



Date de dépôt : 21 mai 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Pierre Conne, Thierry Oppikofer, Murat-Julian Alder pour un accès à des transports individuels adaptés, au prix des transports publics, pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les TPG

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix (page 4)

Proposition de motion (3060-A)

pour un accès à des transports individuels adaptés, au prix des transports publics, pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les TPG

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

- la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées (CDPH)¹ ;
- la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand) ;
- que les personnes à mobilité réduite n'ont pas toutes la possibilité d'accéder depuis chez elles aux véhicules des TPG ;
- que ces personnes recourent aux services de sociétés privées de transport adaptés ;
- que le coût complet d'un transport adapté atteint 80 francs ;
- que ce coût est composé de deux prestations complémentaires distinctes :
 - si nécessaire, l'accompagnement individuel de la personne, par exemple de l'intérieur de son domicile jusqu'à l'intérieur du véhicule, puis du véhicule jusqu'à son lieu de destination ;
 - le déplacement du véhicule de l'adresse A (p. ex. domicile) à l'adresse B (lieu de destination) ;
- que le prix d'un transport local est facturé à la personne, 20 francs pour une course « loisirs » et 40 francs pour les courses médicales (LAMal) ou professionnelles ;
- que seuls les transports pour se rendre au travail ou chez le médecin sont remboursés par l'AI ou l'assurance-maladie, sous certaines conditions,

invite le Conseil d'Etat

à adapter la législation ou la réglementation et à allouer les ressources nécessaires afin d'offrir :

¹ La CDPH est la première convention internationale spécifique aux droits des personnes handicapées. La Suisse a ratifié la CDPH le 15 avril 2014, elle est entrée en vigueur le 15 mai 2014.

- des transports individuels adaptés aux personnes à mobilité réduite qui n'ont pas d'autre alternative, au prix du billet TPG ;
- l'accompagnement individuel nécessaire aux personnes qui en dépendent pour bénéficier d'un transport individuel adapté.

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La commission des transports a examiné la motion 3060 au cours de six séances : le 30 septembre, le 28 octobre, le 4 novembre et le 11 novembre 2025 ainsi que le 20 janvier et le 11 février 2026, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger.

Elle a auditionné son premier signataire, M. Pierre Conne, le chef du département, M. Pierre Maudet, accompagné par l'office cantonal des transports et de l'office cantonal du génie civil, les TPG, Inclusion-Handicap et la FéGAPH. Elle a également demandé à l'ACG un point de situation sur le niveau d'adaptation aux personnes à mobilité réduite des arrêts de transports publics commune par commune.

Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur par M^{me} Rania Nassereddine (remplacée, le 11 février, par M. Jean Karim Asper).

Que toutes ces personnes et institutions soient vivement remerciées de leurs contributions aux travaux de la commission.

En bref

La motion 3060 part du constat que, si les transports médicaux des personnes à mobilité réduite leur sont remboursés par l'AI, il n'en va pas de même des transports d'agrément (visites chez des amis, activité culturelle...) qui sont généralement facturés 20 francs. Elle propose donc que l'Etat alloue les montants nécessaires pour réduire le coût supporté par les personnes concernées au niveau de celui payé par chacune et chacun : le prix d'un billet TPG.

La commission a considéré la question soulevée avec un intérêt soutenu, ce d'autant plus que la version proposée ne définissait ni le périmètre (ni les horaires), ni les prestataires de ces transports subventionnés. Elle n'indiquait pas non plus les types de handicap qui nécessitent un transport personnalisé.

C'est donc sur ces questions que la commission a planché en suivant trois pistes :

- déterminer si l'application de la LHand fédérale (adaptation des arrêts et service public spécifique pour les usagers d'arrêts non adaptés) ne serait pas en soi une réponse aux questions soulevées par les motionnaires ;
- déterminer s'il faut élargir les prestations découlant de la LHand pour des résidentes et résidents dont les pathologies ne permettraient toujours pas d'emprunter les transports en commun ;

- déterminer si un éventuel service spécifique aux personnes vivant avec une incapacité d'emprunter les transports en commun, malgré les dispositifs mis en place, doit être un service privé subventionné ou doit être assumé par les TPG.

Après de nombreuses et passionnantes auditions et plusieurs propositions d'amendement, la commission a **fini par rejeter la motion** qui n'a pas su trouver de majorité entre trois groupes irréconciliables :

- Les tenants de la motion, qui estiment que l'Etat doit subventionner des entreprises privées pour assurer le transport de personnes vivant avec de lourds handicaps.
- Ceux qui estiment que c'est aux TPG d'assumer le transport de toutes les personnes résidant dans le canton, quelles que soient leurs incapacités. Les aménagements actuels, découlant de la LHand, vont dans la bonne direction, mais les efforts doivent être poursuivis, dans le cadre du service public, quitte à charger les TPG d'effectuer des transports à la demande.
- Ceux qui estiment que l'Etat n'a pas à se soucier plus que ce qu'il fait déjà de la situation des personnes vivant avec un handicap et que le statu quo est acceptable.

En détail, séance par séance

Séance du 30 septembre 2025 – audition de M. Pierre Conne, premier signataire

M. Conne débute sa présentation par un exemple concret : celui d'un informaticien de 40 ans, sans famille, motard, devenu tétraplégique à la suite d'un accident. Dans ce type de drame, les situations familiales se détériorent souvent et la personne se retrouve isolée, vivant dans un appartement, exerçant une activité professionnelle à temps partiel en partie financée par l'assurance-invalidité (AI). Il explique que, pour ces personnes, des sociétés spécialisées proposent des services de « transport adapté » avec des véhicules équipés pour accueillir des fauteuils roulants, parfois lourds et encombrants. Les chauffeurs sont formés et accompagnent les usagers depuis leur domicile jusqu'à leur lieu de travail, si nécessaire. L'AI prend en charge les transports à but professionnel ou médical, mais pas ceux liés à la vie privée, culturelle, associative ou encore familiale. Or, la Suisse a ratifié la Convention relative aux droits des personnes handicapées, qui garantit leur participation pleine et entière à la vie sociale. A titre d'exemple, il cite une société de transport dont une course coûte environ 80 francs. Lorsque l'AI ne rembourse pas, la personne doit payer 20 francs de sa poche, alors qu'un billet TPG revient à environ 3 francs. Il souligne l'iniquité de cette situation. Il mentionne que la Ville de Lausanne, via les

Transports lausannois, a conclu un contrat de prestations avec « Transport Handicap Vaud », ainsi les véhicules adaptés avec chauffeurs compétents assurent les trajets domicile-destination et l'usager paie simplement le prix d'un billet de transport public. Il estime que Genève devrait s'inspirer de ce modèle. Le but de la motion est de garantir, conformément à la Convention et à la loi sur le handicap, l'absence de barrières matérielles et financières dans l'accès aux transports pour les personnes handicapées. Concrètement, elle demande que les trajets non couverts par l'AI soient facturés au même prix que les transports publics ordinaires. Il précise que la motion n'est pas encore accompagnée d'une étude chiffrée, le nombre de personnes concernées et de trajets privés potentiels reste à évaluer, de même que la proportion nécessitant un accompagnement par un chauffeur formé. Il souligne toutefois que la population concernée est numériquement limitée, mais que les situations individuelles sont fortement pénalisées, ce à quoi la motion entend répondre.

Les questions des commissaires portent sur l'offre des TPG existant déjà, sur les pathologies concernées ainsi que sur les coûts réels de pareilles courses.

M. Conne répond que la motion vise les personnes lourdement handicapées, par exemple les tétraplégiques équipés d'appareillages encombrants, qui ne peuvent pas accéder seules aux transports publics. Il précise qu'il ne s'agit pas des personnes en fauteuil roulant réadaptées et capables de se déplacer de manière autonome. Selon lui, l'offre actuelle des TPG (transport sur appel des personnes lorsque l'arrêt n'est pas adapté) ne correspond pas au public visé. Il indique également, en se référant au modèle lausannois, que le coût réel d'une course est d'environ 80 francs. Il ajoute que, le prix du billet unitaire à 3 francs payé par les usagers n'est pas calculé en fonction du coût réel du transport. L'approche qu'il défend consiste donc à facturer les transports individuels adaptés au même prix que les transports publics ordinaires.

A la demande d'un commissaire (S), M. Conne répond que l'idée de la motion lui est venue de la situation particulière de la société FH Mobility.

Les questions suivantes portent sur le périmètre géographique de la prestation, l'effet possible de ralentissement des aménagements liés à la LHand, sur les prestataires (privés, publics ?) qui pourraient bénéficier de cette subvention et, de façon générale, sur l'inclusion de ce genre de prestations dans les rentes de l'AI ou de l'aide sociale.

M. Conne répond que le périmètre serait analogue à ce qui est pratiqué à Lausanne et qu'il ne voit pas de risque de ralentissement des aménagements LHand, les publics étant distincts. S'il est parti d'un exemple privé avec contrat

de prestations (FH Mobility avec la Ville de Lausanne), il serait envisageable d'inclure les TPG.

Discussion interne

Une demande (PLR) de renvoi de la motion à la commission sociale est faite, puisqu'il s'agit essentiellement de soutiens financiers.

D'autres commissaires estiment au contraire qu'il y a là l'occasion de faire le point sur les adaptations des arrêts à la LHand en auditionnant les TPG ainsi que les associations spécialistes du handicap.

Vote sur le renvoi à la commission des affaires sociales

Oui : 3 (2 PLR, 1 MCG)

Non : 7 (1 PLR, 1 MCG, 1 Ve, 3 S, 1 LC)

Abstentions : 3 (1 UDC, 1 PLR, 1 Ve)

La proposition est refusée.

Séance du 28 octobre 2025 – Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, et de M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil – DSM

La présentation du DSM (concernant également la M 3132) constitue l'annexe 1 du présent rapport.

M. Gorce indique que, suite à la demande reçue, il a été chargé de présenter un point de situation concernant les aménagements et la mise en conformité des arrêts de transports publics. Il précise que cette présentation comprend un rappel du contexte légal, la répartition des responsabilités, le programme de mise en conformité, le service de navettes ainsi que diverses informations complémentaires. Il rappelle que le cadre légal applicable est défini par la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), laquelle vise à garantir aux personnes en situation de handicap un accès facilité aux transports publics et plus généralement, à promouvoir leur inclusion dans la vie sociale. L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics précise pour sa part les exigences fonctionnelles imposées aux aménagements, aux véhicules et aux prestataires. Le délai légal pour la mise en conformité de l'ensemble des arrêts de transports publics en Suisse était fixé à 2023, délai aujourd'hui échu. La loi prévoit que cette mise en conformité soit effectuée selon un principe de proportionnalité, conformément aux articles 11 et 12 de la LHand. Il indique que, lorsque la

mise en conformité immédiate n'est pas possible, les entreprises de transport doivent mettre en place des mesures transitoires, telles qu'une assistance du personnel ferroviaire ou un service de navette, jusqu'à ce que les arrêts concernés soient pleinement accessibles. La responsabilité de la mise en conformité incombe aux propriétaires ou gestionnaires de fonds. Dans le canton de Genève, cette responsabilité revient à l'office cantonal du génie civil (OCGC) pour les arrêts situés sur le domaine public cantonal et à l'office cantonal des bâtiments (OCBA) pour ceux implantés sur le domaine privé de l'Etat de Genève. Pour les arrêts situés dans les communes, cette responsabilité revient aux communes.

Il constate que, d'un point de vue global, le canton de Genève compte 1800 quais desservant les transports publics. A ce jour, 784 arrêts, soit 44%, sont conformes et donc accessibles de manière autonome, tandis que 241 arrêts, représentant 13%, sont accessibles avec assistance du conducteur / de la conductrice via la rampe manuelle des véhicules. Les 775 arrêts restants, soit 43%, ne sont pas encore conformes. Cette situation s'explique principalement par le critère de proportionnalité, ou par des barrières techniques comme la configuration des lieux (arrêts en bordure de champ ou zones trop étroites) qui empêchent une adaptation immédiate. S'agissant plus spécifiquement du domaine public cantonal, la mise en conformité s'est appuyée sur quatre critères principaux de proportionnalité. Ont été retenus les arrêts comptabilisant au moins 25 voyageurs par jour, avec la contrainte supplémentaire de la présence d'au moins un arrêt conforme par commune indépendamment de ce critère. Il y a également les arrêts situés à proximité de lieux d'importance pour les personnes à mobilité réduite, tels que les établissements médico-sociaux, les hôpitaux, les centres de soins ou d'autres institutions spécialisées. Les arrêts desservant des services publics (écoles, mairies, bureaux de poste) ou jouant un rôle de pôle d'échange multimodal ont également été intégrés. Sur les 646 quais de bus situés sur le domaine public cantonal, 332 ont déjà été rehaussés et 69 le seront dans le cadre de projets de requalification routière, ce qui représente au total 62% des arrêts concernés. Il indique que ces 401 quais adaptés desservent près de 90% des usagers des TPG circulant sur les routes cantonales. Il précise que les 245 arrêts restants ne seront pas rehaussés, soit pour des raisons liées au principe de proportionnalité, soit en raison de contraintes techniques rendant les travaux impossibles. En ce qui concerne les arrêts de tram, 86 quais sont concernés, dont 84 ont déjà été mis en conformité et les deux restants le seront à moyen terme. Il précise que la mise en conformité consiste à rehausser la bordure du quai de 15 à 22 centimètres, afin d'assurer une continuité entre le véhicule et le domaine public. Chaque aménagement comprend une zone libre d'obstacle de deux

mètres de large sur 5,40 mètres de long, un marquage dactylovisuel permettant aux personnes malvoyantes d'identifier l'emplacement de la porte avant du bus, ainsi que des rampes d'accès en amont et en aval pour faciliter la circulation au niveau des arrêts. Il ajoute que la largeur dégagée devant les équipements de distribution de billets doit être dans l'idéal d'au moins un mètre afin de permettre le passage des personnes à mobilité réduite. M. Gorce précise enfin que la présentation détaillée a été transmise préalablement à la commission.

Il poursuit en donnant un exemple concret de mise en conformité d'un arrêt desservi. Sur la route de Pré-Bois, les photographies montrent une configuration dans laquelle la largeur réglementaire de deux mètres ne peut être respectée, notamment en raison de la présence d'une piste cyclable longeant la chaussée et séparée par une glissière de sécurité. Malgré cette contrainte, un quai a pu être aménagé et la bordure rehaussée afin d'améliorer l'accessibilité, tout en intégrant un marquage dactylovisuel conforme aux normes. Pour les arrêts non retenus dans le cadre de la mise en conformité, ou lorsque celle-ci s'avère techniquement impossible, un dispositif spécifique est prévu. Il explique que les usagers des TPG à mobilité réduite peuvent faire appel à un service de navette permettant une prise en charge et un transfert vers le premier quai conforme disponible. Il indique que ce service, réservable par téléphone, était initialement assuré par la Fondation Foyer-Handicap entre février et juin 2025. Il explique que, toutefois, en raison d'une demande très limitée, avec seules quatre demandes ayant été enregistrées durant cette période, la prestation a été internalisée par les TPG depuis le 1^{er} juillet 2025. Le tarif appliqué est identique à celui d'un trajet en transports publics ordinaires. Il ajoute que le site internet des TPG met à disposition des indications pratiques pour les déplacements des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'une brochure téléchargeable. Par ailleurs, une carte interactive nationale permet de consulter le niveau d'accessibilité de chaque arrêt en Suisse. Il souligne toutefois que cet outil reste difficile à interpréter pour les usagers, bien qu'il ait le mérite d'exister et de faciliter la planification des déplacements.

