TCS Genève

itinéraire

N° 1 • février 2020 • tcsge.ch

22. Dossier: Immobilier et mobilité

34. Observation: les automobilistes dans les carrefours

38. Évasion: à la découverte de la rue de Fribourg

42. L'invitée: Barbara Polla, un regard sur la mobilité

cuivretout®
LES TOITURES ★★★★★
Ferblanterie | Etanchéité
Couverture | Entretien
Route de Chêne 82 - 1224 Chêne-Bougeries | T: 022 781 81 81 | www.cuivretout.ch

SOMMAIRE

Agenda

5 LES RENDEZ-VOUS DE MARS À MAI

Flash

7 PETITES ACTUS

8 AVANTAGES TCS ET CONCOURS POUR TOUS !

Mobilité

9 QUAND LES RÉSEAUX SOCIAUX PARLENT DU LÉMAN EXPRESS

11 STATIONNEMENT: LA PROCHAINE VOTATION DES GENEVOISES ET GENEVOIS

12-14 SOUTENEZ UNE TAXATION ÉCO-RESPONSABLE !

15-18 DEUX SALONS À DÉCOUVRIR: QUAND AUTOS ET VÉLOS SE CONJUGUENT

20-21 DÉCENNIE 2020: UN VIRAGE À (BIEN) NÉGOCIER !

22-25 IMMOBILIER ET MOBILITÉ, AVEC L'INTERVIEW D'ANTONIO HODGERS

26 LE KISS AND FLY PAS SI GLAMOUR

28 MOBILITÉ DU FUTUR VOITURES ÉLECTRIQUES

Sécurité

30 PRÉVENTION AUPRÈS DES JEUNES, BILAN DU TCS

32 PERMIS DE CONDUIRE: ÉTAPES ET VISION

33 BON À SAVOIR: LES FRAIS KILOMÉTRIQUES

34 COMPORTEMENT DES AUTOMOBILISTES DANS LES CARREFOURS

Évasion

35-37 LA PALETTE DE NOS VOYAGES

38 UNE NOUVELLE RUBRIQUE: MA RUE À DÉCOUVRIR

39-40 VOS PROCHAINES ESCAPADES: HERMANCE, JURA ET LES GRISONS

41 L'AGENDA DES CYCLISTES

Partage

42 UNE VISION DE LA MOBILITÉ: BARBARA POLLA

LE MOT

POUR UNE IMPOSITION ÉCO-RESPONSABLE DES VÉHICULES

© iStock

Une initiative qui a pour objectif d'accélérer le renouvellement du parc automobile.

Face à la nécessité d'agir dans de multiples domaines en faveur du climat, la section Genève du TCS lance une initiative qui revoit les critères d'imposition des véhicules.

L'objectif est d'accélérer le renouvellement du parc automobile par une mesure qui privilégie l'achat de voitures efficientes du point de vue environnemental. Aujourd'hui, l'imposition est basée sur la puissance des véhicules. À l'avenir, selon cette initiative, elle le serait en fonction des émissions de CO_2.

Les véhicules munis d'un moteur à combustion et immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi seraient ainsi imposés sur cette base. Cela suivant la nouvelle norme WLTP, référence obligatoire depuis le 1er septembre 2019. Elle indique les émissions précises de CO_2 de chaque nouveau véhicule à moteur mis sur le marché.

Quant aux véhicules électriques, ils seraient taxés, après les trois premières années d'exonération, en fonction de leur poids à vide. Le poids est en effet un indicateur de l'impact environnemental de ces voitures (matériaux de production, gamme, encombrement et source d'usure des revêtements, etc.). Il traduit leur «bilan carbone», ce qui revient à les imposer indirectement sur le CO_2.

Une analyse effectuée sur près de 2300 véhicules figurant dans le catalogue de consommation du TCS indique que pour une puissance donnée, les émissions de CO_2 peuvent varier du simple au double. Un impôt selon les émissions de CO_2 est donc plus en adéquation avec l'impact environnemental qu'une imposition selon la puissance.

En résumé, les modifications proposées ont l'avantage de passer d'un critère d'imposition à un autre pour privilégier l'acquisition des véhicules les plus efficients, ce qui aura un effet positif pour le climat, à l'échelle de ce que nous pouvons faire à Genève.

Une imposition éco-responsable, c'est donc ce que propose le TCS avec sa nouvelle initiative.

François Membrez,
président

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

ENVIE
DE CHANGER
DE VOITURE…
SANS CHANGER
DE VOITURE ?

LAVAGE AUTO TCS

Pour donner une seconde jeunesse
à votre voiture, découvrez le service
de nettoyage premium du TCS à Meyrin.

Plus d'infos sur **tcsge.ch/ct**

meyrincentre

Au cœur de la cité, au cœur de vos envies.

40 COMMERCES

Food ▪ Mode ▪ Beauté ▪ Services
6 Restaurants & snacks ▪ Pharmacie
Parking gratuit de 550 places
tpg En tram 14 & en bus 57

MIGROS DENNER coop city

Info : www.meyrincentre.ch

meyrincentre

LES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER

2020

MARS

5 Assemblée générale du TCS Genève, ouverte à tous les membres genevois
15 Run Evasion Rhône : course à pied, Dardagny
18 Initiation à la conduite : comment bien commencer son apprentissage de la conduite
28 Cours vélo électrique, pratique sur piste et en extérieur
28 Une journée à Brigue : escapade organisée par le TCS
29 Vivicittà, course à pied, Esplanade des Bains des Pâquis
30 Cours seniors : pour reprendre confiance au volant

AVRIL

3-4 Cours de premiers secours, obligatoire
4-5 Salon du vélo, Centre sportif du bout du monde avec la présence du TCS
5 Course des Ponts, Quais de l'Arve et du Rhône
14-18 Cours juniors, 5 jours pour se préparer à l'examen théorique et s'initier à la conduite
25 Cours de mécanique vélo, niveau de base
27 Cours de mise à jour sur la loi sur la circulation routière
29 Cours de mécanique vélo, niveau avancé

MAI

2 Cours mécanique vélo, niveau de base
2 Escapade à Hermance
5 Initiation à la conduite : comment bien commencer son apprentissage de la conduite
6 Cours de mécanique vélo, niveau avancé
8-9 Cours de premiers secours : obligatoire pour obtenir son permis de conduire et indispensable pour participer au Cours juniors
9-10 Harmony Genève Marathon for Unicef
13 Cours de vélo électrique avec pratique sur piste et sur la route
13 Cours de mécanique vélo, niveau expert
16 Cours de mécanique vélo, niveau de base
16 Sortie à vélo de 20 à 25 km
17 Walk the Talk, Rive droite
27 Tour du canton de Genève, Course à pied, Plan-les-Ouates
31 Cyclotour du Léman

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, Adélita Genoud, Yves Gerber
Secrétariat de rédaction : Anaïs Pitteloud
Illustration Ma Rue : 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
Prochaines éditions : 29 avril, 23 septembre, 25 novembre
Le tirage de ce numéro : 236 000 exemplaires
Distribution (Epsilon SA) : tous ménages dans le canton de Genève
Tél : 022 735 46 54
info@tcsge.ch – www.tcsge.ch
Facebook/TCS.Geneve
Instagram.com/tcsgeneve

FSC www.fsc.org MIXTE Papier issu de sources responsables FSC® C014046

Vous déménagez?

www.aged.ch

Choisissez un déménageur certifié AGED

Certifié Charte Qualité AGED

Epsilon
votre messagerie personnalisée

Distribution tous ménages

Distribution matinale de la presse quotidienne aux abonnés

ge
Route des Jeunes 95
Case postale 1169
1211 Genève 26

Tél. 022 343 01 00
Fax 022 343 88 21

vd
Route de Renens 1C
Case postale 158
1030 Bussigny

Tél. 021 623 33 55
Fax 021 623 33 79

Vendre sa voiture avec le TCS c'est facile!

Nous vous accompagnons dans la vente de votre voiture:

- Diagnostic du véhicule
- Détermination du prix du marché
- Préparation de la documentation de vente
- Publication professionnelle
- Contrat de vente
- Médiation avec les acheteurs potentiels sérieux

Notre offre
Membres TCS: 600 frs à 760 frs.
Non membres: 750 frs à 950 frs.

Vous ne payez qu'une fois l'affaire conclue.

Plus d'informations:
www.tcs.ch/vente-voiture • 058 827 36 25
Centre technique TCS, Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin

LES DERNIÈRES ACTUS

© TCS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU TCS GENÈVE

Les membres de la section genevoise du TCS se retrouveront le 5 mars 2020 pour leur traditionnelle Assemblée générale. L'assemblée aura lieu à Palexpo dans le cadre du salon de l'automobile. Les sociétaires inscrits sur le canton de Genève sont invités à se présenter avec leur carte de membre pour 18h à la salle B, Hall 1, la fermeture des portes étant programmée pour 18h30.

La partie statutaire sera suivie d'une présentation de Jürg Wittwer, directeur général du Groupe TCS, à propos de la participation active du TCS au Geneva International Motor Show et de ses projets en cours liés au futur de la mobilité.

Un cocktail dînatoire prolongera ce moment important dans la vie d'une association et les personnes présentes auront l'occasion d'échanger avec les membres du Comité, le personnel permanent de la section Genève. Les billets d'entrée du Salon seront remboursés avant le cocktail aux membres genevois sur présentation du justificatif de paiement du billet d'entrée.

© iStock

CORONAVIRUS, LES PRÉCAUTIONS

Le TCS a déjà porté assistance à 85 de ses membres en difficulté à l'étranger, dont certains en Chine. En collaboration avec le DFAE, la task force du TCS délivre des conseils médicaux, organise le retour en Suisse et annule les voyages vers les zones touchées par l'épidémie.

En cas de symptômes, pour une personne revenant d'une région à risque ou ayant été en contact étroit (15 minutes à moins d'un mètre) d'une personne infectée ou susceptible de l'être, il faut téléphoner au médecin traitant ou à la hotline dédiée au 058 463 00 00, avant de consulter, afin de diminuer le risque de contaminer d'autres personnes en salle d'attente ou dans les transports en commun, par exemple.

© iStock

FORMATION À LA CONDUITE EN DEUX PHASES 1500 PERMIS À L'ESSAI RETIRÉS PAR ANNÉE

Depuis 2005, les nouveaux conducteurs sont soumis à une période probatoire de trois ans. En moyenne annuelle, plus de 1500 d'entre eux se font retirer leur permis à l'essai et près de 6900 voient leur période probatoire prolongée. En collaboration avec l'Association des services des automobiles (asa), le BPA propose un tutoriel afin d'aider les nouveaux conducteurs à obtenir leur permis définitif.

VIGNETTE AUTOROUTIÈRE SUISSE

Elle est obligatoire depuis le 29 janvier. L'amende s'élève à 200 frs. plus l'achat de la vignette.

© iStock

LUGE

Plus de 6500 personnes se blessent par an, dont une sur six à la tête. Un casque protège, mais seule la moitié des lugeurs en porte un, comme le montre un relevé du BPA.

© iStock

ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL: LES GENEVOIS DEVANCENT LES VALAISANS

Proportionnellement au nombre d'habitants, les Genevois détiennent le record suisse du nombre d'accidents de la route provoqués par l'alcool, devant le Valais et Appenzell Rhodes-Intérieures. À l'inverse, l'alcool n'est lié à aucun accident à Uri et Appenzell Rhodes-Extérieures.

GOURMANDISE ET LOISIRS, LES AVANTAGES TCS

Le TCS en tant qu'association essaie de dégoter des avantages pour ses membres auprès de différents partenaires. En voici un aperçu autour de la gourmandise et les loisirs. Ne manquez pas le joli concours «Sion sous les étoiles» proposé à tous les lecteurs d'Itinéraire.

PASSEPORT GOURMAND

Le Passeport Gourmand fête ses 10 ans de présence à Genève. C'est l'occasion de le découvrir ou le redécouvrir avec plus de 165 restaurants de la région à moitié prix Les membres du TCS à Genève bénéficient d'une réduction de plus de 20% (rabais de 15 frs.)! Donc 80 frs. frais d'envoi compris au lieu de 95 frs.

*Conditions et commande sur **tcsge.ch/avantages** ou aux points de contact TCS à Vernier, Gustave-Ador, Meyrin.*

PASSEPORT LOISIRS

Le Passeport Loisirs vous permet de découvrir plus de 210 idées d'activités en tout genre, selon votre humeur, vos envies, votre curiosité. **Un concept:** 1 entrée offerte pour 1 entrée payante, pour 4 personnes maximum par guide.
Les membres du TCS à Genève bénéficient d'une réduction de plus de 20% (rabais de 15 frs.)! Donc 80 frs. frais d'envoi compris au lieu de 95 frs.

*Conditions et commande sur **tcsge.ch/avantages** ou aux points de contact TCS à Vernier, Gustave-Ador, Meyrin.*

© Sion sous les étoiles

SION SOUS LES ÉTOILES

8-11 juillet
-M-, DEEP PURPLE, PASCAL OBISPO, CHRISTOPHE MAÉ, FANCIS CABREL, ALAIN SOUCHON, URIAH HEEP, CLAUDIO CAPÉO, YANNICK NOAH, GAROU, NIK WEST, THE AUSTRALIAN PINK FLOYD, TIBZ, NIGEL KENNEDY, GOTUS, GOLDMEN

Les membres du TCS bénéficient d'une réduction de 10% sur le billet du festival. Commandez vos billets sur ticketcorner.ch, avec le **code promotionnel SSE20TCS**.

Cette offre est valable uniquement du 1er au 22 mars 2020, uniquement pour les places adultes debout, dans la limite des places disponibles et non cumulables avec d'autres rabais. Billets réduits non remboursables

Concours : Tous les lecteurs du journal Itinéraire ont la possibilité de gagner 1x2 billets d'entrée pour le samedi et 1x2 billets d'entrée pour le vendredi. Il suffit de répondre à la question: Quel événement sportif organisé par le TCS a lieu le 23 août?

Votre réponse est à envoyer avec vos coordonnées et préférence pour le jour d'ici au 16 mars 9h par email à concours@tcsge.ch ou au TCS Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève.

***Aide:** Réponse en page 41.*
Conditions du concours sur tcsge.ch/concours

© Aquaparc

AQUAPARC

Un paysage tropical avec des cascades, des piscines à vagues et des grottes, c'est le parc aquatique du Bouveret, le village valaisan sur le delta du Rhône.
Les membres du TCS, bénéficient d'un rabais de 30% sur les tickets journaliers toute l'année 2020. Le détenteur de la carte doit être présent pour visiter le parc aquatique avec 3 autres personnes de son choix.
www.aquaparc.ch

SALON DE L'AUTO GENÈVE BILLETS OFFERTS

La section genevoise du TCS offre un ticket gratuit pour le «Geneva International Motor Show». À partir du 27 février, les membres peuvent venir récupérer leur ticket dans deux points de contact TCS: Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève et Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin. Le nombre de tickets est limité. Ils seront distribués dans la limite des stocks disponibles. Chaque membre TCS a le droit à maximum 2 tickets. N'hésitez pas à appeler au 022 735 46 53 pour vérifier qu'il reste des billets. Nous ne réservons pas les billets.

© TCS

LOUER UN CARGO-BIKE ÉLECTRIQUE AVEC CARVELO2GO

Carvelo2go est une plate-forme de location de vélos électriques avec surface aménagée pour le transport (vélo-cargo ou triporteur). Les membres du TCS profitent d'un rabais de 50% sur les réservations de carvelo2go (non cumulable avec l'abo demi-tarif).
Vous pouvez alors simplement enregistrer le numéro TCS dans le profil d'utilisateur et profiter.

IDÉES D'ÉVASION EN GROUPE
Retrouvez aux pages 39 et 41 d'autres idées de loisirs, escapades en groupe et sorties à vélo.

LÉMAN EXPRESS : LA PAROLE AUX INTERNAUTES

© iStock

Le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe sur les réseaux sociaux... Que lit-on sur la toile et que dit-on du Léman Express après une inauguration en grande pompe, hélas passablement entachée par la vague de grèves qui a bien secoué la France entre décembre et janvier, mais semble s'être essoufflée.

Oups! Le Léman Express semble avoir manqué son entrée sur les rails et par conséquent sur les réseaux sociaux! Sur fond de conflit social larvé, la grève interprofessionnelle de la SNCF et de la RATP se poursuit en France voisine de manière plus sporadique. Une situation qui met à mal ce qui devait apparaître comme le fleuron d'une coopération binationale réussie. La faute aux Français «*toujours en grève*» qui se plaignent souvent et ne font jamais comme tout le monde...

Dommage! 😕

Depuis le 15 décembre, le site du Léman Express publie chaque jour une feuille de route (Info Trafic) destinée à donner aux passagers les prévisions de trafic en temps et en heure sur les lignes en circulation. À noter que si tout se passe relativement bien du côté suisse, c'était loin d'être le cas en France voisine, notamment à Annemasse, Annecy et Évian-les-Bains, où des bus de substitution ont été prévus afin de pallier les perturbations. Depuis le début du mois de février de fortes perturbations (trains retardés ou annulés) continuent d'impacter les voyageurs qui ne cachent pas leur mécontentement.

Impressions mitigées 😐👎

«*C'était couru d'avance que ce train n'allait fonctionner qu'à moitié*» déclare un habitué d'Instagram au lendemain de l'inauguration du Léman Express. Du côté suisse, une autre personne indignée s'étonne: «*N'est-il pas possible de faire opérer ce train uniquement par les CFF ?*». «*Pour le lancement, vous n'avez montré que la belle face du projet. Je n'ai vu aucun article relatant des suppressions de trains sur le territoire suisse. Ni même dans le journal télévisé de 19:30. Et je trouve cela bien triste.*» Ainsi s'exprime une Instagrameuse un peu fâchée avec les services de communication de rtsinfo.

