



TCS Genève

itinéraire

N° 1 • Février 2021 • tcsge.ch

10-11. Les ADAS,
vous connaissez?

18. La marche
redevient tendance

24-25. À vos agendas:
cours 2021

27. Visite inédite:
La Comédie



Spécialiste du rachat d'or - Vente or - Montres - Horlogerie - Bijouterie

Nous recherchons et achetons : les bijoux en état ou cassés, de luxe ou d'occasion, en or, argent, étain, (bagues, bracelets, colliers, lingots, or dentaire, déchets d'horlogerie, toute monnaie en or ou en argent) / l'argenterie sous toutes ses formes 800 et 925 (plats, fourchettes, cuillères) / les tableaux d'écoles suisses et étrangères / les tableaux de peintres et sujets valaisans. Balance fédérale homologuée. Expert en horlogerie : IWC, OMEGA, PATEK PHILIPPE, ROLEX, VACHERON, MONTRES DE POCHE, PENDULES, PENDULETTES ET TOUS CHRONOS. Paiement cash calculé au prix du jour. Profitez du taux le plus haut. Discretion assurée. Déplacement à domicile possible. Respect des mesures sanitaires. Contact : CR Négociation Sàrl - Mr. Coquoz Tél 078 722 45 97, 1205 Genève



D'ICI 5 ANS, TROIS PROPRIÉTAIRES SUR CINQ NE PAIERONT PLUS DE COMMISSION IMMOBILIÈRE POUR LA VENTE DE LEURS BIENS !

Selon des prévisions réalisées par l'agence immobilière sans commission Neho, trois vendeurs sur cinq vendront leurs biens sans avoir à payer l'importante commission immobilière pratiquée par la quasi-totalité des agences.

Dans de nombreux pays, les agences immobilières à forfait fixe s'imposent comme des acteurs incontournables. Et la Suisse ne fait pas exception, l'agence Neho a déjà séduit par son concept plus de 1'200 propriétaires qui ont décidé de ne plus payer de commission. À la place ils paient un forfait fixe de CHF 9'500.- et n'hésitent pas à exprimer leur satisfaction d'avoir choisi Neho, en égratignant par la même occasion les agences traditionnelles. M. Christophe S. témoigne ainsi : « On acceptait vraiment de payer une commission avant ? C'est la deuxième fois que je vends ma maison. La première fois, il y a quelques années, je suis passé par une agence de mon quartier, et ça m'a coûté des dizaines de milliers de francs. Cette fois-ci j'ai choisi Neho, j'ai eu un service similaire, quoiqu'encore plus engagé et réactif, j'ai vendu ma maison plus vite et ça m'a coûté cinq fois moins ».

La commission immobilière est la poule aux œufs d'or du secteur immobilier et représente un montant généralement compris entre CHF 30'000 et 50'000 qu'il est toujours douloureux de payer pour les propriétaires, mais pour une partie d'entre eux, ce

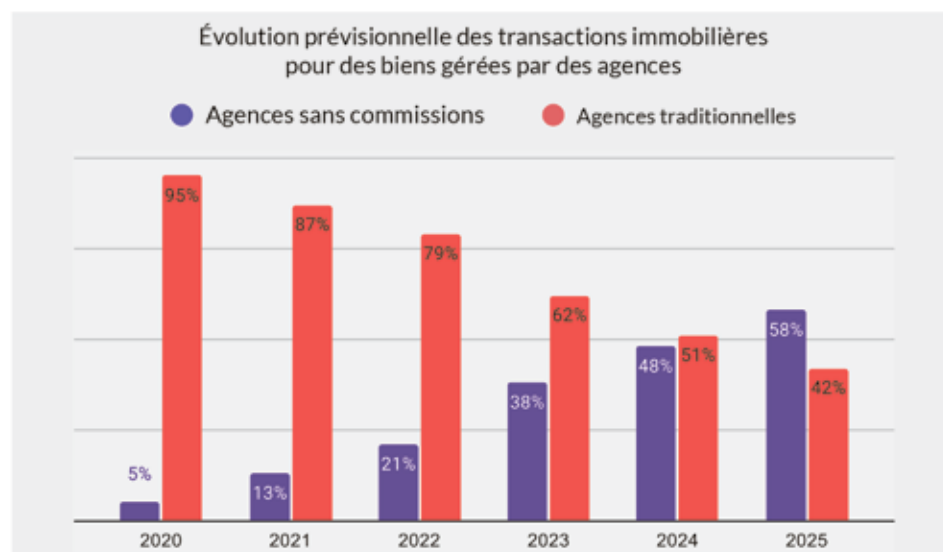


Trois agents locaux de l'agence immobilière Neho.

serait bientôt fini : « Nous assistons à une mutation rapide du marché de l'immobilier, de plus en plus de clients s'intéressent à l'alternative offerte par notre agence et aux économies substantielles qu'elle représente » indique son fondateur Éric Corradin. L'agence qui comptabilise une croissance exponentielle de son nombre de clients prévoit ainsi que près de 60% des transactions, sur approximativement 27'000 gérées chaque année par des agents immobiliers en Suisse, se feront par le biais d'une offre à forfait fixe. Cela représenterait une économie de près de 350 millions pour les vendeurs ! Avec son forfait fixe de CHF 9'500.- Les prestations offertes par l'agence Neho sont les mêmes, voire seraient même meilleures selon les dires de ses clients. L'agence immobilière automa-

tise une grande partie de ses tâches administratives récurrentes pour libérer du temps à ses agents locaux. La gestion de la vente en est simplifiée et l'agent se consacre à la recherche d'acheteurs pour le bien. Neho garde ainsi l'essentiel en combinant digital et local : Une plateforme digitale performante et des courtiers locaux connaissant parfaitement le marché immobilier de votre région. Grâce à ce nouveau concept séduisant, Neho a fait économiser plus de 23 millions de francs à ses clients, affiche une croissance rapide et un taux de satisfaction record dans le secteur, en provoquant la colère d'une partie des agences traditionnelles.