Les questions d'un commissaire (S) portent sur le classement des quais non entièrement mis en conformité (réponse : considérés comme conformes si le quai réhaussé permet l'accès autonome des PMR aux véhicules), sur les critères de proportionnalité (réponse : les arrêts utilisés par moins de 25 personnes quotidiennement ne sont en principe pas mis en conformité) et sur des arrêts importants (p. ex. certains quais de l'arrêt Bel-Air) non encore mis en conformité (M. Gorce ignore la raison et renvoie à la Ville de Genève).

La question des ruptures de charge imposées par le système de navettes pour arrêts non conformes est ensuite évoquée, M. Gorce reconnaissant que le système n'est pas idéal.

Un commissaire (UDC) pose la question des pénalités en cas d'absence de mise en place du service de navettes.

M. Maudet répond qu'il ne sait pas s'il existe réellement des menaces de pénalités. En revanche, il rappelle qu'un délai définitif avait bien été fixé pour l'application de la loi. Il souligne que la question des transports publics est particulièrement complexe et que l'Office fédéral des transports a exigé qu'une solution nationale soit mise en place pour répondre à ces exigences. Il ajoute qu'à Genève, la situation est certes perfectible, mais que la situation reste tout de même moins complexe que dans certains cantons, comme le Valais, où la mise en conformité est encore plus difficile à atteindre.

M. Favre ajoute qu'il se renseignera sur la question des pénalités, mais précise qu'une personne à mobilité réduite a la possibilité de déposer un recours devant les tribunaux afin de réclamer des indemnités en cas de non-respect de la loi.

Ce même commissaire (UDC) demande si ce qui a été présenté ce soir répond réellement à l'objectif de la motion, c'est-à-dire permettre à une personne à mobilité réduite d'être transportée d'un point A à un point B.

M. Favre répond que cela dépend de ce que l'on entend par « d'un point A à un point B ». Il explique que le dispositif actuel ne vise pas à assurer un trajet direct de type taxi, mais à permettre l'accès à un arrêt conforme et accessible. Il précise que cela peut entraîner des ruptures de charge au cours du trajet et il reconnaît que, dans certains cas, le premier arrêt accessible peut se situer à la fin de la ligne, obligeant ainsi la personne à être déposée à cet arrêt pour effectuer le dernier tronçon en transports publics.

M. Gorce précise que la mesure de navette constitue une solution transitoire et non un service de type taxi destiné à cette population au tarif TPG comme le souhaite la motion. Il précise en expliquant que cela vise uniquement à garantir l'accessibilité dans l'attente de la mise en conformité complète des arrêts et s'applique au tarif TPG, conformément à ce que souhaite la motion.

Le président indique que la motion déposée concerne principalement les transports de loisirs, alors que les déplacements liés à d'autres besoins sont déjà financés par l'assurance-maladie. Il précise qu'il n'existe pas de service spécifique couvrant ce type de trajets directs de loisirs entre un point A et un point B.

M. Gorce confirme que la motion prévoit un accompagnement depuis le domicile de la personne, alors que le dispositif actuel ne couvre que le trajet jusqu'à un arrêt de transports publics conforme.

Un commissaire (PLR) demande, à propos de la première présentation, s'il existe des données comparatives pour d'autres agglomérations ou cantons urbains, afin de déterminer si la situation genevoise se situe dans la moyenne.

M. Gorce indique ne pas disposer de chiffres comparatifs avec d'autres agglomérations ou cantons. Il précise toutefois que certains cantons, accusant davantage de retard, ont opté pour une approche différente de celle recommandée, en choisissant d'adapter les véhicules afin de permettre aux passagers de descendre directement du bus. Cette solution n'a pas été retenue à Genève, où l'accent a été mis sur la mise en conformité des arrêts. Il ajoute enfin que des systèmes de navette similaires existent également dans d'autres cantons. Il ajoute que, même si tous les arrêts communaux étaient rendus conformes, le simple fait qu'un seul arrêt ne le soit pas nécessiterait tout de même la mise en place du service de navette, conformément aux exigences légales.

Un commissaire (S) souhaite d'abord savoir comment les critères de proportionnalité sont définis, s'ils relèvent de la compétence du canton ou s'ils sont fixés par des directives de l'Office fédéral des transports et si la même méthodologie s'applique dans l'ensemble des cantons. Il s'interroge également sur la marge de liberté laissée aux communes dans la définition de ces critères pour déterminer ce qui est proportionné ou non, en soulignant que l'existence de 45 systèmes différents rendrait ce critère difficile à comprendre. Il relève ensuite qu'au niveau du domaine public cantonal, 90% des usagers sont desservis, mais qu'aucun chiffre global n'a été fourni, alors que seuls 44% des arrêts sont actuellement accessibles au total, ce qui lui paraît insatisfaisant. Enfin, concernant les 245 arrêts du domaine cantonal qui ne seront pas rehaussés, il souhaite connaître la proportion d'arrêts techniquement non réalisables parmi ceux-ci, en distinguant ceux exclus pour des raisons de proportionnalité de ceux jugés irréalisables pour des motifs techniques.

M. Gorce précise que les 90% mentionnés correspondent à la part des usagers desservis par des arrêts conformes sur le domaine cantonal. Les arrêts non conformes représentent donc environ 10% des usagers des lignes TPG. En revanche, il indique ne pas disposer de chiffres plus précis concernant la situation pour l'ensemble du canton. Concernant les arrêts non conformes pour des raisons techniques, il indique ne pas disposer de la proportion exacte de ceux qui, bien que répondant aux critères de proportionnalité, ne sont pas techniquement réalisables. Il explique que certains arrêts, notamment situés en zone agricole ou à proximité de parcelles privées et de murs de propriété, ne

peuvent pas être mis en conformité, soit en raison des coûts, soit parce que les aménagements nécessaires seraient trop complexes à réaliser. Il ajoute que si la mise en conformité impliquait, par exemple, la démolition d'un mur patrimonial ou l'abattage d'arbres, l'autorisation ne serait probablement pas accordée. Les contraintes d'assolement des sols constituent également un élément technique important. Enfin, il précise qu'il n'est pas possible de déterminer si, dans ces cas précis, une adaptation aurait été jugée proportionnée ou non, puisque la question ne se pose pas lorsque l'aménagement est techniquement infaisable. Il n'existe pas de critères définis au niveau fédéral. Les critères retenus l'ont été dans le but de desservir un nombre significatif d'usagers des transports publics, et c'est sur cette base que la notion de proportionnalité a été établie. Il précise que les communes disposent de la possibilité d'appliquer leurs propres critères, mais qu'elles ont été invitées à s'aligner sur ceux du canton afin d'harmoniser les pratiques.

Questionné sur les demandes particulières relatives à la mise en conformité d'un arrêt, M. Gorce répond qu'aucune demande de ce type n'a encore été reçue, mais que, si un simple courrier était adressé concernant une personne à mobilité réduite résidant à proximité d'un arrêt non conforme, alors la demande serait examinée avec attention.

Ce même commissaire (S) soulève une question concernant le système de remplacement. Il indique avoir bien compris qu'il s'agit d'un dispositif transitoire, mais souligne une contradiction, puisque certains arrêts, pour des raisons de proportionnalité ou de contraintes techniques, ne seront jamais adaptés. Dès lors, ce système ne peut plus être considéré comme réellement transitoire. Il s'interroge sur la logique de conception de ce dispositif et suggère qu'il serait peut-être plus cohérent de développer un service spécifique dans les zones où très peu d'arrêts sont accessibles, par exemple un système de type TPGFlex, afin d'éviter les multiples ruptures de charge.

Il demande donc comment le dispositif fonctionne concrètement entre deux arrêts non conformes. Enfin, il s'interroge sur la faible utilisation du service et demande si des contacts ont été pris avec les organisations représentant les personnes à mobilité réduite, ou si cette absence de demande résulte de la façon dont le service est conçu.

M. Gorce répond que ce système de transition est prévu par la loi. Tant que tous les arrêts ne sont pas accessibles, cette mesure doit être maintenue, car elle repose sur le principe qu'ils le deviendront un jour. Il reconnaît toutefois qu'il est très probable, au vu de la législation actuelle, que tous les arrêts ne puissent pas être rendus accessibles, ce qui impliquera de conserver durablement ce dispositif transitoire. Concernant le déplacement des personnes, il précise qu'il s'agit d'un système obligatoire, dont l'application

est uniforme au niveau national, il est donc mis en place dans tous les cantons lorsqu'aucun autre service ne permet de transporter directement une personne d'un point A à un point B.

Deux interventions rappellent que le public visé par la motion n'est pas celui qui est visé par l'adaptation des arrêts.

Séance du 28 octobre 2025 – Audition des TPG (M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration, MM. Lionel Brasier, directeur général, et Emmanuel Fankhauser, responsable développement)

La présentation des TPG constitue l'annexe 2 de ce rapport. Cette présentation concerne également les motions M 3077 et M 3132.

M^{me} Lammar précise que, pour les TPG, toute mesure visant à faciliter l'accès aux transports publics pour la population est positive et s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. Elle laisse la parole à M. Fankhauser.

M. Fankhauser indique que cette démarche s'inscrit dans le plan d'action des transports collectifs et le contrat de prestations 2025-2029, qui fixe sept objectifs adressés aux TPG, dont la complémentarité des modes de transport. Concernant la motion 3060, il rappelle que les TPG sont une entreprise de transport public dont la mission est d'assurer un service collectif et non individuel. Néanmoins, plusieurs mesures sont déjà en place ou en développement pour renforcer l'inclusivité. Tous les véhicules sont désormais entièrement accessibles, dotés de planchers bas, et les nouveaux bus électriques, qui entreront en service dans les prochains mois, seront équipés d'une rampe électrique pour faciliter l'accès des personnes en fauteuil roulant. Les TPG proposent également un service d'accompagnement gratuit « Mobilité pour tous », en collaboration avec la Fondation Foyer-Handicap, pour aider les personnes en difficulté à se déplacer de leur domicile à leur destination. A l'échelle nationale, le service AMO, géré depuis Brigue, permet de mobiliser une navette par téléphone pour transporter les personnes lorsque l'accès à un véhicule n'est pas possible. Ce service, qui pallie temporairement l'absence de mise en conformité complète à l'échelle suisse, reste très peu utilisé à Genève, avec une à deux demandes par mois seulement. Il souligne que la priorité des TPG demeure la mise en conformité des arrêts, en collaboration avec le canton et les communes, où plusieurs chantiers sont en cours pour adapter la hauteur des quais. Parallèlement, les TPG entretiennent une collaboration régulière avec les associations du domaine du handicap, afin d'écouter leurs besoins et d'adapter les dispositifs existants. Ils communiquent aussi sur ces aspects via leur site internet et une brochure d'information détaillant l'ensemble des mesures mises en œuvre. Il conclut en indiquant que

les TPG remplissent pleinement leurs obligations légales au titre de la LHand, tout en allant au-delà de ces exigences pour garantir une chaîne de déplacement totalement inclusive, dans le respect de leur rôle de service public collectif. En présentant la carte des 26 cantons, il précise que Genève fait figure de bon élève, avec 42% des arrêts déjà adaptés à la bonne hauteur de quai, contre 17% en moyenne suisse, et que les travaux se poursuivent activement.

Un commissaire (S) dit avoir compris que les TPG ne réalisent pas directement ces travaux, mais explique avoir de la peine à obtenir des informations claires à ce sujet. Après avoir consulté la carte interactive nationale, partiellement en allemand, il constate que de nombreux arrêts n'affichent pas de données et que les arrêts réellement accessibles demeurent peu nombreux. Il indique avoir du mal à comprendre le schéma comparatif entre cantons et demande si Genève est réellement un bon élève par rapport à des villes comme Zurich, Berne ou Lausanne. Il relève que le canton mentionne que 90% des usagers sont desservis par des arrêts conformes sur le domaine cantonal, mais il souhaite connaître le chiffre global, incluant les communes, afin de savoir quelle part de la population vit effectivement à proximité d'un arrêt accessible. Il note que 62% des arrêts cantonaux sont adaptés, mais seulement 44% au total en incluant les communes, ce qui montre qu'il reste encore beaucoup à faire. Il demande enfin si toutes les communes appliquent les mêmes critères et si la technique du « kneeling », qui permet d'abaisser le bus à l'arrêt, peut compenser le manque d'arrêts adaptés, et si cette option a été envisagée.

M. Fankhauser reconnaît que la carte actuelle n'est pas d'un usage très simple. Il précise que, dans la future application des TPG, qui sera disponible en 2026, l'objectif est que ces informations soient directement intégrées dans la recherche d'itinéraires. Il ajoute que le taux de 44% d'arrêts conformes évolue chaque semaine, au fil des nouveaux aménagements réalisés dans l'ensemble du canton. Il pense que le chiffre de 90% repose probablement sur la fréquentation, c'est-à-dire que les arrêts déjà équipés sont ceux les plus utilisés du réseau, tandis que les arrêts non encore adaptés se situent majoritairement sur des lignes cantonales moins fréquentées.

Interpellé sur ce point, M. Fankhauser répond que les TPG ne disposent pas de ces chiffres détaillés commune par commune. Il précise qu'il faudrait isoler les données.

M^{me} Lammar indique que les chiffres de 42% ou 44% sont quasiment similaires, la différence tenant seulement à quelques semaines d'écart dans la mise à jour des données pour l'ensemble du canton. Elle précise que les chiffres communiqués concernent les routes cantonales, où les quais conformes desservent environ 90% des usagers. Cependant ce chiffre ne tient

pas compte des routes communales et elle précise que ces données globales, intégrant les routes à la fois cantonales et communales, ne sont pas disponibles. Elle ajoute toutefois qu'il serait possible d'examiner si ces informations peuvent être établies.

Le président indique que la remarque sera prise en note, puis il demande si une compilation de ces données serait faisable, en soulignant que cette action semble complexe.

M. Fankhauser précise que, concernant le kneeling, l'objectif principal reste de rehausser les quais afin d'assurer une accessibilité structurelle. Il indique ne pas disposer de chiffres précis sur ce point, mais souligne qu'un nombre croissant de véhicules du parc TPG sont désormais équipés de ce système, permettant au bus de s'incliner à l'arrêt.