Réactions officielles... ou pas 🤓

Il faut reconnaître que, sur Twitter, la Radio Télévision suisse ne tarit pas d'éloges au sujet du démarrage du Léman Express: «*Les impressions des voyageurs sont plutôt bonnes.*» «*C'est une petite révolution pour mon temps de parcours*» a confié à la RTS un habitué des déplacements en voiture qui a décidé d'utiliser désormais le Léman Express pour se rendre au travail. Sur le compte Twitter de GE-transports, les posts se révèlent eux aussi officiels, factuels et plutôt positifs: «*Mobilité douce. Découvrez la vélostation de la Gare de Lancy-Pont-Rouge ; 1100 places disponibles pour permettre une parfaite complémentarité entre le vélo et le train.*» Sauf que le petit oiseau bleu semble avoir perdu de la voix au 10 décembre dernier. Depuis cette date, c'est silence radio! Comme si le lancement du Léman Express avait été coupé net dans son élan... et sur les réseaux sociaux.

À la bonne heure ❤

Sur le Twitter de l'opérateur #lémanexpress, élus et personnalités de tous bords s'expriment avec enthousiasme entre le 12 et le 16 décembre. Tel le journaliste Philippe Revaz qui, photo à l'appui, résume: «*Première impression du métro-train genevois : la taille imposante de ces nouvelles gares urbaines en sous-sol. Et la vitesse des convois (-100 km/h).*» Le 14 décembre, un utilisateur du nom de Rumi raconte son premier trajet à bord: «*Réveil à la fraîche ce matin pour prendre le tout premier #lémanexpress (5 h 05) au départ d'Annemasse histoire d'aller manger un peu de brioche à Genève. Et magie du nouveau réseau, à 7 h retour dans le lit pour finir la nuit.*» Sur Insta, Maria confie elle aussi: «*Je l'ai pris ce matin que du bonheur*» – avis partagé par mfries qui poste: «*Utilisé ce matin depuis Pont-Rouge, top!*».

Du négatif et du positif ☹😇

Sur Facebook, les commentaires vont bon train mais pas toujours dans le bon sens. Depuis la gare de Champel, Claire clame son mécontentement: «*Ce soir 45 mn d'attente DEBOUT!! Payer si cher pour un inconfort total, en fait je vais reprendre ma voiture!*». Comme Marie qui trouve que: «*Les horaires ne sont pas du tout adaptés... Quel dommage... Je vais garder ma voiture.*» Bref, des posts et commentaires qui en disent long sur les réactions à chaud de voyageurs en mal de transports. Les usagers râlent parce qu'ils en ont marre des bouchons quotidiens de l'agglomération genevoise, mais à cause du dernier mouvement de grève en France et des retards quotidiens de certains trains, ils se voient obligés de reporter leur volonté de délaisser la voiture au profit du Léman Express. Jusqu'à quand?

Catherine Delaby

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 Aïre-le-Lignon
Tél. 022 796 72 72 – Fax 022 797 52 22
info@garagedaire.com

HYUNDAI
022 737 45 50
Agence principale Ville de Genève
GARAGE DES VOLLANDES SA
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
Agence principale Ville de Genève
GARAGE DES VOLLANDES SA
Rte de Frontenex 49 – 1207 Genève
www.vollandes.ch

HONDA
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 CHÊNE-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

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	Lundi-vendredi 7h à 19h30 Samedi 8h à 17h30	Tunnel de lavage 4 programmes à choix	1	14 frs. à 20 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	8h à 19h 7 jours/7	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 feriés	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 Mont-choisy 68-70 1207 Genève Tél. 084 022 52 25	7 jours sur 7 de 06h00 à 22h00	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 05
www.pneusclaude.ch

DÉFENDRE LES PLACES DE STATIONNEMENT EST UN ACTE PROGRESSISTE !

© Adobe Stock

Le nombre requis de 5294 signatures a été dépassé. La décision en revient aux Genevoises et Genevois.

Le Conseil d'État a rendu public le 16 janvier 2020 l'aboutissement du référendum cantonal contre la suppression arbitraire de 4000 places de stationnement. La section genevoise du TCS et la Nouvelle Organisation des Entrepreneurs (NODE) remercient les 7900 signataires qui permettent de porter désormais la question essentielle du stationnement sur la place publique.

La section genevoise du TCS et la Nouvelle Organisation des Entrepreneurs (NODE) se félicitent de l'aboutissement du référendum cantonal contre la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière votée en septembre dernier. Cette loi entraînerait en effet la suppression arbitraire de 4000 places de stationnement en surface, dont une majorité ne serait pas compensée. Lors de la procédure de consultation, le TCS Genève a déjà fait part de sa désapprobation quant à la volonté d'assouplir les critères de dérogation des règles de compensation.
À terme, ce sont près de 20 % des places de stationnement en surface qui disparaîtraient.
La loi précédente permettait déjà de prendre des mesures qui vont dans le sens d'une mobilité cohérente et équilibrée. La nouvelle loi va provoquer un déséquilibre en défaveur des détenteurs de macarons en zone bleue et de tous ceux qui font vivre la ville: les habitants, les visiteurs, ainsi que les commerçants et leurs clients. Les pendulaires entrants n'utilisent que marginalement les places de stationnement en surface. Ils disposent d'emplacements mis à disposition par leur employeur ou d'abonnements auprès de la Fondation des parkings ou de parkings privés.

DES BESOINS FUTURS NON ANTICIPÉS

Cette loi ne tient pas assez compte des perspectives futures en matière de politique de densification de la ville et des nouvelles formes de mobilité. Les phénomènes de hausse démographique, de densification urbaine, ainsi que l'allongement des trajets entre les lieux d'habitat et de travail contribuent à alimenter une nouvelle demande en places de stationnement. Le canton prévoit 40 000 nouveaux logements d'ici 2030.
Or, les nouveaux projets immobiliers comptent moins de places en sous-sol. Si l'on veut encourager les résidents à ne pas utiliser leur voiture pour se rendre quotidiennement au travail la semaine, il faut tenir compte de leurs besoins de stationnement.
Les projections statistiques de la Confédération (perspectives de trafic 2040 de l'ARE) tablent sur une hausse du trafic individuel et des parts modales relativement stables d'ici à 2040, y compris en agglomération. En outre, le succès progressif de l'économie de partage et de la mobilité électrique entraîne de nouveaux besoins de stationnement dans les centres, notamment auprès des nombreux résidents ne disposant pas d'une place privée et devant recharger leur véhicule après le travail.
Où mettrons-nous ces nouveaux services, si la place dévolue en surface a déjà été réduite de façon drastique ?

François Membrez

INITIATIVE SUR L'IMPÔT AUTO : LE TCS ROULE EN FAVEUR DU CLIMAT

© pourlesyeux.ch

Le Touring Club Suisse engage la bataille contre le réchauffement climatique. L'institution lance une initiative populaire qui vise à accélérer le renouvellement du parc automobile par une mesure incitative, qui privilégie l'achat de voitures efficientes en se fondant sur les émissions de CO_2 pour les voitures avec moteur à combustion et sur la masse pour les voitures uniquement mues par une motorisation électrique. Le point avec Yves Gerber, directeur de la section genevoise du TCS.

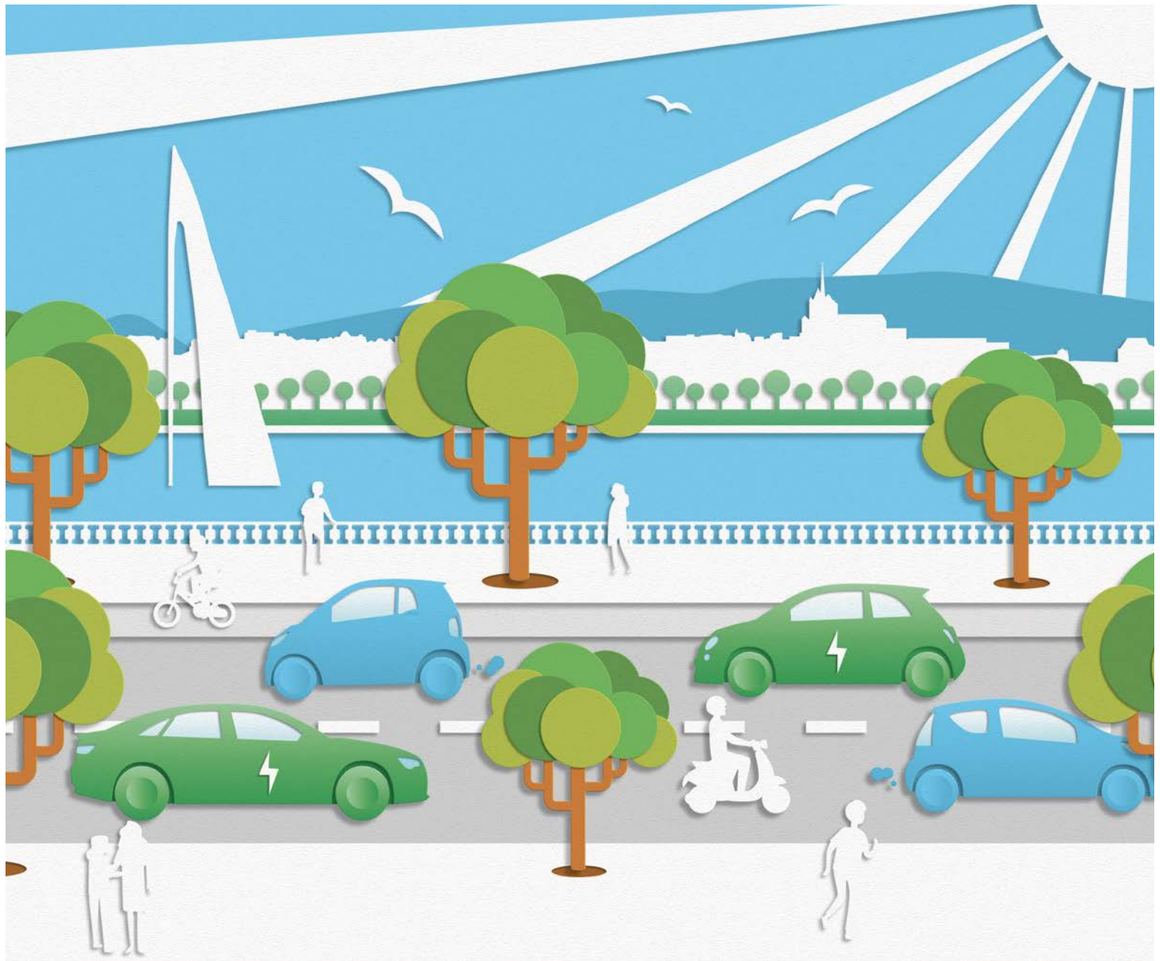
L'imposition des véhicules à moteur est aujourd'hui calculée selon le nombre de chevaux. Pourquoi le TCS estime-t-il que ce critère n'est pas prépondérant en matière de lutte contre la pollution de l'air?
Yves Gerber: La logique actuelle du législateur est de considérer la puissance comme un indice de l'empreinte écologique du véhicule. Pour simplifier, plus une voiture est puissante, plus elle consomme d'essence. Elle est donc plus grosse, plus grande ou «mérite» simplement une imposition plus importante parce que c'est une voiture de sport. Une analyse effectuée par nos experts du groupe de travail Eco-Action sur près de 2300 véhicules – figurant dans le catalogue de consommation du TCS – montre qu'il existe certes une corrélation entre les émissions de CO_2 et la puissance. Néanmoins, l'étude approfondie indique que pour une puissance donnée, les émissions de CO_2 peuvent varier du simple au double. L'imposition à la puissance favorise donc certains véhicules et en pénalise d'autres. Un impôt selon les émissions de CO_2 serait plus en adéquation avec l'impact environnemental. Pour rappel, les émissions de CO_2 sont aussi en étroite interdépendance avec la consommation des véhicules. Un véhicule qui consomme peu émet moins de CO_2.

Sur quelle base avez-vous fondé votre travail préparatoire?
Nous nous sommes référés à la nouvelle norme d'homologation WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Introduite il y a trois ans, elle permet de mesurer la consommation de carburant, l'autonomie électrique et les rejets de CO_2 ainsi que de polluants. Les indications ainsi fournies sont très précises. Depuis le 1er janvier 2019, les constructeurs ont l'obligation d'afficher les émissions de CO_2 du véhicule selon la nouvelle norme d'homologation WLTP. Dès lors, il nous est apparu opportun de nous baser sur cette norme pour déterminer un indice de référence s'agissant de l'imposition des véhicules. Nous avons aussi construit notre barème en tenant compte des nouvelles prescriptions de la Confédération concernant les émissions de CO_2 par km. À compter de 2020, cette valeur cible passe à 95 g de CO_2 par km pour les voitures de tourisme. Le système de bonus/relatif, cher au canton de Genève, est conservé pour accentuer l'aspect incitatif de la taxe et prend cette valeur de 95g comme référence.

L'initiative du TCS ne génère-t-elle pas des inégalités au sein de la population? Les propriétaires de véhicules puissants (donc onéreux) mais à faibles émissions de dioxyde de carbone verraient leur impôt dégringoler. Tandis que les familles, aux revenus modestes, qui n'ont pas la capacité financière de changer de véhicule, verraient leur taxe prendre l'ascenseur.
Tout d'abord, il est important de souligner que cette proposition de changement de loi ne s'applique qu'aux nouvelles immatriculations concernant les véhicules dotés d'un moteur à combustion. Le but est donc d'inciter les consommateurs à faire un choix éco-responsable au moment où ils changent de véhicule. Ceux qui conservent leur voiture le plus longtemps possible dans une attitude à la fois économique et écologique ne seront donc pas pénalisés. Ceux qui possèdent déjà une voiture uniquement mue par un moteur électrique se voient récompensés par un barème plus avantageux, puisqu'il s'appliquera aux véhicules déjà immatriculés.

Quels paramètres entrent en ligne de compte pour la taxation des voitures électriques?
Comme les voitures à motorisation électriques n'émettent pas de CO_2, nos experts ont estimé que la masse est un indicateur majeur de l'impact environnemental global du véhicule (matériaux de production, gamme de véhicule, encombrement et source d'usure des revêtements, etc.). Ainsi, une petite citadine, plus légère et aussi moins coûteuse en émissions de CO_2 à produire, bénéficiera d'une imposition moins élevée qu'une grande berline familiale. La masse indique ainsi grossièrement le «bilan carbone» du véhicule, ce qui revient à l'imposer indirectement sur le CO_2.

Le TCS a opté pour une initiative populaire plutôt qu'une initiative parlementaire. Le pari n'est-il pas risqué? Porté par un député, le texte de loi du TCS aurait, sans doute, eu plus de chance d'être adopté.
Une initiative populaire permet aussi d'accompagner la démarche d'une campagne de sensibilisation qui va dans le sens de l'incitation à se montrer plus éco-responsable lors de l'acquisition d'une voiture. Si le débat demeure sur le plan parlementaire, il ne se fera que dans un hémicycle restreint. La question écologique est désormais suffisamment prépondérante auprès du grand public pour que celui-ci comprenne l'enjeu de ce projet de loi au moment de voter.



Le TCS n'est-il pas en train de surfer sur la vague verte qui a déferlé sur les dernières élections fédérales?
Le TCS n'a pas attendu la «vague verte» populaire et politique de cette année pour s'intéresser à ces questions environnementales. Nos experts du Conseil en mobilité publient depuis plusieurs décennies le catalogue consommation pour orienter nos membres vers les voitures les plus efficientes du marché. Cosignataire de la Charte de Lucerne et de la feuille de route de l'électromobilité, le TCS soutient depuis longtemps les énergies alternatives. Notre groupe de travail planche sur ce projet de loi depuis plusieurs mois. Notre objectif était de parvenir à une proposition concrète au moment où les normes européennes d'homologation se durcissent.

Le nouveau mode de calcul de l'imposition sur les véhicules à moteur ne va-t-il pas entrainer une importante baisse des recettes fiscales?
Comme l'article modifié ne concerne que les nouvelles immatriculations, le nouveau mode de calcul n'entrainera pas immédiatement de baisse conséquente des recettes fiscales. Nous avons par ailleurs établi notre barème en nous calant sur la grille actuelle et en appliquant une règle de conversion entre la puissance en chevaux et le CO_2. Il est vrai qu'il se montre toutefois plus incitatif pour les voitures les plus efficientes. Mais il faut contrebalancer cette perte par rapport à la plus-value sur le plan environnemental.

Votre initiative est-elle de nature à impacter l'image du Touring Club Suisse?
Si le TCS a toujours été actif en matière de sécurité routière et des politiques de la mobilité, c'est qu'il a toujours su faire preuve de bon sens et d'à-propos par rapport à son temps. Notre association ne fait pas de politique partisane. Elle a toujours défendu la mobilité de tout un chacun, quel que soit le moyen de transport utilisé. D'aucuns nous considèrent comme un club «automobile» et connaissent très peu notre engagement en matière d'éducation routière chez les jeunes cyclistes par exemple. Le TCS est conscient du rôle qu'il joue dans la société. Et c'est tant mieux si ce projet de loi permet de nous percevoir comme une force de proposition.

Propos recueillis par
Adélita Genoud

> Soutenez l'initiative et renvoyez le coupon qui se trouve au verso le plus rapidement possible.

Genève

INITIATIVE POPULAIRE CANTONALE LÉGISLATIVE

POUR UNE IMPOSITION ÉCO-RESPONSABLE DES VÉHICULES

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 57 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative portant sur la modification de la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, ayant la teneur suivante :

Art. 1 Modifications de la loi générale sur les contributions publiques

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :

Chapitre II du titre VI de la 4è partie Tarif

Art. 415 Voitures de tourisme dont la première mise en circulation est antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 415A [Nouvelle teneur de la note]

Art. 415A Voitures de tourisme avec moteur thermique dont la première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent article [Nouveau]

[1] Sont considérés comme voitures de tourisme avec moteur thermique, les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur), qui comportent un moteur à combustion (essence, diesel, gpl, gaz naturel, carburant synthétique). Les voitures de tourisme à technologie hybride appartiennent à cette catégorie.

