



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

M 3132-A

Date de dépôt : 2 janvier 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Souheil Sayegh, François Erard, Jean-Marc Guinchard, Anne Carron pour des seniors encore plus mobiles à Genève

Rapport de majorité de Gabriela Sonderegger (page 3)

Rapport de minorité de Souheil Sayegh (page 47)

Proposition de motion

(3132-A)

pour des seniors encore plus mobiles à Genève

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

- l'offre de rabais de 50% du prix de l'abonnement annuel UNIRESO aux seniors, voté en 2024 par le Grand Conseil ;
- l'importance pour nos seniors de garder une mobilité autonome en lien avec leurs déplacements privés, sociaux et aussi médicaux ;
- les données sur le taux d'accidents au kilomètre parcouru publiées par l'Office fédéral de la statistique mettant en lumière la surreprésentation des aînés dans les accidents de la route (0,61 par million de kilomètres parcourus, soit deux fois plus que la classe d'âge entre 18 et 24 ans (0,31)) ;
- que la létalité lors d'un accident de la route est la plus élevée chez les personnes de plus de 64 ans ; sur 1000 accidents de la route occasionnant des blessures, 30 seniors sont tués (en moyenne) contre 7 décès chez les 25-44 ans ;
- le risque encouru en fonction de l'état de santé des aînés avec un ralentissement des réflexes, une baisse de la vision et de l'audition, de l'endurance cardio-vasculaire, ou des douleurs squelettiques ;
- la nécessité d'une sécurité routière responsable en matière de prévention des accidents de la route,

invite le Conseil d'Etat

- à mettre en place la gratuité des Transports publics genevois aux seniors âgés de 77 ans et plus ;
- à offrir cette gratuité aux aînés de plus de 65 ans qui renoncent volontairement à leur permis de conduire ou qui se voient retirer leur permis de conduire après une visite médicale.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Gabriela Sonderegger

La proposition de motion M 3132 a été traitée par la commission des transports lors de ses séances des 14 et 28 octobre et des 4, 11 et 18 novembre 2025. La présidence a été assurée par M. Pascal Uehlinger.

Après la présentation de la motion par son auteur, M. Souheil Sayegh, la commission a auditionné le DSM, représenté par M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur général (OCT), et M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (OCGC).

Elle a aussi auditionné, en visioconférence, M^{me} Caroline Hess-Klein, présidente de la direction de l'organisation faîtière Inclusion Handicap ; et M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration des TPG, ainsi que MM. Lionel Brasier, directeur général, et Emmanuel Fankhauser, responsable développement TPG.

Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{me} Rania Nassereddine.

Que ces personnes soient remerciées de leur contribution au bon déroulement des travaux de la commission.

14 octobre 2025

Audition de M. Souheil Sayegh, premier signataire

M. Sayegh premier signataire explique que, dès l'âge de 75 ans, les conducteurs doivent se soumettre à une visite médicale afin de vérifier leur aptitude à la conduite, une procédure souvent vécue comme une source de stress par les seniors. Il indique que l'idée de cette motion lui est venue à la suite du drame survenu à Sous-Moulin, l'auteur de l'accident devant, selon les informations reçues, restituer son permis dans les deux semaines qui suivaient les faits. Il précise que la motion vise à accompagner ces situations délicates, lorsque le médecin doit se prononcer sur le retrait de l'autonomie de son patient âgé. Il explique avoir retenu l'âge de 77 ans afin de laisser un délai de réflexion entre la première visite médicale, à 75 ans et la suivante à 77 ans, période durant laquelle il serait proposé aux seniors des alternatives à la conduite. Il rappelle enfin qu'une demi-gratuité existe déjà pour les titulaires de l'AVS et pour les seniors et il souhaite, par cette motion, compléter cette mesure en prévoyant une prise en charge totale des coûts de transport public pour les seniors restituant volontairement ou médicalement leur permis de conduire.

Questions / réponses

Un député PLR demande si la mesure tiendrait compte des moyens financiers des bénéficiaires ou si toute personne, même aisée, pourrait obtenir la gratuité de l'abonnement.

M. Sayegh indique que les bénéficiaires disposent déjà d'une réduction de 50% et que la mesure proposée viserait à compléter cette part. Il précise qu'elle reposera sur une démarche volontaire, et qu'il ne s'attend pas à ce qu'elle entraîne un impact significatif sur les finances publiques, compte tenu du nombre restreint de personnes concernées. Il ajoute qu'il s'agit d'une population minoritaire, souvent isolée, pour laquelle il est important de favoriser la mobilité. Il souligne que la possibilité pour un médecin de proposer la restitution du permis, assortie d'une gratuité des transports publics, pourrait inciter certaines personnes à renoncer plus tôt à la conduite, plutôt que d'attendre plusieurs années supplémentaires.

Le député PLR demande s'il a été envisagé de faire intervenir la Fondation Modus, qui promeut la mobilité douce à Genève et mène déjà des initiatives en ce sens, afin de contribuer au financement de la mesure et ainsi éviter qu'il ne repose entièrement sur l'Etat.

M. Sayegh répond que la question ne concerne pas la mobilité douce, puisqu'il s'agit spécifiquement des personnes de 77 ans et plus. Il ajoute qu'il serait possible d'interviewer la fondation, mais qu'il n'en voit pas l'utilité dans ce cadre.

Une députée PLR demande s'il n'était pas prévu un certain quota pour l'octroi de la gratuité.

Le président propose à la députée PLR de conserver cette question pour une séance ultérieure, relevant qu'une audition du département est prévue le 28 octobre concernant la motion de M. Conne, ainsi que celle de M. Sayegh.

Un député Ve le remercie pour son texte, qui soulève des questions intéressantes en matière de sécurité. Il s'interroge toutefois sur la situation des seniors âgés de 65 ans ou plus qui ne disposent plus de permis, n'en ont jamais eu ou présentent un handicap les empêchant de conduire, et qui pourraient ainsi être discriminés par la limite d'âge fixée dans le texte. Il demande si cet aspect a été pris en considération.

M. Sayegh explique que l'objectif de la motion est de retirer du circuit les personnes présentant un potentiel danger à la conduite. Les autres, ne représentant pas de risque, ne sont pas concernées.

Le député Ve soulève la question d'un éventuel effet pervers de la motion, en relevant qu'une personne de 63 ans dont les capacités de conduite auraient

fortement diminué à la suite d'un accident pourrait être tentée de conserver son permis jusqu'à ses 65 ans afin de bénéficier de la mesure.

M. Sayegh reconnaît que cela reste possible, mais peu probable. Il indique que le demi-tarif concerne des personnes relevant de l'AVS et de l'AI, incluses dans le dispositif voté. Il précise qu'il serait toujours possible de fixer la limite à 65 ans pour l'AVS et l'AI. Il ajoute ne pas encore avoir examiné en détail les situations individuelles au-delà de 65 ans. Il souligne enfin qu'il fait principalement référence à la visite médicale obligatoire dès 75 ans.

Le député Ve se demande s'il ne serait pas préférable d'anticiper la première visite médicale et d'envisager qu'elle soit effectuée dès 65, voire 55 ans.

M. Sayegh répond que le seuil de 75 ans pour la visite médicale est fixé par le droit fédéral, sur lequel il s'est appuyé pour élaborer la motion. Il rappelle que de nombreuses personnes âgées conservent de bonnes capacités de conduite et qu'il ne serait pas pertinent de généraliser leur cas. Il précise que la mesure envisagée devrait reposer soit sur une décision médicale, soit sur une démarche volontaire de restitution du permis, en lien avec la visite prévue par la législation actuelle.

Une députée PLR demande si les prestations complémentaires ne couvrent pas déjà une partie des frais de transport dans leur dispositif.

M. Sayegh répond que dans ce cas la mesure serait complémentaire à l'aide déjà accordée par l'Etat.

La députée PLR demande si, dans ce cas, la mesure s'adresserait uniquement aux personnes qui ont déjà les moyens financiers de la payer.

M. Sayegh répond que les personnes disposant de moyens financiers ne solliciteront probablement pas cette aide, car il le rappelle cette motion ne présente pas d'incitatif économique. L'objectif est plutôt d'offrir une possibilité aux personnes pour lesquelles le médecin hésite à maintenir l'aptitude à la conduite, afin qu'elles puissent bénéficier de cette aide sur une base volontaire. Il dit que l'idée est de proposer la gratuité en contrepartie de la restitution du permis.