La discussion porte alors sur la question de la proportionnalité et des impossibilités techniques conduisant à ne pas adapter certains arrêts, ainsi que sur le taux de véhicules TPG permettant le « kneeling ».

Elle se poursuit par des interprétations diverses, en fonction des sources, du rang de Genève dans le taux d'arrêts adaptés.

Un commissaire (Ve) demande si les navettes AMO évoquées précédemment sont les mêmes que le service « Mobilité pour tous », mis en place en partenariat avec Foyer-Handicap.

M. Fankhauser explique que l'AMO est un service de navette sur appel, disponible par téléphone, qui vient chercher une personne lorsque l'arrêt le plus proche n'est pas adapté. En revanche, le service « Mobilité pour tous », géré en partenariat avec Foyer-Handicap, correspond à un accompagnement porte à porte : une personne vient chercher l'usager à son domicile, l'accompagne jusqu'à l'arrêt, puis durant tout le trajet jusqu'à destination. Ce service est assuré en collaboration entre les TPG et l'association, et facturé au tarif TPG. Il précise enfin que, de manière indépendante, Foyer-Handicap organise aussi des transports individuels spécialisés pour les personnes en situation de handicap, mentionnés dans la motion, facturés entre 20 et 40 francs.

Interrogé par le président sur ce point, M. Fankhauser indique que, d'après sa compréhension, la motion demande à ce que la prestation de transport de « porte à porte » soit facturée au prix d'un trajet Unireso, c'est-à-dire au tarif des transports publics ordinaires.

M^{me} Lammar précise que la différence réside dans la nature du service car, dans la prestation actuelle, il s'agit d'accompagner la personne jusqu'aux transports publics tandis que la motion propose un déplacement direct d'un point à un autre, sans passer nécessairement par les transports publics.

Autrement dit, la prestation actuelle vise à faciliter l'accès au réseau TPG, alors que la motion vise un service de transport complet et direct.

Ce même commissaire (Ve) demande si les propositions contenues dans cette motion pourraient susciter l'intérêt des TPG pour une éventuelle collaboration.

M. Fankhauser indique que tous les projets pilotes liés à ce type de dispositif intéressent les TPG, et qu'une collaboration serait envisageable, même si la question du financement demeure centrale, car de telles initiatives nécessitent des infrastructures informatiques puissantes. Il précise que les TPG avancent selon les opportunités, tout en soulignant qu'il faut définir le périmètre du projet, afin d'évaluer s'il serait pertinent de le limiter à un seul territoire. Il rappelle également avoir évoqué le projet de « maison de la mobilité », qui serait un espace ouvert au public, situé au centre-ville, regroupant plusieurs services liés à la mobilité partagée, offrant des conseils personnalisés, et pouvant à terme intégrer des casiers de livraison ou d'autres services complémentaires.

Un autre commissaire (Ve) demande si les véhicules TPGFlex pourraient convenir à ce type de transport et, si ce n'est pas le cas, quelles adaptations seraient nécessaires. La plateforme numérique existant déjà, une extension du service pourrait-elle être une piste à suivre ?

M. Brasier explique que, d'un point de vue technique, une telle extension pourrait être envisagée, notamment en ce qui concerne la commande de véhicules adaptés. Cependant, il précise que le service TPGFlex actuel ne conviendrait pas, car il repose sur des minibus desservant des arrêts officiels et formalisés, alors que la motion évoque un service de « porte à porte », nécessitant des véhicules capables de manœuvrer dans des espaces restreints, comme devant des immeubles ou sur des places de stationnement privées.

Séance du 4 novembre 2025 – Audition en visioconférence de M^{me} Caroline Hess-Klein, présidente de la direction de l'organisation faîtière Inclusion-Handicap

M^{me} Hess-Klein est reconnaissante pour l'occasion qui lui est donnée de s'exprimer sur ce sujet. Elle indique qu'elle travaille pour Inclusion Handicap, la faîtière suisse des organisations de personnes en situation de handicap, qui s'occupe notamment des questions d'accessibilité dans les transports publics, tant sur le plan juridique, politique que technique. Elle précise qu'elle est chargée de cours à la faculté de droit de l'Université de Bâle, où elle est également spécialisée dans les droits des personnes en situation de handicap. Elle indique que sa présentation sera brève, ayant été invitée à intervenir dans

un délai relativement court. Elle rappelle tout d'abord le cadre juridique de cette thématique. Sur le plan fédéral, elle souligne que depuis un quart de siècle, la Constitution impose aux cantons et aux communes de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les inégalités frappant les personnes en situation de handicap, y compris dans le domaine des transports publics. Au niveau cantonal, elle mentionne l'article 16 de la constitution genevoise, plus récent, qui reconnaît le droit pour toute personne en situation de handicap d'accéder aux équipements et installations destinés au public, ce qui inclut l'obligation d'adapter les transports publics à leurs besoins. Enfin, elle évoque la loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), qui prévoit un ensemble de dispositions visant à rendre les transports publics accessibles aux personnes en situation de handicap. Elle rappelle que la LHand prévoyait un délai de 20 ans, arrivé à échéance en 2023, au terme duquel les cantons et les communes avaient l'obligation de rendre leur réseau de transports publics accessible de manière autonome aux personnes en situation de handicap. Elle ajoute qu'en complément de ce cadre légal, le Tribunal fédéral s'est prononcé sur la question des droits et obligations liés à l'accessibilité des transports publics, en concluant que les personnes en situation de handicap ont droit à un accès autonome aux transports publics. Cette décision implique une obligation pour la Confédération, les cantons et les communes de veiller à ce que les infrastructures et services de transport soient effectivement accessibles à ces personnes. Elle poursuit en soulignant que ce cadre juridique a été renforcé par la ratification par la Suisse de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, laquelle précise encore davantage l'obligation de rendre les transports publics pleinement accessibles. Elle rappelle que le cadre juridique actuel s'articule à plusieurs niveaux avec le droit international, le droit constitutionnel fédéral, la législation fédérale, ainsi que le droit constitutionnel cantonal.

M^{me} Hess-Klein revient ensuite sur certains éléments relevés dans les documents qui lui ont été transmis, en commençant par la question de la proportionnalité. Elle indique qu'il s'agit d'un principe essentiel, mais que l'application de ce principe dépend du temps et des moyens disponibles pour réaliser les adaptations nécessaires. Elle illustre son propos par un exemple hypothétique, en imaginant que le canton de Genève et les communes devraient adapter, d'ici à la fin de l'année, environ 58% des arrêts de transports publics encore non accessibles. Elle précise qu'une telle situation dépasserait le cadre du principe de proportionnalité. Elle précise toutefois que ce principe doit être interprété en fonction du rythme de mise en œuvre et de la planification. Si le canton prend effectivement en main la coordination et le suivi des travaux, la situation progressera, et, à terme, dans 15 ou 20 ans,

lorsque l'ensemble du réseau sera rendu accessible, il ne sera plus possible d'invoquer la proportionnalité pour justifier des retards. Elle insiste sur le fait que cette problématique relève avant tout d'une question de planification et de suivi, et que, malgré le délai de 20 ans fixé par la loi, l'accessibilité complète du réseau n'a pas encore été atteinte.

Elle aborde ensuite la question de la subsidiarité, en précisant que la motion examinée concerne la mise en place de solutions de remplacement destinées aux personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics ordinaires. Elle rappelle que ces solutions sont déjà prévues par la loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), notamment à l'art. 12, al. 3, qui prévoit qu'une solution de substitution doit être proposée lorsqu'il n'est pas proportionné d'exiger l'adaptation immédiate d'une infrastructure de transport. Elle souligne toutefois que l'obligation principale demeure de rendre les transports publics accessibles aux personnes en situation de handicap, tandis que les solutions de remplacement n'interviennent qu'à titre subsidiaire, temporairement et uniquement lorsque l'adaptation n'est pas réalisable dans l'immédiat.

M^{me} Hess-Klein aborde ensuite la question des responsabilités respectives entre le canton et les communes. Elle relève que, selon ce qu'elle a compris, le canton invoque parfois l'argument selon lequel la compétence en matière d'accessibilité des arrêts de bus relève principalement des communes. Elle indique s'être penchée sur la constitution du canton de Genève et estimer que l'article 137 est à cet égard clair, puisqu'il stipule que le Conseil d'Etat a la responsabilité de surveiller les communes afin de s'assurer qu'elles exercent leurs compétences conformément à la loi. Elle souligne que l'obligation d'assurer un réseau de transports publics accessible aux personnes en situation de handicap relève bien de la responsabilité du canton. Dès lors, si les communes ne mettent pas en œuvre cette obligation, il appartient au Conseil d'Etat d'intervenir afin de garantir son application effective. Elle ajoute qu'une autre disposition prévoit que le canton peut intervenir pour accomplir des tâches dépassant les capacités d'une commune, même si ces tâches relèvent en principe de sa compétence. Elle considère dès lors qu'on peut également défendre l'idée que le canton doit assumer un rôle de coordination et de facilitation, car aucune commune ne peut, à elle seule, garantir l'accessibilité de l'ensemble du réseau de transports publics.

Elle indique s'être également penchée sur la présentation des TPG qui lui a été transmise. Selon les chiffres présentés, Genève figurerait parmi les meilleurs cantons suisses en matière d'accessibilité. Elle reconnaît que les résultats du canton sont relativement positifs, mais elle invite la commission à les relativiser. En proportion, Genève compte 42% d'arrêts accessibles de

manière autonome pour les personnes en situation de handicap, contre 26,5% à Zurich et 15,7% à Berne. Cependant, en chiffres absolus, la situation apparaît différente avec Zurich qui compte 1599 arrêts accessibles, Berne 1154, tandis que Genève en compte environ 800. M^{me} Hess-Klein mentionne également un échange avec le responsable technique d'Inclusion Handicap concernant les standards appliqués sur le terrain. Ce dernier l'a alertée sur un écart entre la conformité technique des arrêts sur le papier et leur accessibilité réelle. Elle explique que, bien que certains arrêts respectent formellement la norme de 5 à 7 centimètres d'écart entre le quai et le véhicule, le canton de Genève n'a pas introduit le modèle de quai dit « Kasseler Sonderbordstein », c'est-à-dire un quai doté d'une encoche permettant un meilleur alignement entre le bus et le trottoir. Elle explique qu'à Genève, le standard retenu est celui d'un quai droit, ce qui entraîne des conséquences pratiques, et les conductrices et conducteurs de bus hésitent à trop s'approcher du bord, de peur d'endommager le véhicule, ce qui fait que la distance réglementaire n'est souvent pas respectée en pratique. Elle observe que ce standard diffère de celui appliqué dans d'autres cantons, comme le Valais ou Berne, où le système à encoche est en vigueur.

Elle aborde ensuite la question des solutions de remplacement, en précisant que la proposition de motion ne correspond pas au même dispositif que celui existant actuellement en Suisse. Elle rappelle qu'il existe déjà, au niveau national, un système de transport de substitution destiné aux personnes en situation de handicap, permettant à ces dernières de demander une aide lorsqu'un arrêt de transport public n'est pas accessible. Elle relève qu'apparemment, très peu de personnes en situation de handicap ont recours à ce service dans le canton de Genève. Selon elle, cela s'explique par le fait que la procédure est particulièrement complexe, car il faut réserver le transport au moins deux heures à l'avance et surtout la personne doit se rendre jusqu'à l'arrêt non accessible, où un taxi la prend ensuite pour la conduire jusqu'à la prochaine station accessible, sans tenir compte de son itinéraire initial ou de sa destination souhaitée. Elle souligne que cette lourdeur logistique explique en grande partie le faible recours à cette solution. Elle revient ensuite sur la motion, qui propose la mise en place d'une solution de transport pour les personnes en situation de handicap au prix des transports publics, pour celles qui ne sont pas en mesure d'utiliser le réseau ordinaire. Elle considère que l'idée est bonne, tout en rappelant le principe de subsidiarité en disant que la priorité doit rester l'accessibilité directe des transports publics. Ce n'est que dans les cas où cette adaptation n'est pas réalisable qu'une solution de remplacement doit être envisagée. M^{me} Hess-Klein reconnaît toutefois qu'il existera toujours un certain nombre de personnes qui, même avec un réseau entièrement accessible, ne pourront pas utiliser les transports publics en raison

de leur handicap. Dans ces situations, elle estime qu'il serait justifié que les offres de transport spécialisé soient proposées à un tarif comparable, voire équivalent, à celui des transports publics. Elle cite l'exemple du canton de Bâle-Campagne, qui a déjà mené une réflexion approfondie dans le cadre de la révision de sa loi sur les personnes en situation de handicap. Elle recommande à la commission de s'inspirer de cette approche, en particulier de l'exposé des motifs de cette loi (pages 30 et suivantes), qui présente une analyse détaillée d'une proposition similaire à celle de la motion M 3060. Elle indique enfin qu'il pourrait être utile de contacter M. Stefan Hütten, ancien chef de projet de ce projet de loi, afin de tirer parti de l'expérience bâloise.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur la question des forfaits versés par la Confédération aux personnes bénéficiant de l'assurance-invalidité. Il indique avoir entendu dire que ces personnes recevaient un montant forfaitaire fédéral et il s'interroge sur le risque de confusion ou de chevauchement si des aides cantonales supplémentaires venaient s'y ajouter. Il relève également que, selon les informations dont il dispose, ces forfaits seraient souvent insuffisants, certaines personnes épuisant leurs ressources en cours d'année, et il souhaite obtenir des précisions à ce sujet afin de mieux comprendre les enjeux soulevés par la motion.

M^{me} Hess-Klein confirme cet élément, tout en précisant qu'elle n'est pas spécialiste des assurances sociales. Elle indique qu'effectivement, certains trajets peuvent être pris en charge par l'assurance-invalidité, mais que le quota prévu est très limité. Elle encourage la commission à poursuivre les recherches afin de mieux identifier les prestations déjà couvertes et les lacunes existantes. Elle ajoute qu'à sa connaissance le dispositif actuel prévoit quatre allers-retours par mois, soit huit trajets, notamment pour des déplacements de loisirs, et elle souligne qu'il existe une réelle marge d'amélioration dans ce domaine.

Un commissaire (S) indique, pour s'assurer de bien comprendre, selon ce qu'il a retenu lors de précédentes auditions, que certains arrêts ne seront jamais adaptés et que l'objectif est donc de procéder aux aménagements uniquement là où cela est techniquement possible. Il s'interroge sur les critères de proportionnalité appliqués par le canton tels que la fréquentation minimale de 25 personnes par jour ou la présence d'un service public à proximité. Il demande si ces critères, qui servent à déterminer quels arrêts ne seront pas adaptés, paraissent conformes au droit supérieur et, dans le cas contraire, quels seraient selon elle les critères ou bonnes pratiques observés dans d'autres cantons pour assurer le respect du principe de proportionnalité. Il aborde ensuite la question des solutions de substitution, en demandant si le dispositif actuellement en vigueur en Suisse pourrait être amélioré, notamment pour

éviter la multiplication des correspondances, et si d'autres modèles cantonaux offrent une mise en œuvre plus efficace de ce système.