Grâce à son dynamisme et sa valeur ajoutée, Neho a remporté le « Prix de l'Immobilier » dans la catégorie Prop-Tech lors des Swiss Real Estate Awards en 2018 et d'importants groupes immobiliers comme les groupes Investis et Delarive ont rapidement rejoint l'aventure pour accompagner le développement de cet acteur innovant de l'immobilier. Aujourd'hui l'agence immobilière Neho compte 27 agences locales, plus de 1'200 clients, 60 ventes par mois et s'impose comme une des agences leader de Suisse romande.



hello@neho.ch

Fribourg : 026 588 08 00

Genève : 022 518 82 82

Neuchâtel : 032 580 04 00

Valais : 027 588 09 90

Vaud : 021 588 14 14

Estimez gratuitement
votre bien sur neho.ch

SOMMAIRE

Agenda

- 4 **LES RENDEZ-VOUS
À NE PAS MANQUER**

Flash

- 5 **PETITES ACTUS ET CLIN D'ŒIL**

Mobilité

- 8 **PLUSIEURS (BONNES) RAISONS
D'ÊTRE COURTOIS SUR LA ROUTE**
- 9 **CLÉ-DE-RIVE:
DE LA PLACE POUR TOUS !**
- 10-11 **PARLEZ-VOUS ADAS ?**
- 13 **COVID-19 NE BOULEVERSE PAS
LA DONNE TARIFAIRE**
- 14-15 **VOTRE VOITURE ÉLECTRIQUE
EST UNE MINE D'ÉNERGIE**
- 18 **LA MARCHÉ AU TEMPS DU COVID,
DES EFFETS BÉNÉFIQUES**
- 19 **VOITURES HYBRIDES
RECHARGEABLES:
LES BONNES PRATIQUES**
- 20-21 **LE LAC AU TEMPS DE L'HIVER:
ÇA BOUGE SUR LE LÉMAN**

Sécurité

- 22 **L'AIR DE VOTRE AUTO EST PLUS
POLLUÉ QUE VOUS NE LE PENSEZ**
- 23 **LES NOUVELLES RÈGLES
DE CIRCULATION ROUTIÈRE**
- 24-25 **COURS TCS: LES DATES 2021**

Évasion

- 26 **CHRONIQUE MA RUE:
LA RUE SAINT-VICTOR**
- 27-29 **ESCAPADES ORGANISÉES:
LA VOIE SUISSE, ARBRES
REMARQUABLES DOMAINE DE
MIOLAN, LA NOUVELLE COMÉDIE**

Partage

- 30 **LAURENT TERLINCHAMP**

LE MOT

AMÉNAGEMENT DE RIVE



OUI À UN PROJET MODERNE, RÉALISTE ET ABOUTI !

Le scrutin du 7 mars offre une réelle chance de créer un quartier où il fera bon vivre et déambuler. Où toutes les générations se retrouveront au cœur d'une vaste zone piétonne, végétalisée et harmonieuse. C'est une vision moderne. Si d'autres villes l'ont fait, pourquoi pas Genève ?

Ailleurs, les exemples de zones piétonnes aménagées grâce au transfert des places de parking en souterrain sont nombreux. On peut se référer à Bordeaux, Barcelone, Oslo, ou encore Amsterdam. Une étude menée sur la piétonisation de Lille énumère les attraits d'une zone piétonne, au nombre desquels figurent les parkings à proximité, et relève qu'une telle combinaison est la plus favorable. D'autres études vont dans le même sens.

Pour réaliser à Rive cet espace dédié à la flânerie, aux loisirs et aux commerces, un nouvel ouvrage sera construit, qui revêtira la forme d'un pôle de mobilité unique dans le canton, puisque les places destinées aux voitures et celles dévolues aux deux-roues seront équipées pour la recharge des véhicules électriques.

Une station «mobility» permettra aux adeptes de la mobilité partagée de bénéficier de prestations de qualité. Des places seront enfin destinées aux habitants du quartier.

Cerise sur le gâteau, la construction du parking souterrain ne coûtera rien à la collectivité puisqu'elle sera entièrement prise en charge par des acteurs privés et reviendra à terme gratuitement à la Ville. C'est un exemple réussi de partenariat public-privé et la condition sine qua non de création d'une zone piétonne. Les impératifs de compensation, les garanties constitutionnelles d'accès et les nécessités de la circulation empêcheraient cette réalisation en cas de refus. La qualité de vie, l'aménagement de l'espace urbain et le commerce de proximité seraient alors perdants.

Pour une vision moderne de la ville, le TCS Genève vote ainsi résolutement OUI à une nouvelle zone piétonne !

François Membrez,
président du TCS Genève

LES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER



MARS

- 6** Sur les pas du chevreuil de Satigny
- 17** Cours d'initiation à la conduite
- 19-20** Cours de premiers secours
- 27** Sur les pas du chevreuil de Satigny
- 27** Cours e-bike
- 27** Une journée à Avenches et visite de l'abbatiale de Payerne
- 29** Cours seniors

AVRIL

- 6-10** Cours juniors
- 23-24** Cours de premiers secours
- 24** Sortie cyclo, cours d'initiation, 15 km
- 26** Le point sur les nouvelles règles de la circulation routière
- 27** À la rencontre de la Nouvelle Comédie, la culture au cœur de la cité

MAI

- 5** Cours d'initiation à la conduite
- 8** Sortie à vélo, niveau facile, 20 km
- 15** Sortie à moto
- 22** Cours e-bike
- 28-29** Cours de premiers secours
- 30** Sortie à vélo, niveau facile, 30 km

JUIN

- 4** Arbres remarquables dans le domaine de Miolan
- 7** Cours seniors
- 11-12** Premiers secours
- 12** Sortie à moto
- 14** Le point sur les nouvelles règles de la circulation routière
- 16** Cours E-bike
- 20** Sortie à vélo, autour du lac de Thoune

JUILLET

- 2-3** Cours de premiers secours
- 3-4** La Voie suisse une balade dans la Suisse
- 5-9** Cours juniors
- 11** Sortie à vélo, niveau moyen, 50 km

AOÛT

- 8** Sortie à vélo, bon niveau, 70 km
- 21** Sortie à moto
- 29** Tour du canton de Genève

SEPTEMBRE

- 4** Cours e-bike
- 18** Sortie à moto
- 20** Cours seniors
- 23-27** Cours juniors
- 24-25** Cours de premiers secours
- 29** Cours d'initiation à la conduite

OCTOBRE

- 1-3** Le TCS fête ses 125 ans sur la plaine de Plainpalais.