[2] Les voitures de tourisme avec moteur thermique sont taxées d'après leurs émissions de CO_2, exprimées en grammes par kilomètre (g/km) selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers WLTP (Worldwide harmonized Light-Duty vehicles Test Procedure). Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 114 g/km	**150.00 fr.**
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 144 g/km	**4.00 fr.**
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 165 g/km	**15.00 fr.**
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 183 g/km	**30.00 fr.**
e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km	**40.00 fr.**

[3] Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO_2 ne sont pas répertoriées, les émissions sont présumées corrélées à la puissance, selon un coefficient de conversion fixé par le Conseil d'Etat. Est toutefois déterminant le niveau d'émissions de CO_2 selon le cycle de mesures WLTP si le détenteur du véhicule en apporte la preuve.

[4] Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

émissions de CO_2	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a) ≤ 114 g/km	0,5	bonus de 50%
b) > 114 g/km et ≤ 210 g/km	1	bonus de 0%
c) > 210 g/km	1,5	malus de 50%

Art. 415B Voitures de tourisme à moteur électrique [Nouveau]

[1] Sont considérés comme voitures de tourisme avec moteur électrique les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) qui sont uniquement mus par un ou plusieurs moteur(s) électrique(s), alimenté(s) par une batterie ou par une pile à combustible (hydrogène).

[2] Les voitures de tourisme électriques sont taxées selon le poids à vide du véhicule en kg. Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 1300 kg	**50.00 fr.**
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 100 kg, jusqu'à 1600 kg	**5.00 fr.**
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 100 kg, jusqu'à 1800 kg	**20.00 fr.**
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 100 kg, jusqu'à 2200 kg	**30.00 fr.**
e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 100 kg,	**50.00 fr.**

Art. 2 Entrée en vigueur et dispositions transitoires

La présente loi entre en vigueur le 1er janvier suivant son acceptation par le Grand Conseil ou le peuple.

La signature doit être apposée personnellement à la main par le ou la signataire. Cela ne s'applique pas à la personne incapable de le faire par elle-même pour cause d'infirmité. Seul-e-s les électrices et électeurs de nationalité suisse ayant leur droit de vote sur le canton de Genève peuvent signer cette initiative cantonale. En matière cantonale, les électrices et électeurs dès 18 ans, de communes différentes, peuvent signer sur la même feuille. Les Suisses vivant à l'étranger et ayant leur droit de vote sur le canton de Genève peuvent signer la présente initiative en inscrivant leur adresse à l'étranger.

Celui qui appose une autre signature que la sienne ou plus d'une signature est passible d'une amende administrative pouvant s'élever à 100 F. Les signatures obtenues par un procédé réprimé par la loi doivent être annulées (art. 87, al. 1, lettre b, et art. 91 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982).

Nom (majuscules)	**Prénom** usuel	**Date de naissance** jj/mm/aaaa	**Canton d'origine**	**Domicile** (Adresse complète : rue, numéro, code postal et localité)	**Signature**

Le retrait total et sans réserve de l'initiative peut être décidé à la majorité des électeurs et électrices suivant-e-s : Patricia Armand, rue du Vidollet 11, 1202 Genève; Pierre-Alain Fivaz, ch. des Maisonnettes 37, 1213 Petit-Lancy; Olivier Frison, ch. des Curiades 139, 1233 Bernex ; Yves Gerber, ch. de la Charrue 4A, 1218 Grand-Saconnex; François Membrez, rue Verdaine 12, 1204 Genève; Nicolas Monney, ch. de Beausoleil 7, 1206 Genève ; Jean-Michel Retfalvi, ch. des Pontets 6, 1212 Grand-Lancy ; Patrick Schaub, Vieux-Chemin d'Onex 20, 1213 Petit-Lancy ; Philippe Urech, rue de la Colline 26, 1205 Genève.

A renvoyer, même incomplet, au plus tard le **19 juin 2020, à TCS Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève**

LA MOBILITÉ FAIT SON SHOW

Le GIMS aura lieu du jeudi 5 mars au dimanche 15 mars à Palexpo.

En mars, le plus grand club de la mobilité en Suisse sera l'un des partenaires privilégiés du Geneva International Motor Show 2020 (GIMS). À quelques jours de cette 90e édition tant attendue, nous nous interrogeons sur les coulisses d'un tel événement, et sur l'avenir des salons en général. Grand show et petites prévisions.

Tradition, passion, innovation. Tels sont les maîtres-mots du cru 2020 du Geneva International Motor Show (GIMS) qui compte bien faire le plein de visiteurs : plus de 600 000 selon son directeur Olivier Rihs, qui réaffirme que le but principal du Salon de Genève est bien la mobilité d'aujourd'hui et de demain. Convaincu que la mobilité du futur sera multimodale, M. Rihs rappelle que les nouvelles techniques et façons de se déplacer seront particulièrement à l'honneur cette année. Parmi elles, les petits engins de mobilité douce (trottinettes, gyroroues, hoverboards, gyropodes Segway, etc.) vont assurément attirer du monde sur leurs stands.

CIRCUIT GIMS DISCOVERY

Dans les starting-blocks depuis des mois, l'équipe du GIMS promet une édition 2020 riche en surprises et découvertes. Ainsi qu'une grande première: GIMS Discovery qui invitera le public à tester l'électromobilité et les conduites alternatives. Pour ce faire, un circuit de 456 mètres va prendre place dans la halle 7 de Palexpo. Sur un parcours balisé entre virages, lignes droites et courbes, 48 véhicules incarnant la mobilité du futur seront mis à la disposition des amateurs passionnés et autres curieux. Frissons garantis ! Pour participer, le TCS recommande à ses membres de s'inscrire dès maintenant via l'application GIMS. À vos mobiles : les places partent vite…

UN SALON INTERACTIF, SINON RIEN !

Cette année, il semble que l'attractivité du Geneva International Motor Show soit au rendez-vous avec plus de 10 000 journalistes attendus. Quant à la nouvelle application GIMS, elle semble incontournable. En la téléchargeant, le visiteur du Salon peut non seulement s'inscrire aux différents événements proposés mais aussi acheter son ou ses billet(s). Pour le directeur du GIMS, l'interactivité avec les professionnels du secteur, les journalistes comme les visiteurs reste un véritable moteur de réussite. «*En 2019, l'association auto-suisse a réalisé un questionnaire qui a révélé que si 97% des automobilistes n'étaient jamais entrés dans une voiture électrique, 70% d'entre eux se tenaient prêts à adopter un nouveau mode de conduite et opter pour l'électrique.*». À ce sujet, la Suisse affirme de fortes ambitions : soit un objectif de 50% d'e-mobilité à l'horizon 2030, comme le rappelle le président de l'association Auto-Suisse François Launaz dans une interview parue dans le SonntagsBlick au début du mois.

VERS LE TOUT ÉLECTRIQUE ?

Dans un pays comme la Suisse, «*où la mobilité doit être repensée dans son ensemble, mais aussi et surtout sous un même toit*», reste à trouver comment faire monter la proportion des ventes de voitures électriques ? Augmentation d'énergie verte et de points de recharge, exonération de vignettes ou de péages, stationnements gratuits, subventions pour l'achat de véhicule, de bornes de recharge à domicile ou au travail, avantages fiscaux, etc. À l'évidence, des solutions existent pour l'avenir de la mobilité individuelle mais il faudra à la fois du temps, des moyen et l'appui des politiques afin de les appliquer, avec une question cruciale déjà à l'étude: comment fera-t-on pour subvenir au financement des infrastructures routières lorsque la taxe sur le carburant rapportera beaucoup moins ?

QUELS BONS ÉLÈVES ?

En Europe, la Norvège arrive en tête avec une voiture électrique pour 30, les Pays-Bas annoncent une voiture électrique pour 143, tandis que la Suisse n'en compte pour le moment qu'une pour 350. Ces différences et le succès sans précédent des ventes de véhicules électriques en Norvège s'expliquent par la série de mesures incitatives prises par un gouvernement engagé dans une véritable bataille en faveur de la mobilité douce. En Suisse, la Confédération et de nombreux acteurs comme le TCS ou Auto-Suisse ont signé la feuille de route de l'électromobilité, dont le but est d'augmenter la part des véhicules électriques dans les immatriculations de voitures particulières neuves et de la faire passer à 15% d'ici 2022. Le renouvellement du parc automobile prendra toutefois du temps même s'il est de plus en plus efficient. En Europe, l'industrie automobile promet pour les 10 ans à venir 500 milliards d'euros d'investissement dans les nouveaux moyens de déplacement. Joli montant pour faire avancer les nouvelles technologies!

ET LES MARQUES DANS TOUT ÇA ?

Attention toutefois à ne pas miser sur le tout électrique exclusivement, même si de grandes marques automobiles comme Honda, Mercedes, Audi, Jaguar, Volkswagen et Volvo ont d'ores et déjà amorcé un virage en ce

(Suite au verso)

sens, d'une part en électrifiant une partie de leurs gammes, d'autre part en généralisant les modèles hybrides et hybrides rechargeables. Preuve que l'industrie automobile n'est pas sale ni polluante, et effectue de manière particulièrement rapide sa mue vers une mobilité plus efficiente. Bref, la mobilité individuelle n'a pas fini de faire parler d'elle… Une certitude qu'il sera aussi agréable que ludique de constater en live au prochain Geneva International Motor Show du jeudi 5 mars au dimanche 15 mars.

Un grand merci à Monsieur Olivier Rihs, directeur du GIMS

DE VIEUX COMPAGNONS DE ROUTE

Les liens entre le GIMS et le TCS ne datent pas d'hier. Depuis 1927, le TCS se trouve aux côtés de celui qui fut le célèbre Salon de l'Auto de Genève avant de devenir l'incontournable Geneva International Motor Show (GIMS). Retour sur une belle histoire qui amorce un vrai tournant.

À quelques jours de l'ouverture du Salon le 5 mars prochain, le TCS est lui aussi à fond dans les préparatifs. Tout doit être bouclé avant le jour J. Outre une passion ancienne pour l'automobile et la moto, les deux entités partagent une même vision de la mobilité du futur. Cette année, le GIMS entend surprendre journalistes et visiteurs du monde entier à travers un programme riche en nouveautés: le GIMS Discovery (voir page précédente) ainsi que le GIMS Tech – un espace de 2000 m² qui se définit comme la plate-forme de la mobilité d'aujourd'hui et de demain, et propose stands d'exposition, forums de discussions, zone de rencontres et circuit d'essai – ou encore le GIMS VIP Day.

PARTENAIRE OFFICIEL

Cette année, le TCS est l'un des partenaires officiels du GIMS Discovery et du GIMS Tech. En tant qu'expert de la sécurité routière et de la mobilité au sens le plus large du terme, le club suisse se révèle parfaitement légitime pour participer à la conception et à la gestion des deux pistes des GIMS Discovery et GIMS Tech aux côtés des équipes organisatrices et des marques partenaires. Le but de ces circuits est de faire tester au grand public soit des véhicules à propulsion alternative (GIMS Discovery) lors de tests drive gratuits, soit des engins tendance et ultrasophistiqués (GIMS Tech). De chouettes expériences à vivre tous les sens en éveil en famille, entre amis ou collègues et qui auront certainement beaucoup de succès. Le GIMS a encore de belles années devant lui et entend bien rester un événement incontournable à Genève!

LE PLEIN DE SURPRISES

Juste devant Renault, le stand du TCS bénéficiera non seulement d'une situation stratégique à l'entrée du Salon mais aussi d'un vaste espace. L'occasion d'accueillir et de rencontrer ses membres, actuels ou futurs, et de leur réserver un certain nombre de surprises comme par exemple des billets d'entrée gratuits. Pour en profiter, vous savez ce qu'il vous reste à faire: venir au Salon et sur le stand du TCS!

Dossier réalisé par Catherine Delaby

© TCS

LE TCS EST PARTENAIRE DU GIMS
Discovery: un circuit de 456 m dans la Halle 7 de Palexpo, permettant de tester 48 véhicules à propulsion alternative.
Le stand du TCS s'agrandit et se déplace cette année au rez-de-chaussée (Halle 4).

© Salon du vélo 2019

Le Salon du Vélo 2020 se tiendra les 4 avril (de 10 h à 20 h) et 5 avril (de 10 h à 17 h) au Centre sportif du Bout-du-Monde (Champel).

LE VÉLO TIENT AUSSI SON SALON

Un siècle plus tard, petites reines électriques ou «musculaires» ont aussi leur Salon. Créé en 2017, ce rassemblement organisé au Bout-du-Monde, en avril prochain, attend plus de 10 000 visiteurs. Entretien avec son co-fondateur, Joël Vellas.

Le Salon de l'auto s'est tenu en mars, vous lui «emboitez le pas» avec le Salon du vélo. Quelle perception avez-vous de la vaste exposition automobile?
Joël Vellas: Le Salon de l'auto est, selon moi !, une grosse machine pour l'industrie automobile et en tant que cycliste, je n'y vais que rarement. Toutefois, je pense que le développement des énergies vertes et la mise en avant, depuis quelques années, des voitures électriques (comme des motos d'ailleurs) va dans le sens d'une meilleure compréhension des problèmes climatiques et c'est une bonne chose. Au reste, nous sommes tous, particuliers comme entreprises, contraints de favoriser les énergies soft pour préserver l'environnement. Je regrette qu'il ait fallu attendre que les énergies vertes génèrent des ressources financières pour que les fabricants de véhicules s'y intéressent. Mais, l'important demeure la prise de conscience et le passage à l'acte.

Revenons-en à votre Salon? Quand a-t-il été créé? Comment est-il né?
La première édition a eu lieu en 2009, elle était principalement axée sur la vente de cycles et regroupait avant tout des commerçants. Dès lors, nous avons souhaité en faire un évènement qui fédérerait des institutions publiques, comme l'État et la Ville de Genève, des associations telles que Pro-Vélo et Genèveroule.

À qui s'adresse-t-il?
Aux familles, aux cyclistes amateurs, débutants et aguerris, aux acteurs de la mobilité douce. Nous attendons une soixantaine d'exposants, nous avons prévu une multitude d'animations autour du vélo. Ainsi, ce ne sont pas moins de 400 cycles électriques ou dits musculaires (traditionnels) qui seront mis à la disposition des visiteurs afin qu'ils puissent les tester en ville ou dans la campagne genevoise. Plusieurs compétitions sont également prévues. Parmi lesquelles, une qui s'adresse aux jeunes enfants et se déroulera dans la halle couverte du stade du Bout-du-Monde, une autre qui permettra aux participants de se mesurer via des vélos connectés. Des conférences (récits de voyageurs cyclistes et de sportifs d'altitude) sont par ailleurs programmées.

Les statistiques semblent démontrer que le vélo électrique a supplanté le vélo traditionnel, avez-vous observé ce phénomène?
Soit, le vélo électrique, de plus en plus utilisé comme mode de déplacement professionnel, connaît un bel essor. Mais les ventes de vélos classiques n'ont pas infléchi. Il est d'ailleurs singulier d'observer un changement chez les adolescents. Il y a quelques décennies, ils se ruaient sur les vélomoteurs alors qu'aujourd'hui, ils optent pour une bicyclette.

Il existe à Genève un Salon du vélo spécifiquement électrique? Pourquoi deux salons sur un même thème?
Le Salon du vélo électrique est en fait une action de promotion organisée par un magasin de la place et non pas un salon en tant que tel.

Que pense le co-fondateur du Salon du vélo de la cohabitation entre les cyclistes et les autres usagers de la route?
Il faut tout d'abord louer les efforts consentis par les magistrats qui se sont succédé à la tête du Département des infrastructures et qui ont multiplié l'aménagement de pistes cyclables et d'itinéraires dédiés. Mais la mise en place de ces structures n'empêche pas certains adeptes des deux-roues non motorisés de négliger les règles élémentaires de circulation. Et pourtant, les services de police en charge de l'éducation routière effectuent un travail remarquable auprès des écoliers genevois. Dès lors, nous sommes en train de travailler, avec les autorités compétentes, sur la mise en place d'une campagne précisément axée sur les dispositions légales en matière de circulation cycliste et les sanctions encourues en cas d'infractions.

(Suite au verso)

LE TCS RENOUE AVEC SON ADN

À l'instar d'autres associations professionnelles, le Touring Club Suisse sera présent au Salon du vélo. Surprenant? En aucun cas. Depuis sa création, l'institution roule aussi pour les cyclistes. L'éclairage d'Yves Gerber, directeur de la section genevoise du TCS.

Le Salon du Vélo est dédié à la petite reine. Pourquoi avoir choisi d'y installer un stand? Yves Gerber: Contre toute idée reçue, nous ne sommes pas focalisés à tout crin sur l'automobile. Depuis ses premiers pas, le TCS s'est engagé en faveur du vélo. Tout d'abord en multipliant les actions autour de la sécurité des cyclistes. Ainsi, nous encadrons les enfants qui effectuent le parcours de leur domicile à l'école. Au cours de ces exercices, nous sensibilisons les élèves et leurs familles aux différents dangers qu'ils peuvent rencontrer sur la route et nous expliquons quel comportement adopter pour circuler en parfaite sécurité. Nous souhaitons ainsi favoriser l'usage du vélo et lutter contre les parents taxis qui stationnent indûment devant les écoles.

Nous avons créé par ailleurs des ateliers destinés aux cyclistes qui circulent la nuit afin de les aider à adapter à leur convenance leurs vêtements afin de les rendre visibles. Nous avions constaté que certaines personnes refusaient de porter, par souci d'esthétique, des gilets fluorescents. Nos conseils permettent ainsi à ces cyclistes noctambules de customiser avec des accessoires qui permettent de les distinguer la nuit leurs vestes ou leur deux-roues.

Le TCS a aussi développé des activités de cyclotourisme
Chaque année en effet, nous proposons des sorties à vélo. Ces activités, qui ont lieu dans différents cantons suisses, rencontrent un succès grandissant. Le Tour du canton de Genève, figure parmi les plus prisés. Il rassemble plus de 1000 personnes.
Et puis, nous avons mis en place des ateliers «de mécanique». Les participants apprennent à réparer un pneu crevé ou des freins défaillants.