M^{me} Hess-Klein répond que la première question à se poser est de savoir si l'on a le droit de ne jamais adapter certains arrêts. Elle souligne que, selon la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, la réponse est non, sauf si l'adaptation est techniquement irréalisable, tout en précisant qu'il faut tenir compte du fait que les possibilités techniques évoluent avec le temps. Elle explique qu'en principe, à terme, tous les arrêts de transports publics devraient être rendus accessibles de manière autonome aux personnes en situation de handicap. Concernant les critères de proportionnalité, elle indique que ceux fondés sur la fréquentation ou la proximité de services publics ne posent pas de problème en soi, dans la mesure où ils servent à établir des priorités d'aménagement. Elle précise que ces critères doivent être compris comme des outils de planification, permettant de déterminer l'ordre dans lequel les adaptations doivent être réalisées et non comme un moyen de justifier qu'un arrêt ne sera jamais rendu accessible. Elle ajoute qu'il revient aux communes de procéder à une analyse et une planification pour identifier les adaptations prioritaires, par exemple en tenant compte de la fréquentation, de la présence d'un hôpital ou d'autres services d'intérêt public. Elle relève également qu'il peut exister des cas particuliers, où une personne en situation de handicap travaillant à proximité d'un arrêt non accessible pourrait demander son adaptation, même si cet arrêt n'a pas été initialement priorisé. S'agissant des bonnes pratiques, elle rappelle que la loi fédérale LHand et son ordonnance d'application définissent déjà certains critères pertinents tels que la fréquentation, l'importance du service et la localisation. Elle souligne que ces critères sont conformes au droit, tant qu'ils ne sont pas utilisés pour exclure définitivement certains arrêts de toute adaptation. Concernant les solutions de substitution, elle précise qu'il s'agit d'un système instauré au niveau national et qu'à sa connaissance, aucun autre canton ne dispose actuellement d'un modèle plus efficace.

Ce même commissaire (S) demande si, d'un point de vue juridique, rien n'empêche le canton de mettre en place un dispositif plus ambitieux ou plus efficace que le système fédéral de substitution actuellement en vigueur.

M^{me} Hess-Klein confirme qu'il est tout à fait possible d'aller au-delà du minimum exigé par le droit international ou fédéral, précisant qu'un canton peut toujours adopter des mesures plus ambitieuses en matière d'accessibilité et de mobilité inclusive.

Un commissaire (PLR) prend pour exemple les arrêts situés sur des pentes importantes qui ne pourraient pas être adaptés aujourd'hui, mais ajoute que cela n'exclut pas la possibilité de les rendre accessibles ultérieurement, soit par

des aménagements structurels complémentaires, soit grâce à des évolutions technologiques futures.

M^{me} Hess-Klein répond que, dans l'exemple évoqué, la réponse serait oui, dans la mesure où l'impossibilité technique est relative et susceptible d'évoluer. Elle précise que, si le déplacement de l'arrêt de quelques mètres permettait d'éviter une pente trop importante et de rendre l'adaptation proportionnée, celle-ci devrait alors être envisagée. En revanche, lorsqu'aucune alternative n'existe, la situation peut temporairement justifier une impossibilité d'adaptation. Elle rappelle qu'il s'agit d'un devoir continu pour l'Etat, qui doit réévaluer régulièrement les arrêts précédemment jugés inadaptés afin de déterminer si les conditions techniques ont changé. Elle souligne que l'accessibilité des transports publics ne répond pas seulement aux besoins des personnes en situation de handicap, mais constitue également un enjeu croissant avec le vieillissement de la population, relevant que chacun pourra un jour bénéficier d'un système véritablement accessible.

Séance du 11 novembre 2025 – Audition de la FéGAPH (M. Olivier Dufour, vice-président, et M. Eric Vallélian, membre du bureau)

On trouvera en annexe 3 la présentation de la FéGAPH

M. Dufour remercie les membres de la commission de les recevoir. Il indique être accompagné de M. Vallélian, membre du bureau, qui s'est déjà exprimé à plusieurs reprises devant cette commission sur des problématiques similaires à celle abordée ce soir. Il rappelle, en préambule, que la liberté d'aller et venir est une liberté fondamentale. Il précise que, pour les personnes en situation de handicap, les barrières physiques et sociales constituent des obstacles majeurs, réduisant significativement leur capacité de se déplacer librement. S'agissant de la motion M 3060, M. Dufour indique qu'elle n'a pas suscité de surprise particulière, dans la mesure où une motion similaire avait déjà été déposée en 2015 par le député Christian Zaugg et d'autres collègues, la motion M 2224 intitulée « Baisse du coût du transport spécialisé des malades et des personnes handicapées et création d'une centrale unique ». Celle-ci proposait notamment la création d'une centrale d'appel destinée à coordonner les différents services de transport adapté. Il rappelle que cette motion avait ensuite disparu durant l'été 2018. Or, selon lui, une certaine confusion régnait encore à ce sujet car lors d'une réunion tenue en novembre 2018 à laquelle la FéGAPH participait, l'OCP indiquait que la motion était toujours en cours de traitement par le Grand Conseil, alors qu'elle avait en réalité déjà été classée¹.

¹ *Rectificatif du SGGC* : la M 2224 a été ajournée le 30 août 2018 par le Grand Conseil.

M. Dufour regrette qu'aucun rapport n'ait été établi à la suite des nombreuses auditions conduites dans le cadre de la motion M 2224. Il estime que cela est particulièrement dommage, car il semblait exister, à l'époque, une volonté politique d'aboutir à la mise en place d'une centrale d'appel. Il souligne toutefois que la conclusion de cette démarche demeure à ce jour inconnue.

Il évoque ensuite la question de l'identification des personnes ne pouvant pas utiliser les transports publics. M. Dufour rappelle que la notion de situation de handicap résulte d'une interaction entre la personne et son environnement, qu'il soit physique, aménagé ou social. Il explique que, dès lors, considérer que certaines personnes seraient trop handicapées pour utiliser les transports publics constitue, selon lui, une inversion du problème, car ce n'est pas la personne qui est trop limitée, mais bien la chaîne de déplacement qui demeure insuffisamment accessible. Il présente le schéma « situation de handicap », illustrant la relation entre les usagers disposant de capacités diverses et un environnement construit permettant ou non la mobilité. Si certains modes de déplacement ne posent aucune difficulté pour une partie de la population, ils deviennent problématiques pour d'autres, notamment pour les personnes en situation de handicap. Il précise que ce schéma est issu d'un document de référence pour les questions de mobilité piétonne et d'accessibilité, à savoir la stratégie piétonne du Grand Genève, largement utilisée dans plusieurs communes et notamment dans les travaux menés à Genève sur les déplacements en fauteuil roulant.

Il souligne ensuite que, pour les personnes vivant avec des incapacités, le déplacement implique une planification bien plus approfondie que pour celles qui n'en présentent pas. Selon lui, la mobilité réduite commence dès le moment où une personne décide de se déplacer dans un environnement qui n'a pas été conçu selon les principes de l'accessibilité universelle, l'empêchant ainsi de se mouvoir de manière autonome et autodéterminée, alors que ce sont deux principes fondamentaux pensés dans la loi fédérale LHand. Il rappelle que, selon la LHand, le délai légal pour mettre l'ensemble des arrêts en conformité arrivait à échéance en 2023. Or, il explique que ce délai n'a pas été respecté, les autorités reconnaissant désormais avoir tardé à mettre en œuvre ces adaptations.

M. Dufour insiste par ailleurs sur le risque de différenciation entre personnes handicapées et non handicapées. Selon lui, l'accessibilité universelle ne doit pas être conçue comme une mesure réservée aux personnes à mobilité réduite, mais comme un principe général d'aménagement permettant à chacun de se déplacer sans obstacle. Il ajoute que si les projets d'aménagement respectaient réellement ce principe, aucune distinction spécifique ne serait nécessaire. Il rappelle que le canton de Genève a intégré

ce principe dans le plan d'action du département des transports, ainsi que dans la politique de la Ville de Genève depuis décembre 2019. Il poursuit en expliquant que la FéGAPH et d'autres associations actives dans ce domaine ne cessent de demander que les lois cantonales respectent et appliquent les normes techniques, notamment la norme SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles », qui définit les exigences d'aménagement des espaces publics.

Il exprime son espoir quant à l'évolution de la situation, précisant que le « Club en fauteuil roulant Genève » mène de nombreuses interventions auprès des communes. Il rappelle que la mobilité autonome repose sur trois composantes essentielles, appelées « tripode » : la sécurité, la continuité et le confort. Ces trois éléments, selon lui, doivent être au cœur de toute politique d'accessibilité. Il évoque à cet égard divers facteurs déterminants comme la qualité des trottoirs, les traversées de chaussées, les alternatives de parcours en cas d'encombrement ou de chantiers, ainsi que la densité de la foule, ces derniers paramètres étant souvent difficilement prévisibles. Enfin, il conclut en soulignant que la mobilité autonome demeure une réalité complexe car, malgré les bonnes intentions affichées, la pratique révèle encore de nombreux obstacles et barrières, qu'elles soient horizontales ou verticales, ou qu'elles concernent l'organisation et la coordination des déplacements. Comme mentionné précédemment, il rappelle que, pour les personnes vivant avec des incapacités, chaque déplacement nécessite une anticipation complète du parcours, une exigence que ne connaissent pas les personnes sans handicap.

M. Dufour aborde ensuite la question des deux dimensions de l'accessibilité qui sont l'accessibilité dynamique et l'accessibilité sociale. Il explique que l'accessibilité dynamique concerne la possibilité de se déplacer dans les espaces publics et privés ainsi que tout au long d'un trajet et l'accessibilité dans les transports publics, qui dépend de nombreux facteurs imprévisibles tels que les conditions de circulation, les manifestations ou divers aléas susceptibles de perturber le parcours d'une personne en situation de handicap. Il explique que ces éléments ont un impact direct sur la sécurité des déplacements, citant notamment les risques de chute liés à la qualité des revêtements, à l'encombrement des cheminements, à l'entretien des espaces publics, à la présence de chantiers, ou encore au partage de l'espace entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés. Il souligne que l'utilisation des transports publics implique souvent une charge mentale considérable pour les personnes en situation de handicap, lesquelles doivent anticiper de nombreux paramètres tels que l'état des arrêts, la disponibilité d'un trajet accessible ou les contraintes horaires de leurs rendez-vous. Il illustre ces difficultés en mentionnant des membres en fauteuil roulant qui, régulièrement, ne peuvent pas monter à bord des véhicules, faute de place ou de coopération de la part

des autres usagers qui ne se décalent pas à l'arrivée d'une personne en fauteuil roulant.

Il cite ensuite l'exemple de la RATP, qui a mis en place, à la suite de demandes associatives, un dispositif sur les lignes desservant Saint-Julien-en-Genevois et Annemasse, prévoyant deux emplacements réservés aux fauteuils roulants et un signe qui indique clairement que, dès la présence d'une deuxième poussette, celle-ci doit être pliée afin de garantir la priorité aux personnes à mobilité réduite. M. Dufour précise que des discussions similaires ont eu lieu avec les TPG, mais que leurs marges de manœuvre demeurent limitées, la configuration des véhicules de transport public étant fixée par l'Office fédéral des transports. Il poursuit en indiquant que toute modification des aménagements intérieurs nécessite donc une autorisation fédérale, ce qui complique l'adaptation du matériel roulant existant.

M. Dufour évoque ensuite la création par les TPG d'une centrale d'appel permettant de transporter une personne depuis son domicile jusqu'à l'arrêt accessible le plus proche afin qu'elle puisse ensuite poursuivre son trajet. Cependant, il relève plusieurs limites, car bien que la brochure des TPG mentionne un délai minimal d'appel de deux heures, il est souvent nécessaire de réserver 24 heures à l'avance pour garantir la prestation. De plus, la centrale, qui n'est pas basée à Genève, ne semble pas disposer d'une connaissance suffisamment précise de la configuration et de l'accessibilité des arrêts du réseau, ce qui complique encore la tâche des usagers. Selon lui, cette situation contribue à accroître la charge mentale.

Il souligne que les obstacles et les restrictions cumulées entraînent fatigue, découragement et renoncement progressif à l'usage des transports publics, notamment chez les personnes âgées ou à mobilité réduite. Il observe également que les entreprises de transport adapté appliquent souvent des tarifs dissuasifs et présentent des conditions d'utilisation complexes. Une enquête menée il y a une dizaine d'années auprès de ces entreprises avait d'ailleurs rencontré d'importantes réticences à communiquer leurs informations, ce qui a rendu difficile l'obtention d'une vue d'ensemble claire de leurs pratiques. Il relève ensuite un problème spécifique lié au cadre juridique des transports adaptés. En tant que représentant de la FÉGAPH à la commission consultative des taxis, il rappelle que les chauffeurs de ces services ne sont pas soumis aux mêmes exigences professionnelles que les conducteurs de taxis ou de VTC. En vertu de l'article 4, alinéa 1, lettre c, de l'ordonnance fédérale OTR 2, les conducteurs employés par des sociétés de transport adapté ne sont pas soumis à la législation fédérale relative à la durée du travail et du repos applicable aux conducteurs professionnels.

Concernant la tarification des transports adaptés, il indique que la FéGAPH ne prend pas position à ce sujet, laissant à la commission le soin de trancher. Il conclut en rappelant que les solutions portées par la FéGAPH pour remédier aux discriminations identifiées ne sont pas nouvelles, mais défendues depuis plus d'une décennie, notamment lors des discussions relatives à la motion M 2224.

M. Dufour conclut son intervention en indiquant les trois propositions principales de la FéGAPH visant à remédier aux discriminations identifiées par la motion. Premièrement, la FéGAPH recommande de réaliser sans délai un bilan exhaustif des arrêts des TPG qui ne sont pas encore accessibles de manière universelle, et d'élaborer, sur cette base, un plan quinquennal de mise en accessibilité comprenant les éventuelles demandes de dérogation. Ce bilan et ce plan devraient être présentés, discutés et ajustés en concertation avec les associations représentant les personnes vivant avec des incapacités, au sein d'un groupe de travail spécifique. Deuxièmement, il indique que la FéGAPH préconise de développer une part significative de la flotte de taxis et de VTC avec des véhicules universellement accessibles, y compris pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Il rappelle qu'à l'occasion des discussions relatives à la décarbonation de la flotte de taxis, la FéGAPH avait déjà souligné devant la commission qu'une telle transition offrait une opportunité unique pour intégrer l'accessibilité universelle, d'autant que plusieurs constructeurs, notamment en France, proposent des véhicules électriques ou hybrides accessibles à des coûts raisonnables. Enfin, il termine en expliquant que la FéGAPH plaide pour une évolution de la législation fédérale (OTR 2) afin que les sociétés de transport adapté soient soumises aux mêmes exigences de compétences et de conditions de travail que les autres conducteurs professionnels, tels que les chauffeurs de taxis et de VTC. Il conclut en cédant la parole à M. Vallélian, pour qu'il puisse partager à la commission son expérience personnelle de l'utilisation des transports publics et des taxis en fauteuil roulant.