La députée PLR indique qu'elle comprend que le projet de loi, bien qu'il prévoie une aide de 200 francs, n'a pas pour objectif de créer un incitatif financier, mais constitue néanmoins une mesure de nature financière.

M. Sayegh explique qu'il s'agit d'un incitatif à la restitution du permis, l'idée étant que si une personne se voit proposer un abonnement gratuit en échange, elle soit encouragée à rendre son permis plus tôt. Il précise qu'il exclurait de la motion les personnes ne possédant pas de permis, puisqu'elles

ne représentent pas de danger. Il souligne que la démarche s'inscrit dans une logique de sécurité et non pas financier.

Une autre députée PLR observe que l'expression « personnes potentiellement dangereuses » peut prêter à confusion, car elle ne s'applique pas à l'ensemble des conducteurs. Elle précise que cela pourrait être perçu comme une remise en cause de l'avis des médecins, chargés d'évaluer ces situations au cas par cas.

M. Sayegh rappelle que le facteur humain reste déterminant et difficile à maîtriser. Il souligne qu'une personne âgée ne peut pas toujours recourir au vélo ou au vélo-cargo et qu'elle dépend souvent de la voiture pour se déplacer. Il mentionne que, comme l'a relevé un député PLR, le coût des transports médicalisés peut constituer un frein, alors que certaines personnes âgées sont encore capables d'utiliser les transports publics. Il précise enfin que la visite médicale obligatoire, non remboursée par l'assurance-maladie et coûtant entre 100 et 150 francs, justifie l'octroi des 200 francs prévus par la motion, dans une logique d'échange équilibré.

La députée PLR demande pourquoi la motion ne prévoit pas plutôt une invite axée sur la prévention, visant à sensibiliser les personnes âgées et en rappelant que l'utilisation de la voiture coûte plus cher qu'un abonnement aux transports publics.

M. Sayegh fait remarquer qu'il s'agit avant tout d'une question de liberté de déplacement. Il précise avoir abordé la motion sous l'angle de la sécurité, à la suite de l'événement survenu à Thônex, qui aurait peut-être pu être évité.

Un député PLR propose de solliciter l'audition du département sur cette motion avant de procéder au vote.

M. Sayegh partage cet avis et propose également d'entendre le département afin d'obtenir des statistiques sur le nombre de seniors que la mesure pourrait concerner.

Le député PLR précise, pour le département, les statistiques que la commission souhaiterait obtenir dans le cadre de l'examen de cet amendement, à savoir le nombre de personnes de 77 ans et plus titulaires d'un permis de conduire, ainsi que celui des 65 ans et plus.

M. Sayegh précise qu'actuellement, la loi prévoit une visite médicale dès 75 ans. Il indique avoir fixé l'âge de 77 ans dans sa proposition, car la première visite constitue souvent le premier contact avec le médecin expert. Selon lui, si ce dernier hésite à ce moment-là, il ne le sera probablement plus deux ans plus tard.

Un député Ve indique qu'il serait intéressant d'obtenir, si possible, le nombre de restitutions volontaires de permis par rapport à celles effectuées sur indication médicale pour les personnes de 75 ans et plus. Il ajoute que, si une personne de 65 ans est déclarée inapte lors d'une visite médicale, le médecin est tenu de le signaler, et qu'il serait également utile de connaître ce chiffre. Il souligne que le grand âge entraîne certaines déficiences rendant la conduite dangereuse, mais que des situations similaires peuvent aussi concerner des personnes plus jeunes atteintes de maladies ou de handicaps. Il exprime ainsi son malaise à ne traiter que de la question de l'âge et propose d'entendre des représentants du domaine du handicap, tels que la FéGAPH ou la fondation Avivo.

Un député PLR propose, le cas échéant, d'organiser des auditions complémentaires après celle du département.

Un député S propose, après l'audition du département, d'entendre la fondation Avivo, comme suggéré par le député Ve, estimant qu'il serait pertinent de recueillir l'avis des premiers concernés.

Une députée PLR demande si la gratuité pour les plus de 65 ans s'appliquerait uniquement pour l'année au cours de laquelle ils restituent leur permis.

M. Sayegh explique qu'il s'agit d'un échange, donc au moment où la personne restitue son permis, elle obtient l'abonnement et il ajoute que la subvention est ensuite accordée de manière permanente.

La députée PLR demande si cela signifie que le Bureau des automobiles devrait délivrer une attestation lors de la restitution du permis et demande ce qu'il en serait pour les personnes n'ayant jamais conduit.

M. Sayegh répond que les personnes n'ayant jamais eu de permis bénéficieraient simplement de la réduction de 50%, tandis que celles qui restituent leur permis auraient droit à la gratuité totale.

M. Maudet attire l'attention sur le fait que le Bureau des automobiles n'est pas en mesure de vérifier si une personne a détenu un permis dans un autre canton ou une autre juridiction. Il souligne également que le dépôt volontaire du permis n'empêche pas sa reprise ultérieure.

Un député S souhaite connaître les motifs qui pourraient amener une personne à restituer volontairement son permis sans raison médicale.

M. Maudet indique que certaines personnes choisissent de restituer leur permis uniquement en raison de leur âge, sans recommandation médicale, et que certaines d'entre elles décident par la suite de le récupérer.

Une députée PLR demande, en lien avec cette motion, quelles sont les modalités de prise en charge des abonnements par les prestations complémentaires.

M. Maudet explique que le coût de l'abonnement pour les bénéficiaires de la SPC est de 55 francs par an, mais qu'il est gratuit pour les personnes les plus démunies. Il précise que la grande majorité des bénéficiaires de la SPC s'acquitte de ce montant.

Un député LJS s'interroge afin de savoir si certaines communes participent déjà au financement du complément de coût pour les personnes âgées.

M. Maudet confirme que certaines communes ont réaffecté les montants initialement destinés aux jeunes en faveur des aînés, en prenant en charge les 200 francs restants. D'autres ont choisi d'investir ces fonds dans des mesures incitatives favorisant le report modal.

Le 28 octobre 2025

Audition de :

- *M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration TPG*
- *M. Lionel Brasier, directeur général TPG*
- *M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement TPG*
- *M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil (OCGC)*

Cette audition avait pour but de traiter conjointement les questions relatives à la motion M 3132 (objet du présent rapport de majorité), ainsi qu'aux motions M 3060, et M 3077. Ces textes portant sur un même sujet, la commission a procédé à une audition unique afin d'éviter des convocations répétées.

Le président remercie de la présence les personnes auditionnées et demande si les trois motions ont bien été traitées.

M^{me} Lammar répond que oui, les trois motions seront abordées, l'objectif étant de laisser ensuite un temps d'échange pour les questions. Elle 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 conclut en indiquant qu'elle laisse la parole à M. Fankhauser, qui présentera les diapositives.

M. Fankhauser indique qu'ils ont préparé une présentation comportant une diapositive par motion, afin de montrer les actions déjà entreprises en lien avec les trois textes, qui partagent un objectif commun qui est de rendre la mobilité

durable, inclusive et accessible en transports publics à Genève. Cette démarche s'inscrit dans le plan d'action des transports collectifs et le contrat de prestation 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 l'association 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 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.

Le président propose à M. Fankhauser de présenter les trois motions, puis de passer ensuite aux questions. Il demande simplement si, dans la comparaison cantonale, les chiffres présentés concernent l'ensemble des arrêts, c'est-à-dire aussi bien ceux relevant des travaux cantonaux que communaux.

M. Fankhauser confirme que les chiffres présentés concernent bien l'ensemble des quais du canton, et souligne que Genève fait figure de bon élève, avec un taux d'adaptation nettement supérieur à la moyenne nationale.

