



TCS Genève

# itinéraire

N° 4 • Novembre 2020 • tcsge.ch

9. Stick'Air:  
le retour

15. Électromobilité:  
le vrai du faux

24-25. Paraplégique et  
ensuite: Swiss Recovery  
Center

32. Visite inédite:  
les coulisses de  
l'aéroport



## Itinéraires pour les cyclistes au centre-ville:

Mobilité. 12-13

CET HIVER,  
TOUT LE MONDE  
A ENVIE DE SE  
METTRE À L'ABRI.



PROFITEZ DE L'OFFRE GIVRÉE !

**CHF 75.-/an**  
**CHF 10.-/mois**



velocity.ch

# CARTE CADEAU

FAITES DES HEUREUX POUR NOËL  
VALABLE DANS PLUS DE 100 COMMERCES DU CENTRE

    BALEXERT.CH

HO HO HO!

EN VENTE SUR  
LE E-SHOP  
BALEXERT.CH



Votre moment  
**balexert**  
— 120 ENSEIGNES —

valeurcommunication.ch

## SOMMAIRE

### Agenda

5 LES RENDEZ-VOUS  
À NE PAS MANQUER

### Flash

7 PETITES ACTUS ET CLIN D'ŒIL

### Mobilité

9 STICK'AIR LE RETOUR

11 OPÉRATION RADAR BRUIT

12-13 DES ITINÉRAIRES-BIS VIABLES  
POUR LES CYCLISTES

15 BORNES ÉLECTRIQUES EN BERNE

17 LA VOITURE ÉLECTRIQUE  
PLUS VERTUEUSE QU'ON  
NE LE CROIT

19 LE BOOM DES DEUX-ROUES

20-21 TOSA: UN BUS HELVÉTIQUE  
BRANCHÉ

22-23 STATIONNEMENT: ÇA REMONTE

### Sécurité

24-25 SWISS RECOVERY CENTER  
PARAPLÉGIE, ZOOM SUR UN CENTRE  
INÉDIT D'ENTRAÎNEMENT

26-27 CENTRE DE CONDUITE DU PLANTIN:  
TOUTE UNE HISTOIRE

28 COURS TCS: LES DATES 2021

### Évasion

29 CHRONIQUE MA RUE:  
LA RUE VALLIN

30 5 ASTUCES POUR RÉUSSIR  
SES PHOTOS

31 LES PLUS BELLES VILLES  
DE SUISSE ALÉMANIQUE

32-33 ESCAPADES ORGANISÉES:  
DANS LES COULOIRS DE  
L'AÉROPORT, UN JOUR À AVENCHES,  
SUR LES PAS DU CHEVREUIL  
À SATIGNY

### Partage

34 BERTRAND REICH: CIRCULER À  
GENÈVE RESSEMBLE À UN COMBAT

## LE MOT

# REDÉCOUVERTE DU CAMPING



Pour les campings suisses, l'année 2020 a été exceptionnelle. Les 26 sites de TCS Camping avaient enregistré 606 000 nuitées à fin août, soit 13% de plus qu'en 2019, qui était déjà une année record. À noter que 90% des campeurs étaient des Suisses. Dans certaines régions, l'essor a même été encore plus important. Les Grisons, par exemple, ont connu une véritable ruée vers l'or: la hausse des fréquentations y a atteint 47%.

Depuis lors, avec une prolongation de la saison jusqu'à ces derniers jours, la tendance est largement confirmée.

Les raisons de ce succès sont multiples. Bien-sûr, l'appel du Conseil fédéral à passer ses vacances en Suisse a joué un rôle. Mais il y a également une attraction de fond qui s'observe, avec un retour vers la nature et la recherche d'harmonie.

Auparavant, l'acquisition d'un équipement de camping exhaustif et onéreux était souvent un facteur rédhibitoire pour bon nombre de

passionnés de plein-air. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Grâce à la nouvelle forme de villégiature qu'est le «glamping» (contraction de glamour et camping), l'achat de son propre équipement n'est plus nécessaire. Les hébergements locatifs confortables et originaux du TCS permettent aux débutants de plonger dans la nature et de vivre des expériences formidables et authentiques.

En ces temps incertains, il est positif de constater que des possibilités d'évasion subsistent près de chez nous, qui nous permettent de redécouvrir des joies simples, qui n'ont pas moins d'intensité. C'est un bon signe pour les fêtes de fin d'année également, que nous vous souhaitons harmonieuses et apaisantes.

François Membrez,  
président du TCS Genève

# LA SOUPE AUX CHOUX ET AUX LÉGUMES

**GRATUIT**

Livrée avec sa méthode et ses "idées menus"

## LA NOUVELLE CURE MINCEUR EXPRESS 5 JOURS

Avec les mauvaises habitudes alimentaires, le manque d'activité physique, le stress et l'âge, il est souvent difficile de se débarrasser des quelques kilos superflus accumulés. Les régimes traditionnels font perdre de la masse musculaire ce qui n'est pas très esthétique et on se sent fatigué. Il est donc beaucoup mieux d'adopter une alimentation pauvre en calories mais riche en protéines. Lorsqu'il est privé de calories, l'organisme doit puiser son énergie dans ses réserves, ce qui entraîne une fonte graisseuse rapide tout en préservant les muscles dont les protéines sont les éléments constitutifs.

### Des milliers de personnes enthousiasmées !

Grâce à la soupe aux choux et aux légumes hyperprotéinée, vous pouvez manger naturellement et mincir sans avoir faim. Cette méthode incroyablement efficace vous permet de perdre plusieurs kilos en 5 jours seulement ! Elle repose sur le principe des « calories négatives » : comme la valeur calorique de la soupe est inférieure à la quantité de calories dont vous avez besoin pour la digérer, vous éliminez les mauvaises graisses et vous perdez du poids. C'est mathématique :

Un bol de soupe = ..... + 90 calories  
 Digestion = ..... -300 calories  
 Résultat = ..... -210 calories

Plus vous en mangez,  
 plus vous perdez du poids !

### Une solution minceur gourmande et efficace !

Il vous suffit de prendre 2 bols de soupe par jour tout en suivant nos conseils. En 5 jours seulement vous perdrez plusieurs kilos très facilement tout en dégustant une délicieuse préparation aux légumes. Sa formule vous apportera des protéines ainsi que 25 vitamines, minéraux et extraits actifs de plantes qui vous permettront en plus de retrouver une forme éblouissante.

**SERVICE CLIENTÈLE**  
**022 552 09 43**  
 WhatsApp/SMS 078 222 65 00  
 service@bodybest.ch



### Les 5 avantages du régime hyperprotéiné

- ▶ Vous mincez rapidement, même après 50 ans
- ▶ Vous brûlez vos graisses de réserve
- ▶ Vous débordez de vitalité
- ▶ Vous ne perdez pas de muscle
- ▶ Vous n'êtes pas fatiguée

1 semaine de cure  
 1 taille en moins

### Une formule élaborée par les meilleurs experts en nutrition :

- Des protéines pour stimuler l'organisme à brûler ses graisses de réserves, préserver les muscles et limiter la sensation de faim.
- Des légumes pour apporter les fibres nécessaires à un bon nettoyage de l'organisme
- Des extraits végétaux actifs (thé vert, reine des prés, pissenlit, chiendent) pour renforcer la combustion et l'élimination des graisses.
- Des vitamines, minéraux et oligo-éléments pour conserver toute votre vitalité.

Faites un essai avec garantie de satisfaction.

Quel que soit le nombre de kilos que vous souhaitez perdre, avec la cure «Soupe aux choux et aux légumes hyperprotéinée» vous allez vous aussi constater une perte de poids DES LE PREMIER JOUR. Si tel n'était pas le cas, il vous suffira de retourner votre cure, même entamée, et votre facture sera annulée. Agissez vite pour que dans quelques jours vous puissiez constater par vous-même les kilos perdus !

### BON POUR ÉLIMINER LES KILOS SUPERFLUS

À compléter et retourner à **Body Best - Service clients - Furstenlandstrasse 35 - 9001 St. Gall**  
 Tél. 022 552 09 43 - WhatsApp/SMS 078 222 65 00 - service@bodybest.ch - www.bodybest.ch

**OUI, je veux retrouver une ligne svelte et gracieuse et perdre jusqu'à 1 taille par semaine** grâce à la cure MINCEUR EXPRESS à la soupe aux choux et aux légumes. Je dispose de 30 jours d'essai et si je n'étais pas satisfaite du résultat, je pourrai vous retourner ma cure, même entamée, et ma facture sera annulée sans discussion. Sous ces conditions, veuillez me faire parvenir :

- La cure **STARTER** :  
 1 boîte de soupe aux choux à 39.-  
 Nom : .....
- La cure **IDÉALE** :  
 2 boîtes de soupe aux choux à 69.- **économie de 9.-**  
 Prénom : .....
- La cure **INTENSE** :  
 3 boîtes de soupe aux choux à 99.- **économie de 18.-**  
 Adresse : .....
- NPA/Localité : .....
- Date de naissance : ..... / ..... / .....
- + participation aux frais d'expédition et emballage 6.95  
 Téléphone : .....

SCFP014

## LES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER



### FÉVRIER

6 Visite de l'aéroport  
 12-13 Premiers secours, obligatoires pour passer son permis de conduire

### MARS

27 Une journée à Avenches et visite de l'abbatiale de Payerne  
 19-20 Premiers secours, obligatoires pour passer son permis de conduire  
 27 Sur les pas du chevreuil de Satigny  
 27 Cours e-bike, un coaching adapté aux personnes qui souhaitent affiner leur aisance sur la route avec un vélo électrique  
 29 Cours seniors, pour reprendre confiance au volant

### AVRIL

6-19 Cours juniors, le futur conducteur se prépare en 5 jours à l'examen théorique et s'initie à la conduite sur piste fermée  
 23-14 Premiers secours, obligatoires pour passer son permis de conduire  
 26 Le point sur les nouvelles règles de la circulation routière

Retrouvez les dates des cours 2021 en page 28 et les sorties en page 32 de cette édition.

Journal de la section genevoise du Touring Club Suisse | Éditeur: TCS Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève | Éditeur responsable: François Membrez, Président | Rédaction: Catherine Delaby, Gil Egger, Ines El-Shikh, Didier Fleck, Adéla Genoud, Yves Gerber | Secrétariat de rédaction: Anaïs Pitteloud | Illustration couverture: Loris Grillet - Illustration p.29: Loris Grillet | Impression: Centre d'Impression Lausanne | Mise en page: Agence Gaultier Collette | Publicité: Creative Media Sàrl, 024 481 11 32, 079 440 43 33 | Éditions 2021: deux éditions d'itinéraire en février et septembre. Vous retrouverez les thématiques des transports sur les ondes de Radio Lac les mardis en 2021. Les membres retrouveront une édition spéciale en avril/mai encartée dans le Touring magazine. | Le tirage de ce numéro: 236 000 exemplaires | Distribution (Epsilon SA): tous ménages dans le canton de Genève | Tél: 022 735 46 53 | info@tcsge.ch - www.tcsge.ch | Facebook/TCS.Geneve - Instagram.com/tcsgeneve

## le déménagement en douceur


**BALESTRAFIC**

 Certifié Charte Qualité  
 AGED

Devis gratuit

17-19 rue Baylon - 1227 Carouge - Tél. 022 308 88 00 - www.balestrafic.ch

# GARAGES ET INFORMATIONS PRATIQUES À GENÈVE

**FIAT**

**GARAGE D'AÏRE SA**

A. Malerba

Véhicules Neufs et occasions  
Vente-Réparation toutes marques

19, chemin de la Source St-Jean  
1219 Aire-le-Lignon  
Tél. 022 796 72 72 - Fax 022 797 52 22  
info@garagedaire.com

**HYUNDAI**

022 737 45 50

**GARAGE DES VOLLANDES SA**

Agence principale Ville de Genève

Rte de Frontenex 49 - 1207 Genève  
www.vollandes.ch

**CHAPUIS PNEUS** SARL

40 ans d'expérience à votre service

Pneus, jantes, gardiennage...

Rue du Grand-Pré, 49  
1202 GENEVE  
Tél. 022 733 73 61  
www.chapuispneus.ch

**TCS**

**Diagnostic véhicules**  
Centre technique TCS

Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin  
Tél. 022 782 77 95  
ct.meyrin@tcsge.ch  
www.tcsge.ch/ct

**OPEL**

022 737 45 50

**GARAGE DES VOLLANDES SA**

Agence principale Ville de Genève

Rte de Frontenex 49 - 1207 Genève  
www.vollandes.ch

**HONDA**  
TANNER & WEBER

**TANNER & WEBER**

Concessionnaire  
Rive gauche

www.hondatanner-weber.ch  
16, chemin du Foron  
1226 Thônex  
Tél. 022 349 44 64

**PIÈCES ET ACCESSOIRES**

**Alpauto**

Pièces détachées et accessoires  
automobiles toutes marques

www.alpauto.ch

**THULE**

Rive gauche  
2, rte de Jussy  
1225 CHÈNE-BOURG  
022.349.33.22

Rive droite  
12, rue du Dauphiné  
1203 CHARMILLES  
022.344.23.23

**BibiPark**

parking proche aéroport Genève  
avec navette 10.- par jour,  
18 chemin Delay,  
1214 Vernierparking centre ville  
eaux vives 3.-heure,

68-70 rue de Montchoisy,  
1207 Genève  
tél : 0840225225



## VIGNETTE AUTOROUTIÈRE SUISSE en vente au TCS: Quai Gustave-Ador, Blandonnet et Meyrin.

### STATIONS ET TUNNELS DE LAVAGE À GENÈVE

GARAGE	LIEU	HORAIRE D'OUVERTURE	SYSTÈME	NOMBRE INSTAL.	PRIX	ACCESSOIRES
Garage des Vollandes	Route de Frontenex 49 1207 Genève Tél. 022 737 45 50 www.vollandes.ch	6 jours/7 6h à 21h Non-stop Avec personnel de 8h à 13h	Tunnel Kärcher 6 Programmes	1	10 à 25 frs. Abonnements avec rabais 10%	Parking à louer Mécanique-vente Aspirateurs, air, boissons Essence 24h/24h Pneumatiques
Garage Tanner & Weber	Chemin du Foron 16 1226 Thônex Tél. 022 349 44 64	7 jours/7 8h à 19h	Tunnel de lavage 5 programmes à choix	1	10 frs. à 30 frs. Abonnements avec rabais 10%	Aspirateur Libre-service
Garage et station lavage Caroll	Chemin de la Caroline 18a angle av. Bois-Chapelle 1213 Petit-Lancy Tél. 022 792 37 32	Lundi-vendredi 7h à 21h Samedi 8h à 20h Fermé dimanche et jours fériés	Lavage Libre-service Haute-pression	1	1 fr, 2 frs. et 5 frs. € 1 et 2	Aspirateur libre-service Au Garage: mécanique, électronique, carrosserie, pneus achat et vente de véhicules
BibiWash	Centre de lavage Rue de Montchoisy 68-70 1207 Genève Tél. 084 022 52 25	7 jours/7 06h à 22h	Tunnel de lavage 7 programmes	1	12 frs. à 29 frs. abonnement -10%	Aspirateurs, zone lavage haute pression (self service), appareil parfum, machine nettoyage tapis, essence, 24h24, tous les appareils de la marque Kärcher

**PNEUS CLAUDE**

**LE PLUS AVANTAGEUX DE TOUS**

Avec ou sans rendez-vous !  
Satigny (GE) - Tél. 022 753 14 05

Succursale (sur rendez-vous) :  
Vésenaz (GE) Tél. 022 752 45 85

www.pneusclaudes.ch

## FLASH

# FLASH



### JOURNÉE DE LA LUMIÈRE : RENDS-TOI VISIBLE !

La 14<sup>e</sup> édition de la Journée de la lumière a eu lieu le 5 novembre 2020. Cette journée a été l'occasion de rappeler que le risque d'accident de la route est plus élevé en hiver – en particulier pour les personnes qui se déplacent à pied, à vélo, à vélo électrique ou en trottinette. Les associations telles que le TCS via la marque MADE VISIBLE® ou Genèveroule, les communes (Aire-la-Ville, Anières, Bellevue, Carouge, Cartigny, Céligny, Chancy, Choulex, Collex-Bossy, Collonge-Bellerive, Cologny, Dardigny, Genthod, Grand-Saconnex, Onex, Perly-Certoux, Pregny-Chambésy, Presingés, Russin, Satigny, Veyrier) se sont engagées par différentes actions à l'occasion de cette journée et vont continuer à le faire pendant cette période hivernale.

