GRAND CONSEIL **M 3191-A**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 10 novembre 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Leonard Ferati, Romain de Sainte Marie, Grégoire Carasso, Nicole Valiquer Grecuccio, Arber Jahija, Jean-Charles Rielle, Sylvain Thévoz, Jean-Pierre Tombola, Caroline Renold, Uzma Khamis Vannini, Cédric Jeanneret, Dilara Bayrak : Conduire en sécurité à tout âge : mieux évaluer, mieux accompagner, mieux prévenir

Rapport de majorité de Pascal Uehlinger (page 3)
Rapport de minorité de Christo Ivanov (page 21)

ATAR ROTO PRESSE – 80 ex. – 11.26

Proposition de motion
(3191-A)

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

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

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

invite le Conseil d'Etat

à évaluer l'efficacité des mesures actuelles d'incitation à l'abandon volontaire du permis de conduire par les seniors et, le cas échéant, à en proposer de nouvelles.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pascal Uehlinger

La proposition de motion 3191 a été traitée par la commission des transports lors de quatre séances en 2026.

La présidence a été assurée par MM. Pascal Uehlinger et Matthieu Jotterand.

Les procès-verbaux ont été tenus par M[mes] Rania Nassereddine et Pauline Ley.

Nous remercions ces personnes de leur contribution au bon déroulement des travaux de la commission.

Lors de la séance du 12 mai 2026, le député Leonard Ferati a présenté la motion M 3191, qui vise la conduite en sécurité à tout âge.

Le premier auteur, M. Leonard Ferati, fort d'une expérience en gériatrie, souhaite attirer notre attention sur la diversité des trajectoires de vieillissement et la nécessité d'individualiser l'évaluation de l'aptitude à conduire chez les seniors.

Le système actuel impose des contrôles médicaux dès 75 ans, tous les deux ans, principalement basés sur l'âge, ce qui est jugé trop standardisé et peu pertinent face à la diversité des situations individuelles.

L'enjeu démographique est très important, la Suisse compte désormais plus de personnes de plus de 65 ans que de moins de 20 ans, ce qui accentue les défis liés à la mobilité, à l'autonomie et à la sécurité routière des seniors.

On constate aujourd'hui que le critère d'âge est insuffisant, car il ne reflète pas toujours les capacités réelles ; en effet, certaines personnes développent des troubles cognitifs bien avant 75 ans.

On doit aussi évaluer les conséquences du retrait du permis : isolement social, perte d'autonomie, dépression, surtout dans les zones rurales.

On remarque également des disparités cantonales et médicales : les pratiques d'évaluation varient selon les cantons, les médecins et les contextes culturels.

On s'aperçoit également d'un manque de coordination interprofessionnelle ; en effet, l'évaluation repose trop souvent sur le seul médecin de famille.

La motion amène donc certaines propositions, comme une évaluation plus individualisée et multidimensionnelle : intégrer des tests neuropsychologiques, des observations cliniques, des évaluations sur la route et une prise en compte du contexte global de la personne.

La motion recommande également un accompagnement à la transition avec un accompagnement psychosocial et des alternatives de mobilité adaptées.

La motion souhaite également une harmonisation nationale : élaborer des recommandations communes et clarifier les rôles professionnels.

La commission a quelques interrogations sur les compétences cantonales *vs* fédérales, en effet plusieurs membres s'interrogent sur la marge de manœuvre réelle du canton, la plupart des règles étant fédérales.

Les commissaires discutent aussi sur la possibilité de déclasser un permis ou d'imposer des restrictions (trajets, horaires, types de routes). Au niveau social, la commission constate la nécessité d'intégrer des mesures pour accompagner la perte du permis et éviter l'isolement.

La commission décide donc à l'unanimité d'auditionner le département de la santé et de la mobilité (DSM) pour clarifier les marges de manœuvre, l'état des lieux et la faisabilité des propositions.

La commission décidera d'autres auditions après l'audition du DSM comme les représentants des seniors, du TCS, de l'ATE, etc.