Concernant la M 3132 sur les seniors, il explique qu'elle fait écho au programme « Chrysalide », qui prévoit une subvention intégrale de

l'abonnement pour les jeunes et une réduction de 50% pour les bénéficiaires de l'AVS et de l'AI. Au 30 septembre, on comptabilisait un taux de pénétration de 27% chez les plus de 65 ans, soit environ 29 000 abonnements bénéficiant de cette demi-subvention, un taux relativement faible comparé aux jeunes, dont le taux de pénétration atteint près de 73%. Il précise que, selon les TPG, le prix n'est pas le seul facteur déterminant pour encourager l'usage des transports publics, d'autres aspects jouent un rôle essentiel. Les TPG entretiennent un contact régulier avec les associations représentant les seniors et les personnes à mobilité réduite, afin de mieux comprendre leurs besoins. Des formations pratiques sont également organisées, notamment en collaboration avec l'ATE, pour apprendre aux personnes âgées, sur le terrain, à utiliser les distributeurs automatiques ou à se repérer dans le réseau. Les études et retours de terrain montrent que les seniors sont particulièrement sensibles au confort d'usage, comme la présence de toilettes et de bancs aux arrêts, de réseaux bien identifiés et d'interfaces lisibles. Les TPG travaillent sur ces éléments en partenariat avec le canton et les communes. En conclusion, il souligne que le coût n'est pas le frein principal, mais que l'ergonomie, la sécurité et le confort constituent les leviers essentiels pour favoriser la fréquentation. Il rappelle aussi que la subvention cantonale de 50% peut être complétée par les aides communales, ce qui renforce l'intérêt du dispositif pour les bénéficiaires.

Pour la M 3077, il précise qu'elle s'inscrit dans le plan d'action des transports collectifs, sur lequel repose le contrat de prestation 2025-2029, qui vise notamment à promouvoir la complémentarité entre les différents modes de transport. Les TPG se sont engagés dans cet objectif avec le soutien de l'Etat, sans qu'un budget spécifique n'ait été attribué. Plusieurs sources de financement sont mobilisées, européennes, locales et fédérales, notamment à travers des programmes comme Horizon Europe, l'office fédéral de l'énergie et la Fondation Modus, qui soutiennent divers projets favorisant la mobilité multimodale (intégration du bus, du vélo en libre-service, du covoiturage, etc.). Il évoque les coopérations avec le canton, les communes et le pôle métropolitain du Genevois français dans le cadre d'actions transfrontalières, notamment pour la création de pôles de mobilité. A Lancy-Bachet, par exemple, un pôle multimodal est en cours d'aménagement, comprenant un espace de vélos en libre-service « Vélopartage », ou encore la mise à disposition des voitures Mobility dans certaines zones, ainsi que des stationnements vélos gérés par la fondation des parkings. Actuellement, une quarantaine de micro-pôles de mobilité sont déjà en place, avec un objectif de 50 supplémentaires d'ici 2032, y compris en France voisine grâce à des financements transfrontaliers. Sur le plan du service client, il présente le concept MaaS (Mobility as a Service), qui vise à regrouper dans une seule

application plusieurs services de mobilité accessibles via une interface unique. Il reconnaît que ce modèle reste complexe à mettre en œuvre, car il suppose une coopération entre acteurs parfois concurrents. Les TPG avancent donc progressivement, selon les opportunités et les partenariats, en développant notamment leur Webshop, qui permet déjà de regrouper les abonnements TPG et Vélo Partage, ainsi que l'accès aux vélostation de la Fondation des parkings. Aujourd'hui, grâce à ce système, 70% des abonnements Vélo Partage sont commandés via la plateforme des TPG, ce qui démontre l'intérêt du public pour une approche intégrée et l'efficacité de ces outils. Il conclut en évoquant le projet pilote « bons vélos », mené avec la commune de Carouge est accessible via le Webshop, ainsi que la réflexion en cours autour de la création d'une centrale de mobilité, appelée à devenir une Maison de la mobilité, destinée à offrir aux usagers des conseils personnalisés et multimodaux, notamment dans la perspective du déménagement futur de la gare lié aux travaux.

Questions / réponses

Un député S remercie pour la présentation et revient sur la question de l'adaptation des arrêts de bus. Il 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 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. Le chiffre de 90%, selon lui, 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.

Le député S demande à connaître les chiffres distincts pour le canton et pour les communes, afin de savoir quel est le pourcentage total d'arrêts accessibles sur l'ensemble du territoire.

M. Fankhauser répond que les TPG ne disposent pas de ces chiffres détaillés. 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. Elle reconnaît que le député S a raison de souligner que ce chiffre ne tient pas compte des routes communales et précise que ces données globales, intégrant à la fois les routes 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 demande si une compilation de ces données serait faisable, en soulignant que cette action semble complexe.

Le député S fait remarquer qu'il s'agit d'une information importante dans le cadre du principe de proportionnalité, car il a le sentiment que ce qui devait être une exception est devenu une exception très large. Il indique qu'il souhaiterait disposer de chiffres globaux afin d'avoir une vision plus fine de la situation. Il pose ensuite la question de la politique communale, demandant si les critères appliqués par les différentes communes sont connus. Enfin, il interroge sur la question du « kneeling ».

M^{me} Lammar explique que, concrètement, les politiques communales ne sont pas connues en détail. Elle cite par exemple le cas de la ville de Carouge, où l'arrêt de tram de la place du Marché n'est pas conforme, la commune ayant estimé que les aménagements nécessaires porteraient atteinte au vieux Carouge. En effet, la modification des quais risquerait d'affecter les commerces, notamment en raison du glissement des eaux de pluie qui pourrait provoquer des inondations dans les commerces. Elle conclut en indiquant que, pour les TPG, il est difficile de connaître précisément la politique des communes sur ces questions.

M. Brasier indique qu'un forum des communes a récemment été organisé, réunissant les 45 communes genevoises. A cette occasion, il a été proposé que

les TPG soient systématiquement contactés lors de tout projet de réaménagement de routes, afin de mettre leur expertise à disposition et de garantir que les futurs aménagements soient conformes et adaptés aux besoins en matière d'accessibilité.

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.

Le député S s'interroge sur les véhicules équipés du système de kneeling, demandant s'ils peuvent réellement s'abaisser jusqu'à 15 centimètres pour atteindre la hauteur réglementaire d'accessibilité. Il souhaite également savoir quelle proportion du parc de véhicules TPG dispose actuellement de ce système.

M. Fankhauser indique que oui, ces véhicules peuvent effectivement s'abaisser jusqu'à 15 centimètres, conformément aux normes d'accessibilité. En revanche, il précise ne pas connaître la proportion exacte que ces véhicules représentent actuellement. Il ajoute avoir effectué le calcul et précise que, pour l'ensemble du canton, le taux atteint 43,2%. Sur le territoire cantonal, c'est-à-dire pour les arrêts relevant du canton, le taux s'élève à 51,4%, soit 646 quais conformes, tandis que pour les arrêts dépendant des communes, le taux est de 38,9%.

Le député S fait remarquer que ces chiffres ne correspondent pas à ceux qui ont été présentés plus tôt.

M. Fankhauser indique que le taux atteindra 62% une fois que les 69 quais actuellement en travaux seront achevés.

Un député S remercie les intervenants et souligne que, en tant qu'exploitant, les TPG dépendent du bon vouloir du canton et des communes pour la mise en conformité des arrêts. Il relève que la carte interactive évoquée plus tôt est peu conviviale et difficile à interpréter, tout en se réjouissant du projet prévu pour 2026, qui devrait améliorer cet aspect. Il ajoute, qu'il est difficile d'avoir une bonne interprétation de cette carte.

M. Gorce rappelle qu'il avait déjà évoqué ce point avant la présentation. Il explique avoir voulu utiliser cette carte pour illustrer son propos et partage entièrement le constat sur sa difficulté d'utilisation. Il reconnaît qu'elle a le mérite d'exister, mais précise qu'il ne s'agit pas d'une carte appartenant au canton de Genève, car elle couvre l'ensemble du territoire suisse. Selon lui, elle n'est pas réellement exploitable pour les usagers des transports publics,

car elle est partiellement en français, partiellement en allemand, et les codes couleur sont difficiles à comprendre.

Le député S relève, à propos du schéma figurant sous la carte que si l'on prend en compte la part des quais utilisables de manière autonome ou avec aide sans réservation préalable, certains cantons comme Zoug avec 95%, Lucerne avec 96% ou Zurich avec 71% affichent des taux bien plus élevés que Genève qui a un taux de 55%. Il estime donc que le canton n'est pas aussi « bon élève » qu'on veut bien le dire. Il ajoute qu'il est déçu par le manque de clarté et de précision des chiffres présentés, en particulier l'absence de données globales incluant les communes, alors qu'il avait expressément formulé cette demande par courriel.

Un député 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.

Un député PLR demande donc si cette prestation répond déjà partiellement à l'objectif visé par la M 3060, ou si la motion va plus loin et se montre plus exigeante dans ce qu'elle propose.

M. Fankhauser indique que, d'après sa compréhension, la motion demande 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.

Un député Ve demande si c'est bien ce service-là qui est très peu utilisé.