Un petit rappel: les usagers de la route vêtus de couleurs sombres se voient seulement à une distance de 25 m. Les vêtements clairs et les couleurs phares ou fluo portent la visibilité à 40 m, et les éléments réfléchissants à 140 m! Alors, pensez à être lumineux-euse!  
[www.madevisible.ch](http://www.madevisible.ch)

### CLINS D'ŒIL

#### « Pourquoi il traverse, le Monsieur ? »

La petite famille attendait sagement à côté de moi que le feu passe au vert pour les piétons. Mais en face, entre deux vagues de voitures, un quidam n'a pas eu envie d'attendre et a traversé au rouge dans notre direction. D'où la question de l'enfant. La réponse du père ne m'a pas satisfait: « Parce qu'il est pressé ». L'enfant en déduira inévitablement qu'il suffit donc d'être pressé pour pouvoir transgresser les règles. La scène, anodine dira-t-on, m'a conforté dans le sentiment que nous avons, nous autres adultes, un devoir d'exemplarité si nous prétendons peu ou prou servir de modèle pour nos enfants ou petits-enfants.



### RÉSULTATS DU TEST SIÈGES ENFANTS

Lors du récent test TCS, dix-huit sièges pour enfants destinés à toutes les catégories d'âge ont été testés et évalués en termes de sécurité, d'utilisation, d'ergonomie et de teneur en polluants. Neuf sièges obtiennent la mention globale « très recommandé », sept sont « recommandés » et deux « non recommandés »; ces derniers étant recalés.

#### Les deux modèles non recommandés sont :

- Babystyle Oyster Capsule
- Babystyle Oyster Capsule + Duofix Isofix Base

Ces deux sièges pour enfants qui sont globalement « non recommandés » ont pourtant convaincu sur l'ensemble des autres

critères. Cependant, leur teneur en retardateurs de flammes TCPP et TDCP dépasse la limite fixée par la directive européenne 2014/79/EU applicable aux jouets pour enfants.



### LOI SUR LE CO<sub>2</sub>: LE TCS DIT OUI

Des billets d'avion plus chers et des taxes plus élevées sur l'essence et le mazout. Ces mesures et d'autres visent à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse. Le secteur des transports doit aussi prendre ses responsabilités pour que la Suisse atteigne les objectifs fixés par l'Accord de Paris. C'est l'avis également du TCS qui, a décidé de soutenir la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> après s'être fortement engagé pour atteindre un compromis acceptable. Le Club de la mobilité souligne en même temps que des mesures concrètes seront nécessaires pour accompagner les usagers de la route dans leur transition vers une mobilité individuelle durable.

D.F.

**Château de Prangins. MUSÉE NATIONAL SUISSE. SCHWEIZERISCHES NATIONALMUSEUM. MUSEO NAZIONALE SVIZERO. MUSEUM NAZIUNAL**

**PRÊTS À PARTIR ?**

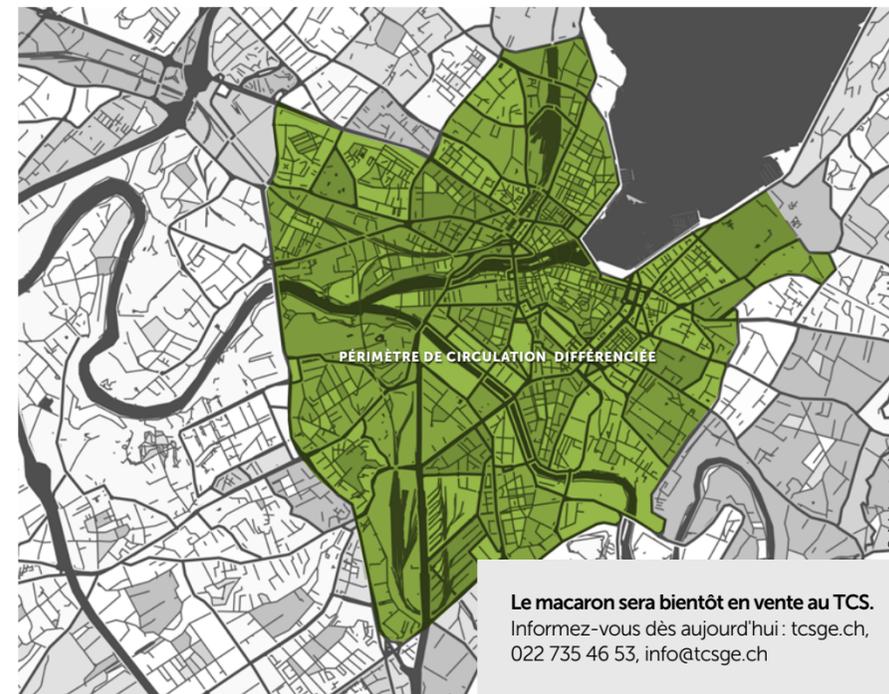
**EXPO JEU**

**DÈS LE 11.10.20**

**à toi de jouer !**

## MOBILITÉ

## STICK'AIR LA SÉRIE, ÉPISODE 2

**INFORMATION**

On rappelle que Genève n'a plus connu de pics de dioxydes d'azote depuis plus de dix ans et n'en connaîtra vraisemblablement plus. Le dernier épisode de pic de pollution au PM10 date de janvier 2017, lors d'une période d'inversion thermique prolongée. Quant aux pics de pollution à l'ozone, il s'en est produit un fin juin 2019 sur une grande partie des territoires suisse et français, en raison d'une période de canicule prolongée. Il y a lieu de penser que des mesures urgentes sont inaptes à influencer ce type d'épisodes, car le phénomène n'est pas localisé mais se produit à large échelle en raison des conditions météorologiques.

de validation à l'essai de ces panneaux auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Il est pour le moins étonnant et regrettable que cette demande d'autorisation n'ait pas été faite avant que les autorités genevoises n'implémentent ce nouveau système. Quoi qu'il en soit, tant que cette demande n'aura pas été faite et acceptée par l'OFROU, les signaux mis en place à Genève n'auront pas de valeur légale : les conducteurs qui circuleront sans vignette Stick'Air dans la moyenne ceinture en cas d'activation du dispositif ne pourront pas valablement être mis à l'amende pour non-respect du panneau indiquant la circulation différenciée. De plus, comme le relève la Cour, tout citoyen pourrait en tout temps demander que ces panneaux non conformes au droit fédéral soient enlevés.

**LA RÉPONSE À NOTRE QUESTION : « JE L'ACHÈTE OU NON ? »**

Oui et Non. La balle est à présent dans le camp du Conseil d'État genevois tant que l'autorisation de l'OFROU ne sera pas intervenue pour valider le panneau de circulation, le dispositif genevois sera en quelque sorte valable en théorie, mais inapplicable en pratique et au regard du droit. Donc, la section genevoise du TCS vous conseille d'acquiescer la vignette Crit'Air reconnue sur sol Français et Genevois. Privilégiez le 2 en 1, tant que l'autorisation ne sera pas délivrée.

La suite au prochain épisode.

**Le Grand Conseil de Genève a décidé en 2019 que les véhicules devaient être munis d'un macaron pour pouvoir circuler au centre-ville en cas de dépassement de certaines valeurs de dioxyde d'azote, de particules fines et d'ozone. Où en sommes-nous aujourd'hui mi-novembre 2020 à la suite du recours du TCS? « Je l'achète ou non ? » C'est la question que tout le monde se pose.**

Avant de connaître la réponse à cette fameuse question, il est important de reposer les éléments clés que voici.

**ÉPISODE 1, L'ARRIVÉE DU PRINCIPE DE CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE**

Le dispositif genevois consiste à instaurer une zone environnementale au centre de Genève, de manière temporaire, en cas de pics de pollution aux poussières fines (PM10), aux dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) et à l'ozone (O<sub>3</sub>) : seuls les véhicules les moins polluants sont autorisés à y circuler lorsque le système est activé. Pour simplifier, les contrôles du macaron Stick'Air (le véhicule a-t-il un macaron ? de la bonne couleur ?) se font uniquement dans une zone de l'hypercentre précise et uniquement lorsque

l'État enclenche l'alerte. Le TCS a fait recours en février, juillet et décembre 2019 sur ce principe de circulation différenciée, parce qu'il viole la répartition des compétences entre canton et confédération et fixe des valeurs d'alerte beaucoup trop basses.

**ÉPISODE 2, LA DÉCISION DE LA COUR**

Dans ses arrêts, la Cour constitutionnelle a certes admis que le canton de Genève avait – sur le principe – la compétence pour introduire un tel système de circulation différenciée au moyen de macarons (Stick'Air). Elle a toutefois remis en question le dispositif genevois sur deux points fondamentaux, car ils violent le droit fédéral. D'une part, le seuil de déclenchement du dispositif genevois est trop bas en cas de pic de pollution aux poussières fines ou aux dioxydes d'azote. Le canton a donc revu son règlement d'application début novembre pour fixer des seuils conformes au droit fédéral, conformément aux injonctions de la Cour.

D'autre part, la Cour a souligné que l'instauration de zones environnementales doit impérativement être indiquée au moyen de signaux conformes à la législation fédérale sur la circulation routière. Or, les panneaux de signalisation mis en place à Genève sont inconnus du droit fédéral. La Cour a donc invité les autorités genevoises à faire une demande

# BRUIT ROUTIER: LE COMPORTEMENT EST DÉTERMINANT



**Le canton de Genève, en collaboration avec la section genevoise du TCS, a testé en situation réelle un radar acoustique préventif sur l'avenue Wendt au mois de juin. Les résultats montrent qu'une très faible proportion d'usagers de la route dépasse les seuils de pénibilité fixés lors de cette opération de sensibilisation.**

Cette première expérience helvétique en milieu urbain effectuée pendant le mois de juin apporte des éléments d'analyse intéressants pour étudier les phénomènes acoustiques du bruit routier. Pour rappeler le principe de cet info-radar préventif, un écran affiche un « Merci » pour les usagers de la route dont la conduite ne provoque pas d'excès de bruit et le message « Bruit ! » dans le cas contraire. Le but : inciter l'utilisateur de transports motorisés à adapter sa conduite pour faire baisser ses

émissions sonores et favoriser le bien-être des riverains. Fixé dans un premier temps à 84 dB, le seuil d'alerte provoquant l'affichage en lettres rouges correspond au niveau sonore d'une cantine scolaire. Compte tenu des conditions de test (distance, environnement), il a été calculé en fonction de la moyenne des normes d'homologation. Très rarement dépassé (seuls 0,3% des 160 000 véhicules dénombrés pendant l'opération), le seuil fut abaissé à 80 dB après deux semaines pour vérifier si l'affichage joue réellement un effet préventif.

Premier constat : 90% des véhicules respectent la vitesse limite (50 km/h) et seuls 1,5% des véhicules ont dépassé le seuil de 80 dB. Une proportion qui est cependant multipliée par trois entre 22h et 6 h du matin. L'absence de trafic pourrait être une explication. Cette observation chiffrée montre cependant qu'il suffit d'une poignée d'usagers qui dépassent allègrement les 90 dB pour réveiller tout un quartier, tandis qu'une très grande majorité se comporte bien.

Deuxième constat contre-intuitif : à partir de 40 km/h, les voitures font en moyenne plus de bruit que les motos (jusqu'à 5 dB). L'explication provient notamment du fait que les deux-roues motorisés roulent en général à bas régime à ces vitesses-là, tandis que les quatre roues des voitures augmentent le bruit de roulement. Les pics de bruit les plus importants ont toutefois été mesurés sur des motos. Enfin, on observe aussi une baisse de 30% du nombre de véhicules bruyants au cours du test, ce qui semble démontrer l'effet préventif du dispositif. Une comparaison avec d'autres tests est toutefois nécessaire pour l'affirmer. Le canton a installé le même système sur la commune de Russins, sur la route qui mène au barrage de Verbois. Cette nouvelle expérience, de même que celles qui suivront, apporteront sans doute des éléments comparatifs intéressants.

Yves Gerber  
directeur du TCS Genève



Henri Badoux  
1908



## Le soleil vaudois pour vos festivités

L'Aigle les Murailles, le vin le plus connu de Suisse a été élu 2<sup>ème</sup> meilleur Chasselas du monde, au Concours Mondial du Chasselas 2020. Profitez de notre offre spéciale et découvrez-le dans un carton panaché avec l'Aigle les Murailles Rouge et le Murailles Brut.

Profitez dès maintenant: 2 x 3 vins pour seulement **CHF 99.-** et livraison gratuite.\*

Nom \_\_\_\_\_ Oui, j'aimerais profiter de cette offre spéciale et je commande  
\_\_\_\_\_ carton(s) avec

Prénom \_\_\_\_\_ • 2 Aigle les Murailles, Chablais AOC (70 cl)  
• 2 Aigle les Murailles Rouge, Chablais AOC (70 cl)  
• 2 Murailles Brut, Grand Vin Mousseux Suisse (75 cl)

Adresse \_\_\_\_\_ au prix de CHF 99.- par carton, avec la livraison gratuite.  
Offre valable jusqu'au 31.12.2020

NPA / Localité \_\_\_\_\_ Code promo pour commande en ligne: Automne2020

Date de naissance \_\_\_\_\_ Tél. \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_ **Henri Badoux SA**

Route d'Ollon 8  
Case postale 448  
1860 Aigle

0800 223 689  
info@henri-badoux.ch  
henri-badoux.ch

Je souhaite recevoir des informations sur les vins et j'autorise Henri Badoux SA à collecter et à traiter mes données

\*Cette offre est destinée aux personnes majeures uniquement, rabais non cumulable

# DES ITINÉRAIRES BIS VIABLES POUR LES CYCLISTES



Parc des Bastions.

Depuis la mi-mai, une trentaine d'aménagements « provisoires et réversibles » destinés à la mobilité douce ont été rapidement créés et pérennisés par les autorités pour encourager les citoyens à délaissé leur automobile. La Section genevoise du TCS propose deux « itinéraires bis » sûrs qui permettraient d'éviter les engorgements sur les axes structurants.