LES DERNIÈRES ACTUS



« CARREFOURS », LA NOUVELLE ÉMISSION SUR RADIO LAC

© Anais Pitteloud

Tous les mardis à 14h allumez votre radio sur la fréquence 91.8 et écoutez « Carrefours », l'émission sur la mobilité de la section genevoise du TCS. Vous apprendrez tout sur les transports, la sécurité routière, l'évasion, les tendances actuelles. Écoutez l'émission en replay sur radiolac.ch/chronique/carrefours

LE CANTON PRÉSENTE SA FEUILLE DE ROUTE 2021-2023

Le département des infrastructures (DI) a présenté jeudi 4 février 2021 une feuille de route qui vise à concrétiser la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) à plus de 83% d'ici à 2023. La section genevoise énonce son analyse et sa position en quelques points:

- Cette feuille de route apporte une définition claire des axes structurants et marque l'intention d'endiguer le trafic pendulaire aux abords de l'agglomération, afin d'inciter à une utilisation maximale du Léman Express.
- Elle comporte cependant peu d'éléments anticipant les besoins d'infrastructures pour développer l'électromobilité ou la mobilité de partage.

- Le déploiement rapide de la moyenne ceinture permettant de détourner le trafic de transit est une priorité et une condition sine qua non pour éviter d'importantes nuisances à court et à moyen terme dans l'hypercentre.
- La section souhaite être entendue dans les futures procédures de consultation concernant l'extension des zones urbaines ou de la politique tarifaire du stationnement en zones bleue et blanche.

Vous retrouverez la position du TCS sur la page internet tcsge.ch.



LE PREMIER CALCULATEUR D'EMPREINTE CARBONE POUR 2000 VÉHICULES

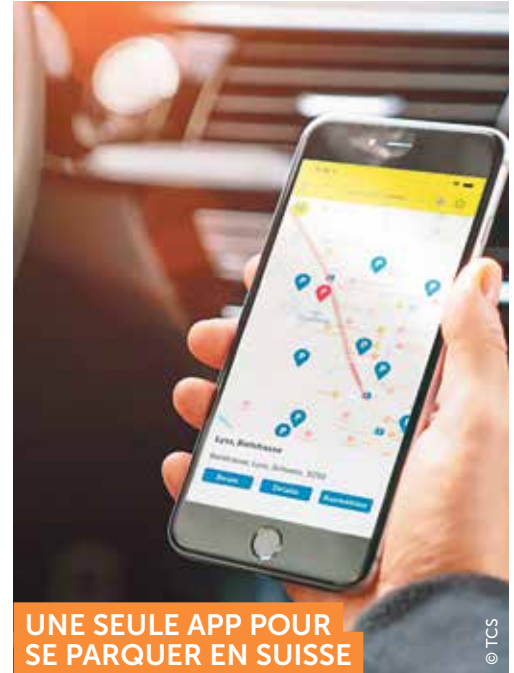
L'outil de recherche de voiture du TCS, qui permet de calculer les coûts d'entretien d'un véhicule durant toute sa durée de vie, inclut désormais un calculateur d'empreinte carbone. Grâce à ce nouvel outil, qui a été développé en collaboration avec l'Institut Paul Scherrer, il est possible de calculer l'empreinte écologique de plus de 2000 véhicules (à combustion, électriques et hybrides). Retrouvez le lien sur tcsge.ch.



Scannez et découvrez !



Pour savoir, scannez l'app linking
produit sur smartphone



UNE SEULE APP POUR SE PARQUER EN SUISSE

© TCS

Le TCS lance « Park & Pay », un service intégrant plusieurs applications existantes pour trouver une place de parc et la payer avec un smartphone. Cette nouvelle fonctionnalité est disponible dans l'application « TCS ». Elle répertorie les places de parc payantes libres en surface dans environ 700 localités en Suisse, dont Genève, Sion, Saint-Gall, Lucerne, Thône, Aarau et Bellinzona. « Park & Pay » intègre les autres prestations déjà proposées dans l'application et complète les services de mobilité du TCS en Suisse.



Scannez et découvrez !



Pour savoir, scannez l'app linking
produit sur smartphone

CLIN D'ŒIL

Attention, danger sur la route de Mars!

Non, cette fois il ne s'agit pas d'une communication de la toujours fort utile « InfoTrafic » de la RTS en collaboration avec les CFF et le TCS. Cette mise en garde est véhiculée par un ouvrage récemment paru aux Editions Favre: « Nous ne vivons pas sur Mars, ni ailleurs ». Pour ses auteurs – Sylvia Ekström, chargée de communication au Département d'astronomie de l'Université de Genève, et Javier G. Nombela, graphiste spécialisé dans la représentation du temps –

qui s'opposent là à nombre de scientifiques... et à l'industriel Elon Musk (Tesla), il faut oublier le « rêve » d'aller un jour en vacances sur la planète rouge en particulier en raison des risques inhérents au voyage. Ils énumèrent notamment sa durée, qui peut différer selon la date de départ en raison de la gravitation; les problèmes de santé qui peuvent survenir dans le vaisseau; les éventuels ennuis techniques affectant le véhicule; le bruit pénible produit par son moteur; les contraintes dues à l'organisation de la vie à bord; l'alimentation avec son corollaire de perte de poids; l'absence des repères usuels jour et nuit et l'on

en passe, y compris parmi les joyeusetés qui attendraient les voyageurs à l'arrivée sur place. D'une certaine manière, on retrouve là des obstacles qui, virus aidant, dissuadent déjà bon nombre de terriens d'entreprendre de longs voyages sur leur propre planète. Déçus, chers lecteurs? Alors souvenez-vous qu'il existe dans notre propre pays une belle diversité de lieux tout à fait abordables en voiture, à moto ou en autocar, qui vous laissent à peu près indemnes à l'arrivée à destination et qui n'exigent pas de combinaisons pressurisées pour votre séjour!