M. Fankhauser répond que le service très peu utilisé est celui des navettes AMO au niveau national. Concernant l'accompagnement assuré par Foyer-Handicap, il précise ne pas disposer de chiffres sur son utilisation.

Le député Ve rappelle qu'il avait été indiqué que le service d'accompagnement assuré par Foyer-Handicap était sollicité environ quatre à cinq fois par an.

M. Fankhauser indique cependant que le service de transport individuel proposé par Foyer-Handicap est, lui, largement utilisé, avec environ 150 trajets effectués par mois. Il précise que ce service est facturé 20 francs pour les déplacements professionnels ou médicaux, et 40 francs pour les trajets privés ou de loisirs.

Le député Ve indique que c'est précisément dans cette logique qu'il souhaite aller, vers une mobilité plus intégrée. Il évoque ensuite le service zenGo, en demandant quel bilan peut être tiré de cette offre jusqu'à présent.

M. Fankhauser indique que le service zenGo n'existe plus. Il s'agissait d'un projet pilote dont le test s'est révélé intéressant, mais pas concluant pour un déploiement à grande échelle sous cette forme.

Il indique que l'expérience a mis en évidence plusieurs obstacles, notamment les difficultés à créer un produit réellement attractif malgré une offre avantageuse en termes de coût, et le faible nombre de participants. Il souligne également que la complexité des partenariats et la mise en place d'une plateforme unique de vente constituent des freins majeurs. C'est pour cette raison que le projet a été abandonné au profit d'une approche plus opportuniste, fondée sur des collaborations et des solutions existantes.

Le député 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 en 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 député LJS souligne que les TPG n'ont manifestement pas attendu le dépôt de ces motions pour mettre en place des mesures en faveur des personnes

âgées et à mobilité réduite. Il ajoute que, selon lui, ces trois motions semblent en quelque sorte ouvrir des portes déjà ouvertes, puis demande s'il a raison de le penser.

M^{me} Lammar indique qu'il est toujours possible d'améliorer les dispositifs existants

Un député LC indique s'intéresser particulièrement à la M 3132 et demande si les TPG disposent de statistiques sur l'évolution de la fréquentation des transports publics par les seniors, non pas sur le nombre d'abonnements, mais bien sur l'utilisation réelle du réseau depuis la mise en place de la demi-gratuité.

M. Fankhauser explique qu'il est très difficile de mesurer précisément l'impact de cette mesure et encore plus d'isoler son effet spécifique sur les seniors. Il reconnaît qu'on observe bien une augmentation de la fréquentation en 2025 par rapport à 2024, mais souligne que d'autres facteurs, comme la démographie, influencent aussi ces chiffres. Il précise qu'une enquête est actuellement menée auprès des bénéficiaires pour évaluer leur comportement avant et après la mise en place de la mesure. Cette enquête n'a pas été réalisée immédiatement afin de laisser le temps aux pratiques de se stabiliser, et les résultats ne sont donc pas encore disponibles. Il conclut en indiquant que cette question les intéresse particulièrement et fera l'objet d'une analyse dès que les données seront exploitables.

Le député LC demande si, dans le cadre de ce sondage, une question a été posée aux participants pour savoir s'ils seraient prêts à rendre leur permis de conduire, et dans cette hypothèse s'ils percevraient un avantage à ce que la réduction actuelle de 50% soit complétée, même s'il reconnaît que l'incitatif ne serait pas financier.

M. Fankhauser répond que non, cette question n'a pas été intégrée au sondage actuel. Il explique toutefois que les TPG avaient mené il y a quelques années une action conjointe avec le service de la circulation, consistant à envoyer à tous les propriétaires de véhicules une proposition jointe à leur feuille d'impôt automobile, leur offrant la possibilité de déposer leur permis pendant trois mois en bénéficiant de la gratuité des transports publics durant cette période. Il précise que le taux de participation avait été faible, avec à peine une dizaine de milliers de candidats potentiels. Cette opération visait un public global, pas uniquement les seniors. Il ajoute qu'il existe également des initiatives menées en partenariat avec la Fondation Modus, proposant un accompagnement pour tester d'autres formes de mobilité et encourager l'abandon progressif de la voiture, dans une démarche plus proactive.

Un député Ve indique vouloir revenir sur la M 3060 et explique que, selon lui, la solution actuellement proposée est dans une démarche inclusive. Il cite le service TPG Flex, qui n'est pas forcément individuel, mais pourrait dans l'avenir l'envisager selon les besoins. Il s'interroge donc sur la possibilité d'étendre ce service TPG Flex, en demandant si les véhicules et chauffeurs de TPG Flex sont moins adaptés que ceux de Foyer-Handicap pour ce type de transport. Il demande enfin si une extension du service à l'ensemble du canton, avec un ou deux véhicules supplémentaires, serait envisageable, compte tenu du fait que les trajets effectués sont déjà relativement longs.

M^{me} Lammar indique, sur le plan technique, qu'elle préfère laisser M. Brasier répondre plus en détail, mais précise toutefois que le service TPG Flex est actuellement sous-traité, et qu'une éventuelle extension du dispositif impliquerait une augmentation du volume de sous-traitance.

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 TPG Flex 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.

Un député LJS constate qu'il lui arrive de voir fréquemment les véhicules de Foyer-Handicap et fait remarquer qu'il n'a pas l'impression que leur gabarit soit beaucoup plus grand que celui des minibus utilisés pour le service TPG Flex.

M. Brasier confirme que les véhicules de TPG Flex sont tout de même un peu plus grands.

M. Fankhauser ajoute que les bus actuels ne sont pas optimisés pour ce type de service, notamment parce qu'ils ne sont pas conçus pour transporter seulement une ou deux personnes.

Le 4 novembre 2025

Audition en visioconférence de M^{me} Caroline Hess-Klein, présidente de la direction de l'organisation faîtière Inclusion Handicap

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 et la M 3132 pour des seniors encore plus mobiles à Genève.

Le président remercie M^{me} Hess-Klein de sa présence. Il propose de lui laisser la parole sur les deux motions.

M^{me} Hess-Klein remercie 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 également 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 précise 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 fédérale 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 vingt 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 à 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. M^{me} Hess-Klein indique qu'il s'agit d'un principe essentiel, 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 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 quinze ou vingt 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 vingt ans fixés 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 estime 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 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 1 599 arrêts accessibles, Berne 1 154, 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 qui sont que 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 M. Conne 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 M. Conne. 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.

Questions / réponses

Un député 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 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 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, dans le cadre de l'examen de la proposition de M. Conne, 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 souligne qu'il existe une réelle marge d'amélioration dans ce domaine.

Un député S indique, pour s'assurer de bien comprendre, que 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.

Le député 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 député PLR prend pour exemple les arrêts situés sur des pentes importantes qui ne pourraient pas être adaptés aujourd'hui, mais 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 inadaptables 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.

Le président remercie M^{me} Hess-Klein pour sa participation.

Discussion interne

Le président indique que la commission entendra la FéGAPH sur cette motion lors de la séance du 11 novembre. Il demande s'il y a d'autres interventions ou observations à ce sujet. Il précise avoir rencontré le président de la fondation Clair-Bois, lequel lui a communiqué des informations concernant les forfaits fédéraux destinés aux déplacements de loisirs pour les personnes en situation de handicap.

Il mentionne que certaines personnes en situation de handicap épuisent leurs forfaits fédéraux avant la fin de l'année et qu'en conséquence, la fondation Clair-Bois constatait que plusieurs bénéficiaires cessaient de venir.

Il se demandant si après l'audition de la FéGAPH, il convient de clore l'examen ou de poursuivre les auditions.

Un député S indique qu'il préfère attendre l'audition de la FEGAPH avant de prévoir d'éventuelles autres auditions. Il rappelle que M. Conne avait également proposé d'autres possibilités d'audition comme les transports lausannois.

Le 11 novembre 2025

Audition de M. Olivier Dufour, vice-président, et de M. Eric Vallélian, membre du bureau de la FéGAPH

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 et M 3132 pour des seniors encore plus mobiles à Genève.