à l'an dernier. Il s'appuie en outre sur le Rapport Mobil'homme présentant les résultats de son enquête sur les effets de la crise sanitaire sur la mobilité. Celui-ci se penche sur l'évolution du choix de mode de transport avant/pendant la crise pour se rendre au travail. Il note une légère diminution pour la mobilité douce de 15 à 14% et observe dans le même temps une plus forte croissance pour les transports individuels motorisés de 40 à 46%. Toutes proportions gardées, la part du vélo, même en croissance, reste congrue par rapport à

l'ensemble des modes de transport à Genève (moins de 10%). D'ailleurs, bon nombre de cyclistes en période de beau temps, redeviennent usagers des transports publics ou automobilistes quand il fait froid et mauvais temps durant une bonne partie de l'année. Pour aider à remédier aux nuisances créées plus ou moins involontairement, la Section genevoise du TCS s'est penchée de manière exemplaire sur deux des « itinéraires cyclables COVID-19 », afin de proposer de meilleures solutions.

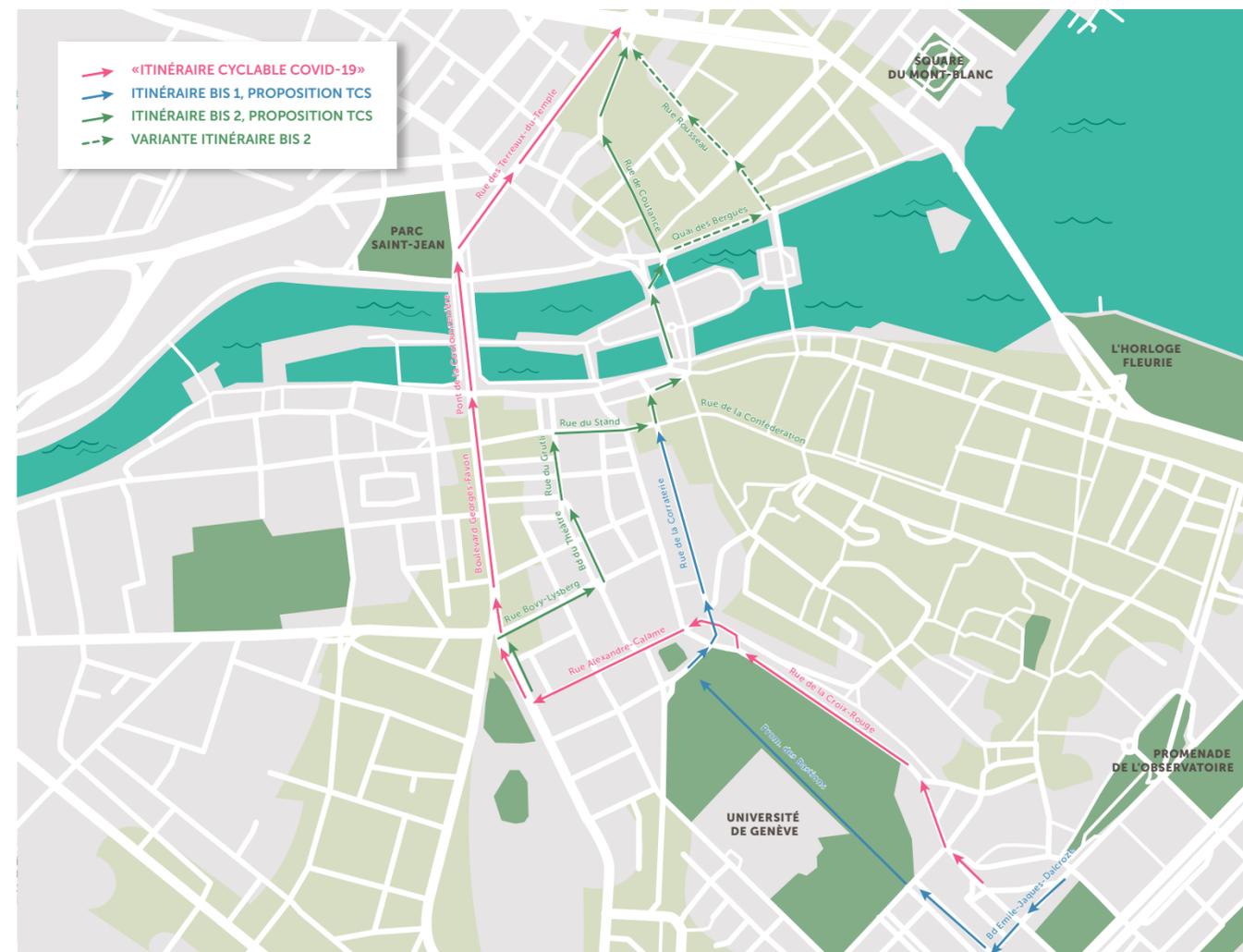
L'État et la ville de Genève ont créé dans la hâte, à partir du mois de mai 2020, des « itinéraires cyclables COVID-19 ». Ce réaménagement du réseau a eu pour conséquence des suppressions importantes de voies de circulation, notamment sur des axes majeurs en Ville de Genève. Les comptages et observations menés notamment sur l'axe Plainpalais-Cornavin ont montré une croissance de la congestion automobile et d'autres nuisances aux heures de pointe, ainsi qu'à d'autres moments de la journée. Par conséquent, la Section genevoise du TCS propose d'identifier des itinéraires bis, basés sur le réseau cyclable existant, qui serviraient mieux à atteindre le double objectif d'aménager un itinéraire continu et sûr, sans augmenter la congestion du trafic déjà existante.

## DES SOLUTIONS PROPORTIONNÉES

L'État de Genève « justifie » le bien-fondé de ces aménagements en soulignant une croissance 22% de l'usage du vélo par rapport



Rue de Coutance.



### Itinéraire bis 1 : axe Bd Jacques-Dalcroze / Place Neuve

La piste cyclable préexistante qui passe par le parc est facile à raccorder au départ au Boulevard Jacques Dalcroze, via le Cour des Bastions. La jonction sur la Place de Neuve nécessite notamment un meilleur marquage et un aménagement sécurisé pour rejoindre ensuite la Rue de la Corratierie ou l'itinéraire bis 2 ci-contre via le Boulevard du Théâtre.

### Itinéraire bis 2 : axe Place du Cirque / Place des 22-Cantons

Le tracé Place du Cirque – Rue Bovy-Lysberg – Bd du théâtre – Rue du Grütli – Rue du Stand – Rue de la Corratierie – Place Bel-Air offre des aménagements cyclables sur la quasi-totalité du parcours. Seul le Boulevard du Théâtre nécessite des aménagements, notamment la suppression de places de stationnement pour les remplacer par une bande cyclable. Pour se rendre en direction de Cornavin,

seul le passage au niveau de la Place Bel-Air demande de la vigilance, en raison des lignes de tram au sol et des nombreux piétons et transports publics qui y transitent. Une variante via le Quai des Bergues et la Rue Rousseau offre un itinéraire à l'écart des transports publics et plus confortable, puisque le trajet s'effectue dans des zones de rencontre.

Yves Gerber,  
directeur du TCS Genève

### L'ACCIDENTOLOGIE EN QUESTION

Contrairement aux idées reçues, une analyse des données d'accidentologie sur le site officiel du canton (carte SITG Mobilité / Géomobilité) montre qu'il y a un nombre d'accidents limité impliquant les cyclistes sur le secteur Bel-Air. Les accidents les plus graves dans le secteur se situent au croisement de la Rue du Stand ou du quai de la Poste avec le Boulevard George-Favon. L'étude des points noirs sur le Pont de la Coulouvrenière (avant

l'aménagement cyclable) soutient en outre la conclusion qu'il ne faut pas faire passer le trafic des cyclistes par des voies de circulation côte à côte avec le trafic motorisé, en protégeant les vélos seulement par de la peinture jaune apposée sur la chaussée. Il y a effectivement un nombre important de points noirs sur les voies de circulation, qui impliquent les automobiles avec d'autres automobiles, et parfois avec des piétons aux passages piétons ou aux feux tricolores et avec des scooters.

En revanche, il n'y avait presque pas d'accidents entre vélos et piétons sur le trottoir élargi. Pourquoi alors mettre les vélos sur une voie de circulation, qui expose les cyclistes à ces risques d'accident côte à côte avec des voitures et qui se retrouve de surcroît avec les deux roues motorisés qui « virent » souvent sur les nouvelles pistes cyclables pour échapper à la congestion ?

# TAXIPHONE PREMIUM

BUSINESS ou VIP...



CHEZ NOUS, UN TAXI PREMIUM  
C'EST SANS SUPPLÉMENT !

+41 22 33 141 33



www.mytaxiphone.ch

TAXIPHONE CENTRALE SA - 15 Rue des Rois 1204 Genève - Tél administration : +41 22 33 141 00

## RECHARGE À GENÈVE DES BORNES ÉLECTRIQUES EN BERNE ?



Comment se porte l'électromobilité en cette rentrée 2020? Afin de le savoir, le groupe de travail Éco-Action de la section genevoise du TCS est allé tester les bornes de recharge à Genève et dresse un état des lieux stimulant.

Rue Hoffmann, Genève.

C'est pour tenter de répondre à la question suivante – comment faire pour charger sa voiture électrique sans possibilité de recharge à domicile – que le TCS a lancé une vaste recherche sur les types de recharge existants. Première constatation : si toutes les voitures électriques n'ont pas la même capacité de batterie, il en va de même pour les bornes de recharge. En effet, celles-ci n'ont pas la même puissance et l'électricité distribuée se présente soit en continu soit en courant alternatif<sup>1</sup>. À cela s'ajoute un temps de recharge différent, qui dépend à la fois de la capacité de la batterie, de la puissance de la borne en kilowatts et de la puissance du convertisseur qui équipe la voiture électrique<sup>2</sup>.

### UNE OFFRE EN HAUSSE À GENÈVE...

« L'essor des véhicules électriques connaît à Genève une progression régulière, avec une multiplication par dix en dix ans. Actuellement, toutes catégories confondues, environ 1500 véhicules électriques sont immatriculés à Genève »<sup>3</sup>. Sous l'égide de l'État, le développement de la mobilité électrique existe bel et bien, mais celle-ci est tributaire du déploiement des bornes de recharge. Depuis quelques années, les SIG et la Fondation des Parkings sont à pied d'œuvre pour multiplier ces équipements d'avenir dans la ville et à proximité, que ce soit en surface ou en sous-sol. À ce titre, le rapport du groupe de travail Éco-Action du TCS Genève reconnaît que « le nombre de places de stationnement disposant d'une borne électrique augmente régulièrement ». À ce jour, les bornes sont généralement situées dans les parkings publics<sup>4</sup>, à l'aéroport, dans les garages et

parkings privés de grands établissements comme UBS Acacias, Vedia ou encore l'hôtel Intercontinental.

### ... QUI RESTE INSUFFISANTE

On constate que la puissance délivrée est pour l'essentiel proposée en courant alternatif jusqu'à 22 kW. Plus rares, les bornes plus rapides en courant continu semblent manquer à l'appel. Quant aux bornes placées dans les parkings publics, elles se révèlent certes plus nombreuses mais aussi nettement plus onéreuses. Après avoir mené son enquête, le groupe de travail rapporte les faits et chiffres suivants :

1. La plupart des bornes ne sont pas ou sont mal indiquées.
2. La puissance du réseau dépasse rarement les 22 kW.
3. Au coût du stationnement (souvent progressif) s'ajoute le coût de la recharge, pouvant passer du simple au double voire plus. Pour quatre heures de recharge, à titre d'exemple, il faut ainsi compter 25 frs. au parking du Mont-Blanc, 23 frs. à Villereuse, 38,75 frs. à l'aéroport dans le parking P2 courte durée (max 1h) contre 8 frs. dans le parking P1 longue durée, alors que le parking de Colovrex au Grand-Saconnex affiche un alléchant tarif de 5,30 frs. pour le même temps de recharge. Il semble donc beaucoup plus économique de charger sa voiture à l'extérieur du centre-ville qu'à l'intérieur.

### BON OU MAUVAIS PLAN

Outre des bornes inaccessibles au public ou non opérationnelles parce qu'en panne (comme celle du restauroute de Bavois testée à cette occasion), le rapport du Groupe de

Travail Éco-Action met le doigt sur quelques incohérences. Il semble d'abord que le plan de Move (à l'origine de 1200 points de recharge en Suisse) ne soit pas toujours... exactement à jour. Ensuite, la zone Arve-Lac semble moins bien équipée par rapport au reste du canton. Les bornes de 22 kW ne sont quant à elles pas les plus adaptées, la plupart des véhicules électriques du canton possédant des convertisseurs de 6,6 kW. Les bornes rapides, enfin, restent les grandes absentes du tableau. Il n'y en a que trois dans Genève : soit à l'aéroport (parking P2), au parking P+R de Bernex et dans le garage Fachinetti à Meyrin. Or, sur les longues distances, ces bornes rapides s'avèrent indispensables. Pour finir, le TCS constate que la plupart des bornes ne bénéficient pas, ou que très peu, du service d'entretien et de maintenance requis. Bref, en matière de recharge électrique, le canton du bout du lac peut mieux faire...

Catherine Delaby

1. Certaines bornes fournissent une puissance continue entre 20 et 150 kW, les autres une puissance alternative de 1,7 kW en monophasé ainsi que de 7, 11 et 22 kW en triphasé.
2. À titre d'exemple, une batterie de 90 kW sera rechargée en 36 minutes avec une puissance de 150 kW mais en trois heures avec une puissance de 30 kW.
3. <https://www.ge.ch/dossier/electromobilitte/voitures-electriques>
4. Parkings publics communaux et cantonaux.

### TRAJETS LONGUE DISTANCE EN SUISSE : LES CONSEILS DU TCS

- Planifier à l'avance les arrêts de recharge avec la voiture électrique pour réduire le stress durant le trajet.
- Vérifier quelles stations de recharge sont compatibles avec les différents fournisseurs. Utiliser à cet effet la fonction filtre de l'application ou sur internet.
- Toujours emporter un câble électrique pour pouvoir recharger la voiture aussi bien aux stations de recharge qu'à une prise électrique normale.
- Appliquer la règle 20/80 en voyageant : ne pas tomber en dessous d'une autonomie restante de 20% et ne pas charger plus que 80%.
- Surveiller le profil de conduite (consommation supplémentaire sur les autoroutes, en raison de la charge, du coffre de toit, etc.).

„ En fait, je ne livre des cadeaux qu'à Noël ...

... mais maintenant pour vos proches, 12 fois par an ! “

Père Noël



**ai** **auto**  
ILLUSTRE  
Le magazine automobile suisse

Partagez un plaisir de lecture valable un an complet avec l'abo cadeau!  
Envoyez-le maintenant : version papier CHF 89.-/e-paper CHF 75.-  
auto-illustre.ch/fr/abo ou 043 322 60 81 ou abo@auto-illustre.ch

## LA VOITURE ÉLECTRIQUE PLUS VERTUEUSE QU'ON NE LE CROIT



« À contresens » est le fruit de deux années d'enquête de terrain pour savoir quelle est l'empreinte environnementale des voitures électriques.