D.F.

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
info@garagedaire.com

HYUNDAI

022 737 45 50

G Agence principale Ville de Genève
GARAGE DES VOLLANDES SA
Rte de Frontenex 49 - 1207 Genève
www.vollandes.ch

GARAGE CAROLL

*Nous soignons
votre voiture*

Atelier mécanique toutes marques, électricité et carrosserie. Entretien, service, préparation visite. Ventes, reprise et achat de véhicules

Chemin de la Caroline 18a - 1213 Petit-Lancy
022.792.37.32 www.garagecaroll.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

G 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



VIGNETTE AUTOROUTIÈRE SUISSE

en vente au TCS: Quai Gustave-Ador, Blandonnet et Meyrin.

STATIONS ET TUNNELS DE LAVAGE À GENÈVE

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

PNEUS CLAUDE
LE PLUS AVANTAGEUX DE TOUS

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

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

www.pneusclaudio.ch

Contrôles techniques et soin des véhicules



Contrôles techniques

Quelles sont les défaillances éventuelles auxquelles il faut remédier? Ma voiture répond-elle aux prescriptions légales de sécurité? Demandez un rapport neutre et complet sur l'état de votre véhicule.

Moto et scooter

45 minutes

- Membres: 80 frs.
- Non membres: 125 frs.

Voiture

60 minutes

- Membres: 105 frs.
- Non membres: 160 frs.

Oldtimer et Youngtimer

90 minutes

- Membres: 150 frs.
- Non membres: 230 frs.

Nouveau



Vélo électrique

Vous avez un doute sur la capacité restante de la batterie? Ce contrôle est parfait pour acheter ou vendre un vélo électrique d'occasion en toute sérénité ou simplement savoir si vous avez besoin de la remplacer.

- Membres: 35 frs.
- Non membres: 55 frs.

Nettoyage professionnel automobile

Choisissez entre trois soins:

BASIC, CLASSIC, PREMIUM.

Les soins sont effectués à la main par des professionnels.

La formule complète PREMIUM comprend:

- Lavage extérieur à la main
- Nettoyage des entrées de portes et passages de portes
- Aspirateur sièges et sol
- Aspirateur et nettoyage du coffre (si vous avez transporté un chien, vous avez un animal, nous en informer)
- Nettoyage des vitres intérieures et extérieures
- Nettoyage du tableau de bord : dépoussiérage et travail sur les taches
- Nettoyage des plastiques (panneaux de portes, frein à main, garnitures intérieures apparentes en plastique): travail de dépoussiérage, lavage à l'eau, ajout d'un produit d'entretien (brillance et protection de la garniture)
- Shampoing moquettes, tapis et sièges tissus
- Nettoyage des jantes
- Brille-pneus
- Séchage de la carrosserie à la main

Le tarif se situe entre 180 frs. et 450 frs. et varie selon que vous êtes membre du TCS ou non et la taille du véhicule.

Vente de voitures

Choisissez entre deux prestations:

formule de base et formule complète

La formule de base comprend:

- Diagnostic du véhicule correspondant au contrôle effectué pour les voitures d'occasion
- Détermination du prix du marché
- Préparation du document de vente
- Publication professionnelle
- Contrat de vente
- Médiation avec les acheteurs
- Membres: 600 à 760 frs., soit 4% du prix de vente
- Non membres: 750 à 960 frs., soit 5% du prix de vente

Entretien de climatisation et phares

Désinfection de climatisation 30 minutes

- Membres: 65 frs.
- Non membres: 100 frs.

Entretien de climatisation 90 minutes

- Membres: 139 frs.
- Non membres: 209 frs.

Entretien et désinfection de climatisation 120 minutes

- Membres: 189 frs.
- Non membres: 289 frs.

Rénovation des phares 60 minutes

- Membres: 139 frs.
- Non membres: 209 frs.



Intéressé-e?

Centre technique TCS Route de Meyrin 212
1217 Meyrin



022 782 77 95



ct.meyrin@tcsge.ch

PLUSIEURS (BONNES) RAISONS D'ÊTRE COURTOIS SUR LA ROUTE



Comment témoigner du respect à celles et ceux qui n'en manifestent guère, voire enfreignent carrément les règles de prudence et de bienséance les plus élémentaires? Essai d'inventaire en forme de cercle vertueux.

Les appels à la courtoisie revêtent sans doute, aux yeux de certains, un côté un peu évangélique : il faut faire juste, bien se comporter, « tendre l'autre joue » à celui qui te gifle. Car la question est bien là : pourquoi et comment se comporter de manière courtoise, quand d'autres usagers font fi de toutes les règles de civilité ?

POUR LA SÉCURITÉ

À tout seigneur tout honneur, c'est évidemment une amélioration de la sécurité en général que doit viser une courtoisie synonyme de respect sur la route. Le risque de mettre en danger autrui ou soi-même en raison d'une inattention qui relève de l'imperfection humaine est déjà suffisamment grand et omniprésent sans qu'on y ajoute la transgression des règles et des bons usages.

L'ensemble du trafic, la juxtaposition des divers moyens de déplacement dans un espace qui n'a de loin pas toujours été conçu pour répondre à l'évolution est un édifice aussi subtil que compliqué et potentiellement dangereux. Raison pour laquelle il a fait l'objet de règles multiples, plus ou moins évolutives, qui peuvent

parfois nous sembler trop contraignantes. S'y conformer est pourtant la seule façon de... limiter les dégâts. Ne pas le faire pour des raisons de convenance personnelle voire de défi revient à témoigner aux autres un mépris qui mérite des sanctions. Mais lorsqu'on est atteint dans son intégrité voire dans sa vie, la nécessaire sentence d'un tribunal ne saurait y porter remède !

Oui, en ville comme en toutes régions, la mobilité est très souvent perturbée, ralentie. Mais en respecter les règles c'est faire un pas significatif vers la sécurité des autres et la sienne. Et n'oublions jamais que, pour ces « autres », l'autre c'est nous ! Une bonne raison de montrer l'exemple, non ?