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 thématiques 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 des 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 classée. 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 revient ensuite sur la motion déposée par M. Conne, laquelle, dans sa première partie, évoque la question de l'identification des personnes ne

pouvant pas utiliser les transports publics. Il précise que la réflexion menée par la FéGAPH joint également les éléments soulevés par M. Sayegh, relatifs à la gratuité des transports pour les personnes âgées. Pour la FéGAPH, ces deux motions abordent, sous des angles différents, une même problématique de fond qui est celle des limitations de mobilité liées à des diminutions sensorielles et motrices, souvent accrues avec l'âge et qui entraînent une augmentation des situations de handicap rencontrées au quotidien. 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, qui sont deux principes fondamentaux pensés dans la loi fédérale LHand, l'empêchant ainsi de se mouvoir de manière autonome et autodéterminée. 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 obstacle », 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 les motions M 3060 et M 3132 proposent deux approches de tarification différentes et 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 les motions M 3060 et M 3132. 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 désormais 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 chaise roulante. 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 visant 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 mentionne également avoir rencontré par le passé le substitut du procureur, M. Oederlin, à propos de cette question. Il indique avoir encore en sa possession un exemplaire de son ancienne carte, bien qu'elle ne soit plus valide. Il ajoute que la situation s'est quelque peu améliorée depuis, car les policiers municipaux le connaissent désormais mieux, ce qui facilite les interactions, même si des difficultés persistent avec la police cantonale. 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.

M. Vallélian précise qu'il ne présente pas de handicap mental, mais que ses cris involontaires liés au syndrome de la Tourette peuvent susciter des réactions négatives dans les bus et les trams. Il indique qu'en 2015, ces manifestations étaient moins fréquentes qu'aujourd'hui, mais qu'il est désormais encore plus confronté à des réflexions désobligeantes de la part de certains usagers. Il partage ensuite une expérience personnelle, expliquant que certaines situations du quotidien peuvent raviver d'anciens traumatismes. Il confie notamment avoir perdu un enfant il a 25 ans et que le simple fait de se trouver à proximité d'une poussette peut parfois éveiller une vive émotion. Il précise que cela peut donner lieu à des échanges variés, certaines personnes se

montrent bienveillantes et compréhensives, tandis que d'autres réagissent de manière blessante. Il reconnaît que ces situations sont difficiles à vivre émotionnellement. Il exprime le souhait que la motion déposée en 2013 et acceptée en 2016 par le Grand Conseil concernant la création d'une carte d'identification pour les personnes atteintes de la Tourette puisse enfin trouver une application concrète, au moins à l'échelle cantonale, si une mise en œuvre fédérale devait s'avérer trop longue à obtenir.

Le président souligne qu'il serait judicieux de focaliser la discussion sur la motion M 3060, qui traite spécifiquement de la situation des personnes ne pouvant pas se déplacer en transports publics, afin d'en examiner les enjeux de manière approfondie.

Questions / réponses

Un député Ve remercie les auditionnés pour 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 TPG Flex, 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 TPG Flex diffèrent 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 TPG Flex, 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 TPG Flex, 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 TPG Flex 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 TPG Flex, 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 souligne que leur viabilité économique repose rarement sur cette seule activité, celles-ci devant souvent diversifier leurs prestations pour assurer leur équilibre financier.

Le député Ve confirme que le service TPG Flex ne fonctionne actuellement que dans deux périmètres définis, de 6h à 22h, du lundi au vendredi. Il relève toutefois que l'enjeu consisterait à élargir à la fois le périmètre et les horaires, afin de mieux répondre aux besoins des usagers, notamment ceux à mobilité réduite. Il indique que les TPG avaient soulevé la difficulté que représenterait un service « de domicile à domicile », en raison du gabarit des véhicules TPG Flex, moins adaptés pour accéder à certains environnements résidentiels. Dans cette logique, il évoque la possibilité d'un dispositif reposant sur des trajets d'un arrêt TPG à un autre et s'interroge sur le fait de savoir si un tel modèle pourrait trouver un écho positif auprès des personnes représentées par la FéGAPH, ou si le fait de ne pas assurer la prise en charge directement au domicile constituerait un obstacle majeur, limitant fortement l'utilité et la pertinence du service pour une partie importante du public concerné.

M. Dufour indique ne pas être entièrement certain de la réponse. Il 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 en 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 et ajoute que, même si 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 explique avoir demandé au secrétariat que le point de la mise aux normes des arrêts ne soit pas abordé, dans la mesure où M^{me} Caroline Hess-Klein, d'Inclusion Handicap, a déjà présenté l'ensemble des éléments. Il 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 députée 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 été 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 est trop basse, 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 député S remercie pour 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 transport public 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 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.

Le président rappelle que la motion mentionne les « personnes à mobilité réduite n'ont pas la possibilité d'accéder à tous les quais ». Il précise que la problématique évoquée ne concerne pas l'état ou la conformité des quais, mais il s'agit de situations où certaines personnes ne peuvent en aucun cas accéder aux quais, quel que soit leur qualité ou leur aménagement. Il indique avoir échangé à ce sujet avec M. Conne et souligne que l'enjeu porte sur ces limitations intrinsèques à la mobilité de certaines personnes.

Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit donc pas d'un problème lié aux quais, mais d'une réflexion plus large sur la compensation nécessaire pour garantir une mobilité effective et équitable.

M. Dufour réaffirme que, selon lui, le problème est posé à l'envers. Il reconnaît toutefois la position exprimée par la commission, tout en rappelant que cette réflexion fait pleinement partie du cheminement nécessaire pour garantir l'accès et l'usage libres des transports publics par toutes les personnes concernées.

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 accompagné, 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.

Le président rappelle que, lors des échanges précédents, M. Conne avait indiqué 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 transport public. 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 transports ne fonctionne pas correctement.

Le président remercie M. Dufour pour sa réponse.

Un député S demande quelles seraient les personnes en situation de handicap qui ne pourraient pas utiliser une offre de transports publics si celle-ci disposait d'un accompagnement, pas de limitation horaire, de quais adaptés et de véhicules accessibles.

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, ce qui implique un changement profond de perspective, et de 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 en situation de handicap a connu des transformations majeures, car avant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, les personnes atteintes de 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, quatre-vingts ans ne représentent pas longtemps, et que de nombreux progrès restent encore à accomplir.

Le président propose de revenir sur cette question après l'examen du point trois, relatif à la motion M 3077 : **Promouvoir les centrales de mobilité à Genève.**

Le président indique que la commission a reçu deux demandes d'amendement, celle d'un député LC, transmise la semaine dernière et celle d'un député Ve, parvenue aujourd'hui. Il propose que le député LC commence par présenter son amendement.

Le député LC précise que son amendement concerne la motion relative aux centrales de mobilité. Il explique que, bien que ces dispositifs soient souhaités et déjà en partie mis en œuvre, il est apparu que les différentes centrales et leurs partenaires ne communiquent pas assez entre eux. L'objectif de l'amendement est donc de favoriser une meilleure communication entre ces acteurs, en s'appuyant sur un moyen de communication commun, qui serait le SwissPass. Il souligne que l'enjeu est d'assurer que les propositions discutées puissent être compatibles entre elles et fonctionner de manière cohérente.

Le député Ve rappelle que, à la suite des interventions de M. Favre, qui avait présenté le plan d'action du stationnement et les nombreuses mesures en cours, il a approfondi la question en prenant contact avec différents projets déjà existants, notamment « Codhality » et de « Comob ». Il souligne être conscient que l'élaboration de projets pilotes ne relève pas nécessairement de l'Etat d'autant plus que ceux-ci existent déjà et bénéficient d'une dynamique solide. Il propose donc de modifier la première invite. Ainsi, au lieu de demander au Conseil d'Etat « d'élaborer un projet pilote d'abonnement de mobilité partagée à l'échelle de plusieurs quartiers existants, tant en zone urbaine qu'en zone périurbaine, intégrant divers modes de transport, avec une attention particulière à l'intermodalité et à la simplicité d'utilisation, et en facilitant l'accès au stationnement nécessaire à ce projet », il suggère de reformuler cette invite afin qu'elle demande au Conseil d'Etat de « faciliter des projets pilotes

d'abonnement de mobilité partagée à l'échelle de plusieurs quartiers existants, tant en zone urbaine qu'en zone périurbaine, intégrant divers modes de transport, avec une attention particulière à l'intermodalité et à la simplicité d'utilisation ». Il précise que la mention relative à l'accès au stationnement nécessaire est désormais intégrée dans la deuxième invite modifiée, laquelle vise à introduire des ratios de places de stationnement dédiées aux véhicules partagés sur le foncier public et privé. Il rappelle, à la suite des remarques de M. Favre, que ces véhicules sont parfois difficilement visibles ou identifiables, faute de places clairement attribuées. Il estime dès lors pertinent de prévoir des emplacements réservés, notamment dans les parkings et d'adopter une approche évolutive permettant d'adapter ces ratios en fonction du développement des projets. Il ajoute que les ajustements proposés à la troisième invite relèvent essentiellement de la mise en forme, en remplaçant « du projet pilote » par « des projets pilotes ». Enfin, il souligne l'intérêt particulier de la quatrième invite, qui prévoit un retour scientifique et une évaluation rigoureuse des coûts, de l'impact sur les pratiques de mobilité et des effets concrets des projets. Selon lui, cet élément est essentiel pour disposer d'un retour d'expérience sérieux, communiquer de manière pragmatique sur les résultats et envisager une éventuelle extension du dispositif afin de faciliter la mobilité en ville tout en limitant la présence de véhicules stationnés de manière prolongée.