**Il est temps de briser quelques tabous. La voiture électrique est l'avenir, pour quelques décennies en tout cas. Terres rares extraites par des enfants, recyclage problématique, bilan CO<sub>2</sub> négatif: les batteries ont mauvaise réputation. Tout cela est très faux.**

De temps en temps, il vaut mieux aller faire soi-même l'enquête au lieu de répéter les affirmations non vérifiées. Avec le développement de la voiture électrique, des voix ont martelé que leur construction, celle des batteries et leur usage étaient plus émetteurs de gaz à effet de serre que pour les véhicules à propulsion traditionnelle. Si quelques journalistes d'investigation s'étaient donné la peine d'examiner d'où venait cette réputation négative, ils auraient vu que l'économie du pétrole n'était pas loin. Fort heureusement, son attitude a changé. Le mal est fait, mais il n'est jamais trop tard pour rectifier.

### ENQUÊTE SUR PLACE

Le film: « À contresens : voiture électrique, la grande intoxication » a le mérite de présenter des faits concrets. Marc Muller et Jonas Schneider se posaient la question depuis longtemps: la voiture électrique est-elle plus écologique que celle à énergie fossile? Les informations, et encore plus les avis, sont contradictoires. Ils ont décidé de vérifier. Le résultat est passionnant. Il est possible, en visionnant le documentaire, d'activer une application qui reconnaît le passage où vous

en êtes et vous donne accès à tous les dossiers. Les conclusions sont sans appel, Marc Muller est venu le dire à un colloque chez DIMAB à St-Légier, approuvé par des spécialistes de la mobilité: la voiture électrique est, dans tous les cas, plus écologique que les autres. Les terres rares? Elle n'en contient pas, au contraire des catalyseurs des moteurs traditionnels. Le travail des enfants? Il ne concerne, au pire, que 10% des mines, et les constructeurs vérifient, Marc Muller est allé sur place.

Le lithium? Il abonde sur notre planète. Le recyclage? Il commence, mais la masse critique n'est pas atteinte, les investissements suivront dès qu'elle le sera. De plus, avant de démonter les batteries, elles peuvent encore stocker l'électricité dans une maison, une entreprise.

Enfin, il manque des utilitaires électriques, avec une charge utile suffisante. Pour ce genre de flottes, c'est encore une logistique compliquée.

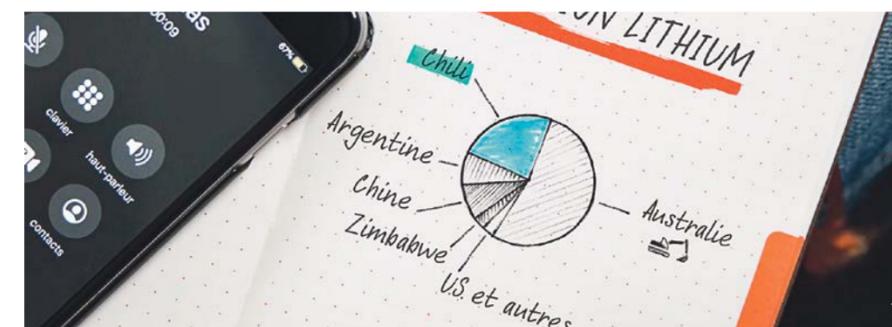
Pour l'instant, les autos électriques sont pertinentes quand on dispose d'un garage ou d'une place que l'on peut équiper d'une borne.

Gil Egger



Film: « À contresens — voiture électrique, la grande intoxication », de Jérôme Piguet, avec Marc Muller et Jonas Schneider, Swisscom TV ou Netplus et quelques salles de cinéma.

[f @contresenslefilm](https://www.facebook.com/contresenslefilm)



Production de Lithium dans le monde.

# LES VENTES DES DEUX-ROUES MOTORISÉS ONT DOUBLÉ



**CORELL NATURAL BENEFITS**  
VOTRE RÉVOLUTION BIEN-ÊTRE

La plante de chanvre délivre ses cannabinoïdes, le CBD pourrait vous soulager: douleurs articulaires, muscles tendus, problèmes de peau...

Huiles avec Roll-on, contenance 10ml: Huile de Colza Bio pressée à froid, CBD selon 3 dosages, THC<1%, Terpènes Naturels, Omega 3+6+9, Vitamine E, Vitamine K, Extraits naturels de Chanvre.

- 1 Fiole d'huile 5% CBD 33CHF
- 1 Fiole d'huile 10% CBD 59CHF
- 1 Fiole d'huile 20% CBD 99CHF



Par 3

- 3 Fioles d'huile 5% CBD ~~99CHF~~ 72CHF (référence 3F5)
- 3 Fioles d'huile 10% CBD ~~177CHF~~ 129CHF (référence 3F10)
- 3 Fioles d'huile 20% CBD ~~297CHF~~ 219CHF (référence 3F20)

Commandez sur le site [www.corellnatural.ch](http://www.corellnatural.ch)

Votre colis vous sera envoyé 48h après réception de votre règlement.

\*Envoi exclusivement en Suisse et participation de 6.90CHF pour le transport

[contact@corellnatural.ch](mailto:contact@corellnatural.ch)



L'année 2020 n'est pas finie mais la constatation est unanime: les ventes des deux-roues connaissent en Suisse une hausse significative qui semble se confirmer, malgré les deux mois d'arrêt imposés par la crise de COVID-19.

Derniers modèles Forza 2021 de Honda.

Depuis janvier, le marché des deux-roues (motos et scooters) se porte bien, comme le prouvent les chiffres. L'Office cantonal de la statistique (OCSTAT) rapporte que le nombre de deux-roues en circulation dans le canton de Genève est de 58 374 en 2019. À la fin du mois de septembre 2020, l'OSMS (Office suisse moto et scooter) révélait un total de 43 341 immatriculations neuves, soit une progression de 15,80% par rapport à 2019, année où les nouvelles immatriculations enregistrées atteignaient le chiffre de 37 426. Le trio de tête compte les marques Yamaha (7889 unités vendues), Honda (5614) et Vespa (Piaggio) (4135)<sup>1</sup>.

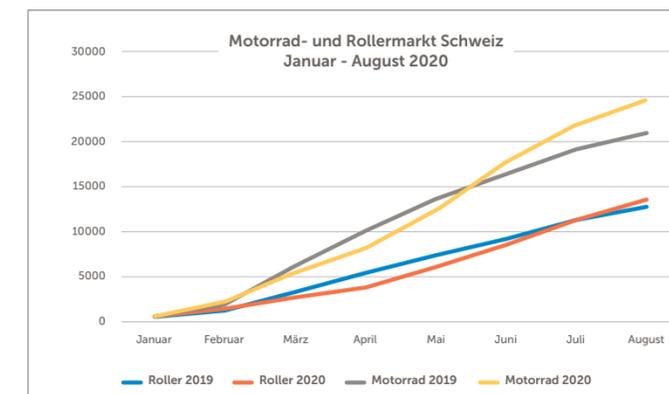
### LE PAYS IDÉAL POUR CIRCULER EN DEUX-ROUES

Si la fermeture totale des points de vente pendant presque deux mois a fait craindre le pire aux acteurs de la branche, les deux-roues continuent de faire des émules auprès du public, tout en attirant une nouvelle clientèle. Pays de lacs et de montagnes, la Suisse est connue pour rallier depuis longtemps déjà les adeptes passionnés des deux-roues. Vincent G, motard convaincu, témoigne: «La nature est ici omniprésente, le pays bien équipé en routes praticables et sécurisées. C'est un bonheur de rouler en deux-roues dans la campagne mais aussi sur autoroutes».

### UNE FORTE DEMANDE AMORCÉE DÉBUT MAI

Flavio Tozzi, qui tient le magasin Motosport à la rue du XXXI-Décembre, confirme la

tendance. «Depuis le début de l'année, nous avons vendu une cinquantaine d'unités neuves, avec une forte demande début mai qui s'est poursuivie cet été». Pour ce représentant Honda, l'explication est à la fois logique et simple: «Elle tient à la crise sanitaire qui fait craindre l'utilisation des transports en commun et favorise le retour du transport privé, à l'impossible circulation en ville et au doublement de la majorité des pistes cyclables». Bien situé, son garage bénéficie



Petit aperçu de la progression des immatriculations neuves segment deux-roues (motos et scooters) entre janvier et août 2020. Sources: Office suisse moto et scooter – OSMS.

toutefois d'une capacité d'exposition restreinte (par manque de place) et ne peut pas, de ce fait, proposer l'ensemble de la gamme Honda, au demeurant très large.

### LOI DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

Si le segment a le vent en poupe, l'offre ne correspond pas forcément à la demande. M. Tozzi rappelle que les deux mois de confinement ont «signé le coup d'arrêt de la chaîne de production. La plupart des chaînes

de montage de nos 125 à 650 cm<sup>3</sup> (segment qui est le plus demandé) se situent en Italie et en Thaïlande. Nous avons un déficit de deux-roues parce que le retard n'a pas été rattrapé». Sans oublier l'obligation pour la Suisse de passer à la norme Euro5 début 2021. Une réglementation que certaines associations, comme l'ACEM<sup>2</sup>, aimeraient voir repousser dans le temps, histoire de pouvoir écouler les stocks excédentaires. À notre connaissance, les institutions européennes n'ont pas encore répondu favorablement à cette demande.

### ENGOUEMENT POUR LES SCOOTERS

En Suisse aujourd'hui, le deux-roues n'est donc plus considéré comme un véhicule de loisirs mais comme un mode de transport aussi intéressant qu'économique, sans compter les facilités de stationnement qu'il sous-entend. «À ce jour, 74% de nos ventes sont des scooters, dont 55% des 125 cm<sup>3</sup>» indique M. Tozzi. Il semble toutefois que notre pays tire particulièrement bien son épingle du jeu en la matière. En Europe<sup>3</sup>, le marché des deux-roues a connu en effet un net recul cette année, en particulier les motos (-32,7%), alors que la situation semble moins catastrophique pour les cyclomoteurs (-6,9%)<sup>4</sup>. Les conditions sanitaires étant ce qu'elles sont, l'avenir demeure incertain.

Catherine Delaby

1. Statistiques annuelles et mensuelles, disponibles sur le site <http://www.motosuisse.ch/>
2. Association des Constructeurs Européens de Motocycles.
3. UK, Belgique, France, Allemagne, Italie, Espagne, Pays-Bas.
4. Chiffres du dernier semestre indiqués par Le Repaire des Motards: «Marché moto, ventes en baisse en Europe» - article paru en ligne en août 2020.

# TOSA: UN BUS HELVÉTIQUE BRANCHÉ



Vu du ciel, gros plan sur le bras qui permet de recharger le bus TOSA de la ligne 23 à Genève (technique du biberonnage).

Depuis sa mise en circulation en 2017, le bus TOSA 100% électrique *made in Switzerland* roule des jours heureux, auréolé d'un Watt d'or reçu en 2018. Retour sur le parcours de ce véhicule champion de l'écologie.

wagons articulés. C'est sous cette forme que se présentait le premier modèle qui a sillonné les rues de Genève en mars 2019 avant de partir sur Nantes pour une phase de test. L'agglomération française a en effet passé une jolie commande de 22 bus. Les autorités cantonales lui ont préféré des engins plus courts lors de sa première mise en circulation dans notre ville, sur la ligne 23.

## SYSTÈME DE RECHARGE À GUIDAGE LASER

Par rapport à la concurrence, le bus suisse présente l'avantage de se recharger en route, soit en retournant au dépôt, soit à certains arrêts et terminus grâce à la technologie dite «flash», constituée d'un bras télescopique permettant à l'engin à l'arrêt de recharger directement ses batteries à partir d'un rail d'alimentation suspendu. Entièrement automatisées, ces stations permettent de recharger le bus en moins d'une seconde, au moment où les passagers montent ou descendent du véhicule.

## QUELQUES COUACS AU DÉPART

À Genève, le lancement du bus tout électrique ne s'est pourtant pas déroulé sans heurts. Outre un problème survenu dans le système

### LE BUS TOSA EN CHIFFRES

**30%**  
de coûts en moins qu'un véhicule diesel

**15 sec.**  
temps de recharge éclair

**1000 t.**  
de CO<sub>2</sub> en moins par an  
et par 600 000 km parcourus

**15 dB**  
soit la moitié moins qu'un bus diesel  
traditionnel

de refroidissement des batteries le jour de l'inauguration officielle, la technologie TOSA a présenté quelques signes de faiblesse. En particulier à ses points de recharge qui se sont, au début, avérés à la fois trop flexibles et bruyants, nuisance ayant provoqué la colère de certains Genevois habitant à proximité... Le problème de ces sifflements désagréables a été réglé depuis, grâce notamment à la mise en place d'un capot isolant sur les stations jugées trop bavardes. Depuis, ça roule pour TOSA!

Catherine Delaby

C'est la ligne 23 des Transports publics genevois (tpg) qui a inauguré le bus électrique TOSA en ville de Genève, sur un trajet allant du parking de l'aéroport (zone fret) aux tours de Carouge. Disposant d'une large autonomie et d'une grande capacité d'accueil (jusqu'à 150 voyageurs), ce bus fonctionnant sans câbles est le fruit d'une collaboration réussie entre différentes parties prenantes, parmi lesquelles le canton, le groupe industriel ABB, le constructeur suisse Hess, les SIG, les tpg ou encore l'OPI – Office de promotion des industries et technologies.

## FIÈRE ALLURE

Depuis sa création, le TOSA (Trolley-bus Optimisation Système Alimentation) ne passe pas inaperçu. De par sa longueur d'abord, qui peut atteindre 24,5 mètres et ses trois



M. Thierry Wagenknecht, Directeur du domaine d'activités techniques au sein des Transports publics genevois (tpg).

## INTERVIEW

Le point sur cette success-story avec M. Thierry Wagenknecht, Directeur du domaine d'activités techniques au sein des Transports publics genevois (tpg).

### Après son Watt d'Or en 2018, quel bilan et quelles perspectives pour le bus TOSA à Genève?

Thierry Wagenknecht: Le bus électrique TOSA est pleinement opérationnel et parfaitement fiable. Sur le réseau, 12 bus effectuent environ 700 000 kilomètres par an (soit plus de 1,3 millions de km depuis leur mise en service). Quasi 100% des kilomètres parcourus sur la ligne 23 depuis le début de l'année ont été réalisés par des bus électriques TOSA, soit une moyenne de 130 courses pour une seule course avec un bus diesel. Les tpg ont pour objectif de réaliser la transition vers une flotte 100% électrique d'ici à 2030.

### Comment la population genevoise perçoit-elle TOSA?

Outre le soutien de l'ensemble de la classe politique genevoise, TOSA est un véhicule très apprécié par notre clientèle. Il y a une vraie prise de conscience collective vis-à-vis des conséquences du réchauffement climatique. TOSA se veut une réponse concrète à cette prise de conscience. Il permet en effet à nos clients qui favorisent une mobilité durable d'être en accord avec leurs convictions. Nos collaborateurs manifestent aussi un vif intérêt à son égard. C'est en effet un bus très agréable à conduire.

### Certains problèmes de réglages ont eu lieu au démarrage...

Comme pour tout projet innovant, les premiers mois de mise en service ont permis de mettre

en évidence des problèmes dits «de jeunesse» sur les systèmes de contrôle de sécurité des batteries et du bras de recharge. Ces problèmes sont aujourd'hui résolus.

