GRAND CONSEIL **QUE 2421-A**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 28 octobre 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Christo Ivanov : Dégradation du niveau de service des TPG ou quand la LRTP n'est plus appliquée

En date du 2 octobre 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Entrée en vigueur le 1er janvier 2025, la prise en charge intégrale des abonnements pour les jeunes de 6 à 24 ans domiciliés ou en formation à Genève, ainsi que la réduction de 50% accordée aux bénéficiaires AVS/AI résidant dans le canton, ont entraîné une augmentation du nombre d'abonnés et, peut-être dans une moindre mesure, de la fréquentation des TPG.

C'est dans ce contexte de hausse de la fréquentation qu'intervient le vieillissement du parc de véhicules, auquel s'ajoute la volonté de céder gratuitement quelque 200 autobus. Dans le même temps, les usagers constatent que certaines lignes exploitées par autobus, notamment les lignes 3, 5, 8, 11 et 20, subissent des suppressions de courses aux heures de pointe ou des retards, entraînant parfois des temps d'attente pouvant atteindre 20 minutes. Sur les lignes de trolleybus, la faillite du groupe belge Van Hool vient compliquer la disponibilité de la flotte.

Conséquence : lorsque le véhicule arrive enfin, il est parfois tellement bondé qu'il devient tout simplement impossible d'y monter, en totale contradiction avec les objectifs de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) qui prévoit qu'il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers durant les heures de pointe.

Enfin, il ne faut pas oublier que les usagers âgés de 25 à 64 ans (hors AI) ne bénéficient d'aucune réduction tarifaire. Il serait d'autant plus injuste qu'ils aient à subir une dégradation de la qualité du service.

Mes questions sont les suivantes :

1) ***Quelles sont les principales causes des suppressions de courses ou des retards constatés sur les lignes 3, 5, 8, 11 et 20 : manque de véhicules, pannes, indisponibilité de pièces détachées, manque de personnel ou autres causes ?***
2) ***La faillite du constructeur Van Hool a-t-elle entraîné une diminution de la disponibilité des trolleybus ?***
3) ***Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il la cession annoncée de quelque 200 autobus alors que le manque de véhicules a déjà entraîné une diminution de l'offre sur certaines lignes ?***
4) ***Le niveau de prestations actuellement fourni par les TPG est-il conforme aux exigences minimales prévues par la LRTP, au plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028 et au contrat de prestations 2025-2029 ?***

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1) ***Quelles sont les principales causes des suppressions de courses ou des retards constatés sur les lignes 3, 5, 8, 11 et 20 : manque de véhicules, pannes, indisponibilité de pièces détachées, manque de personnel ou autres causes ?***

Les suppressions de courses sur la ligne de trolleybus 3 sont principalement dues à une indisponibilité des véhicules à la suite des périodes de canicule qui ont sollicité de manière très importante les climatisations des trolleybus de la série la plus ancienne, datant de 2004-2005. Ces véhicules seront remplacés en 2028 par des trolleybus « *In Motion Charging* » (IMC). Cette technologie IMC permet à un trolleybus de recharger ses batteries en roulant sous la ligne aérienne, puis de circuler sur batteries sur des sections dépourvues de ligne de contact (prolongements, déviations, chantiers). La situation du parc de trolleybus est désormais rétablie et une vigilance particulière est prévue par les Transports publics genevois (TPG) pour l'été 2027 afin d'anticiper une situation similaire.

Concernant les lignes 5, 8, 11 et 20, les suppressions de courses sont liées à plusieurs facteurs associés au vieillissement de la flotte de véhicules thermiques (autobus datant de 2008 à 2011) qui nécessite une maintenance plus importante. Les TPG sont également confrontés à un allongement des

délais d'obtention des pièces de rechange, dont la disponibilité est faible et la demande élevée. Le vieillissement du matériel le rend aussi plus sensible aux pannes. L'été que nous venons de vivre, marqué par de fortes chaleurs, a également particulièrement sollicité ce matériel roulant. La problématique est donc multifactorielle.

La situation vécue n'est pas liée à un manque de personnel. Des mesures organisationnelles ont été prises pour faire face à la forte augmentation des pannes. En parallèle, les TPG ont également acquis quelques autobus et en ont loué d'autres à titre temporaire auprès d'entreprises sous-traitantes pour libérer des capacités d'entretien pour les véhicules des TPG et engager une remise à niveau du parc.