Le président demande au député LC s'il s'agit d'un amendement général portant sur l'ensemble du texte ou d'une invite supplémentaire.

Le député LC répond qu'il s'agit d'une invite supplémentaire.

Le président demande si cette invite supplémentaire serait bien cumulative avec les invites modifiées déposées par le député Ve, dans l'éventualité où la motion serait adoptée.

Le député LC confirme.

Un député PLR revient sur les deux amendements. S'agissant d'abord de celui présenté par LC, il rappelle que lors de la séance précédente, le département avait indiqué que l'objectif était précisément d'intégrer ces dispositifs au SwissPass afin de centraliser les informations ; dès lors, il peine à comprendre la nécessité de formaliser cet élément dans une invite supplémentaire. Concernant ensuite l'amendement du député Ve, il le remercie pour ses propositions, en particulier pour avoir souligné que l'Etat n'a pas vocation à tout prendre en charge dans ce cadre. Toutefois, il observe une certaine contradiction, car l'amendement évoque d'une part la volonté de « faciliter les initiatives privées », mais prévoit d'autre part l'introduction de ratios obligatoires de places de stationnement dédiées, ce qui revient à imposer

une contrainte réglementaire et à réintroduire l'intervention de l'Etat. Il s'interroge ainsi sur la cohérence entre ces deux objectifs.

M. Favre rappelle que, lors de sa précédente intervention, il avait indiqué que la motion allait globalement dans le bon sens. Toutefois, il avait également souligné que débuter par des projets pilotes ne lui semblait pas opportun à ce stade, dans la mesure où de nombreux éléments doivent encore être mis en place, notamment en matière de coordination entre acteurs et d'aspects techniques. Il précise que l'objectif, à terme, est effectivement d'aller vers une intégration sur le SwissPass, mais que cette évolution dépend aussi des avancées réalisées par d'autres partenaires dans le domaine. Il ajoute que si la motion vise à accélérer les démarches en cours, elle n'y parviendra pas, car elle ne permettra pas d'aller plus vite que ce qui est déjà en place.

Le député LC explique que son amendement vise avant tout à assurer une compatibilité future avec le SwissPass, sans en faire une obligation immédiate. Il observe qu'actuellement, les différents systèmes ne communiquent pas entre eux et que le SwissPass constitue justement un outil susceptible de servir de plateforme commune entre les cantons. L'idée est donc d'ouvrir la porte à une intégration possible à terme, sans exiger que celle-ci soit mise en œuvre immédiatement.

Le député Ve poursuit en apportant des précisions au député PLR. Il confirme que selon lui, il n'appartient pas à l'Etat de tout mettre en place en matière de mobilité privée, d'autant que plusieurs initiatives existantes sont déjà très pertinentes. Il évoque notamment la possibilité d'auditionner M. Antonin Calderon, président de la Comob, soutenue par la Fondation Modus, afin de mieux comprendre les projets actuellement développés dans les immeubles d'habitation, notamment dans les coopératives. Il précise, à propos des ratios évoqués, qu'il fait référence aux ratios déjà appliqués sur le foncier privé et dans l'espace public, où l'Etat planifie l'attribution prioritaire d'un certain nombre de places pour les deux-roues, les deux-roues motorisés ou encore les véhicules à quatre roues, selon les quartiers et les besoins des habitants. Il explique que l'idée serait d'ajouter une catégorie spécifique pour les véhicules partagés. L'objectif serait, par exemple, que si trois véhicules privés utilisés chacun à 10% du temps sont remplacés par un seul véhicule partagé utilisé à 30%, cela permettrait à la fois de libérer des places de stationnement pour les personnes qui en ont réellement besoin et, potentiellement, de dégager de la surface en voirie pour des usages liés à la mobilité douce ou à la mobilité professionnelle. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'optimiser l'espace en prévoyant, dès la conception ou la rénovation d'un bâtiment ou d'un parking, qu'un certain pourcentage de places soit réservé aux véhicules partagés. A sa connaissance, ce type de ratio n'existe pas encore

actuellement, mais il estime qu'il serait pertinent de le mettre en place par la suite. Il ajoute que, même s'il prend l'exemple des voitures, cette logique pourrait tout à fait s'appliquer à d'autres types de véhicules.

Le président propose de suspendre le vote sur les deux amendements, relevant que la Fondation Modus fera une présentation sur ce sujet mardi 18 novembre.

Le député Ve pose la question de savoir si le projet Comob, soutenu par la Fondation Modus, sera présenté.

Le président répond qu'il ne le sait pas à ce stade, mais qu'il est tout à fait possible de préciser à la fondation qu'un point particulier soit consacré à la présentation du projet Comob.

Discussion interne

Le président revient sur les motions M 3060 et M 3132 et demande à la commission si elle souhaite passer au vote ou procéder à d'autres auditions. Il précise avoir pris contact avec le premier signataire de la motion M 3060, car le président avait certaines interrogations concernant la répartition des financements, en particulier la question de savoir qui paie quoi et dans quel rapport de complémentarité ou de subsidiarité. D'après les informations reçues, notamment concernant Clair-Bois, certains forfaits seraient déjà pris en charge par l'AI. Il explique qu'avec l'accord de M. Conne, il propose d'auditionner Natalia Weideli Bacci, directrice de l'AI, afin qu'elle puisse clarifier ce que l'AI finance actuellement, pour quelles personnes et selon quelles modalités. Il souligne que, si la motion déposée par M. Conne devait être acceptée, il serait logique qu'elle s'inscrive en subsidiarité et non en complémentarité des prestations déjà assurées par l'AI, afin d'éviter que l'Etat de Genève ne commence à financer ce que l'AI couvre déjà.

Un député S indique ne pas s'opposer à l'audition proposée, estimant qu'elle pourrait apporter des informations utiles. Il souhaite toutefois rappeler qu'une discussion de principe sera nécessaire, car les constats de départ ne semblent pas être partagés par tous. Selon lui, la véritable question est de déterminer, si l'on met en place un système correctement conçu et pleinement accessible de l'usage des transports publics. Il précise ne pas être opposé à l'idée d'un dispositif complémentaire, mais souligne qu'il refuse catégoriquement qu'un tel dispositif devienne un « oreiller de paresse », maintenant un système qui resterait structurellement problématique. Il insiste sur le fait que l'enjeu n'est pas d'affirmer qu'il existe des personnes intrinsèquement incapables de prendre les transports publics, mais de

reconnaître que les infrastructures ne sont aujourd’hui pas entièrement accessibles et que les solutions existantes demeurent incomplètes.

Le président relève que M. Conne évoque dans la motion les personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics et qu'il estime, pour des raisons d'égalité de traitement, qu'elles ne devraient pas payer davantage que les autres usagers. Il rappelle que telle est la logique de la motion déposée par M. Conne, laquelle ne tient pas compte de l'état d'avancement des travaux de mise en conformité prévus par la LHand. Il souligne que cette motion demeure relativement simple.

Le député S reprend en indiquant qu'il n'est pas d'accord, car certes la motion évoque certaines personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics, mais les causes peuvent être très diverses. On ne peut pas, selon lui, isoler ce groupe sans se préoccuper du reste du système. Il précise qu'il n'est pas opposé à examiner l'aspect financier. Il ajoute ne pas être satisfait des réponses du département ni des TPG, car une zone grise subsiste concernant l'espace public communal. Il n'existe pas, à ce stade, de vision claire sur l'adaptation des arrêts dans les communes et l'on ignore quels sont leurs projets en la matière. Il souhaiterait obtenir des réponses précises, soit par l'audition de l'ACG, soit sous la forme de données chiffrées transmises par écrit.