### Quelles solutions ont été envisagées concernant les bruits émis par les stations qui gênaient certains riverains?

Des solutions d'isolation phonique et des modifications des composants électroniques à l'origine de ces émissions sonores ont été réalisées, à la grande satisfaction des riverains. Toutes les mesures effectuées répondent aux normes officielles, ainsi qu'à l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit.

### Comment les partenaires travaillent-ils ensemble: TOSA, SIG, ABB?

Les différents partenaires, y compris l'État de Genève, se sont beaucoup impliqués. La réussite de cette innovation 100% suisse a été obtenue grâce à ce partenariat unique, porté par une dynamique extrêmement positive.

### Quelle est votre vision à moyen et long terme?

Nous sommes convaincus que les bus électriques deviendront la norme dans les dix prochaines années et qu'il s'agira du principal choix lors du renouvellement de toute flotte diesel. Notre propre stratégie de transition énergétique (une flotte 100% électrique d'ici à 2030) illustre bien cette conviction; et cette approche devrait se généraliser dans le monde entier. Les orientations prises récemment via d'autres solutions (pile à combustible par exemple) vont dans le même sens.

### D'autres exemples TOSA qui se passent bien ailleurs?

Après la présentation du concept TOSA à Genève en 2013, les différents systèmes de recharge rapide aux arrêts se sont multipliés. Le système TOSA est présent à Nantes, où une vingtaine de bus double articulés à grande capacité circulent depuis plus d'un an (700 000 km). La ville de Brisbane en Australie a passé commande l'an dernier de 60 bus TOSA double articulés.



Le bus TOSA fabriqué par HESS, constructeur suisse (canton de Soleure) qui a également participé au projet. Ici sur la ligne 23 à destination de l'aéroport.

# STATIONNEMENT: ÇA REMONTE!



Après les grandes communes périurbaines, c'est aux communes de la couronne frontalière de voir leurs places de stationnement envahies par des «voiture-ventouses». Des mesures ont été prises ou sont à l'étude.

Les plus anciens d'entre nous se souviennent des années 1960 et 70. En ces temps-là encore marqués par l'euphorie d'avoir échappé à l'anxiété et aux restrictions des années de guerre, la vie sociale était aussi intense que joyeuse et l'économie «surchauffait». Le transport individuel s'était imposé, on avait arraché les rails qui amenaient le tram à Chancy, le centre-ville offrait des places de parc en suffisance à tous ceux qui venaient y travailler, faire des emplettes ou s'amuser. Le soir après le boulot, le samedi et même le dimanche les Rues-Basses étaient noires d'un monde attiré par les vitrines, les nombreux établissements publics et une bonne dizaine de cinémas. On se garait presque facilement de la place Neuve à Rive en passant par la Madeleine et Longemalle et même la Vieille-Ville était accessible. Carouge partageait cet attrait. Mais on commençait à parler pollution et encombrement...

## PREMIERS REPORTS

Un ballet devenu incessant de voitures à la recherche d'une place malgré la construction des premiers grands parkings publics a généré des mesures de circulation au centre-ville (interdictions, sens uniques...) et le stationnement est devenu à la fois limité et payant (les fameux «parcomètres»). Avec l'amélioration de la desserte des transports en commun – la Compagnie genevoise des tramways électriques (CGTE) fondée en 1899 devient Transports publics

genevois en 1977 – la tentation est grande pour les automobilistes venant de tout le canton de laisser leur véhicule à la périphérie. Un choix «encouragé» à leur corps défendant par les communes périurbaines de plus en plus denses et qui, pour répondre aux besoins de leurs habitants, ont créé de très nombreuses places de stationnement.

Jusqu'au jour où Onex, Lancy, Meyrin, Thônex, Vernier et l'on en passe, submergées, prennent elles aussi des mesures de limitation (zones bleues à une heure, blanches à trois ou quatre heures et emplacements payants), souvent assorties de la création de macarons pour favoriser leurs habitants voire les visiteurs de ceux-ci. Plus question dès lors d'y laisser son véhicule toute la journée...

## COMMUNES FRONTALIÈRES SQUATTÉES

Entre-temps un phénomène genevois s'est fortement amplifié. Chaque jour ce sont des dizaines de milliers de frontaliers, en provenance de l'Ain et de la Haute-Savoie mais aussi, dans une moindre mesure, du canton de Vaud, qui débarquent à Genève, essentiellement pour y travailler (pour les achats, c'est plutôt dans le sens inverse!). Le centre et les grandes communes périurbaines sont impraticables, les grands parkings sont trop chers? Qu'à cela ne tienne: il existe des milliers de places non réglementées dans de nombreuses autres communes et, comble de chance(!), celles-ci ont souvent négocié avec les TPG des dessertes et des horaires vraiment attractifs. La tentation est donc grande de squatter quotidiennement ces places.

À quoi s'ajoute un autre phénomène observé de plus en plus fréquemment: la rotation de véhicules. Le matin on y dépose sa propre voiture pour récupérer la camionnette d'entreprise qu'on a laissée là le soir précédent... et qu'on y retrouve tout le week-end! Facile, non?

Oui, trop facile. Parce que les habitants de la commune, leurs visiteurs, les livreurs et les entreprises mandatées pour y faire des travaux ont commencé à en souffrir sérieusement. Des sites essentiels comme les abords des mairies, des salles communales, des restaurants et commerces divers ont été envahis en permanence. Ce qui a amené des municipalités à prendre à leur tour des mesures alors que d'autres sont seulement en train de l'envisager. Elles doivent être restrictives à l'égard des véhicules indésirables mais tenir compte des besoins locaux. Et qui dit mesures contraignantes dit moyens d'en contrôler le respect. Nouvel écueil pour les communes qui ne disposent pas (encore!) des services d'une police municipale ou de fonctionnaires assermentés. Il faut alors s'en remettre à des entreprises de sécurité privées qui procéderont par dénonciation. Les préoccupations sont semblables et les solutions sont diverses, comme on pourra le lire dans les témoignages que nous avons recueillis auprès d'élus locaux. Rendez-vous dans quelques dizaines d'années pour voir ce que l'amélioration des transports en commun, le Léman Express, l'appel à la discipline... et une éventuelle extension du télétravail voire du télé-enseignement auront changé!

Didier Fleck



## PAROLES DE MAIRES

### Hermance

Maire d'Hermance, Karine Bruchez rappelle que le sujet des «voitures-ventouses» a longtemps agité le Conseil municipal, qui a décidé, en 2014 déjà, d'étudier une modification des zones de stationnement. À la suite d'une étude confiée à un bureau spécialisé et d'une discussion nourrie, le Délibératif a opté pour une limitation à 4h de la durée du stationnement dans l'ensemble du village, décision assortie de l'introduction de macarons délivrés par la Fondation des parkings aux habitants et aux entreprises, de quelques places réservées (mairie, cimetière, épicerie) avec instauration d'une réglementation du lundi à 8h au samedi à 19h. Privatisés au titre de parkings communaux, les emplacements de l'entrée du village et de l'école sont réservés à diverses catégories d'ayants droit. C'est l'Exécutif de la commune qui est compétent pour la fixation et la délivrance des vignettes y donnant accès. Celles-ci sont délivrées pour des périodes différentes selon la catégorie d'ayants droit. Selon le règlement communal relatif au stationnement sur ces parkings privés communaux, c'est la police municipale ou tout autre organisme mentionné dans l'arrêté ad hoc du DETA qui est compétent pour le contrôle.

La présence de voitures-ventouses un peu partout dans la commune nous a amenés

à prendre des mesures strictes, nous dit Anne Zoller, maire de **Dardagny**. Nous avons délimité des emplacements et introduit une limitation à 3 heures presque partout. Nous n'avons pas de police municipale, mais les contrôles sont opérés – spécialité communale! – de manière systématique par notre «garde-récoltes» assermenté, dont les tâches ont été étendues au contrôle du stationnement. Si besoin, il dépose sous l'essuie-glace un papillon à l'en-tête de la commune, auprès de laquelle l'amende doit être payée. À défaut, la cause est transmise au Service cantonal des contraventions, qui se charge de la perception.

Au **Grand-Saconnex** une étude complète du stationnement a été confiée à un bureau d'ingénieurs. Pour Laurent Jimaja, maire, sans une réglementation stricte de la durée de stationnement, il n'y a pas de possibilité d'évacuer les véhicules ventouses. Nous avions auparavant une politique de stationnement de 15h au maximum sur tout le territoire de la commune, avec obligation d'apposer le disque de stationnement. Mais cela ne permettait pas de lutter efficacement et durablement contre le stationnement abusif: il est difficile pour les agents du Corps des contrôleurs du stationnement de notre ville de contrôler le temps de stationnement sans faire des relevés précis sur tous les véhicules stationnés. Les autorités ont alors décidé de ramener la durée maximale à 4h. tous les jours, avec disque de stationnement. D'autre part, une zone bleue avec macaron

a été introduite dans le périmètre du village pour privilégier les habitants de la commune. Nous pouvons affirmer que le résultat de ces mesures est tout à fait positif.

Avec ses trois villages et son hameau, **Avusy** fait partie des petites communes qui n'ont pas encore instauré de règles précises sur leur territoire, hormis le tracé d'emplacements délimités par des lignes blanches. Mais chez nous aussi, nous dit son maire René Jemmely, la desserte par les transports en commun a été sensiblement améliorée et nous constatons depuis un certain temps un véritable envahissement par des véhicules aux plaques françaises, au détriment des habitants de la commune. Leurs détenteurs profitent d'un système peu voire pas réglementé et ça ne peut plus durer.

Parmi les mesures à l'étude, l'instauration de places limitées à 4h en semaine de 8h à 19h afin de décourager les pendulaires sans pénaliser les habitants. La création d'un macaron est aussi à l'étude. Nous n'avons pour l'heure pas de police municipale, ni en propre ni en partage avec Bernex comme d'autres communes de la Champagne, et le contrôle devrait être confié à une entreprise de sécurité privée, déjà chargée d'autres tâches. Dans des cas extrêmes, nous avons pu vérifier qu'en communiquant à la police cantonale le numéro de plaques de véhicules «enracinés» chez nous, la démarche porte ses fruits!

D.F.

# PARAPLÉGIE, ZOOM SUR UN CENTRE INÉDIT D'ENTRAÎNEMENT



Le retour vers une certaine autonomie en matière de mobilité passe par un programme complet d'entraînement.

Yves Vionnet est devenu tétraplégique à 28 ans, victime d'un accident de snowboard. Après un séjour au Centre Suisse des Paraplégiques de Nottwill, il se demande comment il va faire face aux nombreuses complications physiques et psychiques liées à son état. Un médecin lui a parlé d'un lieu d'entraînement aux États-Unis. Yves Vionnet s'inscrit et suit ce programme qui a aussitôt d'heureuses incidences sur son confort de vie et son autonomie. De retour en Suisse, il décide de créer Swiss Recovery Center.

## Sur quelle méthode de réhabilitation est basée votre centre ?

Il s'agit d'un suivi post-réhabilitation à long terme (SPRALT). Il concerne la remise en activité de l'ensemble du corps, y compris les membres paralysés, en s'appuyant sur trois principes d'entraînement: le retour à l'appui, l'activation du système nerveux et un entraînement hors de la chaise roulante avec

l'aide d'assistants qui vont actionner les pieds et le bassin. Cette méthode a pour objectif d'assurer un minimum d'activité corporelle et de diminuer les complications consécutives à la lésion en stimulant les différentes fonctions de l'organisme.

## Comment l'avez-vous créé ?

Au début, j'ai reconstitué chez moi une salle dotée d'infrastructures identiques à celles que j'avais utilisées aux États-Unis. Et j'ai pris contact avec l'Université de Lausanne pour former des étudiants. Quelques amis paraplégiques sont venus suivre le programme d'activité chez moi. C'est alors que j'ai eu l'idée de créer un centre apte à accueillir plus de personnes. Mais il fallait trouver des sources de financement. J'ai constitué une fondation qui a recueilli des dons. Lesquels financent les professionnels qui coachent les activités physiques et motivent les participants. Car cet entraînement nécessite une stimulation permanente.

## Votre centre pourrait être reconnu par les caisses d'assurance ?

Pour pérenniser notre activité et permettre à plus de personnes en situation de handicap

de suivre notre programme, nous avons entrepris de multiples démarches. Tout d'abord, j'ai pu rassembler une task force et un comité scientifique qui ont élaboré un projet soumis au Conseil fédéral. Un postulat a été déposé aux Chambres fédérales. Nous avons obtenu une première validation du Comité biomédical, il manque l'aval du Centre suisse de paraplégie qui doit nous parvenir fin novembre. Au début 2021, une étude portant sur 25 personnes atteintes de lésions médullaires doit débiter. Elle va durer deux ans. Si le programme est jugé efficace, alors il pourra être pris en compte par les assurances.

## Et côté financement ?

Si nous obtenons le feu vert des instances précitées, il nous faudra encore réunir les fonds nécessaires à l'étude et qui sont estimés à 800 000 francs. Dans ce cas, nous devons compter sur la générosité des entreprises et des particuliers.

## LA DEUXIÈME VIE DE BAPTISTE DELALAY

Quand Baptiste Delalay enfourche sa moto, ce 3 août 2011, il ne sait pas encore que sa vie va basculer. Alors âgé de 19 ans, il a décidé de faire une balade avec deux amis motards. Et puis, son engin a glissé sur la chaussée mouillée et le jeune homme s'est retrouvé dans le canal. Il ne sentait plus ses membres inférieurs. Il aurait pu se noyer sans l'aide de son camarade qui l'a hissé sur la berge. À demi conscient, il ne sait pas qu'une de ses jambes est complètement déboîtée, que sa moelle épinière est littéralement écrasée. Il entend le bruit de l'hélicoptère qui va le transporter au Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (CHUV). Il a juste eu le temps de téléphoner à son père pour lui dire qu'il vient d'avoir un accident mais sans gravité.

En vérité, Baptiste Delalay a dû subir une lourde intervention chirurgicale. Une intervention durant laquelle il a vécu une expérience de mort imminente. «J'étais une sorte d'ombre plate et je sentais que je m'éloignais de mon corps, je me sentais apaisé, heureux même. Et puis j'ai pensé à ma sœur alors je suis revenu une première fois de cet endroit inexplicable. Mais, peu après je suis redevenu cette ombre et là c'est à mes parents que j'ai songé et la troisième fois, je me voyais à mon enterrement et je me disais que je devais revenir auprès de mes proches». Dans son dossier médical, le médecin a noté que le patient a dû être réanimé à trois reprises.

Paraplégique, il est admis dans un Centre de réadaptation (SUVA). En dépit des vents



contraires, avec le soutien de sa famille et de ses amis, il se bat pour tenter de retrouver une nouvelle existence. Il a dû renoncer à son apprentissage de ferblantier, sa petite amie l'a quitté. Mais, il se bat. Pour redevenir le plus autonome possible, pour trouver une nouvelle formation. La paraplégie entraîne de nombreux effets sur son état de santé qui compromettent ses études d'employé de commerce. Alors, il y a ce livre qu'un de ses amis paraplégiques lui a donné. Livre qui l'initie à la spiritualité. Sa nouvelle voie se dessine.