Dossier réalisé par
Adélita Genoud

LE SAVIEZ-VOUS?
À ses origines le Salon international de l'automobile à Genève se nommait l'Exposition nationale de l'automobile et du cycle. En 1905, l'exposition attirait déjà les foules, au fil des éditions qui suivirent la partie consacrée à la bicyclette s'est réduite comme peau de chagrin. Les regards se tournèrent alors vers l'automobile.

MACARON STICK'AIR: UN PREMIER BILAN CONTESTABLE

Le département du territoire a déclenché des mesures de circulation différenciée entre jeudi 22 et lundi 27 janvier. Un dispositif que le TCS considère anticonstitutionnel, qui n'a par ailleurs montré aucun effet.

La loi votée par le Grand Conseil genevois l'an dernier permet aux autorités d'activer un dispositif de circulation différenciée de façon préventive, en prévision de phénomènes météo accentuant notamment la présence de particules fines (PM 10). Une intention louable de prime abord, toutefois contestable, car les niveaux d'activation de la loi genevoise font fi du cadre juridique suisse[1], en se montrant nettement plus sévères. Genève a ainsi pris la décision d'activer le dispositif, avec pour conséquences l'interdiction aux véhicules munis d'un macaron 5 ou sans macaron de circuler entre 6h et 22 h dans l'hypercentre.
Si les infractions ne peuvent pas être verbalisées tant que la justice n'a pas rendu son verdict concernant les recours déposés par les sections genevoises de l'ASTAG et du TCS contre le règlement d'application, le bilan de ces cinq jours montre que la loi et le dispositif sont contestables.

NE PAS CONFONDRE ACTION ET SENSIBILISATION

Le concept intercantonal d'intervention en cas de smog hivernal dû aux poussières fines[2] tient compte du cadre légal (interdiction pour les cantons de fixer de nouvelles valeurs d'immissions ou d'alarme[3]), de la jurisprudence du Tribunal fédéral et du principe de proportionnalité. Il prévoit qu'une information doit être donnée à la population lorsque le seuil de 75 microgrammes par m^3 ($\mu g/m^3$) est atteint. Pour prendre des mesures, ce seuil doit encore être bien plus élevé (100 $\mu g/m^3$). Ces seuils s'appliquent notamment dans le canton de Vaud.
Or, sur les quatre stations de mesures genevoises, aucune n'a affiché de telles valeurs lorsque le département du territoire a décrété la circulation différenciée. Toutes les valeurs sont restées autour de 50 $\mu g/m^3$, ou en dessous, à l'exception d'un seul jour, pour celle du Foron, qui se trouve en dehors de la Ville de Genève. Le service de protection de l'air et des rayonnements non ionisants déclarait en 2014 dans la Tribune de Genève que s'il déclenchait une alerte entre 50 et 75 $\mu g/m^3$, il ne serait plus crédible. Preuve en est le bilan que l'on peut tirer de cet exercice.
La décision est d'autant moins compréhensible qu'elle s'est appliquée au centre de la Ville de Genève (U lacustre excepté…), alors que les mesures de particules fines sont restées autour de 50 $\mu g/m^3$ en milieu urbain et sont restées stables pendant tout le dispositif.
Et contrairement à ce que les autorités genevoises affirment, le dispositif en cas de pics de pollution n'est absolument pas harmonisé dans le Grand Genève: les seuils de mise en œuvre genevois sont nettement plus stricts que ceux qui prévalent en Suisse et en France.[4]

UNE MESURE INUTILE ET INEFFICACE

Selon le site internet du canton, «La circulation différenciée vise à agir de façon rapide et efficace à l'encontre d'une hausse de la pollution de l'air afin de protéger la santé publique.» Une affirmation discutable, car le transport (route, rail, air et eau) ne représente que 30% des émissions totales de particules fines en Suisse. La part des émissions dues au gaz d'échappement des véhicules routiers n'est que de 4,5% du total, tandis que 17,3% sont issus de l'abrasion des freins et pneus des véhicules (source: Office fédéral de l'environnement, Switzerland's Informative Inventory Report 2017).
En interdisant les véhicules munis du macaron 5 et antérieurs, l'Etat déclare toucher «11% de voitures immatriculées à Genève, à l'origine de 37% des particules fines de combustion issues du trafic» (dixit communiqué officiel).
Or, il oublie de préciser qu'il s'agit d'un impact théorique de 37% sur les…4,5% de émissions annuelles totales. De surcroît, en hiver, une part importante des poussières fines est émise par le chauffage, ce qui vient encore minimiser l'efficacité de la mesure. Le dispositif mis en place ne peut donc avoir qu'un impact marginal, voire nul, sur la qualité de l'air. Dans tous les cas, aucune conclusion sérieuse ne peut être tirée de cet épisode, surtout si l'on se fie aux statistiques livrées par la police, à savoir que seuls 10% des conducteurs contrôlés étaient munis d'un macaron.
Si un réel pic de pollution devait se produire à Genève, le TCS estime que la circulation alternée serait bien plus efficace, avec la bureaucratie en moins.

Yves Gerber

1. Ni la LPE ni la Confédération ne fixent de seuil pour les valeurs d'information et d'intervention, c'est un des enjeux du recours II: les cantons peuvent-ils en fixer? Selon le TF oui, mais elles doivent être 1,5 fois plus élevées que les valeurs limites d'immissions.
2. Établi en 2006 par la Conférence suisse des directeurs de travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).
3. Art. 65 al. 2 de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement.
4. Arrêté du Préfet de Haute-Savoie du 6 janvier 2020.

DÉCENNIE 2020 : UN VIRAGE À (BIEN) NÉGOCIER !

© iStock

Lorsqu'une nouvelle année commence, il est habituel de faire un bilan de la précédente et le tour des changements potentiels. À l'aube d'une nouvelle décennie, une institution vouée à la mobilité ne saurait échapper à l'exercice dans le domaine qui est le sien. La route est encombrée, des signaux sont au rouge et la vigilance s'impose.

HISTOIRE ET SOCIÉTÉ

Ce qui se profile dans le domaine de la mobilité est sans doute de la même ampleur que l'avènement du transport individuel dans l'immédiat après-guerre. La joie débridée d'avoir échappé à l'horreur, l'envie de vivre, la hausse sensible du niveau de vie, le progrès technique s'étaient ligués pour créer un appétit de déplacements à la carte, qu'il s'agisse du chemin du travail, de loisirs élargis ou des destinations qui commençaient à faire les yeux doux aux vacanciers. Tout cela en toute bonne conscience, car le terme même de pollution ne s'appliquait pas aux activités humaines courantes, nullement suspectes alors des méfaits qu'on a commencé à leur imputer réellement dans le dernier quart du siècle. Aujourd'hui, il est assez généralement admis que des correctifs draconiens doivent leur être appliqués. La mobilité, dont le besoin n'a fait que croître jusqu'ici, se trouve en première ligne et suscite des réflexions et des mesures qui dépassent même largement la protection de l'environnement. C'est là qu'on retrouve en quelque sorte, pour de tout autres raisons, le phénomène de société du milieu du XX^{e} siècle.

MOTORISATION

Montré du doigt tous azimuts, le moteur thermique s'est cherché et se cherche toujours un ou des successeurs. Message entendu par tous les constructeurs d'automobiles, qui ont mis sur l'établi dans un premier temps des variantes moins polluantes et très vite des motorisations fondées sur d'autres carburants ou une mixité (hybrides). Electricité en tête avec des batteries rechargeables… qui ne sont cependant pas non plus à l'abri de toute critique ou interrogation. Ailleurs dans ce numéro, notre confrère Gil Egger répond de manière convaincante à leurs détracteurs en ce qui concerne les matériaux nécessaires à leur production et le recyclage. Mais d'autres remarques fusent. Comment serait produit le courant nécessaire à leur recharge le jour où tout le parc automobile aurait été reconverti ? Comment assurer un tournus des voitures à recharger pendant la nuit même si les collectivités publiques et les propriétaires privés ont fait de gros efforts d'équipement ? Comment organiser un déplacement (vacances par exemple) d'une certaine longueur sans savoir ce qu'on va trouver sur sa route ou en devant prévoir une halte de plusieurs heures dans une station de recharge ? Cerise sur le gâteau, alors qu'avec la bienveillance de son employeur on pourrait profiter de charger sa voiture pendant son temps de travail, l'autorité envisage de taxer les entreprises qui mettent des places à la disposition de leurs collaborateurs, parce qu'elles incitent à se rendre au boulot en voiture… Cherchez l'erreur !
L'hydrogène ou d'autres carburants ayant quelque peine à se démocratiser, l'auteur de ces lignes rêve de pouvoir transformer un jour le toit de son carrosse en capteur solaire suffisant à la performance de son moteur et de quelques autres accessoires. Encore une utopie qui rendrait le transport individuel trop attractif ?

ROUTES

Un autre axe de réflexion porte sur les encombrements. Dans un canton comme Genève et la zone frontalière, on mesure bien que l'addition des trafics et la juxtaposition des différents moyens de transport dépassent les possibilités de la voirie, autoroute comprise.

Les axes et les plages d'heures à problème se multiplient, faisant notamment du trafic pendulaire entre domicile privé et lieu de travail une source de perte de temps et d'énervement. Sans parler des villages (frontières notamment) qui vivent un calvaire matin et soir: nous avons déjà mentionné ici les mesures visant – apparemment sans beaucoup de succès pour le moment – à les décongestionner.
Alors que divers projets d'aménagement tendent à une densification de certaines zones du canton, il paraît évident que l'addition de tous les trafics n'est plus compatible avec le réseau routier actuel, ni même avec la place disponible pour l'améliorer. La réponse est sûrement politique, mais… (voir plus loin!).

SÉCURITÉ

Jour après jour depuis que le trafic automobile s'est densifié les médias du monde entier font part des accidents de la route et des drames suscités par les blessures et les décès qu'ils entraînent. Inacceptable bilan, même si ici et là des mesures ont pu l'alléger un peu. Mais on semble s'en accommoder… tant qu'on n'est pas soi-même directement concerné, comme s'il s'agissait d'un tribut à payer à la mobilité. Si le centième de cette hécatombe se retrouvait sur les chantiers ou dans des usines, des manifestants par milliers défileraient pour dénoncer le laxisme des entreprises et exiger des mesures de protection. Les conditions du trafic sont parfois en cause, mais bien plus souvent des facteurs humains.
N'en déplaise à ceux qui prétendent qu'ils resteront toujours une utopie, des véhicules autonomes interconnectés et capables de s'éviter mutuellement ou d'éviter d'autres usagers ou obstacles présenteraient de ce point de vue un avantage incontestable sur l'humain. Sans compter qu'ils pourraient être chargés de diverses missions successives et réduire ainsi les encombrements… donc les risques.

SOCIÉTÉ ET POLITIQUE

Sans prétendre à l'exhaustivité, tout ce qui précède ajoute ses interrogations à une redéfinition de la mobilité allant dans le sens d'un plus grand respect de l'environnement. On peut enrager de voir ce qui se passe ailleurs alors qu'on nous assigne et qu'on nous promet de plus en plus de contraintes. Sur ces ailleurs nous n'avons que peu de pouvoir, hormis ce qui se passe (ou non) dans les sphères internationales. En revanche, nous devons être vigilants et pouvons être actifs dans un pays (heureusement) aussi démocratique que le nôtre. Et cette action doit aussi passer par une attention portée à la manière dont l'autorité entend gérer la question, résoudre les problèmes et préparer l'avenir. Aujourd'hui, on est en pleine surenchère environnementale et, en ce qui concerne la mobilité en particulier, c'est à qui en ajoutera le plus aux obstacles, dissuasions et contraintes. Des élus qu'on a connus plus modérés deviennent acharnés pour être dans le vent, prônant des mesures impopulaires, s'opposant à des aménagements propres à faciliter le trafic. En revanche, on ne les entend guère sur ce qu'il adviendrait des finances cantonales le jour où la majorité des automobilistes auraient été amenés à renoncer à leur véhicule… et à payer les impôts inhérents alors que la contribution aux TPG s'alourdirait. Et qu'on ne vienne pas nous rétorquer qu'écrivant dans l'organe de la section genevoise du TCS nous sommes mal placés pour en appeler à la pondération! Jadis fondé par des cyclistes, défenseur du libre choix des modes de transport, le TCS a souvent été perçu comme un club d'automobilistes principalement dédié au transport individuel. Suivant les modifications progressives des comportements et intérêts de ses membres en matière de mobilité, le TCS voue aujourd'hui son attention à la mixité des transports et à leur complémentarité. Il privilégie l'information, l'incitation, l'encouragement à créer et choisir les solutions les plus efficaces pour répondre aux besoins dans le respect de divers impératifs. Cela lui donne le droit d'être attentif et critique à bon escient.

Didier Fleck

IMMOBILIER, ÉCOLOGIE ET MOBILITÉ

© iStock

LES LIAISONS DANGEREUSES ?

Immobilier et mobilité font-ils bon ménage à Genève? Après des années de pénurie en matière de nouveaux logements ayant provoqué une migration massive de Suisses vers la France (entre 20 000 et 30 000 sur 20 ans), la situation semble s'être améliorée. Il suffit de lever le nez dans le ciel genevois et de compter le nombre de grues en activité pour s'en persuader. Mais ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est de comprendre le lien entre ces projets d'aménagement et l'avenir de la mobilité dans un contexte de développement durable incontournable. On en parle?

Le développement du territoire genevois passe à la fois par la construction de nouveaux logements et d'infrastructures d'intérêt public et par une nécessaire régulation des flux de circulation. Car ce n'est un secret pour personne, malgré un maillage serré d'axes routiers et un réseau de transports publics parmi les plus efficients d'Europe, la ville au jet d'eau reste tristement célèbre pour ses problèmes de circulation intra ou extramuros et ses innombrables bouchons quotidiens.

ENJEU SOCIÉTAL

Une situation due en partie à la forte densité d'une agglomération qui doit faire face à une demande croissante de logements abordables et d'équipements neufs; le tout dans une volonté d'aménagement raisonné respectant le patrimoine à la fois bâti et végétal. Les Genevoises et les Genevois n'hésitent toutefois pas à remettre en cause cet impératif, comme l'ont démontré les résultats de la votation du 9 février sur le déclassement des zones villas à Cointrin – où l'État envisageait la construction de 2300 logements avec la création de 800 emplois d'ici à 2050. Des résultats qui montrent une fois de plus que riverains et partis politiques ont sur la question de l'aménagement du territoire des avis divergents. L'initiative a en effet été rejetée à 57% par les Genevois, avec une participation de votants qui a frôlé les 41%. Les opposants les plus tenaces à ce projet considéré comme «une course effrénée à la densification» sont les associations de riverains qui craignent de voir pousser une ville champignon à quelques mètres de l'aéroport avec suppression des espaces de verdure et augmentation des nuisances sonores...

ON REPLACE LE CONTEXTE ?

Si le concept d'urbanisme durable apparaît au début des années 2000, la densification urbaine couvre quant à elle une large période allant des années 1950 jusqu'en 1980. À une époque où penser la ville de demain de façon globale semble être devenu une nécessité absolue, la densification des espaces permet de diminuer coûts et impact écologique, tout en rationalisant les infrastructures tels que les transports en commun, les réseaux d'électricité et d'évacuation des eaux usées, le ramassage, le tri et/ou le recyclage des ordures, etc. Contrairement aux idées reçues et selon plusieurs études régulièrement réalisées par l'IIED – International Institute for Environment and Development, l'École Polytechnique de Zurich (EPFZ) ou encore l'INSEE, plus une zone est densifiée, plus nombreux sont les espaces verts. Sur une zone parcellisée (comme c'est le cas en zone villas), chacun crée sa petite allée, son abri de jardin, coupe des arbres... ce qui à plus ou moins long terme favorise l'érosion et empêche l'eau d'intégrer de manière continue et durable les nappes phréatiques. De là à geler les projets de construction de villas individuelles ou à les préempter manu militari, il y a un pas que certains n'hésiteraient sans doute pas à franchir. Citons l'exemple vécu d'une citoyenne de Grand-Saconnex qui, en 2015, s'est vue contrainte de signer, dans le cadre de la loi sur les constructions et installations diverses (LCI/1988), un engagement stipulant qu'elle renonçait à faire valoir la plus-value apportée par la construction d'une piscine dans la valorisation de sa parcelle située dans le périmètre de densification de la zone villas en cas de préemption. Moins d'un an plus tard, le secteur restait finalement classé en zone villas (zone 5).

DIMINUER SON EMPREINTE CARBONE

Pour éviter l'étalement urbain, plusieurs éco-quartiers ont vu le jour dans le Grand Genève, tel celui des Vergers à Meyrin qui depuis 2012 a accueilli près de 3000 nouveaux habitants. Dans ce type de zones mixtes à la fois résidentielles et économiques comme on en trouve aussi en France voisine (à Saint-Genis Pouilly, Thoiry...), les différentes exigences de développement durable intégrant l'énergie, l'environnement ou la vie sociale sont prises en compte. L'impact écologique se trouve de fait diminué. Un plus grand nombre d'habitants peut en effet se rendre à pied aux arrêts de bus et de tramway, tout en effectuant ses courses dans un périmètre proche. La proximité des espaces d'habitation et de loisirs permet également d'éviter le recours systématique à la voiture. Cette forme de densification écoresponsable serait-elle la solution idéale ?

FAVORISER LES TRAJETS DE COURTE DISTANCE

Rappelons que pour la plupart de nos cantons, la pendularité – soit le fait pour des milliers de Suisses et de frontaliers de prendre chaque jour leur voiture afin de se rendre sur leur lieu de travail – donne du fil à retordre aux urbanistes, aux élus et reste un sujet d'études passionnant pour les sociologues. Certes l'arrivée du Léman Express promet une amélioration du trafic, qui est en train de se confirmer dans toute l'agglomération genevoise et au-delà, malgré un démarrage rendu difficile par une grève des cheminots français à la SNCF qui s'est éternisée et des suppressions ou annulations de trains début février.