Le président indique qu'il y a donc deux demandes d'audition, celle de M^{me} Weideli Bacci, formulée avec l'accord de M. Conne, ainsi qu'une audition de l'ACG. Il sollicite dans un premier temps l'avis de M. Maudet, afin de savoir si, selon le département, l'audition de M^{me} Weideli Bacci se justifie sur ce point.

M. Maudet répond que M^{me} Weideli Bacci est une spécialiste très pointue de ces questions.

Un député LC propose au président de vérifier s'il serait envisageable d'adresser ces questions à M^{me} Weideli Bacci par écrit.

Le président confirme qu'il est possible de transmettre la motion et de solliciter une réponse écrite, notamment pour clarifier ce que l'AI finance déjà pour les personnes présentant un handicap lourd en matière de déplacements de loisirs. Il propose dès lors de préparer une question écrite destinée à M^{me} Weideli Bacci et de renoncer à son audition. Il rappelle ensuite avoir reçu une demande d'audition de la part d'un député S, visant à entendre ACG au sujet de la mise en conformité des voiries communales en lien avec la LHand.

Une députée PLR fait remarquer qu'il doit exister au niveau cantonal, un service disposant déjà d'un état des lieux précis sur les aménagements accessibles et ceux qui ne le sont pas encore.

M. Maudet répond qu'à sa connaissance, aucun service cantonal ne dispose actuellement de ces informations.

La députée PLR précise toutefois que les communes ont reçu un courrier leur indiquant quels étaient les quais qui n'étaient pas encore adaptés.

Le président met aux voix la proposition du député S d'auditionner l'ACG :

Oui : 9 (1 UDC, 1 PLR, 1 LC, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : -

Abstentions : 6 (1 UDC, 3 PLR, 2 MCG)

La proposition d'audition de l'ACG est acceptée.

Le député S demande s'il est possible de transmettre les questions à l'avance, ainsi qu'un rappel des attentes de la commission et des éléments déjà présentés par le département, afin que l'ACG puisse préparer son audition.

Le président confirme que cela peut être fait.

Le 18 novembre 2025

Le président indique que M. Sayegh avait demandé que sa motion puisse être dissociée de celle de M. Conne, considérant que les débats n'étaient pas entièrement identiques. Il ajoute que M. Sayegh apporte par ailleurs une précision concernant son invite, laquelle prévoit de limiter la gratuité à deux ans, puis d'établir un bilan à l'issue de cette période.

M. Sayegh confirme les propos du président concernant la séparation avec la motion de M. Conne et réaffirme la volonté d'instaurer un projet pilote de deux ans. Il précise ne pas s'attendre à un afflux massif de demandes, mais estime utile de mesurer combien de personnes seraient effectivement concernées, afin de déterminer, à l'issue de cette période, si la mesure présente un rapport coût-bénéfice suffisant pour être pérennisée.

Un député S demande une clarification concernant la séparation des deux motions. Il relève que les auditions ont été menées en commun et qu'il paraîtrait étrange d'établir deux rapports distincts fondés sur les mêmes auditions et de conduire ensuite deux débats séparés, alors qu'un traitement conjoint lui semblerait tout à fait envisageable.

M. Sayegh répond que, finalement, les deux motions n'ont pas de lien direct entre elles. Selon lui, cette distinction est apparue clairement au fil des auditions, car si l'audition des TPG paraissait pertinente pour les deux objets, les auditions suivantes ont montré qu'aucun intervenant ne s'était réellement penché sur cette motion ni sur son objectif. Dès lors, un traitement commun ne se justifierait pas.

Un député PLR va dans le sens des propos de M. Sayegh en soulignant que, pour la M 3060, l'ACG ne sera pas prête avant l'année prochaine. Pour cette raison, il se déclare plutôt favorable à la séparation des deux motions.

Un député Ve poursuit dans ce sens en soulignant que les solutions proposées sont différentes et que les publics cibles ne sont pas les mêmes. Il relève que les auditions ont porté principalement sur la M 3060. Selon lui, la première invite de la motion M 3132 pose question, notamment quant à la nécessité d'auditionner des spécialistes afin de déterminer si l'outil envisagé serait réellement pertinent.

Le président confirme que, bien que les intervenants auditionnés aient été informés qu'ils devraient s'exprimer sur les deux motions, la M 3132 a finalement été peu discutée.

Un député UDC constate que la motion propose une mesure coûteuse alors que l'Etat ne dispose plus des moyens nécessaires. Il rappelle ce qu'ont impliqué l'extension de la gratuité pour les jeunes ainsi que la demi-gratuité pour les retraités, et relève que la commission des finances a refusé le crédit complémentaire lié à ces deux mesures. Selon lui, ce n'est donc pas le moment d'ajouter une nouvelle dépense visant à offrir des titres de transport à une catégorie supplémentaire de la population, il souligne qu'une telle démarche lui paraît illusoire. Il annonce que son groupe refusera la motion pour ce motif. Il ajoute qu'en voulant multiplier les catégories bénéficiant d'avantages tarifaires, le risque est de provoquer une réaction de la confédération, qui pourrait réduire ses subventions. Les subventions fédérales destinées aux transports publics ne doivent en effet pas servir à compenser des baisses tarifaires.

Le président propose que M. Sayegh présente son amendement.

M. Sayegh explique qu'il souhaite amender sa motion afin de prévoir un projet pilote de deux ans destinés aux personnes âgées qui rendent leur permis de conduire, dans une logique de sécurité publique. Il précise qu'il ne s'attend pas à un afflux massif de bénéficiaires, le département laissant penser qu'un nombre limité de personnes seraient effectivement concernées et motivées par cette mesure. Il propose ainsi de modifier l'invite en demandant au Conseil d'Etat de mettre en place ce projet pilote, en offrant la gratuité des transports publics pendant deux ans aux personnes qui perdent ou qui renoncent à leur permis, puis d'établir un bilan à l'issue de cette période.

Un député Ve poursuit avec la présentation de son amendement en précisant que celui-ci vise à accorder la gratuité sur le réseau des transports publics genevois, pendant deux ans, aux personnes qui renoncent définitivement à leur permis de conduire. Il souligne que la limite d'âge

initialement prévue ne lui paraît pas pertinente. Il relève qu'une personne âgée d'une cinquantaine d'années peut perdre son droit de conduire pour des raisons médicales et qu'il n'existe aucune raison objective pour qu'elle ne puisse pas bénéficier de cette mesure. A l'inverse, fixer une limite d'âge, par exemple à 65 ans, pourrait inciter certaines personnes à conserver leur permis uniquement pour pouvoir accéder ultérieurement à l'offre, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché. Il estime donc nécessaire de préciser la durée de validité de la prestation et propose une période de deux ans.

Une députée PLR indique partager l'avis selon lequel la limite fixée à 65 ans paraît peu pertinente. Elle poursuit en évoquant la problématique des personnes qui renoncent à leur permis puis le reprennent par la suite. Selon elle, un engagement minimal devrait être exigé afin de garantir que le permis ne soit pas récupéré durant une période plus longue que celle de l'abonnement offert. Elle propose, par exemple, que si la gratuité est accordée pour une durée d'un an, l'engagement à ne pas reprendre le permis soit fixé à deux ans. Elle ajoute qu'il serait également envisageable de prévoir que cet avantage ne puisse être octroyé qu'une seule fois au cours de la vie.

Le président rebondit sur ces propos en soulignant qu'il existe un risque d'abus, notamment une personne qui perdrait son permis pour des motifs tels que l'alcool pourrait ensuite profiter de la gratuité avant de reprendre ultérieurement son permis, ce qui détournerait le dispositif de son objectif.

Un député LJS indique partager les propos du président et estime que le dispositif envisagé présente un niveau de complexité tel qu'il exigerait l'engagement de nombreux fonctionnaires pour assurer son fonctionnement.

Un député Ve indique entendre les arguments du député UDC et du député LJS, mais estime que si l'objectif est d'inciter les personnes à déposer leur permis, notamment pour des raisons médicales, il est possible de soutenir l'intention de la motion. Il considère toutefois que la rédaction doit être extrêmement simple afin d'éviter tout risque d'abus, ce qui l'a conduit à ajouter le terme « définitivement » dans son amendement. Il propose un amendement général remplaçant les deux invités et suggère soit d'adopter le texte dans cette nouvelle formulation, soit de se laisser davantage de temps pour l'examiner.