M. Vallélian explique qu'il se déplace en fauteuil roulant depuis le début de cette année. Il rappelle qu'il était déjà venu devant cette commission en 2015, mais qu'à l'époque il n'était pas encore en fauteuil roulant. Il mentionne être atteint d'épilepsie ainsi que du syndrome de Gilles de la Tourette, une condition qui lui a souvent causé des difficultés dans ses interactions avec les autorités. Il se souvient qu'à l'époque une motion visait à créer une carte handicap notamment pour les personnes atteintes du syndrome de la Tourette. Cette motion avait été transmise aux associations et acceptée dans son principe, mais aucun financement n'avait été prévu pour sa mise en œuvre. Il précise qu'il est aujourd'hui membre de l'association Tourette-romandie, basée à

Lausanne. Il estime qu'il serait souhaitable que cette carte soit reconnue au niveau fédéral ou, à défaut, au moins au niveau cantonal, ce qui constituerait déjà un progrès significatif. Il indique avoir encore en sa possession un exemplaire de son ancienne carte, bien qu'elle ne soit plus valide. Il explique que, depuis le début de l'année, son état de santé s'est aggravé. Ses symptômes de la Tourette se sont accentués, provoquant des pertes d'équilibre et plusieurs chutes. Pour des raisons de sécurité, il a donc été contraint de recourir à l'usage d'un fauteuil roulant. Il souligne que cette nouvelle condition engendre de nombreuses difficultés dans la vie quotidienne, notamment une plus grande lenteur dans les déplacements et un sentiment d'exclusion sociale. Il déplore particulièrement les obstacles rencontrés dans les transports publics.

M. Dufour souligne le lien avec les propos de M. Vallélian, en insistant sur l'importance de prendre en compte les effets cognitifs et psychologiques que peuvent entraîner les situations de déplacement complexes. Il explique que, pour certaines personnes, le simple fait de devoir trop réfléchir ou planifier un trajet peut déclencher des troubles physiques visibles, susceptibles d'impressionner ou de susciter l'incompréhension du public. Il ajoute que cette difficulté ne concerne pas uniquement les personnes atteintes du syndrome de la Tourette, mais aussi celles présentant des troubles de l'attention. Dans ces cas, la préparation d'un déplacement peut devenir si exigeante sur le plan mental qu'elle conduit parfois à renoncer entièrement au trajet prévu. Il insiste sur le fait que ces problèmes sont encore largement méconnus, alors qu'ils ont un impact concret et significatif sur la liberté de mouvement et la participation sociale des personnes concernées.

Un commissaire (Ve) remercie les auditionnés de leur présentation, soulignant qu'ils confirment plusieurs points de réflexion déjà soulevés par la commission dans le cadre de l'examen des motions. Il rappelle qu'il existe, d'une part, un service de substitution, mais que celui-ci demeure peu utilisé et inadapté aux besoins des personnes concernées, notamment en raison des délais de réservation trop longs et du fait qu'il conduit les usagers non pas à leur destination finale, mais simplement jusqu'à un arrêt de transport public, ce qui ne respecte pas le principe de continuité du déplacement. Il relève, d'autre part, que le secteur des transports destinés aux personnes à mobilité réduite est fortement atomisé, composé d'une multitude de structures de nature variée, appliquant des tarifications très différentes, souvent nettement plus élevées que celles pratiquées par les TPG. Il explique que ce constat a conduit à une réflexion sur le rôle que pourraient jouer les petits véhicules, tels que ceux du service TPGFlex, qui fonctionnent sur appel via une application mobile, avec un délai de réservation d'environ une heure seulement. Il demande si, sur le plan purement technique, les véhicules du service TPGFlex

différent réellement de ceux exploités par les sociétés de transport adapté, telles que Foyer Handicap, ou si, en définitive, ces véhicules et leurs chauffeurs seraient tout à fait adaptés aux besoins identifiés. Il s'interroge également sur la pertinence d'un élargissement du service TPGFlex, qui pourrait représenter, selon lui, une solution efficace pour améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite.

M. Dufour répond en indiquant qu'il estime effectivement que cette piste mériterait d'être explorée. Il précise toutefois que, si certaines personnes présentent des incapacités telles qu'elles ne peuvent ni emprunter un taxi ni utiliser le service TPGFlex, ces personnes résident généralement dans des institutions disposant déjà de leur propre flotte de véhicules adaptés pour assurer leurs déplacements. Il souligne cependant que l'intérêt du modèle TPGFlex réside dans son intégration au réseau public et dans le fait qu'il maintient une tarification alignée sur celle des TPG, ce qui le rend plus accessible financièrement. Il indique que la FéGAPH souhaite éviter qu'une part importante de la flotte de taxis reste inaccessible aux personnes en fauteuil roulant. Il mentionne à ce sujet qu'en tant que membre de la commission des taxis, il a pu constater que les sociétés de VTC se montrent plus ouvertes à l'idée de proposer des véhicules accessibles, contrairement à certaines organisations de taxis qui s'y opposent fermement. Selon lui, cette résistance repose sur un préjugé infondé, à savoir que la présence d'un taxi accessible pourrait dissuader la clientèle ordinaire d'y recourir. Il rappelle pourtant que, dans de nombreuses grandes villes comme New York, Londres ou Madrid, il existe une proportion importante de taxis adaptés, démontrant que ce modèle fonctionne. Il ajoute que la souplesse tarifaire et horaire constitue un autre avantage du service TPGFlex, tout en reconnaissant que celui-ci ne fonctionne peut-être pas la nuit, contrairement aux taxis, qui offrent une plus grande flexibilité horaire. Enfin, il observe que le nombre de sociétés de transport adapté a augmenté ces dernières années, mais il souligne que leur viabilité économique repose rarement sur cette seule activité, celles-ci devant souvent diversifier leurs prestations pour assurer leur équilibre financier.

M. Dufour relève toutefois un élément intéressant figurant dans la nouvelle brochure des TPG, où il est précisé que la prestation de substitution est offerte à condition que le quai de l'arrêt concerné ne soit pas accessible selon les normes fédérales. Selon lui, cette condition illustre parfaitement la charge mentale évoquée précédemment, car pour pouvoir organiser un déplacement, l'usager doit savoir si un arrêt répond ou non aux normes d'accessibilité, ce qui constitue déjà une forme de limitation. Il ajoute que, malgré les efforts entrepris par les TPG, l'offre de substitution demeure insuffisante pour garantir pleinement la liberté d'aller et venir. Il souligne que des efforts sont

effectivement réalisés par les TPG pour disposer de véhicules adaptés et que de nouveaux modèles de véhicule sont prévus. Il rappelle qu'un test a récemment eu lieu avec les associations pour évaluer l'un de ces nouveaux véhicules et que celui-ci a finalement présenté plusieurs problématiques. Il indique que cela renvoie à une remarque formulée déjà il y a plus de dix ans car à la RATP, les associations sont reçues chaque mois et tous les projets d'aménagement ou de nouveaux véhicules leur sont présentés à l'échelle 1:1, afin de pouvoir vérifier concrètement leur fonctionnement et les tester en conditions réelles. Il précise qu'un rendez-vous est prévu avec le nouveau directeur des TPG pour aborder ce type de questions, mais cela évolue progressivement.

M. Dufour ajoute un dernier point technique concernant les arrêts. Il indique que la commune de Carouge a voté un crédit de 1,4 million pour mettre à jour ses arrêts de bus. Toutefois, il précise que la hauteur des quais n'atteint pas exactement les 21 centimètres requis. Sur les bus de type Mercedes Citaro, les portes s'ouvrent vers l'intérieur, ce qui permet au véhicule de s'approcher au plus près du trottoir. En revanche, d'autres types de bus disposent de portes s'ouvrant vers l'extérieur, lesquelles se déploient sur plusieurs centimètres avant de se rabattre contre la carrosserie. Dans ces cas-là, le chauffeur ne peut pas se rapprocher suffisamment du trottoir, ce qui impose de prévoir une rampe de dégagement. Il relève enfin que, si le trottoir n'est pas assez large, il devient impossible de manœuvrer correctement avec un fauteuil roulant, ce qui limite encore davantage l'accessibilité réelle de ces arrêts.

Le président précise que la discussion porte ici sur les personnes qui ne peuvent pas emprunter les transports publics et sur ce qui peut être mis en place pour elles. Il indique qu'il n'est donc pas nécessaire de revenir sur la question des arrêts et des plateformes des TPG, le sujet ayant déjà été largement traité et documenté.

M. Dufour souligne qu'il n'est pas possible de considérer d'emblée que certaines personnes seraient incapables d'utiliser les transports publics, car une telle affirmation reviendrait à faire une discrimination. Selon lui, le problème ne réside pas dans les personnes elles-mêmes, mais dans le fait que la chaîne de déplacement n'est pas accessible, ce qui empêche l'usage du transport public dans de nombreuses situations.

Une commissaire (PLR) indique qu'elle souhaiterait obtenir une précision sur les propos qui viennent d'être tenus au sujet de la motion M 3060. Si elle a bien compris, la motion prévoit la mise à disposition d'un véhicule individuel adapté pour les personnes qui n'auraient pas d'autre alternative de déplacement. Or, M. Dufour a mentionné que tout le monde peut, en principe, utiliser les transports publics et que les personnes qui ne le peuvent pas vivent

généralement dans des institutions disposant de leurs propres moyens de transport. Elle demande donc si cela signifie que, selon M. Dufour, la motion M 3060 ne serait pas nécessaire, puisque tout le monde devrait être en mesure d'utiliser les TPG ou de bénéficier des dispositifs existants au sein des institutions.

M. Dufour répond que ce n'est pas ce qui a été dit. Il précise que présupposer que certaines personnes ne pourront pas prendre les TPG constitue un préjugé. Selon lui, dès lors que les véhicules sont accessibles et que les quais respectent les normes d'accessibilité, une grande partie des difficultés disparaît. Il reconnaît qu'un accompagnement peut être nécessaire pour certaines personnes, mais il n'a jamais affirmé qu'il fallait « laisser de côté » qui que ce soit. Il rappelle simplement que les personnes les plus lourdement atteintes vivent généralement dans des institutions disposant déjà de leur propre flotte de véhicules adaptés. Il poursuit en expliquant que, lors de l'audition de la FéGAPH sur la M 2224, il avait été relevé que certaines personnes ne pouvaient pas prendre les transports publics pour des raisons personnelles, mais aussi en raison du regard des autres, qui peut générer un inconfort important et amener certaines personnes à renoncer à sortir. Il souligne que la M 3060 n'est pas inutile, car elle met en évidence un réel problème. Toutefois, selon la FéGAPH, la solution n'est pas de créer un dispositif séparé pour les personnes qui ne peuvent pas prendre les transports publics, mais plutôt d'améliorer le fonctionnement global du système, en particulier l'offre de mobilité accessible. Il mentionne notamment le besoin de développer une flotte de taxis adaptés, rappelant qu'à Genève il n'existe actuellement que trois ou quatre véhicules réellement accessibles, ce qui est insuffisant pour répondre aux besoins. Il évoque également les discussions menées avec les taxis et les VTC concernant l'accès des personnes âgées aux véhicules dont l'entrée n'est pas adaptée, point sur lequel des améliorations sont possibles. Enfin, il relève qu'aujourd'hui certaines personnes ne peuvent pas utiliser les transports publics simplement par manque d'espace, précisant que les véhicules offrant actuellement le plus d'espace sont les anciens trams.

Un commissaire (S) remercie de la présentation et indique vouloir s'assurer d'avoir correctement compris le message adressé à la commission. Selon lui, c'est que la réponse proposée par la motion n'est pas la bonne et que la solution pertinente consiste plutôt à disposer d'un système de transports publics pleinement adapté, conforme aux exigences de la législation fédérale, notamment en matière de quais accessibles. Il résume que cela implique également une planification précise visant à rendre l'ensemble des quais accessibles, ainsi qu'un service de substitution réellement fonctionnel. Il poursuit en indiquant que, selon ce qu'il comprend, ce n'est que lorsque ces

conditions seront réunies que les personnes en situation de handicap pourront effectivement accéder au réseau.

M. Dufour répond en précisant que la deuxième invite de la motion correspond à un dispositif qui existe déjà au sein des TPG. Toutefois, il souligne que ce service présente d'importantes limitations horaires, qu'il n'est pas disponible le week-end et que, s'il ne constitue pas une mauvaise solution en soi, il nécessiterait néanmoins des améliorations substantielles pour devenir réellement efficace. Il ajoute qu'il est possible d'entendre l'idée de recourir à des services alternatifs, mais il relève que l'expérience montre que s'appuyer sur des entreprises privées de transport pose de réels problèmes, notamment en matière de tarification. Il cite l'exemple récent d'un trajet effectué entre le centre-ville et l'aéroport dans le cadre d'un transport adapté, facturé 250 francs. Il rappelle que de nombreuses personnes concernées disposent de revenus modestes et se retrouvent ainsi piégées, sans alternatives satisfaisantes pour leurs déplacements. Il conclut en indiquant que de telles situations difficiles sont malheureusement fréquentes.

M. Vallélian précise que, lorsqu'il est dit que certaines personnes ne peuvent pas emprunter les transports publics, cela n'est que partiellement exact. Selon lui, quel que soit le handicap, il existe toujours des situations où la personne peut malgré tout utiliser les transports, notamment lorsqu'elle est accompagnée. Il distingue à partir de son expérience trois catégories : les personnes autonomes et indépendantes, les personnes autonomes mais dépendantes, et celles qui ne sont ni autonomes ni indépendantes. Dans chacune de ces catégories, il peut exister des possibilités d'accès. Il souligne toutefois que, dans bien des cas, l'obstacle ne vient pas du handicap en tant que tel, mais des limites techniques des infrastructures et des véhicules. Même si la personne est accompagnée, il peut être impossible d'accéder aux transports lorsque ceux-ci ne sont pas adaptés. Il cite l'exemple de la ligne 12, qui comporte encore des escaliers et demeure de ce fait inaccessible.

Un commissaire (PLR) rappelle que certaines personnes, en raison de leur handicap, bénéficient d'une prise en charge de leurs déplacements lorsqu'il s'agit de trajets médicaux ou professionnels. En revanche, dès qu'il s'agit de déplacements liés aux loisirs, cette prestation devient payante. Il souligne qu'actuellement, ces déplacements sont facturés environ 40 francs pour les loisirs et non 3,70 francs comme pour un trajet TPG. Il précise que l'enjeu central de la motion consiste donc à examiner la pertinence d'appliquer un tarif équivalent au billet des transports publics, soit 3,70 francs, aux personnes qui ne peuvent pas accéder aux transports publics et doivent recourir à un transport alternatif.