Adélita Genoud

## POUR EN SAVOIR PLUS ET SOUTENIR LE CENTRE



**Fondation Swiss Recovery Center**  
c/o Yves Vionnet, Rue du Bourg 24,  
1037 Étagnières  
IBAN CH08 0076 7000 C531 8243 9  
Banque Cantonale Vaudoise –  
Case postale 300 – 1001 Lausanne  
CCP : 10-725-4 Clearing : 767  
BIC/SWIFT : BCVLCH2LXXX

Aujourd'hui, Baptiste Delalay est coach en développement personnel. Il donne de nombreuses conférences en entreprise. Il fait partie du conseil de Fondation de Swiss Recovery Center.

[www.baptiste-delalay.com](http://www.baptiste-delalay.com)



# LA BELLE ET LONGUE HISTOIRE DES COURS DE CONDUITE DU TCS



La piste du Plantin à Meyrin célèbre ses 30 ans en 2020.

« Conduire encore mieux » : c'est sous cet intitulé que Le Touring Club Suisse (TCS), via sa section zurichoise, inaugurerait son premier cours. Nous sommes alors en 1961 et l'augmentation des accidents de la circulation a alerté l'association. Depuis lors, cette activité dûment reconnue par le Conseil suisse de la Sécurité routière, s'est démultipliée.

C'est en 1969 que la section genevoise du TCS s'est lancée à son tour dans l'organisation des cours de perfectionnement. À cette époque, la formation avait lieu à Cartigny, sur une route fermée au trafic pour l'occasion. Avec le temps et le besoin croissant d'espace, les cours ont été dispensés sur une place dans la ZIMESA, puis à Epeisses sur la place d'arme et finalement sur une piste enfin fixe, l'actuel centre de conduite du Plantin à Meyrin. À l'époque, bon nombre de personnes étaient sceptiques quant à la construction d'une piste à Genève. Grâce au soutien du canton, à l'engagement de la section et de son chef instructeur Paul Fricker, l'un des pionniers des cours de perfectionnement de la conduite en Suisse, la piste du Plantin a été inaugurée le 12 octobre 1990. Les infrastructures, créées il y a des décennies, sont régulièrement adaptées par le TCS afin de répondre aux besoins évolutifs. Le centre de

conduite du Plantin est encore actuellement un outil indispensable et parfaitement adéquat à la formation et au perfectionnement des conducteurs de tous types de véhicules. Ce ne sont pas moins de 7000 participantes et participants qui suivent les enseignements des instructeurs du TCS lors des cours de perfectionnement à la conduite de voitures, motos ou poids lourds, chauffeurs professionnels et tout public, ainsi que cours 2<sup>e</sup> phase. Pour certains cours spéciaux, tels que la conduite sur neige et glace par exemple l'équipe du Plantin se déplace sur des infrastructures externes comme celle du Grand-Saint-Bernard. De plus, se calquant sur l'évolution des pratiques de mobilité et de loisirs, le club a aussi lancé des sessions de formation pour l'usage du vélo électrique... et même pour le pilotage de drones. Quelle histoire!

Pour mettre au point les premiers cours du TCS en 1961, F. Guyer, de la section zurichoise du TCS, s'est inspiré de la « méthode Buc » démontrée à Thoun en 1959 par un français, Robert Souaille. Ce dernier était un pionnier du perfectionnement de la conduite et a fondé en 1961 le circuit de Lignièrès, alors appelé institut international de psychodynamie. Le TCS est propriétaire du circuit depuis 2003.

## LA GENÈVE INTERNATIONALE TESTE LE FREINAGE D'URGENCE SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE

Freiner sans que sa voiture fasse de tête-à-queue sur une chaussée rendue glissante par la pluie, la neige ou le verglas? Une prouesse pour ces fonctionnaires internationaux venus de pays où il ne pleut pas ou guère, ou la neige n'est qu'un lointain concept. Alors, pour apprendre à dompter les éléments à bord de leur véhicule, ils ont suivi un cours dispensé par le Département Training et Events du Touring Club Suisse. Sous la conduite de Jean-Pascal Bersier, chef instructeur dûment rompu à l'exercice. Reportage.

Pour l'instant, ils sont assis en cercle dans une salle du centre de conduite et de sécurité routière du Plantin à Meyrin. Des femmes et des hommes, venus du Mexique, du Kenya, d'Italie, de Grèce en mission temporaire auprès de l'Organisation internationale des Nations Unies ou de différentes ambassades. La session du jour a été organisée par le Centre d'accueil de la Genève internationale (CAGI), dont la vocation est de favoriser l'intégration de ces nouveaux arrivants sur sol genevois. En anglais les instructeurs du TCS expliquent l'origine du



Cours auto découverte octobre 2021.



Jean-Pascal Bersier, chef instructeur.

club né en 1896 et qui compte aujourd'hui près de 1,5 million d'adhérents. Les questions fusent. Elles portent majoritairement sur la neige dont on sent – température du jour oblige – l'imminence des premiers flocons. Quels pneus choisir? Faut-il que les chaînes ne quittent pas le coffre de la voiture... au cas où? Et cet été, pourra-t-on rouler avec des pneus d'hiver? Jean-Pascal Bersier répond avec clarté à chaque interrogation, ajoutant qu'en cas de fortes neiges les conducteurs doivent débarrasser la poudreuse accumulée sur les toits des voitures. Sans quoi ils n'échapperont pas au rappel à l'ordre des agents de police. Voilà pour le préambule.

Les participants vont maintenant prendre place à bord de leur véhicule. Au programme: freinage d'urgence à 40, 50 et 60 km/h

## L'ENSEIGNEMENT ET L'ÉVOLUTION

**Rencontre avec Jean-Pascal Bersier, chef instructeur au département Training et Events du TCS.**

**Aujourd'hui, qu'est-ce qui a fondamentalement changé dans le comportement des usagers de la route?**

Les nouveaux véhicules sont très perfectionnés et leurs acquéreurs n'en maîtrisent pas toujours les subtilités. Souvent, les gens ignorent les limites de l'assistance électronique. En outre, notre société individualiste reproduit sur la route un comportement souvent peu respectueux de l'autre. Je dirais même que, dans l'habitacle d'une voiture, les automobilistes ont la sensation d'être en sécurité: ils se sentent surpuissants.

**Qui sont les mauvais élèves?**

Impossible de schématiser. Si je me réfère aux statistiques, globalement le nombre d'accidents graves a baissé. Et puis il faut relever que l'introduction des cours complémentaires obligatoires pour les jeunes

conducteurs et de Via Sicura (programme fédéral de renforcement de la sécurité routière) ont aussi porté leurs fruits. Qui ont fait infléchir les chiffres. Depuis quelques temps aussi, les motards, qui payaient un lourd tribut à la route, ont opéré une véritable prise de conscience.

**Enseigner à des publics différents, une gageure?**

Non, un plaisir en vérité. J'aime m'adapter à la variété des personnes qui recourent à nos formations. L'aspect pédagogique de ma profession constitue une richesse. Les personnes qui cherchent à se perfectionner sont particulièrement motivées et en quête de connaissances à la fois sur la mécanique, la technique de conduite et les règles de circulation. Il faut savoir que ces formations suivies sur une base volontaire sont subventionnées par le Fonds de sécurité routière. Les subsides sont versés au TCS qui les répercute directement sur les factures des particuliers. Ils n'ont ainsi aucune démarche à entreprendre pour bénéficier de soutien financier.

sur la piste que des jets d'eau XXL arrosent copieusement. Ensuite, il s'agira de négocier un virage en épingle à cheveu toujours sur un goudron détremé. Cerise sur le gâteau, la session s'achève dans un simulateur de retournement. Il s'agit d'expérimenter la sensation lorsqu'une voiture dérape et fait des tonneaux. Aux regards ébahis, on pressent que les amateurs ne vont guère se bousculer. L'instructeur dispense les consignes dans les radios dont il a doté les conducteurs. Premier, deuxième, troisième, quatrième tour de piste. La vitesse augmente et les coups de freins immobilisent instantanément les véhicules. À peine si l'un semble trembloter tandis que le chauffeur pile sèchement. Les élèves d'un jour ont tous, sans exception, réussi les épreuves.

Adélaïta Genoud

## BOURG-SAINT-PIERRE RÉNOVÉ ET AGRANDI

Des nouveaux bâtiments, une piste agrandie, une butte rénovée, trois zones d'exercice: le centre du TCS de Bourg-Saint-Pierre en Valais vient de subir une cure de jouvence. Le premier haut-lieu de l'apprentissage et du perfectionnement de la conduite sur poudreuse et sur verglas dispense des cours depuis vingt-cinq ans. Il a aussi introduit des cours en allemand. Il dispensera des formations 2-phases neige et glace dès janvier 2021 et des cours d'été (moto et drones) dès le printemps 2021.



Cours à Cartigny en 1969.

# PALETTE DES COURS 2021 DU TCS GENÈVE



## FUTURS ET JEUNES CONDUCTEURS

### INITIATION À LA CONDUITE POUR LES 16-17 ANS

Faites l'acquisition des premiers réflexes de conduite avec un moniteur.

#### Dates au choix

17 mars, de 13h à 17h – 5 mai, de 16h à 20h – 29 septembre, de 16h à 20h – 3 novembre, de 13h à 17h

Prix membres TCS / Non membres: 25 frs. / 50 frs.

### COURS JUNIOR POUR LES 17-21 ANS

Passer l'examen théorique durant les vacances scolaires et initiez-vous aux fondamentaux de la conduite sur piste fermée en toute sécurité.

Toute la journée de 8h à 18h environ.  
Examen théorique de 13h30 à 14h30.

#### Prochaines dates

6 au 10 avril, examen théorique le 21 avril – 5 au 9 juillet, examen théorique le 14 juillet – 23 au 27 août, examen théorique le 8 septembre – 25 au 29 octobre, examen théorique le 10 novembre

#### Tarif unique

580 frs. (Repas compris)  
70 frs. examen théorique

### COURS DE PREMIERS SECOURS

Inscrivez-vous pour cette étape obligatoire à l'obtention du permis.

Le vendredi de 18h à 22h,  
puis le samedi de 8h à 15h.

#### Dates au choix

12 et 13 février – 19 et 20 mars – 23 et 24 avril – 28 et 29 mai – 11 et 12 juin – 2 et 3 juillet – 24 et 25 septembre – 22 et 23 octobre – 12 et 13 novembre

#### Tarif unique

120 frs.

### COURS DE FORMATION 2-PHASES

Une fois le permis en poche vous avez 3 ans pour suivre la journée de formation complémentaire obligatoire.

### LE PACK COMPLET L-BOX TCS

Bénéficiez d'une formule complète qui s'adapte à vos besoins de conduite.

#### Pack de base au choix

- 6 leçons de conduite et formation complémentaire obligatoire (790 frs.)
- 11 leçons de conduite et formation complémentaire obligatoire (1280 frs.)
- 16 leçons de conduite et formation complémentaire obligatoire (1650 frs.)

#### Et en option

- Examen de la vue offert
- Application pour l'étude de la théorie (30 frs.)
- Théorie en salle (120 frs.)
- Cours de sensibilisation (120 frs.)

Ces cours sont organisés toute l'année.  
Renseignements et inscriptions de ce cours au  
**058 827 15 00,**  
[info.training-events@tcs.ch](mailto:info.training-events@tcs.ch)

## CONDUCTEURS EXPÉRIMENTÉS

### NOUVELLES RÈGLES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Nul n'étant censé ignorer la loi, faites le point sur les modifications des règles de la circulation routière (LCR).

#### Dates au choix

30 novembre, de 14h30 à 16h – 26 avril, de 14h à 16h – 14 juin, de 19h30 à 21h30 – 11 octobre, de 19h30 à 21h30 – 30 novembre, de 14h à 16h

Prix membres TCS / Non membres: 10 frs. / 15 frs.

### COURS SENIORS TCS GENÈVE

Se perfectionner est indispensable à tous les âges pour un maximum de confiance en soi et de sécurité.

#### Dates au choix

29 mars, de 13h à 17h – 7 juin, de 8h à 12h – 20 septembre, de 8h à 12h – 4 octobre, de 13h à 17h – 22 novembre, de 13h à 17h

Tarif unique: 50 frs.

### COURS TCS TRAINING & EVENTS

Moto, auto, camping-car, camion, remorque, drones: consultez Training and Events Centre de conduite du Plantin, 058 827 15 00, [info.training-events@tcs.ch](mailto:info.training-events@tcs.ch).



## CYCLISTES

### PRATIQUE DU VÉLO ÉLECTRIQUE

Découvrez la bonne pratique du vélo électrique, la gestion de sa puissance, sa maniabilité ainsi que les dangers qu'il peut représenter.

Le cours a lieu sur piste et sur route.

#### Dates au choix

17 avril – 22 mai – 16 juin – 4 septembre – 9 octobre

Prix membres TCS / Non membres: 55 frs. / 120 frs.



Intéressé-e?

Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève, Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier.



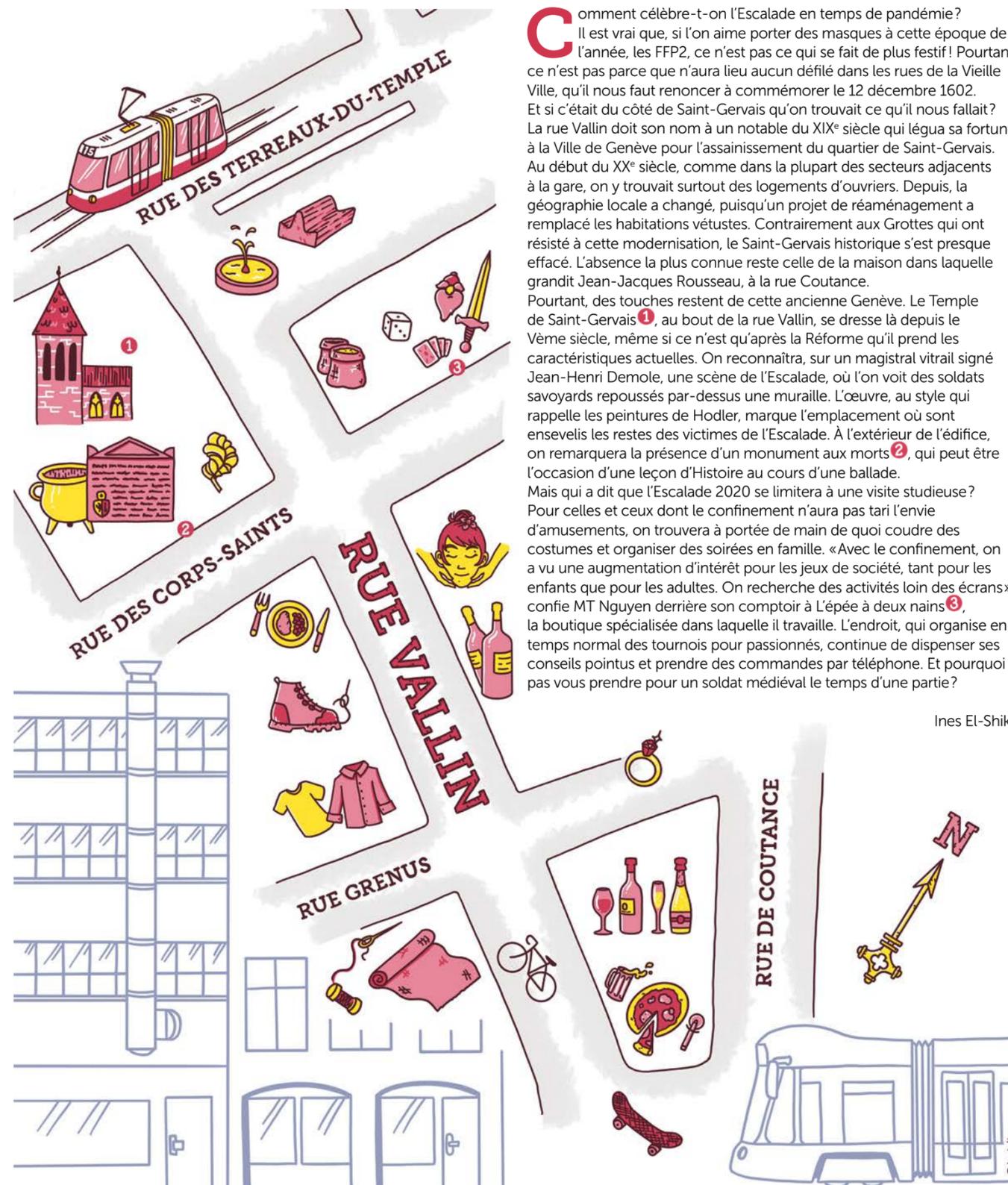
022 735 46 53  
022 782 77 95



[info@tcsge.ch](mailto:info@tcsge.ch)  
[www.tcsge.ch/cours](http://www.tcsge.ch/cours)