Le président propose de se donner une semaine afin de vérifier la validité juridique de l'amendement, notamment sur la question de savoir comment l'Etat pourrait exiger qu'une personne renonce définitivement à son permis et ne puisse plus le reprendre.

M. Sayegh remercie son collègue pour l'amendement proposé et souligne l'importance qu'il accorde à la dimension médicale dans la décision de déposer un permis. Il rappelle que, lors de la visite médicale, certaines personnes se

trouvent déjà à la limite de leurs capacités de conduite et peuvent être amenées, pour la première fois, à envisager de renoncer à leur permis. Selon lui, l'objectif de la mesure est d'encourager ce renoncement lorsque la sécurité publique l'exige, notamment à la lumière du drame de Sous-Moulin, en incitant les personnes concernées à remettre leur permis avant qu'un accident ne survienne. Il précise qu'il ne s'agit pas de montants astronomiques et qu'il ne s'attend pas à un afflux massif de bénéficiaires. Il estime qu'il conviendra, à l'issue des deux années de gratuité, de vérifier si les coûts restent dans les limites compatibles avec les exigences fédérales, ainsi que d'évaluer si la mesure a permis de retirer de la circulation des conducteurs potentiellement dangereux.

Une députée MCG reconnaît que la motion est louable, mais estime qu'il est nécessaire de mettre un terme à la tendance consistant à faire supporter à l'Etat et donc aux contribuables, des responsabilités qui ne devraient pas lui incomber. Elle ajoute qu'elle accepte que le vote soit reporté à la semaine suivante, mais précise que son groupe votera contre.

Un député PLR estime que les moyens financiers ne permettent plus de soutenir ce type de mesures et propose de procéder au vote dès aujourd'hui.

Une députée PLR va dans le même sens que le député PLR et indique qu'il s'agit d'une motion qui ne nécessite pas une analyse juridique approfondie.

Un député S réagit toutefois aux propos du député PLR, en indiquant que ses prestations sont selon lui d'une véritable nécessité pour une partie de la population. Il se dit déçu d'un tel détachement.

Une députée PLR demande si l'amendement de M. Sayegh intègre l'aspect du contrôle médical.

M. Sayegh indique que cet élément figure dans le deuxième amendement.

Vote

Le président met aux voix l'amendement général du député Ve à la M 3132 :

– *à proposer la gratuité du réseau de transport public genevois pendant deux ans aux personnes qui rendent définitivement leur permis de conduire*

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

Non : 9 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 1 (1 LC)

L'amendement général est refusé.

Discussion interne

Un député PLR fait remarquer que la durée de deux ans ne figure pas dans les amendements présentés par M. Sayegh.

M. Sayegh propose d'ajouter la mention « au maximum pour deux ans » tant au premier qu'au deuxième amendement.

Le président met aux voix les amendements de M. Sayegh à la 1^{re} invite, 2^e invite et 3^e invite de la M 3132 :

- *à mettre en place la gratuité des Transports publics genevois aux les seniors âgés de 77 ans et plus qui renoncent définitivement à leur permis de conduire sur une base volontaire, au maximum pour deux ans ;*
- *à offrir cette gratuité aux aînés de plus de 65 ans qui renoncent définitivement volontairement à leur permis de conduire ou qui se voient retirer leur permis après une visite médicale, pour une durée maximale de deux ans ;*
- *à communiquer le résultat de cette motion après 2 ans.*

Oui : 5 (1 LC, 1 PLR, 3 S)

Non : 7 (2 UDC, 2 PLR, 2 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 Ve)

Les amendements sont refusés.

Le président met aux voix la M 3132 :

Oui : 4 (1 LC, 3 S)

Non : 8 (2 UDC, 3 PLR, 2 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 Ve)

La M 3132 est refusée.

Synthèse

La proposition de motion 3132 a été examinée par la commission des transports lors de 4 séances, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger.

La motion 3132 part d'une intention que la majorité comprend : renforcer la sécurité routière et accompagner les seniors lorsqu'ils doivent renoncer à la conduite, notamment à l'occasion de la visite médicale obligatoire dès 75 ans. Son auteur a expliqué que cette réflexion faisait suite au drame de Sous-Moulin et visait à encourager, par la gratuité des transports publics, un renoncement volontaire ou médical au permis de conduire.

Après examen approfondi, la majorité de la commission a toutefois estimé que la motion n'apporte pas une réponse adéquate.

Sur le plan financier, le canton a déjà consenti des efforts importants avec la gratuité pour les jeunes et la demi-tarification pour les bénéficiaires AVS et AI. Dans un contexte budgétaire contraint, alors que des crédits complémentaires ont été refusés, la majorité considère qu'il n'est pas responsable d'ouvrir une nouvelle catégorie de gratuité. La multiplication des avantages tarifaires fragilise par ailleurs le financement global des transports publics et peut poser problème au regard des règles fédérales de subventionnement.

La faisabilité du dispositif soulève également de sérieuses réserves. Le département a indiqué que le Bureau des automobiles n'est pas en mesure de vérifier de manière fiable l'historique d'un permis, notamment lorsqu'il a été délivré dans un autre canton ou à l'étranger. Surtout, un dépôt volontaire n'empêche pas une reprise ultérieure du permis. La notion de renoncement définitif, centrale dans la motion, est donc difficilement contrôlable et ouvre la porte à des abus, au prix d'une gestion administrative lourde pour un effet incertain.

Les auditions des TPG ont en outre montré que le prix n'est pas le principal frein à l'usage des transports publics par les seniors. Les leviers déterminants sont plutôt le confort, la sécurité, la lisibilité du réseau et l'accompagnement. Des mesures existent déjà dans ces domaines, complétées le cas échéant par des aides communales.

Enfin, plusieurs amendements, notamment l'idée d'un projet pilote limité à deux ans, ont été examinés, mais n'ont pas permis de lever ces réserves de fond et ont été refusés.

En conclusion, la majorité a refusé en commission la motion M 3132 non pas par désaccord avec son objectif, mais parce que le moyen proposé est financièrement fragile, difficile à encadrer et insuffisamment pertinent au regard des dispositifs existants. Elle vous invite donc à refuser cette motion.

Date de dépôt : 2 janvier 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

L'espérance de vie en Suisse est de 85 ans, tous genres confondus, la palme revenant à Genève et Bâle-Ville fermant le peloton avec 82.9 ans.

Nos aînés méritent notre soutien, et c'est dans ce sens que nous avons accepté en 2024 de leur accorder, ainsi qu'aux bénéficiaires de l'AVS/AI, une gratuité de 50% sur le prix de l'abonnement UNIRESO.

A partir de l'âge de 75 ans, ils sont soumis à la visite médicale en lien avec leur permis de conduire. Et c'est là qu'ils se voient infliger la double peine :

- ils apprennent qu'ils sont âgés ;
- ils s'aperçoivent que cette visite, obligatoire, n'est pas gratuite et qu'elle n'est pas remboursée par l'assurance-maladie.

Cette motion, inspirée de faits réels et dramatiques, souhaite offrir à nos aînés le complément de gratuité déjà accordé pour les personnes qui, sur une base volontaire ou à la suite d'une visite médicale, renoncent à leur permis de conduire.

Comme à l'accoutumée, la majorité de circonstance se réfugie derrière une austérité budgétaire que je respecte également. Mais c'est malheureusement oublier que nos aînés ont contribué à la prospérité du canton par la fiscalité payée pendant leurs années de travail.

Accepter cette motion, même amendée, revient à simplement leur permettre de conserver un lien social en empruntant une mobilité collective, leur faire économiser le montant de la visite médicale, le tout pour 2 ans, qui pourraient être renouvelables en fonction de l'efficacité de la mesure.

Nous avons tous à y gagner en soustrayant de nos routes des personnes qui pourraient provoquer d'autres drames et qui sont hésitantes à remettre leur précieux permis. Cette mesure, si elle était adoptée, permettrait aussi à des collègues médecins d'encourager plus facilement l'abandon du permis.

C'est pour ces raisons, et de bien nombreuses autres, que la minorité vous recommande de faire appel à votre sens de la responsabilité en acceptant cette motion. Une responsabilité qui ne soit pas, pour la bonne conscience, au nom

de la rigueur budgétaire, mais celle au nom de la collectivité pour plus de sécurité sur nos routes, pour un transfert modal sans cesse exprimé, mais aussi et surtout pour le maintien du lien social en permettant aux moins mobiles d'entre nous de rester intégrés.