Lors de la séance du 9 juin 2026, sont auditionnés pour le traitement de la motion 3191 M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. Alessandro Cassini, médecin cantonal, et M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules – DSM.

Lors de cette séance, il est rappelé le cadre légal et la pratique actuelle. L'obtention et le retrait du permis de conduire relèvent du droit fédéral. Depuis 2019, l'âge du contrôle médical obligatoire est passé de 70 à 75 ans, puis tous les deux ans après 75 ans. Les certificats médicaux peuvent être délivrés par des médecins de famille. A Genève, environ 78 000 conducteurs ont plus de 65 ans, dont 29 000 ont plus de 75 ans. Environ 15 seniors renoncent chaque jour à leur permis, souvent après discussion avec leur médecin et leur entourage. L'office cantonal des véhicules (OCV) applique strictement la loi fédérale et ne prend pas de décisions autonomes.

Il est précisé que les marges de manœuvre cantonales sont très limitées. La prévention passe par la sensibilisation des médecins et des familles, l'information sur les risques liés à certains médicaments, et l'encouragement à signaler les situations à risque. Aujourd'hui à Genève, les mesures

d'accompagnement existent, comme la semi-gratuité des transports publics pour les seniors et divers dispositifs d'aide à la mobilité.

Au niveau de la sécurité routière et du nombre d'accidents, les seniors sont proportionnellement plus impliqués dans des accidents graves, mais ne sont pas plus responsables que d'autres groupes d'âge. Leur vulnérabilité physique explique la gravité des conséquences. De plus, Genève affiche de très bons résultats en matière de sécurité routière, avec un taux de mortalité inférieur à la moyenne suisse et européenne.

Au niveau fédéral, l'efficacité des contrôles médicaux obligatoires est discutée. Des pistes sont étudiées, comme cibler les contrôles sur les conducteurs à risque ou renforcer les signalements par les médecins. Il est également précisé que les restrictions individualisées (p. ex. : conduite de jour uniquement) sont peu utilisées à Genève, contrairement à certains cantons alémaniques. Les médecins préfèrent souvent recommander un retrait complet du permis plutôt que des limitations spécifiques. Il existe des outils d'autoévaluation, des ateliers et des offres d'accompagnement pour les seniors, mais la coordination et la standardisation pourraient être renforcées.

Le Conseil d'Etat estime que le système actuel fonctionne bien et que la marge d'évolution est limitée. Un durcissement des contrôles n'est pas jugé pertinent, la relation de confiance avec le médecin de famille et la vigilance de l'entourage restant déterminantes. Les mesures proposées par la motion sont en grande partie déjà appliquées.

Lors de la séance du 18 août 2026, la commission décide de ne pas faire d'audition supplémentaire (ni la plateforme du réseau seniors Genève ni l'ATE).

Lors de la séance du 8 septembre 2026, la commission poursuit l'examen de la motion M 3191, qui vise à améliorer la sécurité routière des seniors en évaluant, accompagnant et prévenant les risques liés à la conduite à un âge avancé. Le groupe socialiste a présenté une proposition d'amendement, non globale, permettant de voter séparément sur chaque « invite » (proposition d'action).

Les discussions ont mis en avant plusieurs éléments. Certaines propositions initiales de la motion n'étaient pas conformes au droit fédéral, notamment sur les examens de conduite des seniors. Les amendements mettent l'accent sur la prévention, la sensibilisation des médecins (notamment sur les interactions médicamenteuses) et la promotion de dispositifs existants pour accompagner les seniors dans leur mobilité. Il a été souligné que l'objectif n'est pas

d'empêcher les seniors de conduire, mais de les accompagner vers une mobilité adaptée et sécurisée.

Vote

Le président soumet au vote la **suppression des six invites initiales de la M 3191** :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)
Non : –
Abstentions : –

La suppression des six invites initiales de la M 3191 est acceptée.

Le président soumet au vote la première invite proposée par un commissaire socialiste :

– *à évaluer l'efficacité des mesures actuelles d'incitation à l'abandon volontaire du permis de conduire par les seniors et, le cas échéant, à en proposer de nouvelles.*

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

La première invite est acceptée.