POUR LA SOLIDARITÉ

Là l'argument est plus subtil et fait intervenir l'image : celle qui est susceptible d'être donnée de toute une catégorie d'usagers par une partie d'entre eux. L'exemple qui s'impose ici est (malheureusement) celui des cyclistes. C'est à journée faite, dans tous les coins du canton et plus encore en ville, que l'on observe une absence de discipline, une transgression des règles, feux rouges en tête, notamment par ceux qui connaissent la zone et savent (croient) pouvoir passer in extremis en fonçant. Résultat des courses : interrogez n'importe quel automobiliste et vous obtiendrez inmanquablement une image catastrophique de la population des cyclistes dans leur ensemble, au grand dam de ceux – il y en a beaucoup – qui s'efforcent en tout temps et toute situation de faire juste.

On peut dès lors se demander si la question de l'image qu'ils donnent effleure ceux qui n'en font qu'à leur tête. Et pour ne pas rester sur une stigmatisation trop unilatérale, on ajoutera au tableau les nombreux automobilistes qui ne respectent pas les distances (grrr...) et omettent d'indiquer leur changement de voie ; les motocyclistes et scootéristes qui se faufilent au mépris des rétroviseurs pour créer un rideau de ferraille devant les colonnes de voitures ; sans oublier les piétons qui semblent n'avoir jamais appris que des règles pouvaient aussi les concerner.

Bref, en tant qu'automobiliste, cycliste et piéton à mes heures, je n'ai pas du tout envie que l'image dont je suis affublé dépende des plus indisciplinés de mes pairs et je les prie d'en tenir compte... si la police n'y suffit pas !

... ET POUR LE PLAISIR !

Là je vais peut-être susciter quelques sourires condescendants, mais j'en prends le risque. Naguère on parlait volontiers de « plaisir de conduire » alors que les conditions de circulation d'aujourd'hui suggèrent plutôt la corvée. Et pourtant il peut encore y avoir une satisfaction à être l'artisan de ses déplacements lorsque le transport en commun ne s'impose pas pour des raisons d'efficacité. Or, pour moi, cette satisfaction peut aussi naître d'une forme de complicité avec celles et ceux qui sont amenés à se déplacer, quels qu'en soient le moyen (les jambes, les fauteuils roulants et les déambulateurs en font aussi partie), le véhicule... et le libellé de leur plaque d'immatriculation.

On est à nouveau là dans le respect de l'autre, parce que... c'est plus sympa comme ça, a fortiori dans le climat plutôt déprimant qui nous accable ces temps. On peut être pressé, enrager d'être coincé dans un bouchon provoqué par la densité de la circulation ou l'aberration de feux sûrement pas très « intelligents » et se faire néanmoins plaisir en faisant signe de passer à un « collègue » automobiliste bloqué par un stop au débouché d'une petite transversale. Indépendamment de la loi qui l'impose, on peut se faire plaisir en s'arrêtant même trois fois de suite devant des passages de sécurité successifs pour laisser passer des piétons qui vous remercient d'un petit signe. Quant à l'abruti qui vous suit de beaucoup trop près et qui vous fait des appels de phares rageurs parce qu'on ne lui a jamais appris que le respect de l'autre pouvait embellir la journée, qu'il aille se faire rééduquer !

Didier Fleck

DE LA PLACE POUR TOUS



Le projet prévoit notamment de piétonniser la rue Pierre-Fatio et d'y accueillir le marché de Rive.

Le projet d'aménagement de Clé-de-Rive est novateur à plus d'un titre. Conçu comme un mini-pôle multimodal, ce projet urbain est un partenariat public-privé qui permet de piétonniser en surface sans déboursier un franc d'argent public pour l'ouvrage réalisé en sous-sol.

Rive, un matin de printemps 2030. Florence et Philippe sont attablés à la terrasse d'un restaurant sur la nouvelle place Pierre-Fatio. Le soleil joue à cache-cache entre les feuilles des arbres. Ses rayons accentuent les reflets dorés de ce Chardonnay genevois qu'ils dégustent avant de sillonner les stands du nouveau marché de Rive. Florence a ensuite prévu de prendre la voiture réservée sur un site d'autopartage pour rejoindre des amies dans un restaurant de campagne, avant d'aller randonner. Philippe, quant à lui, retournera dans leur foyer à la Servette en tram pour retrouver leurs enfants adolescents qui ont préféré la grasse matinée à une balade en centre-ville.

UN PROJET CONVIVIAL

Ce bref portrait n'est pas aussi fictif qu'il n'y paraît. Il correspond à une vision concrète d'un quartier de Rive ragaillié par un projet d'aménagement qui aura permis de rendre 33 000m² de surface aux Genevois en manque d'espaces de détente et de convivialité, en alliant liberté des déplacements et coexistence de tous les modes de transport. Aujourd'hui abandonné à un trafic anarchique et inhospitalier, le quartier de Rive est en passe d'opérer sa mue et de se transformer en hub de mobilité, véritable compromis historique qui va dans le sens de la stratégie multimodale de la

Ville et du Canton. Mais avant cela, une étape essentielle reste à franchir : voter en faveur de ce projet lors du prochain scrutin le 7 mars prochain.

PAS DE PIÉTONNISATION SANS COMPENSATION

En cours depuis dix ans, le projet de piétonisation du centre-ville était pourtant sur le point d'aboutir. Une convention avait même été signée en 2004 entre la Ville et les promoteurs pour aboutir à un partenariat public-privé qui débloque la piétonisation, sans déboursier un franc d'argent public pour le parking, essentiel pour compenser la suppression de plus de 490 places de stationnement en surface. Soutenu par les

autorités de la Ville et du canton, ce projet est désormais soumis à un référendum. Les opposants sous-entendent que la piétonisation du quartier est possible sans la construction des Clés de Rive. Or toutes les lois en vigueur contredisent cette allégation : il ne peut y avoir de suppression aussi massive de places de stationnement sans compensation. Sa réalisation est une condition sine qua non pour relier la place du Molard à Rive en empruntant des itinéraires piétonnés sûrs et sans voitures (voir illustration).

