



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

M 3191

Signataires : Leonard Ferati, Romain de Sainte Marie, Grégoire Carasso, Nicole Valiquer Grecuccio, Arber Jahija, Jean-Charles Rielle, Sylvain Thévoz, Jean-Pierre Tombola, Caroline Renold, Uzma Khamis Vannini, Cédric Jeanneret, Dilara Bayrak

Date de dépôt : 20 janvier 2026

Proposition de motion

Conduire en sécurité à tout âge : mieux évaluer, mieux accompagner, mieux prévenir

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que la mobilité individuelle constitue un facteur essentiel d'autonomie, de dignité et de participation sociale, en particulier pour les personnes âgées ;
- que plusieurs accidents récents, survenus sur le territoire cantonal, ont impliqué des conducteurs très âgés et ont conduit à des conséquences dramatiques, notamment pour des enfants ;
- que le vieillissement démographique est une réalité structurelle et durable, qui appelle des politiques publiques anticipatrices, proportionnées et fondées sur des critères objectifs ;
- que l'aptitude à la conduite ne dépend pas exclusivement de l'âge chronologique, mais de facteurs multiples tels que l'état de santé, les capacités cognitives, la vision, les réflexes ou encore la fréquence de conduite ;
- que le dispositif actuel de contrôle repose largement sur des évaluations périodiques standardisées, principalement médicales, qui ne permettent pas toujours de détecter certaines situations à risque ;
- que la prévention routière moderne privilégie des approches combinant évaluation, accompagnement, formation continue et, lorsque c'est

nécessaire, limitation ciblée puis, en ultima ratio, le retrait du droit de conduire ;

- que la sécurité routière concerne l'ensemble de la population et implique une responsabilité collective, tant à l'égard des conducteurs que des autres usagers de l'espace public,

invite le Conseil d'Etat

- à évaluer le dispositif actuel de contrôle de l'aptitude à la conduite, en particulier pour les conducteurs d'âge avancé, afin d'en identifier les limites et les marges d'amélioration, tant sur le plan administratif qu'en termes de standardisation des pratiques ;
- à proposer un renforcement ciblé et proportionné des contrôles, incluant, lorsque cela est pertinent, des évaluations complémentaires portant sur les capacités cognitives, attentionnelles et fonctionnelles, ainsi que des observations en conditions réelles de conduite ;
- à développer des mesures d'accompagnement et de prévention, telles que des formations de remise à niveau, des conseils individualisés ou des bilans volontaires, visant à soutenir les conducteurs dans le maintien d'une conduite sûre aussi longtemps que possible ;
- à étudier, en collaboration avec les spécialistes de la santé et de la mobilité, des adaptations individualisées de l'aptitude à la conduite, permettant de maintenir la mobilité en toute sécurité ;
- à renforcer la coordination entre les autorités compétentes, notamment en matière de santé, de circulation et de prévention routière, afin d'assurer une approche cohérente, fondée sur des données objectives et respectueuse des droits des personnes concernées ;
- à présenter au Grand Conseil un rapport détaillé, exposant les mesures envisagées, leur base scientifique, leurs implications juridiques et leurs effets attendus en matière de sécurité routière, le plus rapidement possible.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le vieillissement démographique s'accompagne d'un accroissement du nombre de conducteurs très âgés. Les accidents récents survenus dans le canton de Genève illustrent de manière tragique les enjeux en matière de sécurité : en septembre 2024, une automobiliste de 80 ans a perdu le contrôle de son véhicule à Thônex et percuté un groupe d'enfants, faisant six blessés, dont deux très grièvement, et engendrant malheureusement son propre décès¹.

Le 1^{er} décembre dernier, une fillette de 10 ans a été percutée en fin de journée par un automobiliste à Meyrin. L'enfant, hospitalisée d'urgence, n'a pas survécu et est décédée le 17 décembre².

Ces drames rappellent que, malgré une expérience souvent solide et un comportement généralement prudent, les seniors peuvent être exposés à des situations où une légère erreur de jugement a des conséquences graves.