Un commissaire Vert propose de sous-amender la deuxième invite comme suit : « à mener des campagnes d'information sur l'offre de cours et de prestations qui assurent l'autonomie de déplacement des seniors par d'autres modes de transport que la voiture », en supprimant ainsi les références au TCS et à l'ATE.

Le président soumet au vote le sous-amendement d'un commissaire Vert :

– *à mener des campagnes d'information sur l'offre de cours et de prestations qui assurent l'autonomie de déplacement des seniors par d'autres modes de transports que la voiture*

Oui : 7 (3 S, 2 Ve, 2 PLR)
Non : 6 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)
Abstentions : 1 (1 PLR)

Le sous-amendement est accepté.

Le président soumet au vote la deuxième invite ainsi sous-amendée :

– *à mener des campagnes d'information sur l'offre de cours et de prestations qui assurent l'autonomie de déplacement des seniors par d'autres modes de transports que la voiture*

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 1 (1 PLR)

La deuxième invite telle que sous-amendée est refusée.

Le président soumet au vote le sous-amendement à la troisième invite :

– *à sensibiliser les médecins de famille et les pharmaciens aux risques liés à une réduction de l'aptitude à la conduite et aux situations qui peuvent altérer cette aptitude, par exemple les interactions médicamenteuses*

Oui : 9 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 3 PLR)
Non : 4 (2 MCG, 2 UDC)
Abstentions : 1 (1 LC)

Le sous-amendement de la troisième invite est accepté.

Le président soumet au vote la troisième invite ainsi sous-amendée :

– *à sensibiliser les médecins de famille et les pharmaciens aux risques liés à une réduction de l'aptitude à la conduite et aux situations qui peuvent altérer cette aptitude, par exemple les interactions médicamenteuses*

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 PLR)
Non : 7 (1 LJS, 2 MCG, 2 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 1 (1 LC)

La troisième invite telle que sous-amendée est refusée.

Le président soumet au vote la quatrième invite :

– *à informer les médecins et l'entourage des personnes concernées sur l'existence de mesures intermédiaires à la déclaration d'inaptitude et au retrait total de permis telles que la déclaration d'aptitude partielle et/ou conditionnée (conduite uniquement de jour, permis de conduire reclassé en permis F…)*

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LC)
Non : 8 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)
Abstentions : –

La quatrième invite est refusée.

Le président met aux voix l'ensemble de la M 3191 ainsi amendée :

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

La M 3191, telle qu'amendée, est acceptée.

ANNEXE 1

Commission des transports

12.05.2026

Leonard Ferati

Proposition de motion :

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

- Enquête de l'EPFZ

Contexte général

- Vieillissement de la population suisse

Pour la première fois en 2025, la Suisse compte davantage de personnes de 65 ans et plus que de jeunes de moins de 20 ans

1,811 million de personnes de 65+ ;

1,802 million de moins de 20 ans.

- Augmentation des troubles cognitifs (démence, AVC, lésions cérébrales)
- La conduite représente autonomie, lien social et qualité de vie
- Le retrait du permis peut entraîner isolement et dépendance

Contexte général

- La motion part d'un constat :
- le vieillissement démographique augmente le nombre de conducteurs très âgés ;
- certains accidents récents à Genève ont eu des conséquences dramatiques, notamment pour des enfants ;
- le système actuel d'évaluation est jugé trop standardisé et principalement médical.
- Mais la motion refuse une logique de stigmatisation des seniors. Elle défend au contraire une approche :
- individualisée,
- proportionnée,
- basée sur les capacités réelles plutôt que sur l'âge seul.

