnes handicapées et donc des troubles psychiques.

Discussion et vote

De prime abord, il sied d'indiquer que la Commission des affaires sociales du Grand Conseil travaille à une loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH). Elle prévoit de nombreuses avancées dans le domaine de l'intégration pour les personnes handicapées.

La commission reconnaît l'importance d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées aux différents moyens de transport. L'augmentation d'un chauffeur au sein de Transport Handicap permettra d'augmenter les courses dites de loisirs. La commission se réjouit des efforts fournis par les TPG dans le cadre du projet « mobilité pour tous », mais formule le vœu que le développement d'un tel projet soit encore plus soutenu ; la formation, l'information et le temps accordés aux chauffeurs doivent pouvoir être améliorés.

Parler d'intégration des personnes handicapées dans notre société est un thème qui suscite l'intérêt de tous ; souhaitons alors que celui-ci se transmette à nos collègues des finances pour la concrétisation des projets évoqués dans ce rapport.

La commission dans son ensemble estime que créer une nouvelle fondation amènera une augmentation notable des coûts de gestion alors qu'il serait plus judicieux de renforcer les moyens mis à disposition de Transport Handicap.

En ce qui concerne la pétition 1387, la commission propose dans sa majorité de la déposer sur le bureau du Grand Conseil. D'autres commissaires ont soutenu le classement de cette pétition souhaitant ainsi dénoncer l'abus de certaines personnes à utiliser le parlement à des fins trop personnels. Le dépôt de la pétition 1387 sur le bureau du Grand Conseil est voté comme suit :

7 oui (1 UDC, 2 PDC, 2 S, 2 AdG) – 1 non (R) – 5 abstentions (3 L, 3 Ve).

S'agissant de la pétition 1394, les commissaires estiment qu'elle soulève une question plus générale et proposent de la renvoyer au Conseil d'Etat.

Au vote, cette proposition recueille l'unanimité.

Pour les raisons évoqués ci-dessus, et afin de donner un signe politique clair, nous vous recommandons donc de suivre les conclusions de notre commission.

Pétition (1387)

concernant les transports des personnes handicapées en chaise roulante par Transport Handicap

Mesdames et
Messieurs les députés,

Voilà déjà plusieurs années que nous nous battons pour les droits et les conditions d'existence pour des handicapés; notamment sur leurs moyens de déplacements.

Nous désirons être entendus, M. Alphantery et moi-même sur les problèmes que nous rencontrons avec la Fondation Transport Handicap, seule institution habilitée et subventionnée par l'Etat de Genève et l'OFAS pour le transport de personnes handicapées en chaise roulante.

En effet, nous avons moult griefs à l'encontre de la Fondation Transport Handicap :

- les refus de prise en charge de la plupart de nos demandes de transports ;
- les attentes, lors de la prise en charge, sont quelquefois de plus de 30 minutes, sans que nous en soyons informés, alors qu'il avait été convenu d'un horaire bien précis (rendez-vous chez le médecin ou autres) ;
- les transports, lorsqu'ils nous sont octroyés, se font parfois avec deux personnes (sans préavis de la part de la Fondation) et durent jusqu'à 1 heure 30 de trajet (pour une personne). De plus, ces derniers sont facturés à plein tarif ;
- la facturation est aléatoire (courses comptabilisées alors qu'elles avaient été annulées bien auparavant, calculs étranges des kilométrages) ;
- il est même arrivé que, lors d'une demande de prise en charge, la personne prenant note d'une réservation questionne de telle sorte qu'elle dépasse le secret et le respect de la vie privée ;
- par ailleurs, la Fondation Transport Handicap nous a fait parvenir, avec une facture, de la publicité à distribuer pour leur association « Les Amis » afin de les faire connaître, alors que la Fondation ne peut plus faire face à ses obligations ;

- à de nombreuses reprises, nous avons communiqué nos doléances au responsable de ladite Fondation qui n'a pas daigné prendre note de celles-ci et, par là même, nous répondre ;
- incitation à la délation envers les chauffeurs qui omettraient de nous faire porter la ceinture de sécurité.

Par cette pétition nous demandons que vous interveniez pour que, lors des courses ou trajets (un trajet ou une course = 1 aller ou 1 retour), ceux-ci soient effectués également par d'autres sociétés spécialisées et qu'ils puissent être facturés aux mêmes tarifs que la Fondation Transport Handicap qui renvoie les demandes qu'elle ne peut assurer.

En effet, la soussignée M^{me} Charbonney, vivant avec le minimum vital, se retrouve actuellement sans possibilité de sorties (engagements associatifs, à but culturel, loisirs, liens sociaux), ceci n'est en aucun cas admissible.

N. B. : 3 signatures
M^{me} Christiane Charbonney
9A, chemin Auguste-Vilbert
1218 Grand-Sacconnex

M. Paul Alphantery
9-11, chemin de Charvel
1222 Vézenaz

Pétition

(1394)

en faveur des transports des personnes handicapées en chaise roulante dans le canton de Genève et ses environs

Mesdames et

Messieurs les députés,

Les signataires de la présente pétition, inquiets de la détérioration des conditions actuelles et futures des transports de personnes handicapées à Genève, considèrent :

Le manque cruel de transports adaptés.

En effet, les transports spécialisés et plus particulièrement ceux subventionnés par l'Etat ne sont pratiquement plus possibles, car la Fondation Transport Handicap, seule subventionnée, ne peut répondre à toutes les demandes de transports et refuse des trajets médicalisés ou non médicalisés.

« L'exemple de M^{me} X, qui obtient 4 trajets subventionnés par semaine, soit deux sorties, et qui se voit refuser celles-ci par manque de place. » Elle doit se tourner vers les sociétés spécialisées, mais qui sont hors de prix pour une personne vivant avec le minimum vital, car ces sociétés ne sont pas « subventionnées » par l'Etat.

Actuellement, seuls les transports à caractères médicalisés sont remboursés (pour les personnes ayant l'OCPA) selon les directives de l'OFAS. Cela implique que les transports (loisirs, culturels) ne sont pas remboursés. Ainsi, les personnes handicapées et ne recevant que le minimum vital sont condamnées à rester chez elles.

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil genevois de reconsidérer les points suivants :

- Les transports pour handicapés doivent-ils être considérés comme un luxe ? Le simple fait de se rendre chez le médecin ou à l'hôpital doit-il devenir le parcours du combattant ? En va-t-il de même pour les transports culturels, de loisirs, engagements associatifs ou autres ?
- Tous les transportés ont-ils les mêmes droits ?
- Le Grand Conseil genevois envisage-t-il une amélioration des transports pour handicapés avec une accessibilité raisonnable et régulière dans les Transports publics genevois et quand ?

- Les transporteurs privés étant de plus en plus sollicités par les handicapés, puisque la Fondation Transport Handicap ne peut répondre à la demande, vont-ils enfin être reconnus et recevoir des subventions de l'OFAS et/ou du Canton de Genève, afin de répondre à la demande de plus en plus importante ?
- Les pouvoirs publics sont-ils disposés à faire un effort conséquent en faveur des personnes les plus défavorisées de notre société et ne pouvant se déplacer par elles-mêmes ?

Va-t-on en arriver à ce que les personnes handicapées soient mises « hors circuit » simplement par le fait qu'elles n'ont plus la possibilité de sortir de chez elles !

N. B. : 1600 signatures

M^{me} Christiane Charbonney

9A, chemin Auguste-Vilbert

1218 Grand-Saconnex