UN HUB MOBILITÉ

Questionné sur sa pertinence à long terme, l'ouvrage a prévu dès le début d'inclure des places de stationnement pour les deux-roues, motorisés ou non, la mobilité de partage et de répondre à une demande croissante de bornes de recharge électrique. Cent places sont réservées aux habitants du quartier. Pour les visiteurs, les prix pratiqués seront comparables aux prix en surface. Cerise sur le gâteau, une part importante du revenu tombera dans l'escarcelle de la Ville, soit 169 millions pour financer des projets éducatifs, écologiques et culturels. Après 65 ans, le parking sera de plus donné à la Ville, sans contrepartie financière. Voilà qui pourrait définitivement encourager les plus sceptiques à soutenir ce projet novateur, tant dans sa conception, que dans son mode de financement.

Yves Gerber
directeur du TCS Genève

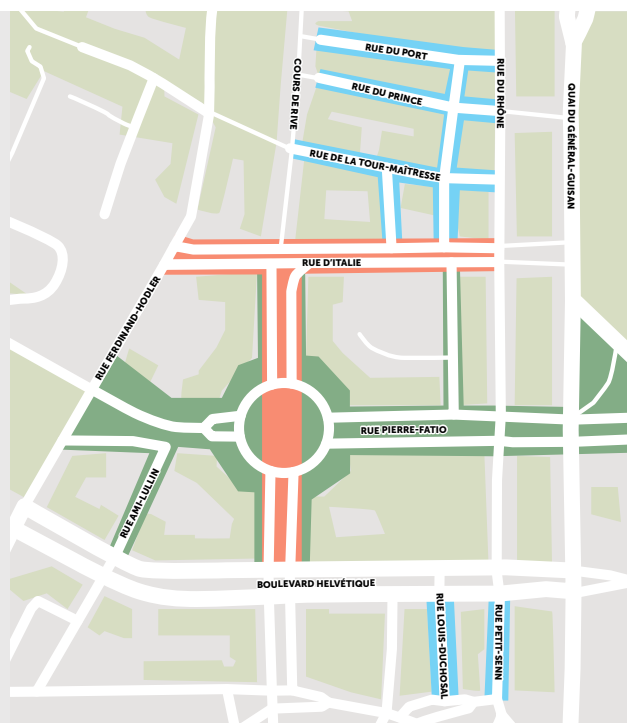
PRINCIPE ET ENJEUX DU PROJET

RIVES ESPACES PUBLICS

Espaces piétons /
périmètre projet

Espaces piétons /
périmètre convention

Transports publics



PARLEZ-VOUS ADAS?



Panique à bord : quand votre voiture ultra-équipée se transforme en véritable ordinateur volant...

Certains conducteurs ne jurent que par eux. D'autres les ignorent en bonne et due forme, voire les craignent ou les désactivent involontairement. Le TCS décrypte pour vous tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les Systèmes Avancés d'Aide à la Conduite – ADAS¹ – sans jamais oser le demander...

C'est l'histoire de Laura K, dynamique quinquagénaire de Champel qui travaille dans le marketing et a acquis en juillet 2019 un véhicule hybride familial dernière génération. Depuis cette acquisition, chaque trajet effectué dans son nouveau SUV bleu nuit peut prendre des allures de mauvais road-trip. Lors d'un trajet sur autoroute par exemple, des alertes s'allument parfois sur le tableau de bord, le volant se met à virer d'un côté ou de l'autre, et la voiture peut soudain vibrer et sonner dans tous les sens et sans préavis. Il suffit d'un

radar en vue, d'un freinage d'urgence ou d'une inattention dans un trafic dense pour que les ADAS se déclenchent ! Devant un danger imminent, une alarme retentit pour avertir sa conductrice, voire freine brusquement toute seule si la limite de distance de sécurité est franchie. Sauf que Laura n'apprécie que moyennement les avertisseurs sonores ou visuels (parfois les deux) de sa voiture, et n'aspire inconsciemment qu'à une seule chose quand elle prend le volant : fermer les yeux, les oreilles et toutes les écouteilles... Que celle

ou celui qui ne se reconnaît pas dans cette description lève la main ! Comme l'attestent les résultats d'un sondage BPA publiés en mars 2020², Laura ressemble probablement à beaucoup d'entre nous qui manifestons une réticence prononcée ou un rejet immédiat face à ces récentes technologies, destinées pourtant à ouvrir la voie à la voiture autonome de demain.

LES ADAS ET NOUS

Avouons-le : Laura a rapidement plongé dans le mode d'emploi très complet de son véhicule pour trouver un moyen de désactiver une partie de ces Systèmes Avancés d'Aide à la Conduite qu'elle trouve envahissants pour ne pas dire anxiogènes, surtout lorsqu'ils se mettent à se déclencher « tout seuls ». En Suisse, ce même sondage réalisé par le Bureau de prévention des accidents révèle que la plupart des conducteurs désactivent involontairement ces systèmes. Il faut reconnaître qu'au moment de récupérer un véhicule neuf ou d'occasion dans un garage, le temps d'apprentissage de ces équipements se révèle au final très court. Après une vente, une bonne heure et demie (ou plus) est d'abord consacrée à toute la paperasse : identité, contrats, demandes de prêts, assurances... Le vendeur emmène ensuite son acheteur faire un tour avec la voiture – tour qui dépasse rarement les 20/30 minutes chrono. Premier constat : la voiture est vendue, le commercial a fait son job et il va toucher sa com. En somme, il n'a pas le temps de s'attarder sur les ADAS ni de les expliquer un par un à son client, ni a fortiori d'en faire la démonstration. Deuxième constat : l'acquéreur repart avec une voiture qu'il ne connaît et ne maîtrise finalement pas tant que ça. Troisième constat : après une vente, il est très rare que l'acquéreur revienne en concession afin de faire plus ample connaissance avec ces systèmes.