M. Dufour précise que, selon lui, la solution envisagée repose sur l'usage combiné du taxi et d'un système de transports publics. Il souligne que la confiance envers les transports adaptés demeure très limitée. Le premier écueil concerne la chaîne de déplacement dans son ensemble car ce n'est pas uniquement le parcours en tant que tel, mais le coût global, généralement élevé. Il relève que Foyer Handicap est un peu moins cher, mais que les autres transports adaptés pratiquent des tarifs nettement plus importants. Il ajoute qu'un constat revient souvent qui est que certaines sociétés refusent de prendre en charge une personne pour un trajet ponctuel, par exemple en soirée ou de nuit, si celle-ci n'utilise pas déjà leurs services en journée pour des déplacements médicaux ou professionnels. Il s'agit donc d'une véritable restriction. Ainsi, le problème ne découle pas des limitations des capacités des personnes, mais du fait que le système de transport ne fonctionne pas correctement.

Interrogé quant aux personnes en situation de handicap qui seraient incapables d'utiliser les transports publics s'ils étaient adaptés, M. Dufour répond qu'à première vue, il n'y en aurait pas. Il rappelle que la Convention de l'ONU sur les droits des personnes handicapées consacre le principe d'égalité avec les autres personnes, ce qui implique un changement profond de perspective : passer d'une approche médico-sociale à une approche fondée sur les droits. Selon lui, cette évolution est encore en cours et demande du temps. Il souligne que, historiquement, la situation des personnes atteintes d'un handicap a connu des transformations majeures, car avant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, les personnes avec des lésions médullaires survivaient rarement plus de deux ans. Sans entrer dans les détails des événements survenus durant la période qui a suivi, il rappelle qu'à l'échelle historique, 80 ans ne représentent pas une longue durée, et que de nombreux progrès restent encore à accomplir.

Séance du 20 décembre 2025 – Etude du sondage transmis par l'ACG

On trouvera en annexe 4 l'e-mail de M. Staub, président de l'ACG, et en annexe 5 le sondage effectué par l'association, quant à la mise en conformité des arrêts TPG, commune par commune.

Le président résume la réponse de l'ACG. Il indique que 975 trottoirs ont été recensés, mais que leur qualification précise est complexe, certaines communes disposant de trottoirs doubles qu'ils comptent comme simples et d'autres qu'ils les comptent comme doubles. Sur ce total, 467 trottoirs ont déjà été mis aux normes (soit 47,9%), 343 sont prévus dans le « pipeline » de mise en conformité (35,2%), tandis que 165 ne le seront pas, les communes estimant que cela n'est pas nécessaire dans certains secteurs (16,9%). Il précise que

35 communes sur 45 ont répondu. Il ajoute que l'ACG a refusé d'être auditionnée à ce sujet, estimant que la question ne relevait pas de sa compétence.

Un commissaire (S) relève qu'il lui manque une information essentielle, à savoir la question des critères appliqués. Il suppose que ceux-ci ne sont pas identiques, dans la mesure où le conseiller d'Etat avait indiqué que le canton dispose de ses propres critères et que les communes disposent également des leurs.

Séance du 10 février 2026 – Présentation d'amendements et vote final

Le président donne lecture de l'amendement général déposé par un commissaire (Ve) : **« invite le Conseil d'Etat à adapter la législation ou la réglementation et à allouer les ressources nécessaires afin d'élargir l'offre TPGFlex à l'entier du territoire cantonal pour les personnes pour qui l'usage des lignes régulières des TPG est incompatible avec leur état de santé ».**

Il relève que cet amendement va dans le sens de la motion. Il rappelle toutefois que celle-ci visait à permettre aux personnes ne pouvant utiliser les TPG de s'acquitter du prix ordinaire du billet, soit 3 francs, au lieu d'un montant de 80 francs pour des déplacements de loisirs.

Un député (S) indique déposer un amendement général fondé sur le constat que les auditions ont mis en évidence des carences dans la mise en accessibilité, notamment des arrêts de bus, et qu'il ne saurait être affirmé que le transport individuel constitue une solution globale. Il rappelle que des dispositifs existent déjà. Selon lui, ce service est d'ores et déjà prévu par les TPG et doit être pris en considération. Il précise que son amendement pose plusieurs principes et propose une approche plus globale que celle retenue par la motion.

Il donne lecture de l'intitulé de son amendement : **« Proposition de motion pour améliorer l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées ».**

Il lit ensuite la première invite : **« à dresser un bilan complet et consolidé de l'accessibilité des arrêts de transports publics situés sur l'ensemble du territoire cantonal ».** Il relève qu'un tel bilan consolidé n'existe pas à ce jour et que seules des informations émanant du canton et des communes sont disponibles.

Il cite la deuxième invite : **« à planifier, en collaboration avec les communes, la mise aux normes des arrêts inaccessibles, selon des critères harmonisés, dans le respect du droit supérieur applicable ».** Il observe

qu'en l'état, il n'existe pas de critères harmonisés, chaque commune et le canton appliquant leurs propres standards.

Il mentionne ensuite la troisième invite, consistant « **à étudier la mise en place de la bordure dite « de Kassel », afin de permettre aux véhicules des TPG de s'approcher davantage du trottoir pour faciliter l'embarquement** ». Il revient sur les propos du représentant du département, selon lesquels le comité pour l'accessibilité des transports publics genevois aurait été consulté et aurait validé l'abandon de cette bordure. Il indique que cette information est inexacte, le comité ne s'étant jamais prononcé sur ce point.

Il cite enfin la dernière invite, qui reformule l'amendement Vert en le rendant subsidiaire : « **à allouer les ressources nécessaires afin de proposer, au prix du billet TPG, des solutions de transport individuel adaptées aux personnes à mobilité réduite qui, malgré les mesures en faveur de l'accessibilité des arrêts et le service d'accompagnement mis en place par les TPG, ne peuvent pas utiliser les transports publics** ». Il indique qu'au terme des auditions, il est apparu que, même en prenant l'ensemble des mesures envisagées, certaines personnes, notamment celles présentant des formes graves d'autisme, resteraient dans l'impossibilité d'utiliser les TPG. Il estime qu'au regard d'une politique inclusive, il n'est pas admissible de privilégier systématiquement des solutions séparées. Il souligne également les enjeux financiers et politiques, relevant qu'une motion ne saurait être adoptée sans examiner ses implications budgétaires. Selon lui, la solution initialement proposée par la motion ne doit pas être exclue, mais demeurer subsidiaire et conforme à la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées.

Le président rappelle que la motion 3060 visait de manière ciblée les personnes qui, en raison de leur handicap, ne peuvent utiliser les TPG, afin de remédier à une inégalité consistant à leur faire payer 80 francs pour un déplacement de loisirs alors qu'un usager ordinaire s'acquitte de 3 francs, les déplacements médicaux étant par ailleurs pris en charge par l'AI. Il indique avoir demandé que le débat ne s'étende pas aux problématiques de trottoirs, lesquelles ont néanmoins occupé une large part des discussions. Il précise que, selon lui, la motion ne portait pas sur ces aspects mais sur le handicap majeur et il conclut que l'objet visait à permettre aux personnes concernées de payer 3 francs pour se rendre, par exemple, au cinéma.

Un commissaire (S) revient sur les propos du président et demande dans quelle mesure ceux-ci sous-entendent que la motion ne devrait s'appliquer qu'aux personnes « suffisamment handicapées ». Il estime qu'une telle approche serait validiste. Il considère que l'amendement socialiste vise à

renforcer l'inclusion et n'est pas contraire à l'esprit, et que l'amendement Vert s'inscrit également dans cette logique. Ils devraient, selon lui, être soutenus, dès lors qu'ils ne remettent pas en cause la motion.

Un autre commissaire (S) revient sur les propos du président et affirme qu'il assume défendre une position politique globale. Selon lui, il ne saurait être question de retenir une solution partielle en négligeant le reste des problématiques. Il estime que la question centrale est de savoir si, pour les personnes pouvant utiliser les TPG moyennant des adaptations, il convient que l'Etat procède à ces adaptations ou qu'il renonce à le faire et privilégie un transport privé. Il indique ne pas adhérer à l'optique initiale de la motion, raison pour laquelle il propose des amendements.

Une commissaire (PLR) indique que le PLR ne soutiendra pas l'amendement socialiste. Elle relève que les auditions ont montré les efforts déjà accomplis par les TPG, le département et les communes. Elle admet que la situation n'est pas parfaite, mais estime qu'elle ne le sera jamais compte tenu de la diversité des handicaps, certaines adaptations pouvant en compliquer d'autres. Elle ajoute que la proposition socialiste soulève des questions de répartition des compétences, en ce qu'elle reviendrait, selon elle, à placer les communes sous tutelle s'agissant de leurs arrêts de bus. Le PLR entend ainsi s'en tenir au texte initial de la motion.

Un commissaire (S) estime qu'il n'est pas admissible d'affirmer que la situation actuelle serait suffisante, les auditions ayant démontré que le système ne donne pas satisfaction, notamment en raison des ruptures de charge imposant des réservations préalables et des correspondances complexes. Il considère que le recours accru à des prestataires privés procède d'une logique qu'il attribue au PLR et qu'il juge défavorable aux usagers. Il conteste l'argument d'une incompatibilité entre différents types de handicap et demande des exemples concrets à cet égard. Il précise avoir transmis aux commissaires une nouvelle version de son amendement intégrant l'amendement Vert.

Un commissaire (UDC) indique que son groupe n'est pas convaincu par la motion et encore moins par l'amendement général. Il conteste l'affirmation selon laquelle il s'agirait de supprimer l'action des TPG au profit de prestataires privés, qu'il juge fausse et erronée. Selon lui, c'est l'inverse qui s'est produit : si les TPG ont mis en place un service spécifique destiné aux personnes à mobilité réduite, c'est parce que des entreprises privées ne souhaitaient plus assurer ces transports pour des raisons de rentabilité. Il renvoie à la présentation effectuée lors d'une séance précédente, au cours de laquelle une brochure avait été remise aux commissaires, détaillant les mesures

concrètes déjà mises en œuvre en faveur des personnes à mobilité réduite. Il estime que, à ce stade, ces mesures sont largement suffisantes.

Il mentionne également un communiqué de presse de la commune de Plan-les-Ouates annonçant l'achèvement de la mise en conformité de cinq arrêts qui ne l'étaient pas. Il relève que, même si ces transformations prennent du temps, elles progressent et des mesures sont prises aujourd'hui. Il demande dès lors de cesser d'affirmer que rien n'est fait et qu'une partie de la population serait laissée de côté.

Il se réfère enfin à une déclaration récente de M. Parmelin, citant l'exemple de l'affaire de Crans-Montana, selon laquelle on ne peut pas maintenir « des milliers de lits » constamment disponibles, car cela coûterait trop cher, même en cas de catastrophe. Par analogie, il indique qu'il est certes regrettable que certaines personnes à mobilité réduite nécessitent une prise en charge, mais qu'il n'est pas possible de créer des offres surdimensionnées et en permanence disponibles pour répondre immédiatement à un besoin spécifique, parfois ponctuel, d'une seule personne recourant de temps à autre aux TPG. Il nuance toutefois en précisant que la personne concernée ne sera pas mise de côté et qu'elle sera transportée, d'une manière ou d'une autre, du point A au point B. Il conclut que, du point de vue de l'UDC, l'amendement ne sert à rien, pas davantage que la motion. Il admet qu'il est toujours possible de faire mieux, mais il estime que la motion est déjà réalisée.

Une commissaire (Ve) indique que l'amendement Vert est maintenu. Elle précise que l'intérêt spécifique de l'amendement socialiste réside dans le fait qu'à partir du moment où une prise en charge financière est engagée, même pour un seul individu, un suivi régulier peut être effectué afin d'évaluer s'il est plus pertinent et plus rentable d'adapter l'offre de manière structurelle ou de maintenir une solution individuelle. Selon elle, la participation financière, même pour un seul cas, permet d'analyser l'opportunité d'une adaptation plus large du dispositif. Elle confirme que les Verts soutiendront les deux amendements.

Un commissaire (S) précise que la difficulté réside dans les ruptures de charge du système actuel, qu'il ne considère pas comme inéluctables. Il estime que le fait qu'une partie du travail ait été accomplie ne signifie pas que la situation soit satisfaisante. Il conteste l'affirmation selon laquelle la motion serait inutile, soulignant que plusieurs éléments ne sont pas réalisés à ce jour. Il indique que son groupe demande essentiellement un rapport du Conseil d'Etat afin de clarifier la situation, ce qu'il ne considère pas comme excessif. Il rappelle que la motion initiale vise à prévoir une solution pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics et affirme qu'une telle solution n'existe pas actuellement. Il invite les commissaires à soutenir la version

amendée plutôt que, selon ses termes, une forme de privatisation qui ne répondrait pas adéquatement aux besoins des personnes concernées.

Votes

Le président met aux voix l'amendement socialiste :

« invite le Conseil d'Etat

- à dresser un bilan complet et consolidé de l'accessibilité des arrêts de transports publics situés sur l'ensemble du territoire cantonal ;
- à planifier, en collaboration avec les communes, la mise aux normes des arrêts inaccessibles, selon des critères harmonisés, dans le respect du droit supérieur applicable ;
- à étudier, en concertation avec les associations du domaine du handicap, la mise en place de la bordure dite « de Kassel », afin de permettre aux véhicules des TPG de s'approcher davantage des trottoirs pour faciliter l'embarquement ;
- à adapter la législation ou la réglementation et à allouer les ressources nécessaires afin d'élargir l'offre TPGFlex à l'entier le territoire cantonal pour les personnes pour qui l'usage des lignes régulières des TPG est incompatible avec leur état de santé, malgré les mesures en faveur de l'accessibilité des arrêts et le service d'accompagnement mis en place par les TPG. »

Oui : 6 (1 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : 8 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 1 LJS)

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement Vert :

« Invite le Conseil d'Etat

à adapter la législation ou la réglementation et à allouer les ressources nécessaires afin d'élargir l'offre TPGFlex à l'entier du territoire cantonal pour les personnes pour qui l'usage des lignes régulières des TPG est incompatible avec leur état de santé. »

Oui : 6 (1 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : 8 (4 PLR, 2 UDC, 1 LJS, 1 LC)

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'amendement est refusé.

Un commissaire (LC) estime que des mesures ont déjà été prises. Il reconnaît que certains aspects peuvent être perfectibles, mais considère que cela ne justifie pas l'adoption de la motion. Il précise que Le Centre la refusera.

Un commissaire (S) indique que le groupe socialiste votera également contre, estimant qu'il s'agit d'une mauvaise réponse à un problème réel.

Le président met aux voix la M 3060 :

| | |
|---------------|-------------------------------------------|
| Oui : | 4 (3 PLR, 1 LJS) |
| Non : | 10 (1 PLR, 3 S, 2 Ve, 2 UDC, 1 MCG, 1 LC) |
| Abstentions : | 1 (1 MCG) |

La M 3060 est refusée.