Les données nationales confirment cette vulnérabilité. Le Bureau de prévention des accidents souligne que les seniors de plus de 64 ans sont les usagers les plus en danger sur les routes³. La létalité des accidents pour cette tranche d'âge est nettement plus élevée que pour les 25-44 ans et environ 590 seniors sont grièvement ou mortellement blessés chaque année. La perte progressive des capacités cognitives (évaluation des distances, traitement de l'information) et la vulnérabilité physique augmentent les risques. Le nombre de seniors grièvement blessés ou tués à vélo électrique est passé de 18 en 2011 à 180 en 2024, témoignant de la nécessité d'une approche globale (conduite auto, vélo et mobilité douce).

Les statistiques de l'Office fédéral de la statistique sur les accidents corporels en 2024 montrent que les conducteurs de 80 ans ou plus sont impliqués dans 0,61 accident par million de kilomètres parcourus, soit le double du taux des conducteurs de 18-24 ans. Les femmes octogénaires présentent même un taux de 0,86 accident par million de kilomètres. Si ces

¹ <https://www.rts.ch/info/regions/geneve/2024/article/accident-au-centre-sportif-de-thonex-la-conductrice-est-decedee-2-enfants-dans-un-etat-grave-28630482.html>

² <https://www.tdg.ch/meyrin-un-nonagenaire-prevenu-pour-la-mort-dune-fillette-711710235039>

³ <https://www.bfu.ch/fr/dossiers/seniors-dans-le-traffic-routier#:~:text=Le%20nombre%20d'accidents%20impliquant%20des,monté%20à%20180%20en%202024>

seniors ne représentent que 6% des conducteurs impliqués dans des accidents corporels, leur risque relatif est donc élevé⁴.

Pour autant, il serait erroné de stigmatiser cette population. Le Touring Club Suisse⁵ rappelle que les aînés respectent en général les limites de vitesse, parcourent moins de kilomètres, conduisent moins la nuit et prennent moins de risques. Ils causent globalement moins d'accidents que les jeunes conducteurs, mais ils y sont plus exposés en raison de leur fragilité. L'enjeu réside donc dans une adaptation fine et individualisée des règles plutôt que dans une restriction générale du droit à conduire.

Enfin, la législation suisse prévoit déjà une visite médicale obligatoire tous les deux ans à partir de 75 ans. Ces contrôles, essentiellement médicaux, doivent être complétés par des évaluations fonctionnelles et un accompagnement proactif. Des mesures de prévention ciblées (cours de conduite pour seniors, aides technologiques, campagnes d'information) peuvent prolonger la mobilité en toute sécurité.

Conclusion

Cette motion vise à concilier le droit des seniors à la mobilité et l'impératif de sécurité collective. En renforçant l'évaluation de l'aptitude à la conduite et en proposant des adaptations individualisées basées sur des critères objectifs, le canton de Genève fera œuvre de prévention.

Au vu des éléments qui précèdent, cette motion s'impose comme une nécessité. Les accidents récents survenus à Genève, impliquant des conducteurs très âgés et ayant touché des enfants, ne peuvent être réduits à de simples faits divers. Ils s'inscrivent dans une réalité objectivée par les données nationales : le risque d'accident par kilomètre parcouru augmente fortement après 80 ans et la gravité des conséquences est sans commune mesure avec d'autres tranches d'âge. Dans un contexte de vieillissement démographique, ne rien adapter reviendrait à ignorer ces signaux. Cette motion vise donc à combler un angle mort des politiques publiques actuelles : mieux évaluer, mieux accompagner et mieux prévenir, afin de garantir à la fois la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et le maintien d'une mobilité digne et responsable pour les seniors.

⁴ <https://www.lematin.ch/story/accidents-les-plus-dangereux-sur-la-route-les-femmes-de-plus-de-80-ans-103332967#>

⁵ <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/usagers-de-la-route/seniors.php#:~:text=Saviez,durant%20les%20heures%20de%20pointe>