POUR DES ROUTES PLUS SÛRES

De plus en plus nombreux et sophistiqués, les ADAS sont pourtant conçus pour faciliter la conduite, alerter le conducteur d'un danger ou obstacle potentiel, prendre en charge certaines manœuvres de façon autonome (comme le parage), bref préserver la sécurité passive et active du conducteur et de ses passagers, ainsi que celle des autres. En témoigne le portail conçu à l'initiative du BPA et de ses ingénieurs Testing Days³, destinés à familiariser les conducteurs avec ces systèmes, dont les plus courants sont aujourd'hui installés de série.

CONDUITE INTELLIGENTE

Depuis le désormais familier Start & Stop qui coupe le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt à l'ESP (Electronic Stability Program) qui « en cas de perte de stabilité agit sur les freins et la gestion du moteur en limitant la puissance » en passant par le TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) capable de surveiller en permanence la pression des pneus, l'AEB (Automatic Emergency Braking) qui détecte tout risque de collision avec un autre véhicule

ou obstacle et va jusqu'à effectuer un freinage d'urgence si nécessaire, l'AFIL (Avertisseur Sonore de Franchissement Involontaire de Ligne) ou encore l'ECALL (appel de secours) qui équipe depuis 2018 tous les véhicules neufs, la plupart de ces aides à la conduite vont devenir obligatoires entre 2022 et 2024 sur tous les véhicules commercialisés au sein de l'Union européenne. Et pour celles et ceux qui y auraient déjà perdu leur latin, ces acronymes ne sont généralement pas des termes génériques, et varient souvent d'une marque à l'autre !

UN PEU DE PSYCHOLOGIE

Il n'en reste pas moins que, face à ces objets technologiques dernière génération, la population se montre en général méfiante, voire désespérée. Le psychologue et professeur à l'Unige Philip D. Jaffé explique que ce type de réaction est finalement assez courant et a toujours existé de la première voiture à traction au téléphone portable qui peut désormais, et à distance, mettre le four ou la machine à laver en marche... « C'est le syndrome bien connu de la *terra incognita*. Tout ce qui relève de l'inconnu peut rebuter et faire peur. Prenez l'exemple de ces objets de technologie avancée peu palpables, parce que fabriqués loin de chez nous⁴, qui suscitent souvent méfiance et questionnements. » On notera que ces résistances varient en général selon les âges, le sexe et les cultures. « Les jeunes, rien d'étonnant, sont plus confiants, toujours prêts à expérimenter les nouvelles technologies. Très attachés à leurs habitudes de conduite, soucieux de maîtriser l'environnement dans lequel ils vivent, les hommes s'avèrent quant à eux aussi, voire davantage, réticents que les femmes face à la nouveauté. Le sondage BPA confirme en effet que les hommes désactivent plus facilement un système d'aide à la conduite que les femmes...

PÉRIODE DE TRANSITION

Et le professeur Jaffé de souligner : « Dans une génération, vous verrez, on n'y pensera même plus. Ces outils d'aide à la conduite seront entrés dans les mœurs et leur usage sera banalisé ». D'où vient alors ce sentiment de perte de liberté ressenti par Laura et tant



L'automobile connectée et autonome : vision futuriste ou réalité de demain ?

d'autres face à des systèmes automatiques censés au contraire nous inspirer confiance et sérénité ? « Jusqu'à récemment, on était dans sa voiture comme dans un cocon. Elle représentait un espace personnel dominé, maîtrisé. Avec la voiture qui parle maintenant à voix haute ou qui se passera bientôt de volant, nos repères ont de quoi être chamboulés. L'ignorance, la peur de l'inconnu, le sentiment de ne plus rien maîtriser peuvent réellement nous installer dans une situation de danger et refléter une vulnérabilité très inconfortable. » Un constat d'autant plus vrai que nous vivons dans une société remplie d'objets intelligents (rappelez-vous : le fax, le micro-ondes, les télécommandes, Bluetooth, Siri...) mais qu'il existe un seuil d'acceptation au-delà duquel nous ne sommes pas forcément prêts à aller. C'est pourquoi il semblerait que sur la route, comme dans bien des domaines, l'apprentissage puisse se révéler notre meilleur ami. Comme les ADAS ?

1. ADAS pour Advanced Driver Assistance Systems, soit les dispositifs de sécurité avancés.
2. bfu.ch/fr/le-bpa/medias/systemes-d-aide-a-la-conduite Systèmes d'aide à la conduite – Souvent désactivés involontairement. En Suisse, un automobiliste sur dix n'a jamais recours à certains de ces équipements. Sondage BPA mars 2020.
3. smartrider.ch
4. En Chine, aux États-Unis ou au Japon...

Dossier réalisé par
Catherine Delaby

PROJET PILOTE

Pour pallier cette méconnaissance générale à l'égard des ADAS, la section genevoise du TCS travaille sur un projet pilote mené en partenariat avec certains concessionnaires du canton. Autour de deux modules distincts, ce projet devrait voir le jour dans l'année.

Alors que la profession d'instructeur d'auto-école mute lentement mais sûrement et que celle de « car explainer » se généralise auprès des vendeurs de différentes marques, le TCS Genève entend accompagner les

conductrices et conducteurs dans la réforme de l'automobile. Expert en matière de formation auprès des usagers de la route, le plus grand club de mobilité de Suisse a décidé de proposer à ses membres l'accès à des modules de formation sur les ADAS. L'idée : informer et accompagner les automobilistes à la suite de l'achat d'une voiture afin de leur permettre de se familiariser avec ces systèmes d'aide à la conduite, les plus courants comme les plus innovants, et de les convaincre de leur utilité. À suivre...



CARUGATI
— AUTOMOBILES —



Seat Belt Cutter



Carugati Automobiles SA, AUTO ILLUSTRÉ et VDP Entreprises SA ont la joie d'annoncer leur partenariat exclusif pour le lancement officiel sur le marché suisse du nouveau dispositif breveté de sécurité routière VDP - Seat Belt Cutter.

SYSTÈME BREVETÉ

www.seatbelt-cutter.ch

LA CEINTURE DE SÉCURITÉ
UNE ATTACHE POUR LA VIE
QUI DANS L'URGENCE DOIT SE DÉTACHER



LE SAVIEZ-VOUS ?