## ÉVASION

# CHRONIQUE «MA RUE» RUE VALLIN



Comment célèbre-t-on l'Escalade en temps de pandémie? Il est vrai que, si l'on aime porter des masques à cette époque de l'année, les FFP2, ce n'est pas ce qui se fait de plus festif! Pourtant, ce n'est pas parce que n'aura lieu aucun défilé dans les rues de la Vieille Ville, qu'il nous faut renoncer à commémorer le 12 décembre 1602. Et si c'était du côté de Saint-Gervais qu'on trouvait ce qu'il nous fallait? La rue Vallin doit son nom à un notable du XIX<sup>e</sup> siècle qui légua sa fortune à la Ville de Genève pour l'assainissement du quartier de Saint-Gervais. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, comme dans la plupart des secteurs adjacents à la gare, on y trouvait surtout des logements d'ouvriers. Depuis, la géographie locale a changé, puisqu'un projet de réaménagement a remplacé les habitations vétustes. Contrairement aux Grottes qui ont résisté à cette modernisation, le Saint-Gervais historique s'est presque effacé. L'absence la plus connue reste celle de la maison dans laquelle grandit Jean-Jacques Rousseau, à la rue Coutance. Pourtant, des touches restent de cette ancienne Genève. Le Temple de Saint-Gervais<sup>1</sup>, au bout de la rue Vallin, se dresse là depuis le Vème siècle, même si ce n'est qu'après la Réforme qu'il prend les caractéristiques actuelles. On reconnaît, sur un magistral vitrail signé Jean-Henri Demole, une scène de l'Escalade, où l'on voit des soldats savoyards repoussés par-dessus une muraille. L'œuvre, au style qui rappelle les peintures de Hodler, marque l'emplacement où sont ensevelis les restes des victimes de l'Escalade. À l'extérieur de l'édifice, on remarquera la présence d'un monument aux morts<sup>2</sup>, qui peut être l'occasion d'une leçon d'Histoire au cours d'une ballade. Mais qui a dit que l'Escalade 2020 se limitera à une visite studieuse? Pour celles et ceux dont le confinement n'aura pas tari l'envie d'amusements, on trouvera à portée de main de quoi couvrir des costumes et organiser des soirées en famille. «Avec le confinement, on a vu une augmentation d'intérêt pour les jeux de société, tant pour les enfants que pour les adultes. On recherche des activités loin des écrans» confie MT Nguyen derrière son comptoir à L'épée à deux nains<sup>3</sup>, la boutique spécialisée dans laquelle il travaille. L'endroit, qui organise en temps normal des tournois pour passionnés, continue de dispenser ses conseils pointus et prendre des commandes par téléphone. Et pourquoi pas vous prendre pour un soldat médiéval le temps d'une partie?

Ines El-Shikh

## 5 ASTUCES POUR RÉUSSIR SES PHOTOS



Les photos ratées, quelle déception! Savez-vous que contrairement aux idées reçues, réussir de bonnes photos de vos évasions n'est pas une question de matériel ou de logiciel. Que vous voyagez équipé uniquement de votre smartphone, votre compact-bien-pratique-car-il-tient-dans-la-poche, ou d'un hybride semi-professionnel qui en impose, les règles incontournables d'une photo réussie restent les mêmes. C'est pourquoi, dans cet article, nous allons vous livrer 5 astuces simples pour dire adieu aux clichés ratés.

### N°1 APPLIQUEZ LA RÈGLE DES TIERS

L'erreur numéro 1 chez les photographes amateurs consiste à mettre systématiquement ce qu'ils estiment le plus important en plein centre de l'image. Une photo, c'est une composition, une mise en scène. Décaler son sujet principal sur un côté permet de rajouter un contexte, créer un mouvement. L'œil a tendance à lire une photo de haut en bas et de gauche à droite, si vous mettez votre sujet en plein centre, la photo semblera plate et dénuée d'émotion.



Pour réussir vos photos de voyage, pensez à la règle des tiers. Ceci consiste à découper mentalement votre composition en trois tiers horizontaux et verticaux. Exemple: 1/3 de ciel et 2/3 de premier plan ou l'inverse, selon que vous vouliez mettre en avant l'un plus que l'autre. Ensuite, au croisement (imaginaire) des lignes, placez les points les

importants de l'image. Naturellement, l'œil est attiré par ces zones et la photo gagne en qualité de composition et donc en force. Pour ce faire, n'hésitez pas à avancer, reculer, zoomer, mettre un genou à terre ou monter sur un promontoire. De nombreux appareils permettent d'afficher la grille des tiers, activez-la.

### RÉFLEXION DE PHOTOGRAPHE

De tous les angles possibles pour prendre une photo, est-ce que je pense vraiment que le meilleur se trouve systématiquement, à la hauteur de mes yeux?

### N°2 PENSEZ À LA LUMIÈRE

Le terme photographie signifie littéralement dessiner au moyen de la lumière. Ainsi, la lumière doit être au centre de vos considérations lors de chaque cliché. Voici donc quelques rappels utiles:

- Prendre une photo face au soleil est le meilleur moyen de la rater, à moins que ce soit un effet que vous ayez spécifiquement recherché. Trouvez donc un autre angle ou revenez plus tard.
- Manquer de lumière ne condamne pas forcément votre cliché, bien au contraire. Certaines compositions sont sublimes par faible luminosité. Cependant, avec moins de lumière qui entre dans votre appareil, celui-ci a besoin de plus de temps pour «dessiner» l'image, entraînant une vitesse d'obturation plus lente. Pensez à toujours utiliser un trépied pour un rendu optimal. Ceci vaut également pour les photos à l'extérieur. Sans cela, c'est le flou assuré.
- Certaines heures sont plus propices aux «belles» photos. Le matin et le soir

(les golden hours), lorsque les lumières sont obliques, les jeux d'ombres et de lumières sont exacerbés ce qui donne une sensation de profondeur à vos photos. En revanche lorsque le soleil est au zénith, les clichés semblent souvent plats.

### N°3 PRENEZ VOTRE TEMPS

Réussir ses photos demande du temps! Premièrement, il s'agit d'observer la scène. Pas juste de la regarder, mais de s'en imprégner. Ensuite, il faut prêter attention aux détails, aux ombres aux éléments fixes et ceux en mouvement. Cela permet de profiter des lieux, des détails, des jeux d'ombres. En d'autres termes: regardez attentivement et ne vous contentez pas simplement d'appuyer sur un bouton avant de repartir.

Parfois il va falloir attendre. Est-ce qu'un nuage cache le soleil? Ou au contraire, un ciel menaçant s'installe-t-il et avec lui de magnifiques contrastes? Soyez patient.

### N°4 RETOUchez VOS PHOTOS, SANS EXCÈS

Inutile de posséder des logiciels de retouche photo onéreux. Sur les smartphones, il y a déjà tout ce qu'il faut, sans parler du vaste choix d'applications téléchargeables.

Sur ordinateur aussi la plupart des marques proposent un logiciel préinstallé gratuit et bien d'autres très bons sont disponibles sur internet. Les plus exigeants voudront peut-être opter pour un logiciel payant comme Photoshop ou Lightroom.

Retoucher sa photo pour en augmenter les contrastes, faire ressortir les couleurs ou gommer un petit défaut n'a rien d'un crime. Faites des tests pour trouver ce qui vous convient. Ce sont vos photos et vos souvenirs, prenez-en soin.

**Attention:** avec les logiciels de retouche, il est très facile de se laisser griser. Si vous n'y prêtez pas attention, votre ciel penchera rapidement vers le vert ou le violet et toute authenticité sera perdue.

### N°5 LAISSEZ JOUER VOTRE CRÉATIVITÉ!

Les réseaux sociaux comme Instagram regorgent de photos exceptionnelles. Même si ces applications peuvent être une bonne source d'inspiration, la meilleure photo de voyage sera celle qui vous ressemble, celle qui éveille quelque chose en vous. La photo est un art, soyez créatif et prenez des photos à votre image. Il y a de la beauté partout, à vous de la mettre en lumière.

## LES PLUS BELLES VILLES EN SUISSE ALÉMANIQUE



La Suisse compte un peu plus de 170 villes, nichées dans des paysages considérés comme faisant partie des plus beaux du monde. Quelles sont les plus belles villes de Suisse alémanique?

### BERNE

La capitale de la Suisse recèle une spectaculaire vieille ville du XII<sup>e</sup> siècle qui lui vaut un classement à l'UNESCO. En effet, la ville bâtie sur une boucle de l'Aar est une des capitales européennes au caractère médiéval le mieux préservé. Flâner à Berne fait l'effet d'un bond dans le temps, que ce soit sous les arcades typiques ou en observant les monuments emblématiques comme la Zytglogge et son horloge astronomique et la collégiale Saint-Vincent. Pour admirer toute la beauté de la ville d'un coup d'œil, rendez-vous au Jardin des Roses, sans doute le plus beau panorama sur Berne et le méandre de l'Aar.

### LUCERNE

Dès qu'il est question de Lucerne, tous les superlatifs sont de mise. C'est la carte postale de la Suisse. Très coquette, la vieille ville piétonne côtoie merveilleusement la ville moderne. Si le Kapelbrücke est le joyau le plus iconique de la ville, il n'en est de loin pas le seul! Mais ce qui vient encore rehausser la beauté de cette cité, véritable porte d'entrée de la Suisse centrale, c'est un écriin naturel sensationnel composé du lac des Quatre-Cantons, du Rigi et du Mont Pilate.

### SAINT-GALL

Comme beaucoup de villes suisses de charme, Saint-Gall renferme une vieille ville très bien préservée. Toutefois, elle est surtout renommée pour son Abbaye, classée à l'UNESCO depuis 1983. Un lieu historique capital, une prouesse de cohérence

esthétique qui mêle les styles carolingien et bénédictin, et l'un des plus importants monastères d'Europe. Sa bibliothèque, véritable perle, est une des plus anciennes salles rococos du monde.



Saint-Gall.

### SOLEURE

Surnommée «Cité des ambassadeurs» pour avoir été la résidence des délégués des rois de France, Soleure est une des villes les plus pittoresques de Suisse. Caractérisée par son style baroque, son architecture est inspirée d'un mélange de styles français et italien, qu'on retrouve dans sa cathédrale et au Palais Besenval. Petite particularité insolite de Soleure, on notera l'obsession pour le chiffre 11: 11 fontaines, 11 musées et une horloge avec un cadran indiquant 11 heures uniquement. La source de cette singularité est décrite dans plusieurs histoires et légendes, la plus connue étant que «Ours et Victor», martyrs et saints patrons de la ville, firent partie la 11<sup>e</sup> légion thébaine.

### THOUNE

La porte d'entrée de l'Oberland bernois est une perle. Non seulement pour son panorama sur les Alpes bernoises, mais surtout parce que c'est une petite ville attrayante, à l'atmosphère très douce. Le charme opère autant sur la Rathausplatz, le centre historique, ou face à son Hôtel de Ville datant du XV<sup>e</sup> siècle. Et que dire du château qui trône face aux quais de l'Aar? L'eau omniprésente franchie par des ponts historiques en bois ajoute encore au charme de ce décor.

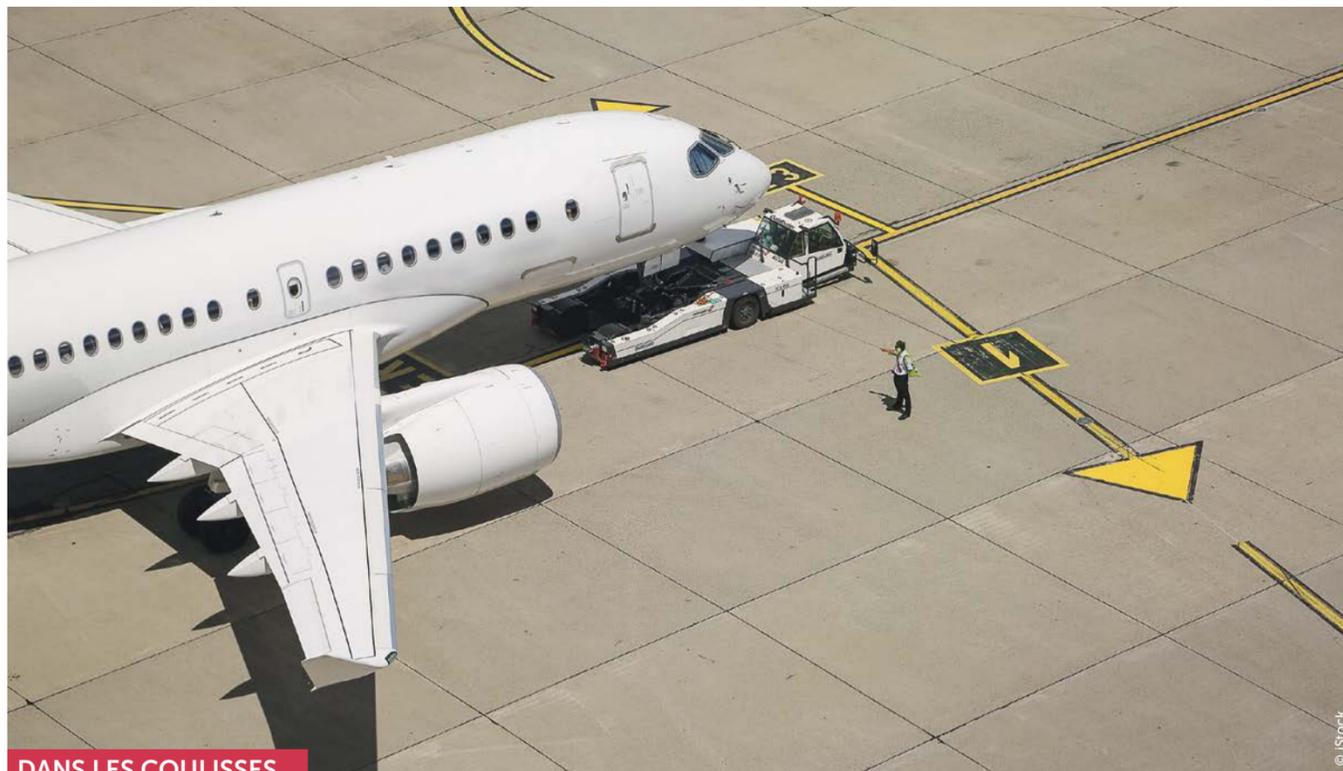
### ZURICH

Zurich n'est pas uniquement la capitale financière de la Suisse. C'est également une très belle ville au bord du lac, traversée de rivières. Si, en été, la Limmat fait le bonheur des habitants grâce aux «Badi», c'est surtout la vieille ville de Zurich qui charmera le visiteur. Son cœur regorge de maisons colorées, petites églises et places historiques. On peut citer le Lindenhof, une place offrant une jolie vue sur la Grossmünster, la cathédrale. Quant à l'Augustinergasse, il s'agit sans doute d'une des rues les plus photogéniques de Suisse.