En conclusion

Après six passionnantes auditions, la commission a estimé que la motion 3060 ne pouvait être acceptée en l'état pour trois raisons distinctes et incompatibles entre elles :

- L'Etat fait d'ores et déjà suffisamment d'efforts pour l'inclusion des personnes vivant avec un handicap et il n'y a pas lieu de créer une « offre surdimensionnée » avec de l'argent public (groupes UDC et LC).
- Le problème existe bel et bien, mais la solution ne peut consister à subventionner des prestataires privés, alors que les TPG disposent d'une expertise dans le transport de personnes sur appel via le service TPGFlex (amendement Vert).
- Le problème tient essentiellement au fait que la LHand, malgré un délai de 20 ans, n'a pas permis une adaptation conforme des équipements et des véhicules. Sauf exception rarissime, toute personne, quelles que soient ses incapacités, devrait pouvoir emprunter les transports publics, c'est aux services publics de s'adapter (amendement socialiste).

Aucun des amendements n'ayant trouvé de majorité, la motion a été largement refusée et c'est pour cela que la majorité de la commission vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à en faire de même.

ANNEXE I

**La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les
personnes handicapées (LHand; RS 151.3)
Arrêt de bus TPG**

Commission des transports 28 octobre 2025



Département de la santé et des mobilités
Office cantonal du génie civil

12/10/2025 - Page 1

Sommaire

- Contexte Légal
- Responsabilité
- Programme de mise en conformité
 - Bilan Global (Canton et communes)
 - Arrêts sur domaine public cantonal
- Service de navette
- Informations

Contexte légal

- La **loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand)** crée les conditions propres à permettre aux personnes handicapées de participer plus facilement à la vie de la société, en les aidant notamment à être suffisamment autonomes pour entretenir des contacts sociaux, suivre une formation et exercer une activité professionnelle
- Dans ce cadre, elle vise, entre autres, à **garantir aux personnes en situation de handicap, des transports publics adaptés à leurs besoins**.
- L'**ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)** réglemente les exigences fonctionnelles imposées aux installations, aux véhicules et aux prestataires de service des transports publics (art. 1 al. 2, OTHand).
- Le **délai pour la mise en conformité fixé à fin 2023**
- Le concept de mise en œuvre de la LHand prévoit notamment que **les aménagements doivent être adaptés suivant un principe de proportionnalité** (art. 11 et 12, LHand).
- Les entreprises de transport doivent proposer des **mesures de transition** (assistance par le personnel ferroviaire ou service de navette) jusqu'à ce que les arrêts soient accessibles aux personnes handicapées. (art. 12 al. 3, LHand)

12/10/2025 - Page 3

Responsabilité

Chaque propriétaire ou gestionnaire de fonds a la responsabilité de mettre en conformité ses aménagements

- **Le Canton** et pour lui l'office cantonal du génie civil (OCGC) sur le domaine public cantonal et l'office cantonal des bâtiments (OCBA) sur le domaine privé de l'Etat de Genève
- **Les communes** sur leurs domaines publics communaux respectifs.

12/10/2025 - Page 4

Programme de mise en conformité des arrêts

BILAN GLOBAL (CANTON ET COMMUNES)

Bus et tramway : 1800 quais

- 784 quais sont strictement conformes avec un accès autonome (44%);
- 241 quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite avec assistance du conducteur / de la conductrice et l'ouverture de la trappe présente dans les véhicules (13%) ;
- 775 quais ne sont à ce jour pas conformes : pas de quai, bords de champs, largeur trop étroite, etc. (43%).

12/10/2025 - Page 5

Programme de mise en conformité des arrêts

ARRÊTS SUR DOMAINE PUBLIC CANTONAL

L'office cantonal du génie civil (OCGC) a mis en œuvre ce programme en retenant les les quatre **critères de proportionnalité** suivants :

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| – Passagers | Niveau de fréquentation (plus de 25 voyageurs /jour) avec garantie d'un arrêt minimum par commune ; |
| – Pôles d'attraction PMR | Desserte des lieux d'importance pour les personnes à mobilité réduite (PMR), santé (EMS, hôpitaux, centres de soins concernés, institutions pour PMR à proximité) ; |
| – Services | Services publics (mairies, postes, écoles, etc.) ; |
| – Connexions | Rôle de pôle d'échange ou de connexion multimodale ; |

Les arrêts ne remplissant pas ces critères de proportionnalité n'ont pas été retenus pour une mise en conformité.

12/10/2025 - Page 6

Programme de mise en conformité des arrêts

ARRÊTS SUR DOMAINE PUBLIC CANTONAL

Bus : 646 quais

- 332 quais ont été rehaussés et 69 le seront dans le cadre de projets de requalifications de routes (62%). Ces 401 quais desservent plus de 90% des usagers TPG sur les routes cantonales.
- 245 arrêts ne seront pas rehaussés selon le principe de proportionnalité ou car techniquement pas faisables (38%).

Tramways : 86 quais

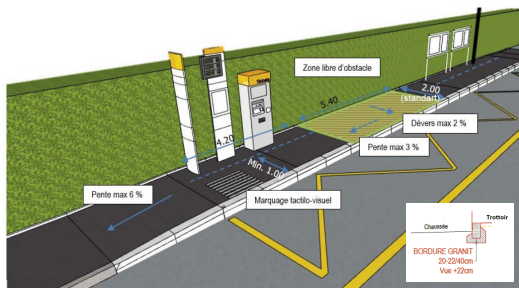
84 quais ont été rehaussés (98%).

Les 2 manquants le seront à moyen terme (2%).

12/10/2025 - Page 7

Programme de mise en conformité des arrêts

ARRÊTS SUR DOMAINE PUBLIC CANTONAL

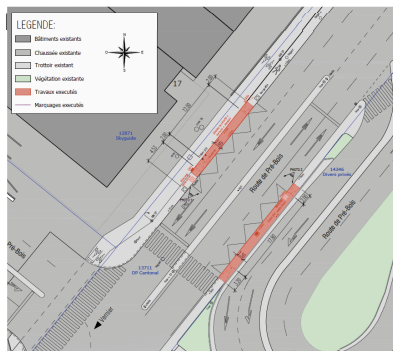


Le coût moyen du rehaussement d'un quai est de 50'000.- francs HT (travaux de génie civil, honoraires, marquages, cadastration, coûts internes, etc.

12/10/2025 - Page 8

Programme de mise en conformité des arrêts

ARRÊTS SUR DOMAINE PUBLIC CANTONAL



ROUTE DE PRÉ-BOIS (EXEMPLE)

12/10/2025 - Page 9

Service de navette

Pour les arrêts qui n'ont pas été retenus pour une mise en conformité ou dont la mise en conformité n'est pas réalisée dans les délais, il est possible de faire appel à un service spécial de navette pour les personnes en fauteuil roulant pour accéder à l'arrêt TPG accessible le plus proche et pouvoir continuer le trajet.

- **Réservation :**
Par téléphone, au moins 2 heures avant
- **Contact :**
Service effectué par Fondation Foyer Handicap entre février et juin 2025.
Depuis le 1er juillet 2025 internalisation de la prestation avec des véhicules et du personnel TPG (4 demandes depuis la mise en place)
- **Tarif :**
Unireso, zone 10. Les abonnements incluant le Tout Genève, zone 10, les billets unitaires ou les cartes journalières Tout Genève, zone 10 sont valables. Il n'y a pas de supplément à payer



12/10/2025 - Page 10

Informations

Le site internet des TPG donne des conseils pratiques :

<https://www.tpg.ch/fr/voyager/conseils-pratiques/pour-les-personnes-besoins-specifiques>

- Les informations pour permettre des déplacements sur le réseau TPG de la manière la plus autonome possible, que l'usager soit en fauteuil roulant, aidé d'une assistance technique ou atteint de déficience visuelle.
- Les infrastructures qui donnent de l'information pour les personnes à mobilité réduite (personnes atteintes de déficience visuelle particulièrement) mais aussi comment accéder à bord du véhicule de la manière la plus sûre.
- Des conseils pour un voyage en toute sécurité.
- Les avantages d'achat dédiés aux personnes à mobilité réduite.

Une brochure est également disponible :

https://www.tpg.ch/sites/default/files/2025-06/tpg_PMR_brochure-web.pdf




Une carte interactive LHand pour connaître l'accessibilité dans toute la suisse :

https://data.oev-info.ch/explore/dataset/haltestellen_tagesdaten/wheelchair/



12/10/2025 - Page 11

Merci de votre attention



Audition

M 3060-3132-3077

Grand-Conseil
Commission des Transports
28.10.2025

Mme Stéphanie Lammar, Présidente
M. Lionel Brasier, Directeur général
M. Emmanuel Fankhauser, Resp. développement



stpg

Trois motions – un objectif commun



stpg

Les tpg accompagnent la stratégie du Canton

- Motions traitées :
 - M 3060 Accès à des transports adaptés pour personnes à mobilité réduite
 - M 3132 Mobilité renforcée des seniors
 - M 3077 Promotion des centrales de mobilité
- Objectif commun : promouvoir une mobilité durable, grâce à l'amélioration de l'accessibilité, l'inclusivité et l'intermodalité en lien avec les transports publics à Genève.
- Les tpg agissent déjà dans ces trois directions, conformément à leur mission de service public et au Contrat de prestations 2025-2029.

M 3060 pour un accès à des transports individuels adaptés, **σtpg** au prix des transports publics, pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les TPG

Situation et mesures en cours aux tpg :

- Véhicules 100 % accessibles (plancher bas, rampes, annonces audio/visuelles)
- Service d'accompagnement gratuit "Mobilité pour tous" avec Foyer-Handicap
- Service AMO : service spécial de navette depuis/vers les arrêts non adaptés
- Collaboration avec les communes pour l'aménagement des arrêts
- Collaborations régulières avec les associations dans le domaine du handicap
- Information complète (site web et brochure "La vie mobile pour tous et toutes !")

→ Les tpg remplissent leurs obligations légales (LHand, OTHand) et travaillent activement à améliorer l'accessibilité de leur réseau au-delà de ces exigences. Ils assurent une chaîne de mobilité inclusive, tout en restant dans leur rôle de transport public régulier.

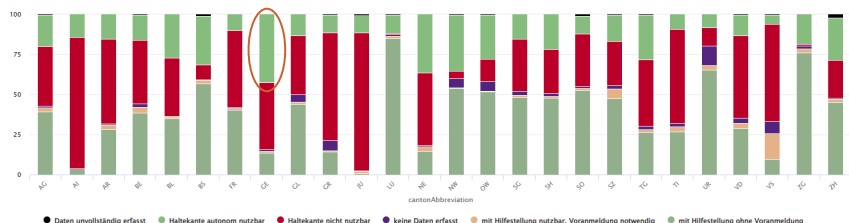


σtpg

Genève est le canton le mieux équipé



42.3% des quais sont aménagés pour une utilisation autonome



M 3132



pour des seniors encore plus mobiles à Genève

Situation et mesures en cours aux tpg :

- Programme Chrysalide (50 % de réduction AVS/AI, 100 % pour les jeunes): 27 % de pénétration chez les 65+ (env. 29'000 abos)
- Collaboration avec le DCS et les associations (AVIVO, ATE)
- Sensibilisation à la sécurité et au confort d'usage (toilettes, bancs, lisibilité)

→ Le coût n'est pas le principal frein : priorité à l'ergonomie, au confort et à la sécurité pour encourager la mobilité des aînés.

→ Les tpg soutiennent les communes souhaitant compléter la prise en charge de l'Etat.

M 3077

Promouvoir les centrales de mobilité à Genève

σtpg

Situation et mesures en cours aux tpg :

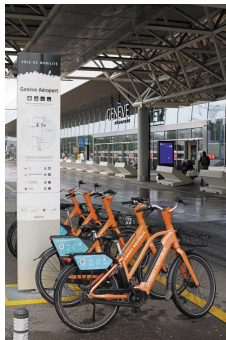
- Mise en œuvre du Plan d’actions des transports collectifs (PATC) 2024–2028
 - Réseau de Pôles de Mobilité : 40 existants, +50 prévus (2028–2032)
 - Coopération Canton, communes, Pôle métropolitain du Genevois
 - Financements européens, fédéraux et locaux : HORIZON, INTERREG, OFEN, MODUS...
 - Intégration tarifaire et service client :
 - Webshop tpg déjà utilisé pour la vente d’abonnements Vélopartage (Donkey Republic), les vélostations de la FdP, et GenèveRoule
 - Projet pilote “bons vélos” avec Carouge
 - Réflexion en cours : “Maison de la mobilité” (évolution de l’agence Cornavin)
 - Enjeu pour évoluer vers la «MaaS» : développer les outils pour des facturations complexes multi-opérateurs «à la consommation réelle».
- Approche progressive et partenariale : intégrer les services de mobilité existants sans créer de nouvelles structures coûteuses.

Solutions mobilités

Etat des partenariats multimodaux des tpg

σtpg

| | Opérateur | Projet | Offres B2C | Offre B2B | Contrat spécifique | Contrat evomov | Statut discussion | Timing signature contrat |
|----------------|--------------------|----------------|------------|-----------|--------------------|----------------|--------------------------|------------------------------------------------------|
| MOBILITE DOUCE | Ciclisimo | Projet Carouge | X | X | X | X | Finalisé | Contrat spécifique : Signé Contrat evomov : Q4 25 |
| | Bikesoid | | X | X | X | X | Finalisé | |
| | DF Cycles | | X | | X | | Finalisé | |
| | Bicy | Projet Déclic | X | X | | X | En cours | Q1 26 |
| | Pro-velo | | À définir | X | | X | En cours | Q1 26 |
| | Miloo | | X | X | | X | En cours | Q1 26 |
| | Matchmybike | | | X | | X | Pas commencé | Q1 26 |
| | Cycle Grenat | | | X | | | Rencontre jeudi 16/10/25 | Q2 26 |
| | Velomania | | X | X | | | Rencontre jeudi 16/10/25 | Q1 26 |
| | TCS | | X | X | | X | Pas commencé | Q1 26 |
| | Fond. des parkings | | X | | | X | En cours | Q1 26 |
| TP | Fairliq | | X | X | | X | En cours | Q4 25 |
| AUTO-PARTAGE | Mobility | | X | À définir | À définir | X | En cours | À définir |
| | Blablacar | | X | X | | X | En cours | Q4 25 |
| EQUIPEMENT | Decathlon | | X | | | X | Pas commencé | Q2 26 |
| COWORKING | Voitains | Projet Déclic | X | X | | X | En cours | Q4 25 |
| | IWG | | X | X | | X | Pas commencé | Q3 26 |
| INFRA-ELECT. | SIG | | X | ? | | X | En cours | Q2 26 |
| PARKING | Fond. des parkings | | X | | | X | En cours | Q1 26 |
| | Sharvy | | X | X | | X | Pas commencé | À définir |
| | IRM | | À définir | À définir | | X | Pas commencé | À définir |
| TAXI | Taxiphone | Projet Déclic | | | X | | En cours | Q4 25 |



Conclusion



Les tpg partagent pleinement les **objectifs** des trois motions :

- Accessibilité – mobilité inclusive pour tous les publics
- Sécurité & autonomie – soutien à la mobilité des aînés
- Intermodalité & innovation – intégration des modes et services

→ Les tpg contribuent activement à la mise en œuvre des politiques publiques cantonales de mobilité durable et inclusive, et sont des partenaires de référence pour accompagner le Conseil d'État dans ces évolutions.