- https://www.20min.ch/fr/story/securite-routiere-tests-de-conduite-des-seniors-vers-des-regles-uniformes-103561476
- https://www.zhaw.ch/en/research/project/74098
- https://www.aramis.admin.ch/Default?DocumentID=74231&Load=true

Enjeu de santé publique

- L'aptitude à conduire dépasse la simple sécurité routière
- Impact psychologique et social majeur du retrait du permis
- Risques de dépression et perte d'autonomie
- Risque d'institutionnalisation accrue

Constat principal

- Les pratiques diffèrent fortement entre cantons et même dans le Canton
- Absence d'harmonisation nationale - cantonale
- Décisions parfois dépendantes du médecin ou du contexte local
- Manque de coordination interprofessionnelle

Idée force n°1

- Les tests cognitifs seuls sont insuffisants

- Aucun test unique ne prédit parfaitement la conduite réelle
- Certaines personnes compensent leurs difficultés
- D'autres présentent des comportements dangereux malgré de bons scores

Idée force n°2

- Vers une approche multidimensionnelle

- Tests neuropsychologiques
- Observations cliniques
- Évaluations sur route
- Analyse du contexte global de la personne

Idée force n°3

- Le système manque d'accompagnement humain

- Peu de mesures de transition
- Peu de soutien psychosocial
- Faible accompagnement après retrait du permis
- Mobilité alternative insuffisante

Méthodologie

- Enquête nationale suisse
- Cartographie des pratiques cantonales
- Analyse des outils et procédures
- Étude comparative internationale

Approche interdisciplinaire

- Le projet mobilise :

- • Médecins
- • Neuropsychologues
- • Ergothérapeutes
- • Experts de la conduite
- • Chercheurs en santé publique

Outil d'aide à la décision

- Création d'un arbre décisionnel basé sur :

- • Tests cognitifs
- • Informations qualitatives
- • Évaluation sur route
- • Facteurs de risque et de protection

Objectif de l'outil

- Passer d'une logique binaire :

- 'Apte / Inapte'

- à une logique graduée :

- Aptitude complète
- Aptitude partielle
- Aptitude sous conditions
- Inaptitude

Solutions envisagées

- • Harmonisation nationale des pratiques
- • Recommandations suisses communes
- • Clarification des rôles professionnels
- **Standardisation des procédures**

Évaluations plus fonctionnelles

- • Davantage d’évaluations sur route
- • Analyse des capacités réelles
- • Approche contextualisée
- • Moins de dépendance aux seuls scores cognitifs

Mesures compensatoires

- Programmes de maintien de la conduite
- Accompagnement progressif à l'arrêt
- Alternatives de mobilité
- Soutien psychosocial

Technologies et véhicules automatisés

- Étude du potentiel des véhicules semi-autonomes
- Aides à la conduite intelligentes
- Maintien d'une mobilité sécurisée
- Perspectives futures d'automatisation

Formation des professionnels

- Renforcer les compétences des médecins
- Uniformiser les pratiques
- Développer des outils fiables
- Soutenir les décisions complexes

Conclusion

- Le projet défend une approche :

- Plus humaine
- Plus harmonisée
- Plus interdisciplinaire
- Axée sur la sécurité ET la qualité de vie

ANNEXE 2

Commission des transports

M. Pierre Maudet
DSM
M. Didier Leibzig
Office cantonal des véhicules (OCV)

Motion 3191
Aptitude à la conduite des Seniors
9 juin 2026

cadre légal fédéral : Loi sur la circulation routière (LCR)

- 1 janvier 2019 : modification de loi passant de 70 à 75 ans l'obligation de certificats médicaux (CM) pour le maintien du permis de conduire

- ensuite, tous les deux ans un CM est demandé

- avant 2019, l'OCV exigeait des CM de médecins de niveau 2 "spécialisés aux spécificités en lien avec la conduite"

- depuis 2019 les CM peuvent être produits par des médecins de niveau 1 (médecins de famille, niveau 1, autodéclarés spécialistes de la circulation)

cadre légal fédéral : Loi sur la circulation routière (LCR)

- pas de marge de manœuvre cantonale sur le contrôle-suppression

- environ 25'000 demandes de certificats médicaux par année

- environ 15 seniors renoncent à la conduite par jour

- l'OCV suit cela avec rigueur et est conforme aux exigences légales

- l'OCV applique les décisions des médecins

- depuis 1.1.2022, une plateforme interfacée entre les médecins et l'OCV est active = E-Medko (résultats CM numérisés + protection des données)
résultats = apte, apte sous condition, non apte.