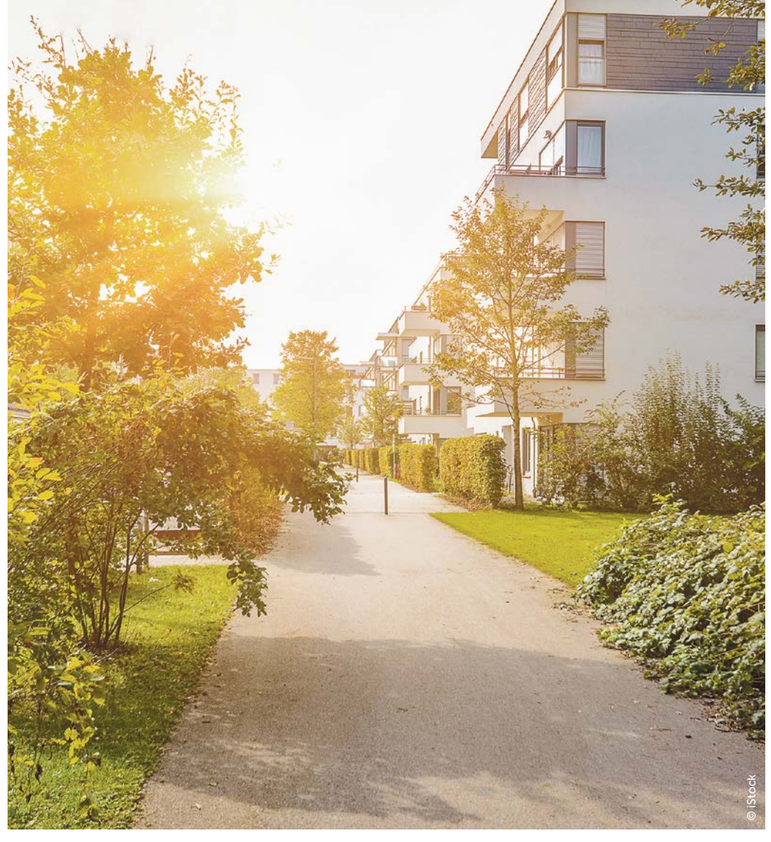
LA LIBERTÉ DES UNS S'ARRÊTE LÀ OÙ COMMENCE CELLE DES AUTRES...

On le voit, l'enjeu n'est pas seulement économique, sociétal, urbanistique mais aussi et surtout politique. D'un côté une frange de la population attachée à son instinct de propriété et à la liberté individuelle en zone suburbaine. De l'autre, les fervents défenseurs de l'écologie qui pensent que l'avenir du climat et de la planète passe par le regroupement des habitants et la limitation des déplacements. Quelles que soient nos convictions, il semble que toute décision d'aménagement territorial peut modifier de manière durable mais surtout visible la physionomie d'une ville et une partie de son patrimoine architectural. Une constatation exprimée par M. Hans Thurnherr, habitant de Chêne-Bougeries, dans les colonnes du journal Le Temps du 12 février: «Genève a mal à son développement: la croissance incontrôlée de ces dernières années a détruit de vastes surfaces, aggravé la difficulté à se déplacer et conduit à un enlaidissement de la ville et des communes suburbaines. Par les trois refus successifs de densification (Pré-du-Stand, Petit-Saconnex, Cointrin), les habitant-e-s de ce canton demandent à leurs autorités et aux politiques de revoir leur copie et de mieux tenir compte des aspirations de la population pour une ville où il fait bon vivre». Le débat reste ouvert...

(Suite au verso)

LE CORBUSIER EN AVANCE SUR SON TEMPS

Avec La Cité radieuse à Marseille construite entre 1947 et 1952, Le Corbusier a eu sacrément du flair. Rappelez-vous: l'architecte proposait d'intégrer et de concentrer sur un seul et même lieu vertical tous les services et infrastructures (appartements, école, commerces, centre de soins, aires de loisirs, toit-terrasse, jardin) nécessaires au bon développement d'une communauté urbaine. Bref un ensemble complet destiné aussi à favoriser les rencontres et à renforcer le lien social. Précurseur, l'artiste!


© iStock

© Antonio Hodgers

VERS UNE NOUVELLE GENÈVE ?

Dans le canton de Genève, plusieurs projets d'aménagement ont du mal à sortir de terre et à se concrétiser faute de votations favorables. Les Genevois seraient-ils devenus hostiles à l'émergence de nouveaux logements et quartiers ? Le point sur la situation avec le conseiller d'État responsable de l'aménagement Antonio Hodgers.

Itinéraire: Quels constats après les résultats de la votation du 24 novembre dernier, en particulier sur le projet des Crêts au Petit-Saconnex ?
Antonio Hodgers: Les citoyens ont exprimé leurs préoccupations sur la qualité de vie et demandent un développement davantage maîtrisé. Je comprends très bien cela, j'ai le même ressenti. Cela dit les résultats sont très serrés, il ne faut pas les sur-interpréter en y voyant un retournement complet de l'opinion. Les gens ne disent pas qu'il faut tout bloquer ou fermer l'aéroport. Ils demandent plutôt un développement de qualité et mesuré.

Quelles conclusions en tirer ?
Je vois dans ces résultats l'expression de deux réalités. D'abord, il y a celles et ceux qui voient que le territoire bouge. Le Léman Express fonctionne depuis la mi-décembre et tout autour, les quartiers prennent vie petit à petit. Les gens voient aussi que des secteurs dont on parle depuis longtemps (les communaux d'Ambilly, l'Étang) sont aujourd'hui une réalité. Le canton est sorti de son immobilisme urbain qui l'a longtemps caractérisé et beaucoup s'en réjouissent. Mais un territoire qui bouge, c'est aussi un paysage qui change avec toutes les questions qui en découlent. Les citoyennes et citoyens veulent des garanties de maîtrise des projets tant au niveau de la qualité extérieure – parcs, places, nature en ville, mobilité douce – que sur les logements eux-mêmes, en particulier sur une offre accessible à la classe moyenne.

Pourquoi faut-il à Genève favoriser la construction en ville ? Quelles mesures prendre afin de privilégier les déplacements de courte distance et éviter la pendularité ?
Parce que c'est le mode d'habitat le plus écologique. Une étude a montré qu'il est quatre fois plus impactant en termes de CO_2 de vivre dans une villa que de vivre dans un immeuble en ville. À l'heure où la transition écologique est sur toutes les lèvres, que la population se mobilise dans la rue, les autorités doivent proposer une vision cohérente. Construire en ville c'est construire là où cela fait sens, c'est-à-dire proche des axes de transports publics et des centres urbains. On prolonge ainsi la ville qui existe déjà avec des commerces, des écoles, des services de proximité, des emplois. Un logement de plus sur Genève, c'est un pendulaire frontalier de moins chaque jour.

Depuis quelques années, la construction se porte plutôt bien à Genève. Pourquoi ?
Elle se porte bien parce qu'il y a eu un consensus politique pour résoudre la crise du logement et rattraper le retard en matière d'infrastructures publiques. Il y avait une volonté de construire l'avenir sur fond de débat politique intense mais nécessaire. Ce consensus est aujourd'hui mis à mal, avec des prises des positions illisibles. Il y a une forte tentation à céder aux sirènes qui chantent les stéréotypes de la ville: bruyante, sale, grise et dangereuse. Quand on regarde les projets de près, on voit que ce sont des lieux apaisés qui sont envisagés: parcs publics, cours d'eau remis à ciel ouvert, diversité de logements…

Comment concilier préservation du patrimoine bâti et végétal avec la nécessité de nouveaux logements ?
Pour préserver, il faut privilégier l'information. C'est pour cette raison que j'ai lancé à mon arrivée au département une opération de recensement architectural permettant d'identifier, commune par commune, les bâtiments de fortes valeurs patrimoniales. Ces résultats sont ensuite intégrés dans les projets. Quant au patrimoine végétal, il fait également l'objet d'une attention particulière. Chaque demande d'abattage doit être dûment motivée et le suivi de la compensation est assuré. La nature en ville est au centre des préoccupations d'aujourd'hui, elle doit par ricochet être au centre des nouveaux quartiers. Sur certains projets, on a dû décaler des immeubles pour préserver des arbres.

En termes d'aménagement du territoire, comment Genève se situe-t-elle par rapport aux autres villes suisses ?
D'une certaine manière, l'exiguïté du territoire est une chance pour Genève qui n'a jamais surdimensionné sa zone à bâtir. D'autres cantons suisses ont laissé filer leur urbanisme. Aujourd'hui, ils doivent gérer des zones villas qui ont poussé sans vision d'ensemble avec des dégâts prévisibles en matière d'aménagement territorial. Genève connaît aussi des dérives en termes de zones villas, entre autres choses parce que l'augmentation de la densité a été permise par le Grand Conseil. Souhaitant s'assurer que la zone villas puisse conserver ses caractéristiques, le département a décidé de ne plus accorder momentanément de dérogations, le temps qu'une stratégie puisse être élaborée avec les communes concernées.

Genève est-elle sur le point de réussir son aménagement territorial ?
L'aménagement d'un territoire se mesure à long terme. Ce sera donc aux générations futures de s'exprimer sur ce point. En revanche, il est clair que si l'on veut laisser une région plus durable à nos enfants, il ne faut pas se reposer sur les acquis. Il faut planifier les trains de demain, valoriser les ressources locales en matière d'électricité et de chauffage, construire en ville pour protéger les zones agricoles… Genève est un canton riche dans un pays riche. Il ne faut pas avoir peur d'investir massivement ces prochaines années pour que la Genève de demain puisse s'appuyer sur des infrastructures majeures, les seules à même d'améliorer la qualité de vie des Genevoises et des Genevois.

© Yverdons-les-Bains

YVERDON-LES-BAINS, UN BEL EXEMPLE ?

La ville d'Yverdon-les-Bains serait-elle un exemple d'aménagement territorial réussi ? Attractive, la ville l'est à tous points de vue et ce ne sont pas les nombreux travailleurs frontaliers qui s'y rendent chaque jour qui diront le contraire… Petite visite sur place et tour de la question avec Pierre Dessemontet, membre du Grand Conseil, député, géographe.

Si on vous dit Yverdon-les-Bains, à quoi pensez-vous ? À une jolie petite commune située dans un cadre d'exception où il fait bon vivre, travailler, se déplacer tout en profitant des nombreux loisirs accessibles dans la région en toutes saisons… Si la ville semble avoir réussi son aménagement territorial, c'est entre autres pour des raisons géographiques et historiques. Comme le souligne Pierre Dessemontet: «*Avec ses 30 000 habitants, Yverdon-les-Bains est une ville de basse densité, située en pleine campagne qui bénéficie d'un espace exceptionnel. Contrairement à Genève, il n'y a pas ou peu de contraintes à son développement. Et surtout, il y a beaucoup de place en réserve!*».

SITUATION PRIVILÉGIÉE

Par rapport à Genève ou à l'Arc lémanique (qui a lui aussi été entièrement conquis et bâti), Yverdon-les-Bains dispose d'un vaste espace disponible encore en friche. Rappelons que la ville s'est construite historiquement de manière ordonnée avec une répartition équilibrée entre canaux, rues et axes forts perpendiculaires. À cette géométrie favorable s'ajoute un large potentiel de développement comme celui offert par ses alentours ou son lac. Parmi de nombreux projets en cours, un nouveau port ainsi que le réaménagement des rives sont d'ores et déjà en chantier. La municipalité se réjouit de ce futur lieu de plaisance et de loisirs qui accueillera à coup sûr citoyens et visiteurs.

PARC HIGH TECH EN PLEINE NATURE

À la sortie immédiate d'Yverdon-les-Bains, Y-Parc offre quant à lui un vivier d'emplois. Avec ses bâtiments modernes entourés de verdure sur une superficie de plus de 50 hectares, le Parc Swiss Technopole attire de nombreux cerveaux! Et le député membre du Grand Conseil de saluer le flair de l'équipe gouvernante précédente qui a eu la bonne idée de réserver cette zone à la technologie plutôt que d'en faire une énième zone industrielle comme tant d'autres. «Y-Parc, c'est le pari gagné d'une zone qui accueille principalement des start-up spécialisées dans l'industrie de pointe et le R&D. Pour Yverdon-les-Bains, c'est un atout de taille».

QUESTION D'ÉQUILIBRE

Car au fond qu'est-ce qu'un aménagement territorial réussi, sinon celui qui accorde de la place et des espaces à la fois aux zones de travail, de logements et de loisirs ? Une évidence que Pierre Dessemontet pondère à juste titre. «On hérite toujours du passé. Un territoire reste un palimpseste* qui se définit par la somme de toutes les actions qui y ont été faites depuis plus ou moins 1000 ans, ce qui entraîne forcément des différences. Prenons l'exemple de Genève qui, en se bâtissant sur le modèle haussmannien français s'est retrouvée ramassée sur elle-même et essaie aujourd'hui de faire porter à son réseau de transports plus de gens qu'ailleurs…». Pour rééquilibrer les territoires entre eux, la Suisse ne saurait faire l'impasse sur un changement drastique dans le système des mobilités. Autant dire qu'il reste du plain sur la planche… et sur les voies de circulation!

* Palimpseste: parchemin dont la première écriture a été remplacée par un nouveau texte.

Dossier réalisé par
Catherine Delaby

À YVERDON-LES-BAINS LA PENDULARITÉ EXISTE, NOUS L'AVONS RENCONTRÉE !
30 à 40% de la population résidentielle sort chaque jour d'Yverdon-les-Bains pour aller travailler, tandis que la majorité des personnes travaillant dans la ville arrive d'ailleurs. Si peu de Genevois viennent travailler sur Yverdon-les-Bains, l'inverse est moins vrai. Tous les jours, un train CFF permet à bon nombre d'Yverdonnois de se rendre dans la ville au jet d'eau en moins d'une heure. On l'aura compris: l'aménagement du territoire s'envisage rarement sans la mobilité…

DÉPOSE-RAPIDE, FAUSSE «BONNE IDÉE», VRAIMENT ?

© TCS

Le «Kiss and Fly» de l'aéroport n'est pas une aire de stationnement. Son principe, comme son nom l'indique, est de permettre de déposer rapidement des passagers en partance vers d'autres horizons. Et gare à ceux qui n'appliquent pas la consigne! Reportage.

Ce jeudi-là, une longue cohorte de voitures s'est engouffrée sur l'axe qui conduit au couloir de dépose-rapide. Des véhicules en provenance de Zurich, du Valais, de France voisine ou plus lointaine, immatriculés en Savoie, dans le département du Rhône ou celui du Var roulent au pas.

Tandis que la file d'attente ne cesse de s'allonger, on observe les maladresses d'une fourgonnette italienne. Le conducteur a de la peine à décrypter la multitude de messages qui couvrent les panneaux indicateurs de direction situés aux abords de la zone départ. Il a rejoint le flux d'automobiles véritablement «encolonnées» devant les bâtisses de l'aéroport. «J'aurais dû suivre le panneau indiquant «toutes directions» mais j'étais stressé par les coups de klaxon», bredouille ce jeune Florentin. Du coup, il devra s'armer de patience, car devant lui une dizaine de voitures se sont immobilisées.

Un couple de Savoyards a visiblement transgressé les règles qui prévalent en ces lieux et qui interdisent aux accompagnateurs d'accueillir des voyageurs. Ils attendent bel et bien, les yeux rivés sur les portes coulissantes, que leurs deux enfants, revenant d'un séjour au Maroc, les rejoignent. Ce qui provoque un blocage du flux de véhicules et un concert d'avertisseurs sonores, et qui n'a pas l'air de plaire particulièrement à un automobiliste vaudois qui vocifère bruyamment.
Une famille genevoise s'apprête à mettre le cap sur l'Espagne. Le monospace a coupé le moteur et une jeune maman tente de déplier la poussette pour y installer son bambin. Première tentative vaine: les roues, mal clipsées, se remettent en mode «rangement» et la nacelle tombe à terre. Le conducteur n'ose pas quitter son volant pour venir à sa rescousse. Un piéton, qui a observé la scène, se précipite. En un tournemain, il stabilise le landau, décharge l'immense valise de l'inconnue, le tout sans se départir de son sourire. Un ange passe au milieu de klaxons qui retentissent un peu plus loin.

Un quadragénaire, visiblement rompu à l'exercice, s'extrait en un temps record d'une berline noire qui vient tout juste de stopper sa course. En quelques secondes, il a attrapé ses sacs et se penche pour faire un signe d'adieu au conducteur. Il est venu de Thonon et son vol à destination de Tunis aura du retard. «Cette dépose-rapide n'est pas idéale. D'autant que les personnes qui l'empruntent n'en connaissent pas vraiment l'usage. Il devrait y avoir un système qui oblige les voitures à s'arrêter tout au bout de la file et non pas à mi-parcours comme c'est le cas. Cela pourrait fluidifier le trafic. Regardez: la file d'attente s'allonge jusqu'au feu rouge. Dans des pays moins revendicatifs en termes d'organisation, les choses sont mieux gérées».

Une trentenaire est en train d'enlacer une femme plus âgée. «Je repars à Paris après quelques jours de congé passés chez mes parents», explique-t-elle. Les quelques crispations alentours ne l'affectent guère. «Ici les gens sont plutôt détendus. À Paris, le stress est autrement plus généralisé et dégénère bien plus souvent en conflit. Il n'est d'ailleurs pas rare que les gens en viennent aux mains». Alors qu'elle parle, un piéton qui traversait la chaussée à la hâte, une valise à roulettes dans chaque main, vient de se faire invectiver à grands renforts de noms d'oiseaux. Il est vrai que, dans sa précipitation, il n'a pas remarqué que le véhicule devant le passage avait redémarré. Coup de frein énergique. Le pire a été évité. Reste maintenant à atteindre la zone d'embarquement sereinement après le passage aux contrôles douaniers…

Adélita Genoud

BON À SAVOIR
Le dispositif «Kiss & Fly» ne permet pas aux véhicules de stationner, même pour une courte durée. Il sert uniquement à déposer des voyageurs à proximité de l'aérogare. La prise en charge de passagers n'est pas autorisée, elle doit se faire depuis l'un des parkings (courte ou longue durée).