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches

M 3060:

« Pour un accès à des transports individuels adaptés, au prix des transports publics, pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les TPG »

M 3132:

« Pour des seniors encore plus mobiles à Genève »

Commission des Transports du Grand Conseil - 11 novembre 2025

Présentation par:

*Olivier Dufour, Vice-président de la fégaph, Membre d'honneur du CFRGe
Eric Vallélian, Membre du Bureau de la fégaph*

1

M3060-M3132_Transports adaptés accessibles
financièrement

1

La liberté d'aller et venir est une liberté fondamentale

- o La privation de liberté est l'une **des sanctions les plus sévères** dans nos sociétés
- o **Faire face à des obstacles** dans la vie quotidienne en raison de limitations motrices, sensorielles, cognitives, mentales ou psychoaffectives
→ limitation de liberté d'aller et venir
- o En Suisse: **22 % de la population vit avec une ou plusieurs incapacités**
→ près de 2 millions de personnes dont la liberté de déplacement est entravée dans « petit espace » ou dans « grand espace »
→ Genève = + de 117'500 personnes...
+ celles qui sont **temporairement limitées** dans leurs déplacements

→ **Barrières physiques** (horizontales et verticales) entravent les déplacements
+ les **barrières sociales** : **préjugés + regard porté** sur les besoins des personnes vivant avec des incapacités ou temporairement entravées

Historique de la Motion 3060... 2014: M 2224

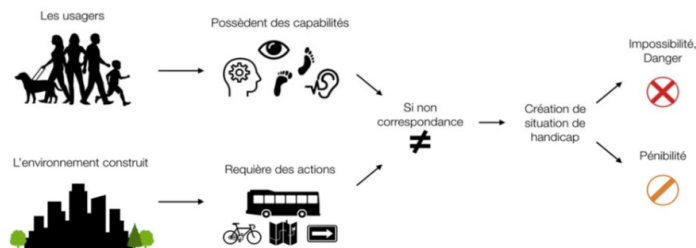
- **Motion 3060 reprend thèmes de Motion M 2224**
déposée le 1er septembre 2014 par le député Zaugg et des collègues de divers partis
- **Motion M 2224 n'a jamais reçu de rapport du Grand Conseil**
elle a été reportée sine die en août 2018, après quatre passages en plénière
- Toutefois... la demande d'amélioration de l'offre et d'une centrale d'appel a été travaillée dans les services des départements concernés après le report de la Motion
Une note de séance avec l'OCT et les associations concernées atteste de ce travail en novembre 2018
 - ❖ La fégaph n'a pas connaissance de ce qu'il est advenu de cette démarche par la suite
- La fégaph et ses associations membres vous ont **déjà alerté sur les problèmes de mobilité** des personnes qu'elles représentent (M 2224, LTVTC, IN Marche, Lumière s/routes, Aller où je veux..., etc.)

? Identifier d'emblée les personnes à mobilité réduite comme incapables d'utiliser les transports publics ?

- **Arguments des deux motions** (3060 et 3162) examinés ensemble
 - ➔ **Motion 3162** du député Sayegh et collègues met en lumière la **diminution progressive de la capacité** des personnes âgées (> 65 ans) à se déplacer aussi aisément qu'une personne de 40 ans vivant sans incapacités
 - ➔ les diminutions sensorielles et motrices, notamment, entraînent une **augmentation des situations handicapante**
 - ➔ question abordée sous des **angles différents**
 - ➔ posent la **même problématique**
- **Les situations de handicap résultent de l'interaction entre la personne et son environnement physique ou social ou autre**
 - affirmer « *Certaines personnes sont trop handicapées pour utiliser les transports publics* » reflète une **inversion du problème** :
 - ➔ **ce n'est pas la personne qui est trop handicapée, mais la « chaîne de déplacement » qui est insuffisamment accessible (pas AU!)**
 - Cette inversion est illustrée dans la **figure** ciaprès...

? Identifier d'emblée les personnes à mobilité réduite comme incapables d'utiliser les transports publics ?

- Les situations de handicap résultent de l'interaction entre la personne et son environnement, qu'il soit physique ou social



- Lorsque vous **vivez avec des incapacités**:
se déplacer demande une planification plus approfondie que pour celles vivant sans incapacités → UMR - UFR
- La **mobilité réduite commence dès la décision de se déplacer**, pour une personne vivant avec des incapacités

Mobilité autonome + Accessibilités

- **Convention de l'ONU** relative aux droits des personnes handicapées (CDPH) pose divers principes dont :
 - **l'accessibilité universelle** (articles 2, 9, 20)
 - **l'autonomie + autodétermination** des personnes vivant avec des incapacités
- **L'Hand renforce ces principes**
loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées: articles 1, 2, 7, 8, 14, 15, 16
- ➔ **Accessibilité universelle : un enjeu de qualité de vie pour toutes et tous**
 - la **qualité de vie** est au cœur des actions des engagements de nos associations
 - l'**accessibilité universelle (AU)** → **politique publique appliquée** par les autorités cantonales + communales
 - **y renoncer, ne pas appliquer les Normes professionnelles crée des discriminations :**
 - * **espaces publics, bâtiments, locaux publics et logements**
= **problèmes d'usage**
 - * voire des **risques pour la sécurité** des UMR et UFR

Mobilité autonome + AccessibilitéS

- **Mobilité autonome, prendre en compte :**
 - les composantes essentielles de tout parcours
- ET de son analyse :**
 - **Tripode: sécurité, continuité et confort** du cheminement
 - Basé sur: **l'accessibilité universelle**
- **une réalité complexe**
 - offre actuelle « bien intentionnée » :
 - ➔ **MAIS nombreux obstacles** : barrières horizontales, verticales, organisationnelles
 - qualité des trottoirs, traversées, encombrements, chantiers, foule
 - **conditions météorologiques** pour l'aller et le retour
- **Anticiper et « visualiser » le parcours**

Mobilité autonome + AccessibilitéS en jeu dans ces 2 Motions

- **Accessibilité dynamique =**
 - ➔ **Déplacements dans les espaces privés et publics :**
 - « Petit espace » : logement, travail, bâtiments
 - « Grand espace » : rues, parcs, commerces, transports publics
 - ➔ **Sécurité des trajets :**
 - Risques de chutes liés à la qualité des revêtements, encombrements, entretien, chantiers, partage de l'espace
 - **Dans les transports publics** : aléas de circulation, conduite, espace personnel, affluence
 - ➔ **Transports** : publics, privés, taxis – avec respect des normes.
- ➔ **Accessibilité sociale =**
 - ➔ **Rencontres et communication** : y compris compréhension des infos écrites, sonores, numériques
 - ➔ **Loisirs, culture, sport** : accès aux événements, lieux publics, activités.
 - ➔ **Exercice des droits fondamentaux**, y compris politique

Mobilité autonome + les Accessibilités + Charge mentale

o Transports publics : accessibilité et charge mentale

→ L'usage des transports publics nécessite de connaître :

- ✓ L'**accessibilité statique** de chaque arrêt et véhicule
- ✓ L'**horaire** du déplacement pour anticiper l'affluence

→ En cas de besoin d'assistance :

- contacter une **centrale téléphonique -des CFF- éloignée** (solution Tpg nouvelle)
- **ignore souvent accessibilité + état réel** des centaines d'arrêts Tpg

→ Augmentation de la **charge mentale**

→ Cette charge mentale influence gravement la qualité de vie quotidienne, ?? est-ce acceptable ??

→ tout comme la **restriction de liberté** (« aller où je veux, quand je veux »)

Mobilité autonome + Charge mentale... conséquences

➤ Renoncement aux transports

- ❖ De nombreuses personnes **renoncent à utiliser** les transports publics ou adaptés :
 - o **lassitude** face aux obstacles
 - o **tarifs dissuasifs** ou **difficultés d'utilisation**

➤ Problèmes liés aux transports adaptés

- ❖ chauffeurs de transports adaptés **ne sont pas soumis** à la législation sur la durée du travail (OTR 2, art. 4, al. 1, let. c).
 - ces sociétés pratiquent **tarifs non régulés**
 - contrairement aux taxis/VTC (voir LTVTC)

→ ?? situation acceptable ??

Position par rapport aux demandes des Motions 3060 et 3132

➤ Tarification des transports adaptés

- La question des tarifs reste ouverte :
 - Faut-il qu'ils soient **égaux à ceux des TPG** ?
 - Faut-il qu'ils soient **gratuits** ?

- Le **choix revient au législateur**, selon les principes d'équité et d'accessibilité

➤ Solutions concrètes proposées par la fégaph ...depuis + de 10 ans!

- *dia suivante*

Solutions concrètes proposées par la fégaph

1. Accessibilité des arrêts TPG

- 1.a Réaliser **bilan exhaustif** des arrêts TPG **non universellement accessibles** (partiellement en cours)
- 1.b Élaborer **plan quinquennal** de mise en accessibilité universelle, avec les **demandes de dérogations**
- 1.c **Présenter et discuter**: bilan + plan avec les **associations représentatives** des personnes vivant avec des incapacités, dans un **groupe de travail dédié**

2. Transports individuels accessibles

- Développer une **flotte significative de taxis et VTC** avec des **véhicules universellement accessibles**, y compris pour les **personnes en fauteuil roulant** (sans transfert) → **Décarbonation de la flotte = opportunité**

3. Évolution législative

- Faire évoluer la **législation fédérale** (OTR 2, art. 4)
 - que les **sociétés de transports adaptés** soient soumises aux **mêmes exigences de compétences** que les conducteurs professionnels (LTVTC)

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches

M 3060:

« Pour un accès à des transports individuels adaptés, au prix des transports publics, pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les TPG »

M 3132:

« Pour des seniors encore plus mobiles à Genève »

Merci de votre attention

Commission des Transports du Grand Conseil - 11 novembre 2025

Présentation par:

Olivier Dufour, Vice-président de la fégaph, Membre d'honneur du CFRGe

Eric Vallélian, Membre du Bureau de la fégaph

ANNEXE 4

De : OSTOJIC Elena <E.OSTOJIC@acg.ch> **De la part de** Présidence ACG

Envoyé : mardi 13 janvier 2026 16:37

À : Uehlinger Pascal (GC) <Pascal.Uehlinger@gc.ge.ch>

Cc : AEGERTER Philippe <p.aegarter@acg.ch>; Piccoli Roberta (SEC-GC) <roberta.piccoli@etat.ge.ch>

Objet : RE: Commission des transports, audition de l'ACG le 20 janvier 2026

Monsieur le Président,

Dans le suivi de mon message du 17 novembre et en réponse à la demande de la commission, j'ai l'avantage de vous transmettre les résultats d'un sondage transmis aux communes dans le but d'obtenir un état des lieux relatif à la mise en conformité, au regard de la LHand, des arrêts de bus du ressort de ces dernières.

Comme vous pourrez le constater, nous avons obtenu les réponses de 35 communes sur 45 dans ce cadre. Ces résultats vous sont communiqués en l'état, en ce sens que nous n'avons pas retraité les réponses reçues. Ainsi, ces dernières ne sont pas forcément comparables entre communes.

Pour illustrer notre propos, l'absence de relevé des arrêts cantonaux sur le territoire communal, alors que son réseau de TP circule principalement sur des routes cantonales, peut faussement donner l'impression au lecteur que la commune en a moins fait qu'une autre. Par ailleurs, il semblerait que des arrêts aient été comptabilisés des deux côtés de la route, et que d'autres communes les aient comptabilisés une seule fois.

Enfin, s'agissant plus particulièrement de notre audition fixée au 20 janvier 2026 et après une analyse plus fine de cette proposition de motion, je vous informe que notre Comité a estimé qu'il ne nous revenait pas de nous immiscer dans les discussions entre le parlement et le Conseil d'Etat portant sur des prérogatives cantonales. Je vous informe dès lors que l'ACG renonce à son audition prévue le 20 janvier.

Vous souhaitant bonne réception de ces lignes, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma respectueuse considération.

Martin Staub

Président

ACG

Association des communes genevoises

Esplanade de Pont-Rouge 3 - 1212 Grand-Lancy

+41 22 304 55 00



LHand - Mise aux normes des arrêts TPG

Résultat du sondage effectué auprès des communes

| Uniquement les arrêts sur domaine public communal | Nombre d'arrêts respectant les normes | Nombre d'arrêts dont la mise en conformité est prévue/planifiée | Nombre d'arrêts qui ne seront pas rehaussés pour des raisons d'infaisabilité technique ou de proportionnalité |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aire-la-Ville | 2 | 3 ou 5 | 1 ou 2 |
| Anières | 10 | - | - |
| Avully | | | |
| Avusy | - | 3 | 12 |
| Bardonnex | 6 | - | 6 |
| Bellevue | 4 | 8 | 1 |
| Bernex | 9 | 15 | - |
| Carouge | 15 | 3 | 6 |
| Cartigny | | | |
| Céligny | 2 | - | - |
| Chancy | 8 | - | 2 |
| Chêne-Bougeries | 8 | 6 | 4 |
| Chêne-Bourg | 12 | 2 | - |
| Choulex | 4 | - | - |
| Collex-Bossy | - | 1 | 4 |
| Collonge-Bellerive | | | |
| Cologny | | | |
| Confignon | 3 | 3 | - |
| Corsier | 0/2 | - | 2 |
| Dardagny | - | - | 7 |
| Genève | 142 | 225 | 4 |
| Genthod | | | |
| Grand-Saconnex | 23 | 9 | - |
| Gy | - | 1 | 5 |
| Hermance | | | |
| Jussy | | | |
| Laconnex | - | - | 4 |
| Lancy | 12 | 2 | - |
| Meinier | 4 | - | 22 |
| Meyrin | 67 | 12 | - |
| Onex | 19 | 8 | - |
| Perly-Certoux | 6 | 4 | - |
| Plan-les-Ouates | 4 | 6 | 1 |
| Pregny-Chambésy | 12 | 4 | 12 |
| Presinge | - | - | 1 |
| Puplinge | 11 | 2 | 4 |
| Russin | | | |
| Satigny | 8 | - | 48 |
| Soral | - | 1 | 1 |
| Thônex | 9 | 1 | - |
| Troinex | 5 | 1 | - |
| Vandoeuvres | - | - | 6 |
| Vernier | 61 | 22 | 11 |
| Versoix | | | |
| Veyrier | | | |