motion 3191: invites

- Quelle est la marge de manœuvre cantonale ? aucune, loi fédérale.
- Qu'est-ce qu'il est concrètement possible de faire des différentes invites de la motion ? prévention = sensibilisation des médecins, motivation d'annoncer les cas posant problèmes pour la circulation routière à l'ocv. Sensibiliser les familles des risques, informer sur les cumuls de médications problématiques pour la conduite, …
- Quelles sont les possibilités de déclassement d'un permis ordinaire en permis F sans que cela n'implique nécessairement de devoir repasser l'examen du permis de conduire, possible sur décision d'un médecin, idem, pour des spécificités, telles conduite de jour uniquement, ou des trajets spécifiques
- Est-il possible d'ajouter a posteriori certaines restrictions à des permis qui n'en comportaient pas initialement, notamment en lien avec la question du permis F. Oui, selon décision du médecin
- Quelle articulation entre le droit fédéral et le droit cantonal, ainsi que sur le caractère plus ou moins standardisé des tests actuellement réalisés par les médecins ? pas de flexibilité, droit fédéral
- Serait-il envisageable de mettre en place des évaluations davantage standardisées, réalisées non pas par le médecin de famille, mais par un autre médecin extérieur, par exemple : médecins experts ou à des médecins-conseils de l'État, mandatés par le service des automobiles afin de réaliser ces évaluations de manière plus neutre. Non, droit fédéral,
- Quelles sont les mesures actuellement mises en place par le canton afin d'accompagner la perte d'autonomie lorsque le verdict est négatif et que les personnes concernées se retrouvent sans permis de conduire et quels sont les dispositifs actuels d'accompagnement dans ce domaine. ???

Merci pour votre attention



Date de dépôt : 17 septembre 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La motion 3191 déposée par le groupe socialiste demande, je cite : « Conduire en sécurité à tout âge : mieux évaluer, mieux accompagner, mieux prévenir ».

Cette motion proposait initialement 7 invites qui ont fondu comme neige au soleil puisqu'à la fin des débats il n'en restait qu'une sous forme d'un amendement général.

Il convient ici de rappeler que tout existe déjà sur le plan fédéral. Le BPA (Bureau de prévention des accidents) analyse les seniors au volant avec le point suivant :

Connaître les risques pour les personnes âgées, car elles sont particulièrement exposées dans le trafic routier.

Elles sont plus vulnérables que les jeunes et les conséquences d'un accident sont souvent plus graves pour elles. En outre, il arrive qu'en raison de l'âge ou de leur état de santé, elles aient des difficultés à conduire. Bon à savoir dans la plupart des cas, les seniors ne représentent pas un risque accru pour les autres usagères et les usagers de la route. Ce sont plutôt les personnes âgées elles-mêmes qui sont les plus en danger en cas d'accident. Le BPA propose ce qui suit.

Faites une auto-évaluation avant de passer l'examen obligatoire à 75 ans. A partir de 75 ans, toutes les personnes qui souhaitent conserver leur permis de conduire doivent se soumettre à un examen médical, qui doit être renouvelé tous les deux ans.

Voilà, tout est dit par le BPA. Référez-vous à leurs publications et à leurs recommandations.

In fine, l'objectif principal de cette motion n'est pas de supprimer les contrôles existants, mais d'affiner l'analyse et l'interprétation des capacités de conduite de nos aînés.

La minorité de la commission des transports estime que tout existe déjà au niveau fédéral et au niveau cantonal.

Par conséquent, seule la 1re invite modifiée a été acceptée par la commission des transports soit : « à évaluer l'efficacité des mesures actuelles d'incitation à l'abandon volontaire du permis de conduire par les seniors et, le cas échéant, à en proposer de nouvelles ».

Cette motion est donc vidée de ses invites initiales avec une démarche réductrice et antisociale qui met en danger l'autonomie de nos anciens, qui favorise leur isolement social et qui dégrade leur état général. Elle est donc inutile car tout existe. Pour la minorité de la commission des transports, cela s'appelle de la gérontophobie.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande de refuser cette proposition de motion amendée.