ET AILLEURS ?
À la gare du Nord du 10e arrondissement de Paris par exemple, il existe un dépose-minutes qui permet aux véhicules de stationner durant vingt minutes gratuitement (ensuite, il faut s'acquitter de l'équivalent de 1,90 frs. pour demeurer sur cette place jusqu'à 30 minutes. Ce qui permet aux conducteurs de décharger et de saluer les personnes qu'elles ont accompagnées en toute quiétude.

À Cointrin, on peut s'interroger sur la pertinence de n'avoir aménagé qu'une seule voie pour les particuliers, laissant alors beaucoup de surface perdue. Lors de la création de cette dépose rapide n'aurait-on pas pu étendre sa surface en utilisant «le trou» surplombant le parking 1 heure, dès lors que d'importants travaux ont été faits ?

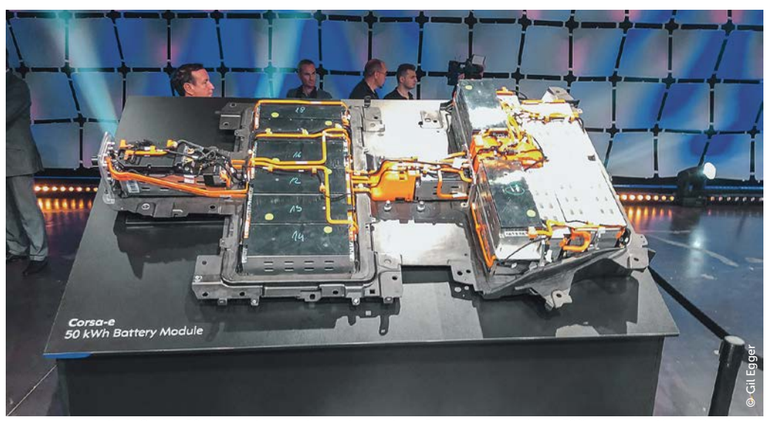
PRODUCTION ET RECYCLAGE : LES BATTERIES EN QUESTION

© Gil Egger

Une voiture hybride rechargeable embarque une batterie de 200 kg. Tout est recyclable.

Il est de bon ton de fustiger la voiture électrique, dont les batteries posent deux défis techniques environnementaux : les matériaux nécessaires à leur production et le recyclage.

La voiture électrique est là, elle s'installe et ce sera pour des années. Les critiques n'ont pas manqué de relever que, si elles n'émettent pas de CO_2 en roulant, elles exigent de l'énergie et des matériaux controversés pour être fabriquées. Concernant la production, de nombreux constructeurs ont pris le chemin de réduire de manière draconienne les émissions de dioxyde de carbone de leurs usines.



© Gil Egger

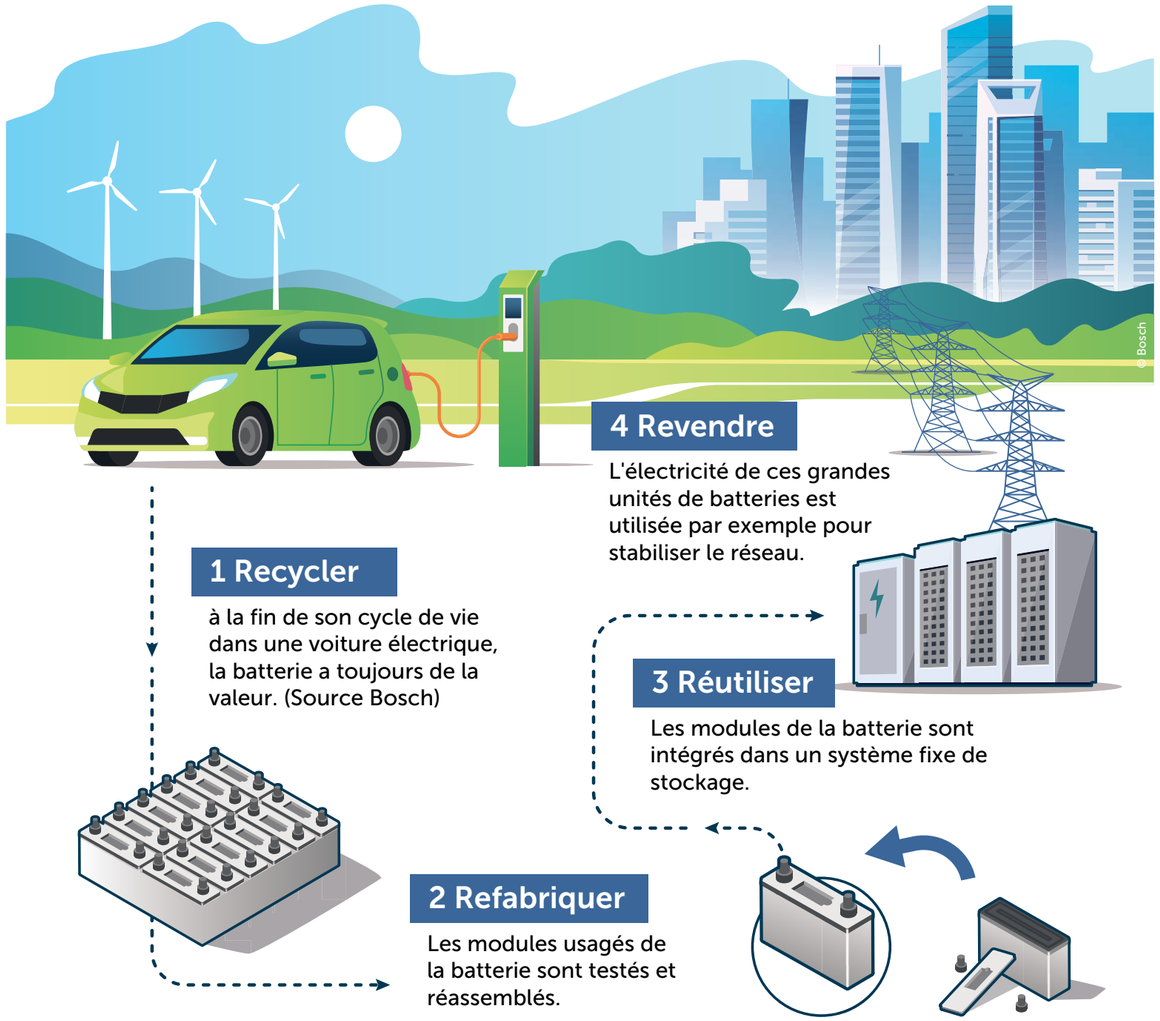
Une batterie Opel de 50 kWh, dont la garantie court sur huit ans. Elle va conserver plus de 70% de sa capacité jusqu'à ce terme.

Audi a fait la promesse d'une neutralité carbone de toutes ses usines d'ici à 2025 et la neutralité totale d'ici à 2050. À propos des matériaux rares, extraits dans des conditions plus ou moins inacceptables, la légende a dépassé la réalité. En tout cas pour les marques automobiles les plus en vue.
BMW investit 200 millions d'euros dans un centre de compétence dédié uniquement aux batteries, avec un objectif: doubler leur capacité dans dix ans, donc doubler l'autonomie des futures autos électriques.
Un de ses rôles consiste précisément à tester tous les composants possibles afin de minimiser leur utilisation lorsqu'ils sont rares, donc chers. La marque publie la liste des pays d'origine pour le cobalt, par exemple, et exige une transparence complète de ses fournisseurs. Dès cette année, elle s'assurera un approvisionnement direct sous son contrôle. Le cobalt sera uniquement issu d'Australie et du Maroc, le lithium de différents pays incluant également l'Australie. Les usines de production sont situées en Allemagne, aux États-Unis et en Chine.

RECYCLER OU RÉUTILISER

Lisez les garanties ! Chez Renault, par exemple, lorsque la batterie n'a plus que 70% de capacité, elle est remplacée gratuitement. C'est le cas pour beaucoup de marques. Mais à 70%, il n'est pas nécessaire de la recycler. La tendance est à sa réutilisation, dans des unités de stockage, générales ou domestiques. Elles soutiennent dès lors le réseau. C'est particulièrement utile pour la production solaire ou éolienne, très dépendante des conditions météorologiques ou de l'alternance jour/nuit. Renault a installé des batteries pour stocker l'électricité générée par 25 000 m^2 de panneaux solaires du siège Challenger de Bouygues Construction à Guyancourt. Renault collecte toutes les batteries en fin de vie. Elle recycle et valorise les matériaux comme l'aluminium, le cuivre, le cobalt, le lithium pour produire de nouvelles batteries. Les voitures électriques et hybrides rechargeables sont récentes. D'innombrables recherches vont les faire évoluer, dans un sens de plus en plus respectueux de l'environnement.

Gil Egger



LE TCS S'ENGAGE POUR LA SÉCURITÉ DES JEUNES

50e finale genevoise d'éducation routière destinée aux élèves de 8P, 2019.

À l'occasion de ce passage à l'année 2020, le TCS Genève dresse un bilan de son engagement continu en matière d'éducation routière auprès des jeunes. En vingt ans, près de 21 900 enfants, ados et jeunes adultes ont bénéficié d'un cours ou d'une formation mise en place par la section.

Certains ne roulent que depuis quelques années sur deux roues, d'autres se tournent désormais vers quatre roues. Tous ont en commun le fait d'avoir suivi un atelier, un cours ou une formation de sécurité routière élaborée par le TCS Genève.

Les enfants font partie des usagers de la route les plus vulnérables. En Suisse, environ 550 enfants jusqu'à 17 ans sont accidentés à vélo chaque année. Les enfants entre 10 et 14 ans sont les plus touchés. En cause, une maîtrise insuffisante du vélo et la méconnaissance des règles de circulation.

Pour remédier à ce problème, le TCS met gratuitement à la disposition de la police et des écoles une remorque dont le contenu permet l'installation d'un gymkhana. La Section genevoise se montre par ailleurs très active, puisqu'elle collabore étroitement et de manière régulière avec la Brigade Éducation Prévention de la Police cantonale Genevoise depuis des décennies. En outre, la Commission Sécurité-prévention de la section organise chaque année des ateliers d'éducation routière le samedi à la demande d'associations de parents d'élèves, qui comptent environ 400 participants par an. Les commissaires ont aussi tissé des liens étroits avec les écoles privées du canton, dispensant de nombreux cours aux élèves âgés de 6 à 14 ans.

Pour les plus grands qui se préparent à passer les étapes du permis de conduire, la Section Genève a aussi mis en place des initiations à la conduite dès 16 ans et des cours juniors, qui permettent non seulement de se familiariser avec le volant, mais surtout d'intégrer les notions les plus élémentaires et importantes de sécurité routière, tout en se préparant à l'examen théorique. Un examen réussi pour plus de 90% des participants à l'issue du Cours junior!

NOMBRE DE JEUNES PARTICIPANTS AUX ATELIERS ET FORMATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE 2000 À 2019

Ateliers d'éducation routière	8000 enfants de 6 à 12 ans
Éducation routière dans les écoles privées	7420 enfants de 6 à 14 ans
Initiation à la conduite	900 jeunes de 16 à 18 ans
Cours Juniors	4552 Participants de 17 à 21 ans
Actions diverses	1000 jeunes de tous âges

Yves Gerber

Retrouvez toutes les dates des formations sur **www.tcsge.ch/cours**

Inscription:
022 782 77 95, info@tcsge.ch
Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin
Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier
Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

La pratique des cours a lieu sur la piste du Plantin à Meyrin.

POUR LES JEUNES MAIS PAS QUE...

Le TCS depuis ses origines met en place des formations afin d'accompagner ses membres de 16 à 77 ans dans leur déplacement. Les instructeurs transmettent leur expérience au plus jeunes en les préparant aux différentes étapes du permis de conduire et accompagnent les conducteurs expérimentés pour une conduite en confiance. C'est pourquoi l'association a développé toute une palette de formations dont les programmes peuvent être consultés sur tcsge.ch/cours.

FUTURS ET JEUNES CONDUCTEURS

- Les premiers secours
  (28-29 février, 3-4 avril, 8-9 mai, 12-13 juin, 28-29 août, 2-3 octobre, 27-28 novembre)
- Initiation à la conduite pour les 16 à 17 ans
  (18 mars, 5 mai, 30 septembre, 4 novembre)
- Cours junior pour les 17 à 21 ans. L'élève se prépare à l'examen théorique durant les vacances scolaires et s'initie aux fondamentaux de la conduite sur piste fermée.
  (14-18 avril, 29-3 juillet, 17-21 août, 19-23 octobre)
- Formation complémentaire obligatoire
  (anciennement 2 phases)
- Le pack auto-école complet L-Box TCS
  (Comprend leçons de conduite, examen de la vue, outils de préparation à la théorie, cours de premiers secours, cours de sensibilisation, formation complémentaire obligatoire)

CONDUCTEURS EXPÉRIMENTÉS

- Rafraîchissement des règles de la circulation routière
  (27 avril, 15 juin, 12 octobre, 30 novembre)
- Cours seniors, reprendre confiance au volant
  (30 mars, 8 juin, 5 octobre, 23 novembre)
- Formations continues auto, moto. Organisées par TCS Training and Events 058 827 15 00

CYCLISTES

- Cours de mécaniques vélo. Trois niveaux de formation (base, avancé et expert) ou vous pratiquez de la réparation d'une crevaison, le changement de câbles de frein au dévoilage d'une roue ou encore au changement d'une chaîne.
- E-bike Training /Entraînement à l'utilisation du vélo électrique. La loi, les points techniques à surveiller et contrôler, pratique pour la maniabilité de son e-bike en zone urbaine
  (stops, réflexes, anticipation, prise de conscience des dangers)
  (28 mars, 13 mai, 20 juin, 10 octobre)

Les inscriptions se font en ligne, par téléphone au 022 735 46 53 ou 022 782 77 95 ou aux points de contact à Meyrin, Vernier et Gustave-Ador.

LA FIERTÉ DE PASSER UN «BON» PERMIS DE CONDUIRE

Avoir son permis de conduire, c'est le début de l'autonomie mais aussi de la prise de conscience d'une certaine responsabilité que nous ne sommes pas seule ou seul sur la route.

L'élève passe par différentes phases qui la et le forment à potentiellement sauver une vie (avec le cours de sauveteur) et à respecter certaines règles applicables également à deux-roues ou à pied. Le permis de conduire nous prépare à vivre nos déplacements ensemble en toute connaissance de l'autre. Rien que pour cela, il faut l'arborer fièrement.

Notre fameux sésame qui confirme notre passage à l'âge adulte s'adapte aux besoins actuels et, pour vous faciliter la vie, voici un récapitulatif à jour des différentes étapes :

1. Suivre un cours de sauveteur (dit communément «les premiers secours»). Vous recevrez à la fin du cours une attestation (valable 6 ans). Il n'y a pas d'âge limite pour ce cours.

2. Se préparer pour l'examen théorique. Vous pouvez étudier par vous-même, si vous avez une certaine discipline ou par le biais de plateformes en ligne, applications et livres. Je vous conseille de le faire avec une auto-école qui propose d'enseigner sa théorie dans ses locaux avec des soirées en groupe. Le moniteur pourra vous expliquer certaines subtilités. Rien ne vaut, selon moi, le partage d'expérience. Pour celles et ceux qui ne veulent pas perdre de temps, le TCS propose une semaine de théorie intense pendant les vacances scolaires, à l'enseigne des Cours juniors.

3. Remplir minutieusement le formulaire de demande de permis d'élève conducteur. Inscrivez le prénom et le nom figurant sur votre carte d'identité. Si je le précise, c'est que certaines et certains d'entre nous ont plusieurs prénoms ou noms.
   - Fournir avec le document une copie d'une carte d'identité pour les Genevois ou permis d'établissement pour les étrangers.
   - Fournir une photographie passeport en couleur, de face, nu-tête

4. Passer un examen de la vue, valable 24 mois, par un opticien ou un médecin agréé. Il remplira une partie de votre formulaire de demande de permis d'élève conducteur.

5. S'inscrire pour l'examen de théorie auprès du Service cantonal des véhicules. Il est désormais possible de s'inscrire en ligne.
   - L'âge requis est au minimum 18 ans révolu
   - Une fois le permis d'élève conducteur en main, vous avez l'autorisation de vous préparer à l'examen pratique. L'âge minimal est de 18 ans pour l'obtention du permis d'élève conducteur pour les voitures de tourisme jusqu'au 1er janvier 2021. Passé cette date, l'âge minimal passera à 17 ans.

6. Suivre un cours de théorie de la circulation (dit aussi cours de sensibilisation)

7. Prendre des leçons de conduite auprès d'un moniteur agréé. Ma maman m'a dit «fais trois leçons avec un moniteur et ensuite on conduit». Suivez ce conseil. Un moniteur va enseigner dès le début les bons réflexes à avoir au volant.
   - Un/une accompagnateur/trice non professionnel doit avoir atteint l'âge de 23 ans et être titulaire d'un permis de conduire définitif de la catégorie du véhicule depuis au moins 3 ans.

8. S'inscrire à l'examen pratique de la conduite auprès de l'Office cantonal des véhicules. Vous pouvez vous inscrire également en ligne pour cette étape.
   - Désormais, quiconque réussira l'examen pratique avec un véhicule muni d'une boîte de vitesses automatique sera également autorisé à conduire des véhicules équipés d'une boîte de vitesses manuelle.

9. Formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de la catégorie A et B.
   - Dans les 12 mois après la réussite de l'examen de conduite, vous serez tenue et tenu de suivre une journée de cours d'une durée de 7h auprès d'un organisateur agréé pour la formation complémentaire (anciennement 2 phases).
   - L'accent est mis notamment sur les freinages d'urgence en toute sécurité et l'adoption d'une conduite économe et respectueuse de l'environnement.
   - Avec la participation au cours et sans incidents de trafic, le fameux sésame peut être demandé. La demande de délivrance d'un permis définitif ne pourra être requise qu'au plus tôt 30 jours avant l'échéance du permis à l'essai.