### ET POUR VOUS, QUELLES SONT LES PLUS BELLES VILLES DE SUISSE ALÉMANIQUE?

Envoyez-nous vos coups de cœur à communication@tcsge.ch. Faites-nous rêver ainsi que nos abonnés sur Facebook et Instagram, nous partagerons volontiers vos clichés et vos impressions!

# ESCAPADES



## DANS LES COULISSES... DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

Samedi 6 février 2021

À l'instar de notre petite métropole de dimension mondiale, l'aéroport de Genève, incomparablement plus modeste en taille que d'autres aéroports européens, n'en est pas moins, avec ses 17,9 millions de passagers transportés en 2019, une plate-forme aéronautique de portée internationale.

Un an après avoir fêté son centenaire, sa capacité à s'adapter et à se repenser est mise au défi par la crise sanitaire qui bouleverse de manière particulièrement violente le domaine du tourisme et des transports.

Quels sont les atouts sur lesquels l'aéroport de Genève (GVA) peut capitaliser? Quel est son potentiel de résilience et de rebond?

C'est ce que vous apprendrez dans le cadre de cette visite exclusive des coulisses de GVA.

Le programme prévoit un échange avec Sébastien Leprat, responsable des relations extérieures, puis une visite guidée de ces lieux auxquels le commun des mortels n'a pas accès. Ce sera l'occasion de voir les dernières grandes réalisations en matière d'aménagement, mais aussi de se rendre compte des efforts faits au quotidien par la plate-forme pour réduire son impact environnemental.

La visite se terminera sur un moment convivial avec vue sur le tarmac!

### Les temps forts

- Accueil exclusif par un membre de la direction de l'aéroport de Genève
- Visite sur le tarmac et découverte des coulisses
- Apéritif au restaurant le Chef

### Horaires

- Rendez-vous à 9h à l'aéroport. Le lieu précis vous sera confirmé en janvier.

### Notre offre

- Membres: 20 frs.
- Enfant <15 ans: 15 frs.
- Non membres: 30 frs.
- Enfant <15 ans: 20 frs

### Inclus

- Visite guidée des coulisses de l'aéroport
- Apéritif
- Accompagnement TCS

### Remarques

- Durée de la visite 2h30 environ, avec pauses.
- Prévoir des chaussures confortables.
- Non adaptée aux personnes à mobilité réduite.



### Intéressé-e?

Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève, Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier.



022 735 46 53

lu-ve 8h-12h et 12h30-16h30



info@tcsge.ch

www.tcsge.ch/escapades

# ESCAPADES



## SUR LES PAS DU CHEVREUIL DE SATIGNY

Samedi 6 mars 2021

Découvrez avec Manue Piachaud, notre guide, comment se déroule la coexistence avec le chevreuil dans le Mandement.

Lors de cette sortie nature, à faire en famille ou entre amis, vous aurez également l'occasion de découvrir les crus du Domaine des Pendus, qui nous accueillera pour une dégustation. Son créateur aime raconter ce qu'il vit avec la faune qui habite son vignoble.

Dans le caveau de ce domaine, nous pourrions déguster du civet de chevreuil genevois.

### Horaires

- Rendez-vous à 9h à Satigny
- 9h30, départ de la balade
- Fin de la balade vers 17h/17h30
- Les horaires de train vous seront communiqués lors de l'inscription

### Notre offre

- Membres: 65 frs.
- Enfant <15 ans 30 frs.
- Non membres: 120 frs.
- Enfant <15 ans 60 frs.

### Inclus

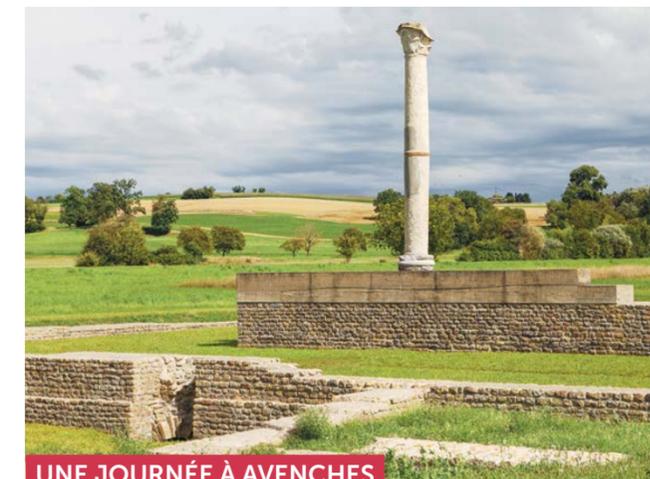
- Dégustation de vins au domaine des Pendus
- Repas avec eau et café compris
- Organisation
- Guide
- Accompagnement TCS

### Non inclus

- Vin durant le repas à régler sur place
- Déplacement à Satigny
- Autres frais en dehors de ce qui est mentionné

### Remarques

- Bonnes chaussures de marche pour la promenade
- Équipement en cas de pluie
- Pas de toilettes disponibles dans les bois



## UNE JOURNÉE À AVENCHES ET VISITE DE L'ABBATIALE DE PAYERNE

Samedi 27 mars 2021

C'est accompagné de Yannis Amaudruz, auteur du livre Lieux secrets de l'histoire romande et un jeune diplômé en histoire, matière qui le passionne et qu'il partage également à travers le blog Helvetia Historica qui fédère désormais une communauté numérique de quelque 15 000 abonnés, que vous visiterez les édifices majeurs construits sur la colline d'Avenches avec une approche historique et mise en perspective avec l'histoire générale de la Suisse. Après un repas dans la région, vous ponctuerez cette escapade par l'abbatiale de Payerne qui apparaît véritablement comme un joyau régional et vient de bénéficier d'une restauration des plus réussies.

### Les temps forts

- Visite historique d'Avenches avec l'auteur du livre « Les Lieux Secrets de l'Histoire Romande », Yannis Amaudruz
- Visite de l'abbatiale de Payerne

- Visite guidée de l'abbatiale de Payerne
- Voyage en car
- Repas et boissons (sans alcool) comprises
- Accompagnement TCS

### Horaires

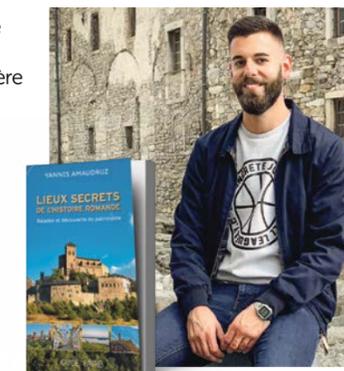
- Départ à 8h de la gare routière de Genève
- Retour vers 18h à la gare routière de Genève

### Notre offre

- Membres: 90 frs.
- Enfant <15 ans: 45 frs.
- Non membres: 130 frs.
- Enfant <15 ans: 65 frs.

### Inclus

- Visite exclusive d'Avenches avec Yannis Amaudruz



### Intéressé-e?

Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève, Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier.



022 735 46 53

lu-ve 8h-12h et 12h30-16h30



info@tcsge.ch

www.tcsge.ch/escapades

# CIRCULER À GENÈVE RESSEMBLE À UN COMBAT



© Bertrand Reich

Avocat et président du parti Libéral Radical, Bertrand Reich est une personnalité particulièrement ancrée dans son époque. Passionné par la chose publique, il est très actif sur les réseaux sociaux.

## Quel est votre mode de déplacement? Voiture privée, transports publics, vélo?

Mes déplacements: vivant et travaillant sur le territoire de la ville de Genève, je me rends à pied au travail en 20-25 minutes, lorsque mon agenda et la météo le permettent. À défaut, je privilégie les transports publics. Si je dois me déplacer hors de la ville, je choisis le moyen de mobilité le plus rapide, et s'il, est individuel, ce sera à moto ou en voiture, selon la météo.

## À quel âge avez-vous passé votre permis de conduire? Était-ce un rêve?

J'ai passé les permis auto et moto à 18 ans. C'était une promesse de liberté et de découverte. Cette promesse ne s'est pas démentie. J'ai réalisé des voyages extraordinaires qui n'auraient pas été possible autrement, traversant le centre et l'ouest des USA à moto ou parcourant les pistes de Namibie en voiture. Plus près de nous, parcourir les hauteurs du Jura à moto (la vallée de la Brévine notamment) est toujours un émerveillement.

## Vous voyagez sans doute beaucoup en Suisse, dans le cadre de votre profession ou à des fins personnelles; quelle est, selon vous, la ville suisse où se déplacer est le plus agréable?

Neuchâtel a organisé la circulation de la façon la plus efficace qui soit: un tunnel pour le trafic de transit, respectivement des voies larges, des feux bien organisés dans la ville, et des parkings en suffisance,

qui permettent de profiter ensuite de zones piétonnes bien organisées. Bâle est aussi une ville où l'on circule aisément en voiture, selon mon expérience, mais où on peut aussi aisément se déplacer à pied ou en transports publics.

## Genève figure-t-elle au palmarès des cantons où la mobilité est bien gérée?

À l'intérieur de Genève, on se déplace aisément à pied et c'est généralement agréable. La desserte en transports publics est également de qualité. En revanche, se déplacer en voiture ou même à moto relève, et de plus en plus, d'un combat, en raison des aménagements routiers dénués parfois de tout bon sens, des embouteillages récurrents (route des Acacias, rue de la Servette, boulevard Georges-Favon etc.) et du non-respect des règles essentielles de la loi sur la circulation routière (LCR) par de nombreux conducteurs, y compris professionnels.

## Dans quel pays ou ville du monde, les transports vous semblent-ils les mieux gérés?

Paris, parce que les transports publics, le métro en particulier, permettent de se déplacer aisément et rapidement dans la ville.

Propos recueillis par  
Adélita Genoud

Avec  
[www.multipark.ch](http://www.multipark.ch)  
les macarons  
multizones sont  
à portée de clic!

\* Les zones à macarons sont en principe des zones bleues. Dans les communes d'Hermance (zone 25) et de Jussy (zone 26), la zone à macarons est une zone blanche.

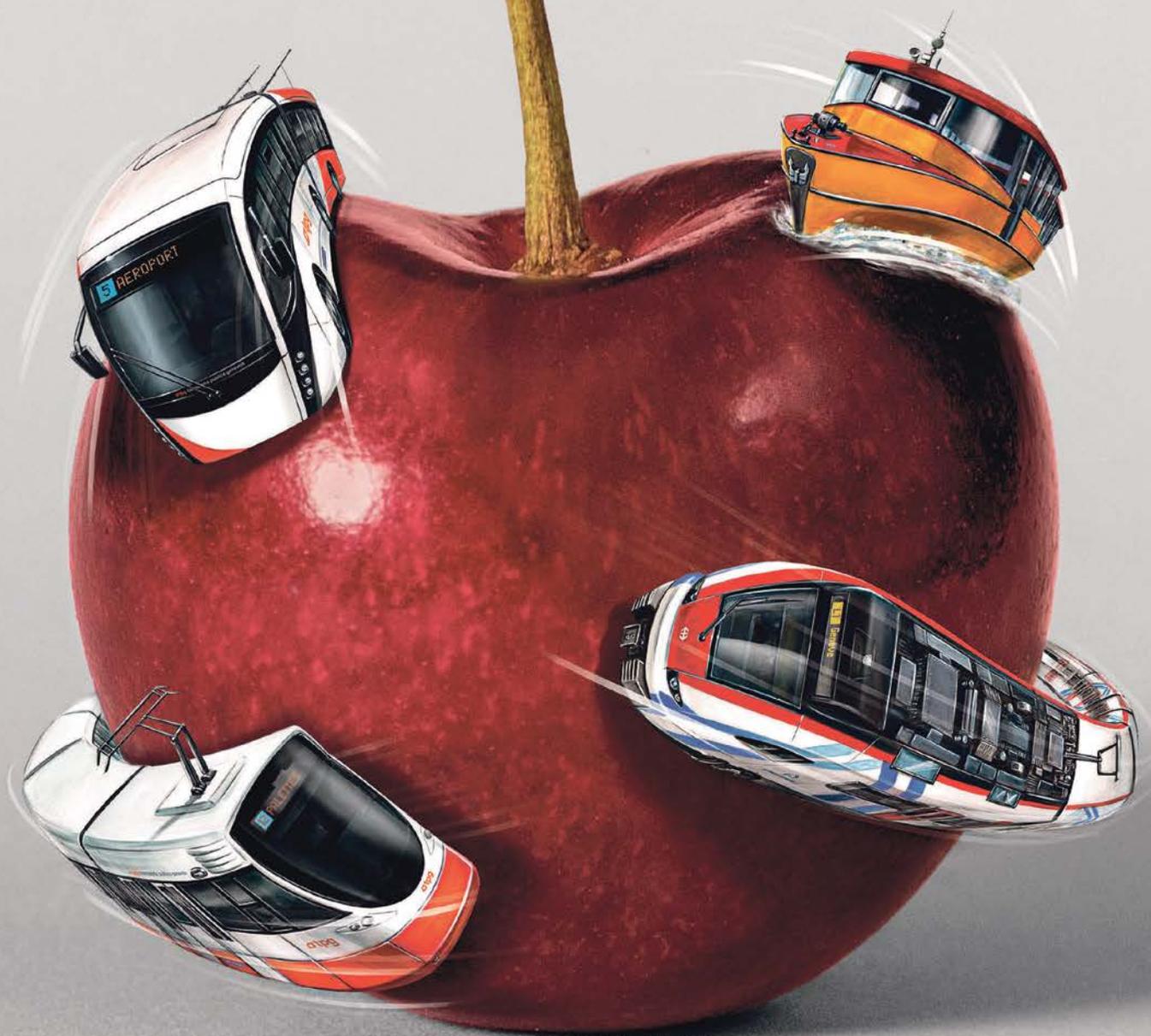


En quelques clics, gérez votre stationnement journalier sur les places bleues, dans toutes les zones à macarons\* du canton de Genève.

**multipark.ch**  
UN SERVICE DE LA  
FONDATION DES PARKINGS

**Pour 1 billet ou 1 abo,  
tous les transports  
sont à dispo.**

**C'est la cerise  
sur le réseau !**



le voyage aux multiples visages

**unireso**

[unireso.com](http://unireso.com)