Ainsi, depuis le 25 septembre 2026, les TPG sont en mesure d'assurer à nouveau l'ensemble de l'offre de bus planifiée. La situation reste toutefois sensible et fait l'objet d'une attention particulière.

Concernant les retards subis sur certaines lignes urbaines en 2026, ils s'expliquent notamment par la présence de chantiers en cours au centre-ville, notamment dans le secteur de Rive, mais également dans le secteur des Nations avec les travaux du tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney. Enfin, des travaux à la rue de Carouge, desservie en condition normale par les lignes de tramways, ont également généré des perturbations sur les lignes de bus dans le secteur de Plainpalais.

2) La faillite du constructeur Van Hool a-t-elle entraîné une diminution de la disponibilité des trolleybus ?

La faillite du constructeur Van Hool a surtout eu un impact en 2024. En effet, la première série de trolleybus ExquiCity était en cours de modernisation chez ce constructeur. Cette modernisation consiste à remplacer les batteries d'ancienne génération par un pack batterie offrant plus de puissance pour permettre de rouler sans lignes aériennes sur des distances plus importantes. Les TPG ont de fait dû composer avec des véhicules immobilisés à l'usine en Belgique, le temps de régler les conséquences de la faillite.

Cette faillite a provoqué un report des opérations de modernisation. Depuis lors, c'est l'entreprise suisse Hess qui a repris le service après-vente de ces véhicules. Cette modernisation, qui immobilise plusieurs véhicules à l'interne et chez Hess à Bellach (SO), se poursuit conformément au planning, et l'ensemble des trolleybus concernés aura été traité d'ici l'été 2027, ce qui permettra alors de disposer de 56 trolleybus IMC. Ces travaux planifiés diminuent la réserve disponible, mais les TPG parviennent toutefois à

assurer, sauf cas exceptionnel, l'intégralité des services sur les lignes de trolleybus 2, 3, 6, 7, 10 et 19.

3) Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il la cession annoncée de quelque 200 autobus alors que le manque de véhicules a déjà entraîné une diminution de l'offre sur certaines lignes ?

Les autobus thermiques Citaro ne seront pas cédés tant qu'ils seront nécessaires à l'exploitation des lignes du réseau TPG à Genève. La cession peut en effet s'échelonner jusqu'en 2029. A ce jour, aucun véhicule n'a été cédé et aucune diminution de l'offre n'est donc imputable à un quelconque don. La mise en service commerciale, début 2027, de nouveaux bus électriques (Ebus) sur la ligne 5 permettra d'effectuer un premier remplacement des anciens autobus. Le déploiement à plus grande échelle des Ebus est prévu pour l'année 2028, permettant alors un retrait important à cette échéance d'autobus thermiques Citaro datant de 2008-2010. La conversion de la ligne 9 en trolleybus IMC contribuera également à cette opération. Ces changements sont prévus dans le plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028.

4) Le niveau de prestations actuellement fourni par les TPG est-il conforme aux exigences minimales prévues par la LRTP, au plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028 et au contrat de prestations 2025-2029 ?

Le niveau de prestations fourni par les TPG est fixé par le contrat de prestations 2025-2029 (CP), qui découle des objectifs du PATC 2024-2028 validé par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, lequel s'inscrit dans le respect de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP; rs/GE H 1 50). Ce niveau d'offre est révisé en amont de chaque exercice annuel, en fonction de l'évolution de la situation budgétaire cantonale et de celle des TPG, des constats de surcharges sur certaines courses, des reports de mise en service d'infrastructures, etc.

Pour l'année horaire 2026, la cible de production « Offre de transport en KMP (kilomètres planifiés) » a ainsi été fixée à 29,82 millions de kilomètres dans le CP, puis révisée à 29,55 millions de kilomètres dans le rapport d'étape de l'horaire 2026 (pour la période du 14 décembre 2025 au 12 décembre 2026) validé par le Conseil d'Etat le 17 septembre 2025.

Selon l'article 29, lettre d, du CP, la tolérance entre l'offre planifiée (KMP) et l'offre réalisée (KMR) est de 1%. Au 30 septembre 2026, la part non réalisée de l'offre commandée est d'environ 1% des KMR. Malgré les courses non réalisées pour manque de matériel roulant, la production de l'offre par les TPG est tout de même conforme, à ce stade, aux engagements pris.

Par ailleurs, avec l'amélioration constatée depuis septembre 2026 et celle attendue jusqu'à la fin de l'année, le résultat 2026 devrait être conforme au CP.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :	La présidente :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI	Anne HILTPOLD