Anaïs Pitteloud

BON À SAVOIR

© iStock

FRAIS KILOMÉTRIQUES : AVANTAGE AUX VOITURES ÉLECTRIQUES

Les frais kilométriques moyens calculés par le TCS se maintiennent en 2020 à 71 centimes par kilomètre.

Pour la première fois cependant, le TCS a calculé non seulement les frais kilométriques moyens, mais aussi les coûts globaux des cinq voitures de tourisme et voitures électriques les plus vendues en 2019.

Résultat: plus le kilométrage est élevé, plus le potentiel d'économie des véhicules électriques est grand.

Les frais kilométriques pour une voiture moyenne selon la définition du TCS (prix d'achat 35 000 francs et 15 000 kilomètres par an) se maintiennent à 71 centimes par kilomètre en 2020. Tel est le résultat de l'étude annuelle sur les frais kilométriques. Les voitures électriques sont intéressantes en raison de leurs frais kilométriques modiques.

Rechargés le plus souvent durant la nuit au domicile, les véhicules électriques sont peu coûteux en énergie. Le calcul des frais sur une période de 10 ans avec un kilométrage total de 150 000 km indique une économie allant jusqu'à 20 000 francs par rapport aux coûts d'essence ou de diesel de voitures traditionnelles comparables. De plus, les services sont moins chers et certains cantons imposent plus faiblement les voitures électriques. Ces économies compensent partiellement les frais d'acquisition plus élevés des véhicules électriques.

Les frais kilométriques approximatifs pour l'année 2020 de tous les modèles automobiles peuvent être déduits simplement du diagramme figurant à l'adresse www.tcs.ch.

Scannez et découvrez !

Pour scanner, téléchargez l'app Unitag gratuite sur unitag.io/app

CLÉ USB FRAIS KILOMÉTRIQUES 2020

La clé USB Frais kilométriques (de 16 GB) est destiné aux comptabilités d'entreprise, aux services du personnel et aux particuliers. Il permet de calculer les coûts d'exploitation d'un ou de plusieurs véhicules (y compris électriques et les motos).

TARIF ET COMMANDE

- 29 frs. pour les non membres.
- 19 frs. pour les membres du TCS.
- Les frais de port sont de 5 frs.

La commande peut se faire en ligne à l'adresse directe **www.bit.ly/fraiskm**

© TCS

LA FICHE DE SECOURS

Les voitures sont de plus en plus sûres mais les renforcements de carrosserie et les airbags rendent l'accès aux victimes d'accident plus difficile pour les secours. La fiche de secours représente une aide précieuse.

1. Téléchargez la fiche de secours correspondant au modèle de votre véhicule sur **www.fichedesecours.ch**

2. Pliez la fiche, côté imprimé à l'intérieur et fixez-la derrière le pare-soleil du conducteur

3. À l'intérieur de la vitre arrière, côté conducteur, apposez un macaron (que vous trouvez dans les points de contact du TCS) indiquant qu'une fiche de secours se trouve dans la voiture.

Scannez et découvrez !

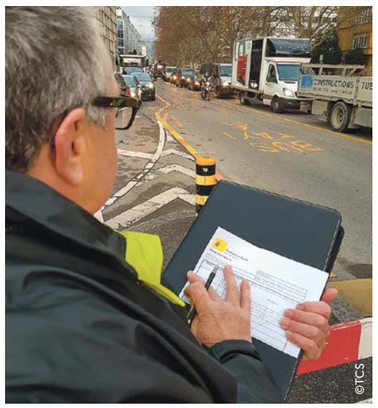
Pour scanner, téléchargez l'app Unitag gratuite sur unitag.io/app

L'INDISCIPLINE TOUCHE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE

Scène de la vie quotidienne aux heures de pointe, quand tout le monde se presse au carrefour et que l'issue est bouchée...

Prenez un carrefour caractéristique aux heures de pointe. Placez-y trois observateurs, le matin et le soir. Patientez quelques dizaines de minutes et vous obtenez un bon aperçu de la discipline et de l'indiscipline des usagers de la route à Genève. Première constatation: plus d'une personne sur dix commet de petites ou grandes infractions, quel que soit le mode de transport. Des infractions qui peuvent être source de danger, mais aussi de nuisances pour le trafic.

Avant de se placer au carrefour de la rue de Lyon et de l'avenue Wendt à Genève, nos trois observateurs avaient déjà en tête une première idée de ce qui pouvait ressortir d'un tel exercice: ce n'est pas le mode de transport qui commet l'infraction, mais l'être humain qui le dirige. Une lapalissade, il est vrai, mais qu'il convient de rappeler pour comprendre qu'aucun type de véhicule n'a l'apanage de la discipline: les cyclistes, les automobilistes ou autres conducteurs de tous bords sont tous majoritairement bien disciplinés et respectueux des règles de circulation routière. Les comptages réalisés pendant 40 minutes le 9 décembre au matin et 45 minutes le 19 au soir aux heures de pointe démontrent toutefois qu'un peu plus d'un véhicule sur dix observés a commis une ou plusieurs infractions (et oui, certains les cumulent...). Sur 2096 véhicules observés, nous avons dénombré 262 infractions, soit 12.5%. Le type de faute est cependant différent selon le mode de transport. Quand les conducteurs de deux-roues motorisés ont surtout tendance à remonter les files de voitures par la droite en mordant sur la voie de bus, les automobilistes ont un faible pour griller les feux rouges, de même que les cyclistes malgré la largeur du carrefour et le danger qu'ils encourent.



Michel Gassner, chargé de sécurité routière du TCS Genève en action d'observation

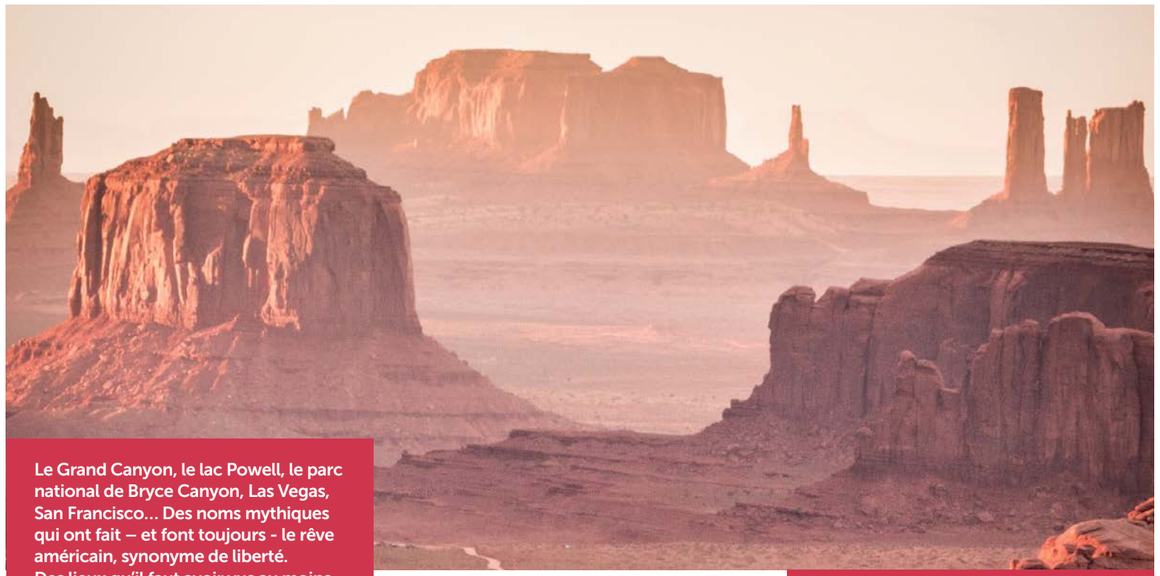
PATIENCE ET LONGUEUR DE TEMPS...

Autre spécialité en voiture: forcer le passage lorsque l'artère à la sortie du carrefour est pourtant bouchée. Résultat: lorsque le feu passe au vert sur la voie transversale, personne ne peut traverser, hormis les deux roues, motorisés ou non, ainsi que les piétons, qui slaloment entre les pare-chocs. Un mal bien connu à Genève, qui provoque parfois des situations chaotiques dans tout le quartier et accentue les problèmes d'engorgements et de bouchons. Parmi les anecdotes de ces deux séances d'observation, nous retenons une poignée de taxis, de véhicules utilitaires et un bus scolaire qui «ignorent» le feu rouge, un bus des TPG qui démarre plus vite que son ombre quand la barre est encore à l'horizontale, une voiture de la police municipale qui circule sur la voie du bus, de nombreux oublis de clignotants, une camionnette qui fait demi-tour sur une double ligne blanche et une autre qui roule de bon matin avec un pneu avant crevé, sans doute trop pressé d'aller au travail pour se rendre compte de la difficulté de manœuvrer dans de pareilles circonstances...

Enfin, nous retiendrons cette image symbolique de ces deux jeunes adolescents qui attendent sagement au passage piéton dont le feu est au rouge, tandis qu'un adulte fait fi de l'interdiction et traverse allégrement la chaussée. Nous nous félicitons dans un premier temps du travail réalisé dans les écoles par la police cantonale et des associations comme la nôtre, mais déplorons dans la foulée que les mauvais comportements semblent s'installer avec le temps qui passe chez les plus grands. Comme le montre ce petit reportage in situ, notre mission de prévention et de sensibilisation est donc plus que nécessaire en tant que club numéro un de la mobilité en Suisse.

Yves Gerber

USA - DES PARCS NATIONAUX AU GOLDEN GATE



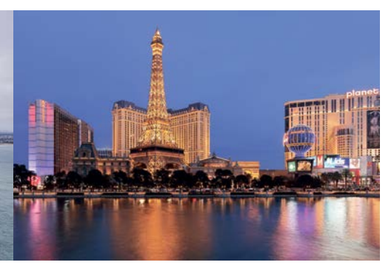
Le Grand Canyon, le lac Powell, le parc national de Bryce Canyon, Las Vegas, San Francisco... Des noms mythiques qui ont fait – et font toujours - le rêve américain, synonyme de liberté.
Des lieux qu'il faut avoir vus au moins une fois dans sa vie et pas seulement au cinéma ou à la télévision!

Terre de contraste, l'Ouest américain fascine. Nature sauvage, désert ou villes de tous les superlatifs comme Las Vegas ou San Francisco, c'est le American Dream dans toute sa splendeur. Dans ces paysages de westerns, et de grands espaces, c'est la démesure, l'aventure mais également la liberté qui prennent tout leur sens et qui touchent le cœur.

C'est une destination qui ne déçoit jamais, à tel point que l'on dit qu'à peine rentré, on a une seule envie : y retourner.

Au programme de ce voyage, les roches rouges du Grand Canyon, la découverte de la plus grande réserve indienne du pays dans la Monument Valley, l'époustouflant lac Powell, le fantastique parc national de Bryce Canyon. Sans oublier Las Vegas, dans le Nevada, la capitale mondiale du divertissement, à l'origine fondée par les Mormons et San Francisco, foyer culturel et économique majeur aux Etats-Unis, avec son inoubliable Golden Gate. Le voyage se termine en beauté avec la découverte de la Napa Valley, une région viticole connue au-delà des frontières américaines avec une dégustation et un repas exceptionnels à bord du Wine Train.

Vous avez envie, au XXI[e] siècle, de découvrir l'Amérique des pionniers, de la ruée vers l'or, des tribus indiennes et des cow-boys ? Vous allez surtout découvrir la liberté dans cet Ouest américain regorgeant de richesses.



Voyage TCS

Places limitées, maxi: 20 personnes
Hotels de 1ère catégorie.

Circuit 12 jours

Du 28 septembre au 9 octobre 2020.

Itinéraire

Phoenix - Sedona - Grand Canyon - Monument Valley - Lac Powell - Bryce Canyon - Las Vegas - San Francisco - Alcatraz - Napa Valley.

Prix

Prix de base en chambre double 7 950 frs.
Rabais membre TCS : 200 frs.
Supplément pour chambre individuelle et petits groupes (si 10 à 14 participants).

Avantages TCS

- Accompagnateur TCS depuis la Suisse.
- Pourboires inclus.
- Groupe francophone.
- 200 frs. de rabais consentis. aux membres.

En savoir plus ?

TCS Voyages SA
Tél.: 058 827 39 06
tcsvoyages.ch
voyages@tcs.ch

Voyages

Passion et savoir-faire

Entre deux Hémisphères

EQUATEUR & CROISIÈRE GALAPAGOS
Circuit 18 jours
Du 29 avril au 16 mai 2020

Croisement Des religions

Réservation jusqu'au 3 avril

ISRAËL
Circuit 9 jours
Du 3 au 11 mai 2020

Inoubliables Impressions

Réservation jusqu'au 30 avril

JAPON CLASSIQUE
Circuit 12 jours
Du 30 mai au 10 juin 2020

Sicile en Douceur

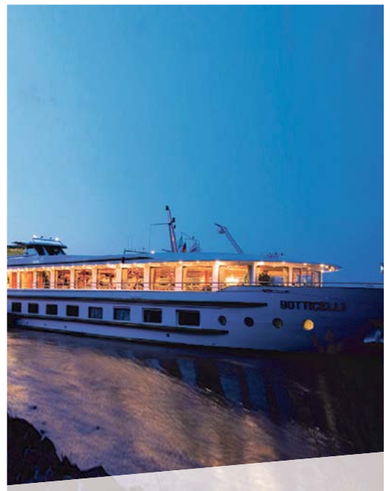
Réservation jusqu'au 25 avril

SICILE
Circuit 8 jours
Du 31 mai au 7 juin 2020

De Bilbao à St Jacques

Réservation jusqu'au 1er avril

ESPAGNE ATLANTIQUE
Circuit 11 jours
Du 6 au 16 juin 2020



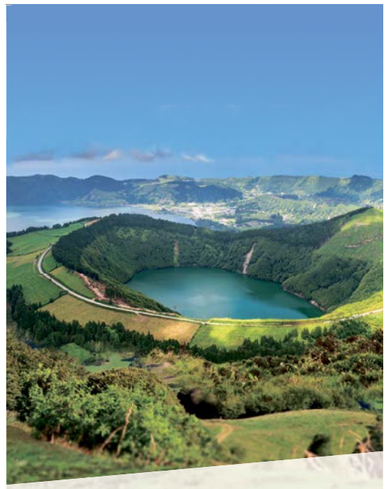
De Paris à Honfleur Sur la Seine

CROISIÈRE SUR LA SEINE
Circuit 9 jours
Du 13 au 21 août 2020

Intéressé-e?
Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par email

058 827 39 06
lu-ve 9h00-12h30 et 13h30-17h

voyages@tcs.ch
www.tcsvoyages.ch



Le paradis Caché

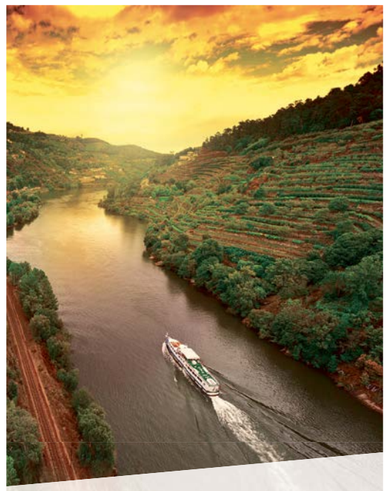
LES AÇORES
Circuit 10 jours
Du 3 au 12 octobre 2020

Couleurs de L'été indien

QUÉBEC
Circuit 12 jours
Du 12 au 23 octobre 2020

Entre Orient et Occident

POUILLES
Circuit 9 jours
Du 14 au 22 octobre 2020



Lisbonne et le Fleuve d'or

LISBONNE, PORTO & DOURO
Circuit 11 jours
Du 14 au 24 octobre 2020

Au Royaume du Dragon-Tonnerre

BOUTHAN
Circuit 14 jours
Du 29 nov. au 12 décembre 2020

Ceylan, Le sourire De Bouddha

SRI-LANKA
Circuit 14 jours
Du 6 au 19 décembre 2020

Intéressé-e?
Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par email

058 827 39 06
lu-ve 9h00-12h30 et 13h30-17h

voyages@tcs.ch
www.tcsvoyages.ch

MA RUE

Située dans le quartier des Pâquis, à proximité de la gare Cornavin, la rue de Fribourg est un monde en soi. Cette courte artère revêt un air de village cosmopolite, où se côtoient des habitants et des commerçants de tous horizons. Autrefois connue comme le centre de la vie sociale ibérique à Genève, elle a su s'adapter au contact de ses nouveaux arrivants. Ici, il est possible de se dégoter d'authentiques bottes de cowboy ou un recueil de poésie arabe. On peut manger érythréen, libanais ou espagnol. Pour tuer le temps, on a le choix entre les *afterwork* des bars branchés ou les jeux en réseaux de l'un des derniers cybercafés de la ville. Alors, certes, le lieu n'offre pas le décorum parfait pour des selfies de touristes, et il ne bénéficie même pas du genre d'aura sulfureuse que possède sa célèbre voisine, la rue de Berne, mais qu'importe !

Alain Bittar se souvient s'être installé ici un peu par hasard il y a près de quarante ans, quand il y a ouvert la librairie arabe *L'Olivier* 1, qui deviendra vite un lieu incontournable de la vie culturelle et intellectuelle à Genève, avec ses concerts, ses conférences et ses arrivages de livres frappés par la censure dans les différents pays du monde arabe. Très vite, il s'est acclimaté à l'esprit de sa rue d'accueil, fait de beaucoup de solidarité et d'un petit peu d'irrévérence. Par exemple, confie-t-il, à l'époque où il y avait des parcomètres individuels, les habitants avaient mis en place un système pour guetter de loin l'arrivée des contractuels. Que d'amendes de stationnement évitées ainsi !

Ici, la petite histoire rencontre souvent la grande. L'ancien maire de Genève Patrice Mugny se souvient, dans l'ouvrage qu'il consacre à cette « Nouvelle Andalousie », que dans sa jeunesse, dans les années 70, les bistrots espagnols étaient notamment fréquentés par des militants anti-franquistes. Plus proche de nous, le *Crowned Eagle* 2, bar à l'ambiance tamisée, a été un point de rencontre pour les opposants politiques à la dictature en Tunisie. Le propriétaire des lieux, Jalel Matri, raconte par exemple qu'avant de devenir le premier président démocratiquement élu de l'Histoire de son pays, Moncef Marzouki venait souvent y retrouver des associations des droits de l'Homme. Aujourd'hui l'enseigne est surtout fréquentée par des *expats* venus jouer au billard ou simplement savourer une pinte, signe des temps qui changent, mais également d'une gentrification qui inquiète parfois les habitants de la rue.

Inès El-Shikh

ESCAPADES

HERMANCE ENTRE LÉGENDES ET AUTHENTICITÉ

Samedi 2 mai 2020

Proche du ruisseau du Chamburaz, un bloc erratique retient l'attention. On prétend que le diable y attirait des jeunes filles… Ce n'est qu'une des nombreuses légendes qu'évoquera Jean-François Kister, votre guide pour cette visite printanière d'Hermance. Une visite intimiste qui vous fera voir d'un œil nouveau des bâtisses et des lieux dont cet ancien journaliste et auteur de « Contes et légendes d'Hermance » nous parlera avec passion.

Aux confins Est du canton, la commune d'Hermance, qui doit son développement à la présence des sires de Faucigny, témoigne d'un riche passé qui vous sera révélé au long d'une exploration de ses pittoresques ruelles. Quelques artisans y demeurent encore, qui contribuent à lui garder sa vie et son charme. Vous visiterez l'échoppe d'une tisserande et irez à la rencontre des pêcheurs dont les gestes perpétuent les traditions de ce village lacustre.

Horaires
- 9h45, arrêt TPG Hermance-Village
- Retour vers 11h15
- Durée de la promenade, 1h30 environ
- Fin du programme vers 12h

Notre offre
- Non membres : 40 frs.
- Membres : 20 frs.
- Organisation, guide et apéritif chez un producteur local compris.

LE JURA DE FERME EN FERME UNE AVENTURE PÉDESTRE EN FAMILLE

Week-end des 11 et 12 juillet

Deux jours sur les chemins de campagne du Jura, entre Bassecourt et Soulce, avec haltes et hébergement en fermes bio : inscrivez-vous pour ce programme conçu spécialement pour les familles.

À raison d'environ quatre heures de marche par jour, vous découvrirez à un rythme tranquille les paysages de collines, de forêts et les féériques gorges du Pichoux. Tout au long du chemin, une guide locale vous rendra attentifs aux particularités culturelles et géographiques des lieux que vous traverserez. Des animations ponctueront la route que les plus jeunes parcourront en s'amusant. Dans les exploitations, les agriculteurs vous présenteront leurs activités, leurs animaux et vous gâteront de produits du terroir.

Horaires
- Rendez-vous à 8h, à la gare Cornavin
- Retour le lendemain vers 18h

Notre offre
- Non membres : 270 frs. (enfant jusqu'à 15 ans : 170 frs.)
- Membres : 150 frs. (enfant jusqu'à 15 ans : 50 frs.)

Inclus
- 1 nuit dans un gîte (dortoir pour famille, chambre pour individuel)
- 3 repas, avec boissons (non alcoolisées) et 1 petit-déjeuner
- Guide locale

Non compris
Le TCS promeut pour cette escapade l'utilisation du train à la place du car. Le billet doit être acheté par les participants pour bénéficier des différents rabais CFF existants. Le lien sera indiqué sur le site internet.
- Billet de train aller-retour Genève-Bassecourt
- Autres frais en dehors de ce qui est mentionné

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 9h-12h30 et 13h30-17h

info@tcsge.ch
www.tcsge.ch/escapades

ESCAPADES

NATURE ET CULTURE EN BASSE-ENGADINE

Du 10 au 13 septembre 2020

Nature et culture seront les points forts de ce voyage du Jeûne genevois à l'extrême sud-est de la Suisse. Secrète et préservée, la Basse-Engadine s'étend de Zernez, aux portes du parc national suisse, jusqu'à la frontière autrichienne. La vallée de l'Inn est large et propice à la randonnée. L'eau, qui jaillit de partout, est d'une qualité exceptionnelle et se déguste comme un grand cru.

Les traditions y sont vivantes: le village de Guarda, où vous résiderez, est classé site d'importance nationale en raison du caractère intact de ses belles maisons, ornées de peintures rupestres. Des artistes de renom ont été inspirés par ces paysages sublimes; des musées privés, méconnus du grand public, conservent les œuvres remarquables de Giacometti et de Not Vidal. Vous aurez l'occasion de les visiter.

La Basse-Engadine a une certaine profondeur qui n'attend que d'être découverte. Des guides locaux ainsi que des habitants de la vallée vous y introduiront. Votre curiosité fera le reste.

Les temps forts
- Séjour dans un village classé
- Visites culturelles exclusives
- Rencontres d'artisans et d'artistes locaux

Horaires
- Rendez-vous le 10 septembre à 6h30 à la gare de Cornavin
- Retour le 13 septembre vers 21h
- Voyage en train

Notre offre
- Non membres: 880 frs.
- Membres: 680 frs.

(supplément chambre individuelle 70 frs.)

Inclus
- Repas pendant les 4 jours (vin inclus le soir)
- Visites guidées
- Musées
- Transports locaux
- Organisation
- Accompagnement TCS

Non inclus
Le TCS promeut pour cette escapade l'utilisation du train à la place du car. Le billet doit être acheté par les participants pour bénéficier des différents rabais CFF existants. Le lien sera indiqué sur le site internet.
- Voyage en train de Genève à Guarda

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 9h-12h30 et 13h30-17h

info@tcsge.ch
www.tcsge.ch/escapades

AGENDA CYCLO

SORTIES À VÉLO

Dans un esprit convivial et non compétitif, roulez en groupe et découvrez de nouveaux parcours en appréciant les paysages.

16 mai 2020
Adapté à tous les niveaux
- Départ: 14h00 du centre technique TCS de Meyrin
- Parcours: environ 25 km
- Tarif: gratuit

6 juin 2020
Adapté à tous les niveaux
- Départ: 14h00 de la Place des Nations
- Parcours: environ 30 km
- Tarif: gratuit

13 septembre 2020
Niveau moyen
- Départ: 9h30 du centre sportif du Bout-du-Monde
- Parcours: environ 50 km
- Tarif: gratuit

4 octobre 2020
Adapté à tous les niveaux
- Départ: 10h00 de la patinoire des Vernets
- Parcours: environ 40 km
- Tarif: gratuit

Informations complémentaires
- Les détails des parcours seront connus précisément un mois avant la date de la sortie.
- Les parcours peuvent être adaptés le jour même en fonction du niveau du groupe.
- Il est possible d'utiliser un vélo électrique pour les sorties entre 30 et 50 km en respectant le niveau du groupe.
- Le TCS ne fournit pas de vélo. Veuillez venir avec votre vélo et équipé d'un casque ainsi que d'une gourde.

AUTOUR DU LAC DE THOUNE

28 juin 2020

Pour changer de décor, direction la Suisse alémanique. Une sortie sympathique autour du lac de Thoune pour les cyclistes déjà entraînés.

Horaires
- Départ: 7h15 du centre technique TCS de Meyrin
- Parcours: environ 100 km

Notre offre
Participation aux frais de transport en véhicule et repas:
- Membres: 70 frs.
- Non membres: 110 frs.

Nombre de places limité et inscription obligatoire en ligne!

TOUR DU CANTON ET PRÉPARATION

Tour du canton de Genève à vélo
La 8e édition sous cette forme de trois parcours à choix aura lieu le dimanche 23 août.
Le parcours Or représente 126 km, l'Argent 83 km et la Cantonade 37 km.

Pour ceux qui souhaitent s'entraîner pour le Tour du Canton, trois sorties sportives:

5 juillet 2020
- Départ: 10h00 du centre technique TCS de Meyrin
- Parcours: environ 40 km dans le Mandement

26 juillet 2020
- Départ: 9h00 du quai Gustave Ador 2 (secrétariat du TCS)
- Parcours: environ 70 km dans la Vallée Verte

9 août 2020
- Départ: 8h30 du centre sportif La Bécassière à Versoix
- Parcours: environ 100 km sur les monts jurassiens

Tarif
- Sorties gratuites

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 9h-12h30 et 13h30-17h

info@tcsge.ch
www.tcsge.ch/escapades

BARBARA POLLA, PLUSIEURS VIES EN UNE ET UN REGARD SUR LA MOBILITÉ

Il y a quelques années, pour l'exposition «Cars et Bikes» organisée dans sa galerie de Genève, Barbara Polla avait accueilli l'œuvre de Thomas Lindvig.

PORTRAIT
Barbara Polla est médecin, galeriste et écrivaine. Engagée politiquement sous la bannière libérale, elle a été conseillère municipale de la Ville de Genève, députée au Grand Conseil puis conseillère nationale. Aujourd'hui, l'effervescente, imaginative et infatigable personnalité genevoise se consacre à l'art, à l'écriture et à un projet culturel, artistique et social qu'elle a initié dans la banlieue d'Athènes, SHARING PERAMA. Et à la vie…

Quel est votre mode de déplacement ? Voiture privée, autopartage, transports publics ou deux-roues motorisés ?
Mon mode de déplacement préféré, aujourd'hui, ce sont mes deux petites jambes, avec une reconnaissance quotidienne de pouvoir bouger sans béquille, quelle qu'elle soit. Sinon, le tram, le train, le métro quand je suis à Paris, et la voiture aussi, de préférence sans être au volant. J'adore la moto, mais je suis trop tête en l'air dans les choses pratiques pour me risquer à en avoir une. Selon ce qu'on me dit, il faut un minimum de concentration pour conduire une moto. Mais passagère sur une moto, c'est le luxe !

À quel âge avez-vous passé votre permis de conduire ?
Je devais avoir trente ans… au moment de la naissance de ma deuxième fille. À un stade fort avancé de ma grossesse, mon excellent gynéco m'a dit : « Vous savez, chère Madame, le vélo, ce n'est plus une très bonne idée… »

Êtes-vous une adepte du Salon de l'Auto ?
J'y ai travaillé comme hôtesse pour payer mes études, j'avais vingt ans, vingt et un ans, c'était payé plus de 800 francs pour dix jours, une petite fortune. Et en plus j'avais reçu un uniforme super chic. Et j'ai toujours adoré les véhicules, tous les véhicules, les motos, les camions (immenses de préférence), les avions, les sous-marins, je leur consacre des textes, des expositions, des rêves… C'est au Salon de l'Auto que j'ai compris combien la voiture est un équivalent féminin, un équivalent utérin. Même le bruit, même le rythme des moteurs nous rappellent les bruissements du sang et les battements du cœur de celle qui nous a transporté pendant neuf mois – celle qui nous a « véhiculés ».

Si vous aviez la capacité de réaménager Genève, comment verriez-vous les choses en matière de transport ? De fluidité du trafic ?
Lorsqu'au siècle dernier j'étais conseillère nationale, dans la Commission des transports, je militais pour une troisième voie entre Genève et Lausanne (et retour). Aujourd'hui la fluidité du trafic n'est plus à l'ordre du jour. Ce qui est à l'ordre du jour, c'est de limiter cette fluidité pour encourager les usagers à utiliser les transports publics. Non ?

Quel pays dans lequel vous avez voyagé vous semble le plus performant en matière de transport ?
J'aime les villes où l'on peut héler un taxi à la volée. Paris, Athènes… Après, une fois qu'on est dans le taxi, ce n'est pas forcément performant, mais on peut regarder, réfléchir, téléphoner, échanger avec les chauffeurs : c'est très instructif d'écouter les chauffeurs de taxi commenter la circulation. Ils en connaissent mieux que quiconque les « pros & cons ». (pros&cons… ça prête à confusion ! Pour le moins !)

La mobilité à Genève vous semble-t-elle satisfaisante ?
Oui.

Les transports publics de la cité de Calvin sont-ils performants selon vous ?
Oui.

Se déplacer à vélo vous semble-t-il aisé à Genève ?
Oui. Et qui plus est, la voie verte qui arrive jusqu'à Chêne-Bourg donne à ce mode de déplacement un air de balade en campagne.

Quel quartier de la Ville préférez-vous et pourquoi ?
J'ai aimé la route Sous-Moulin et Fossard, j'ai aimé Carouge, la place Cornavin puis la Vieille Ville où j'ai longtemps habité. Aujourd'hui j'aime Chêne-Bourg, parce que c'est là que j'habite désormais, dans une arrière-cour qui évoque la Toscane, avec pour voisin, entre autres, un renard qui parfois vient me saluer le matin, pour ma plus grande joie.

Propos recueillis
par Adélita Genoud

CONTRÔLER LE CHAUFFAGE AU SOL POUR ÉVITER DES SOUCIS.

Il est vivement conseillé de procéder à une analyse préventive de l'état du système de chauffage au sol après 30 ans de fonctionnement. Le HAT-System, que nous utilisons depuis 1999, est LA solution durable et éprouvée pour ce faire.

Le HAT-System est utilisé depuis 1999.

Les systèmes de chauffage au sol ne sont pas éternels.
Les systèmes de chauffage au sol sont très populaires chez nous parce qu'ils procurent un niveau de confort élevé. Mais ils ne sont pas éternels. Certaines parties de la maison ne sont plus aussi bien chauffées qu'elles l'étaient auparavant et il devient de plus en plus difficile de réguler la température de certaines pièces comme on le souhaiterait. Alors, il est temps de procéder à une analyse approfondie. Après 30 ans, il est possible que les conduites de votre système de chauffage au sol présentent des signes évidents de vieillissement. Les conduites d'eau posées dans le sol sont en effet soumises à des influences extérieures. La diffusion d'oxygène et les variations de la température mettent le matériau dans lequel les conduites sont fabriquées à rude épreuve. Elles se fragilisent et s'envasent, les deux causes principales de la perte d'efficacité des systèmes de chauffage au sol. Si vous ne réagissez pas, il y a un réel risque d'effondrement de l'ensemble du système. Ces problèmes touchent plus particulièrement les systèmes installés entre 1970 et 1990, car, à l'époque, les conduites étaient généralement fabriquées en matière plastique. Les conduites de chauffage au sol plus récentes, en revanche, possèdent un noyau en aluminium qui empêche pratiquement toute pénétration d'oxygène.

Froid aux pieds? Que faire?
Si vous êtes confronté aux premiers symptômes du problème, consultez sans tarder un spécialiste. Ce dernier devra d'abord inspecter votre système dans les moindres détails. Il est impératif d'en étudier l'ensemble des composants et d'interpréter les résultats sur la base de valeurs indicatives normalisées de la SICC. Ce n'est qu'après une analyse complète que vous saurez dans quel état votre système de chauffage au sol est réellement. Une telle analyse peut déjà être effectuée pour quelques centaines de francs.

Comment puis-je résoudre les problèmes?
Auparavant, il n'y avait qu'une seule solution pour les systèmes de chauffage au sol en mauvais état: le remplacement intégral. Depuis 1999, il y a cependant sur le marché une alternative moins radicale, mais néanmoins durable: la rénovation intérieure des conduites avec pose d'un revêtement intérieur à l'aide d'un système appelé HAT-System. Ce procédé original de Naef GROUP offre aux anciens systèmes de chauffage au sol une protection durable sans gros travaux. Il est également de plus en plus souvent possible de se contenter de simples rinçages et nettoyages. Mais il faut savoir que cela ne résout pas tous les problèmes, surtout ceux inhérents aux vielles conduites en plastique. Dans le meilleur des cas, on ralentit la progression de l'envasement. Le véritable problème, la fragilisation du matériau des conduites, n'est pas éliminé durablement.

Rénover avec l'original.
Le HAT-System, en revanche, permet de rénover un système de chauffage au sol de manière durable. Il est beaucoup plus complexe à mettre en œuvre que le simple nettoyage. La pose d'un revêtement intérieur résistant à la diffusion selon la norme DIN 4726 créée, à l'intérieur de l'ancienne conduite, une couche protectrice qui arrête le processus de vieillissement. Le HAT-System est le seul procédé de rénovation interne de conduites qui rend les systèmes de chauffage au sol de la première génération étanches à la diffusion selon la norme DIN 4726. Si vous souhaitez prolonger durablement la vie de votre système de chauffage au sol tout en bénéficiant d'une garantie de dix ans, contactez-nous. Nous recommandons toujours notre analyse complète de l'état dans un premier temps.

ANALYSE DE L'ÉTAT

Réserver une analyse préventive.

Un spécialiste de Naef GROUP, HAT-Tech SA, effectuera l'analyse de l'état chez vous pour seulement **CHF 390.–**. L'analyse comprend un relevé de l'état selon les directives d'application et des conseils sur les éventuelles mesures à prendre.

O Oui, une analyse de l'état m'intéresse.

Nom
Prénom
Rue
NPA/lieu
Année de construction du bien
Téléphone
E-mail
Date
Signature

Itinéraire, 1/2020

Veuillez renvoyer le talon-réponse à notre succursale à Aigle.
Naef GROUP, HAT-Tech AG
Route des Marais 17, 1860 Aigle VD
E-mail: info@naef-group.ch
Tél.: 024 466 15 90
www.chauffageausol.ch

Naef GROUP | Assainissement des conduites par l'intérieur
Leader en Suisse depuis 1985 avec l'original

35 ans 1985 - 2020

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
ALLEZ-Y EN
TRANSPORTS
PUBLICS !
5–15
MARS
2020
Pour votre billet d'entrée
voir les avantages sur :
unireso.com
lemanpass.com
palexpo
gims.swiss
léman»pass
unireso