La problématique de la ceinture de sécurité, portée, ou non portée par peur qu'elle reste bloquée, est le 4ème facteur de décès par suite d'un accident.

Notre dispositif, en cas de blocage, assure de manière simple, rapide et efficace la coupure de toutes les ceintures de sécurité.



FAISONS LA ROUTE ENSEMBLE !

1 PACK FERRARI-VDP ACHETÉ (CHF 249.- au lieu de 299.-)

Le pack FERRARI-VDP est composé de 4 dispositifs VDP Seat Belt Cutter

=

1 ABONNEMENT ANNUEL À AUTO ILLUSTRÉ (CHF 89.-)

1 CHANCE DE RECEVOIR EN CADEAU UNE FERRARI 328 GTS (CHF 80'000.-)

OFFRE LIMITÉE



Conditions particulières

À l'occasion du lancement sur le marché suisse du produit VDP Seat Belt Cutter, il est proposé une promotion spéciale et exclusive un assortiment composé de 4 (quatre) dispositifs de sécurité routière tel que décrit sur le site www.seatbelt-cutter.ch

Cette offre s'inscrit dans le cadre de nos conditions particulières et de nos conditions générale de vente telles que produites sur le site internet www.seatbelt-cutter.ch et seule la responsabilité de VDP Entreprises SA est engagée en cas de litige.



Scan me

LE COVID-19 NE BOULEVERSE PAS LA DONNE TARIFAIRE

Le Covid-19 et ses vagues d'incidences épidémiologiques induisent-elles de nouveaux schémas de mobilité? Le point avec Alain Barbey, directeur régional Ouest des CFF et Rémy Burri, responsable d'unireso et Léman Pass.

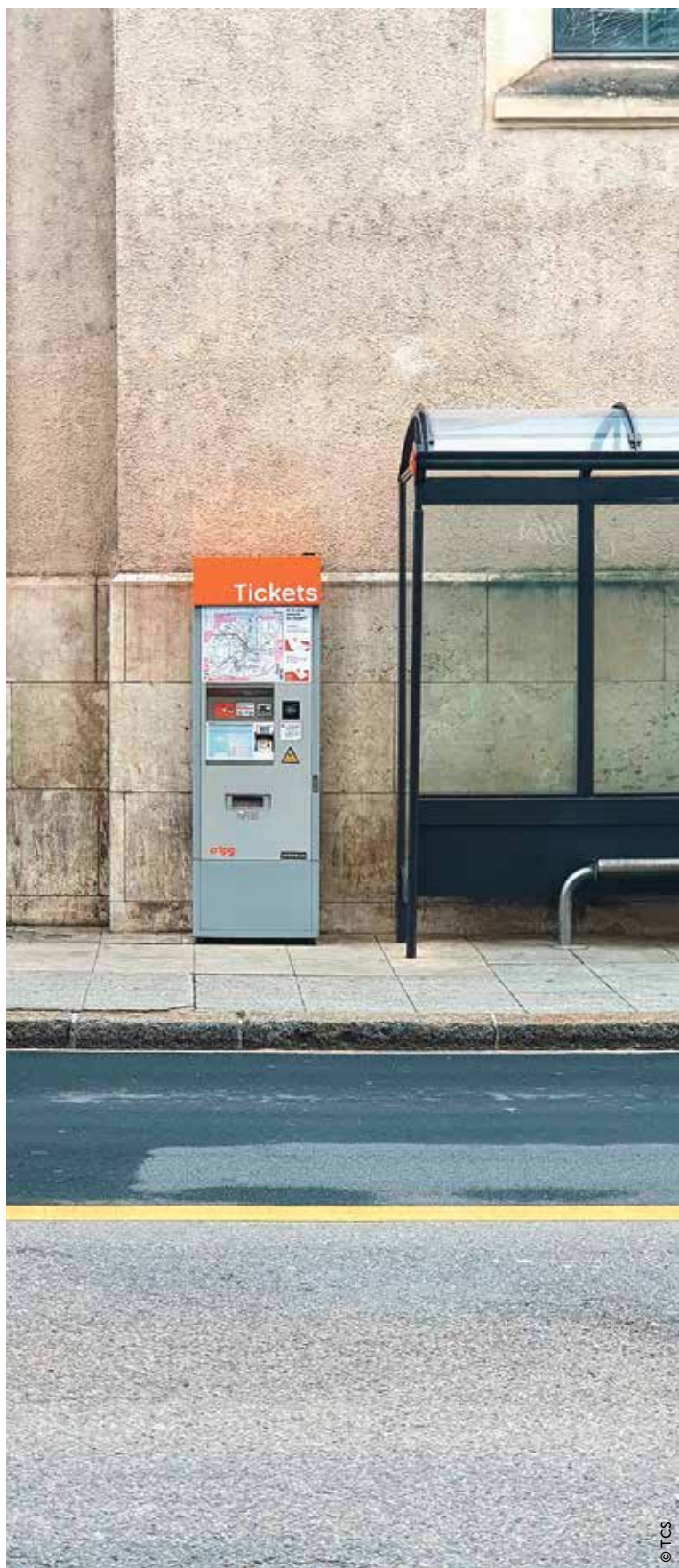
Entre confinement intégral ou partiel, intensification du télétravail, les voyageurs sont contraints de revoir leur modèle de tarification. Dès lors, l'abonnement général des transports publics suisses perd-il du terrain au profit d'autres titres de transport? Si, comme le relève d'emblée Alain Barbey, directeur régional Ouest des CFF, la période où s'opèrent massivement les renouvellements d'abonnement intervient plutôt en janvier et août, il n'empêche que la crise sanitaire et les effets liés entraînent déjà des changements de comportement. «On note une baisse d'environ 10% des abonnements généraux. Les passagers qui effectuent des déplacements professionnels entre Genève, Lausanne, Berne et Zurich sont en général issus du tertiaire, un secteur économique qui est en mesure de préconiser le télétravail. Dès lors, l'abonnement général peut temporairement perdre de sa pertinence et les usagers retardent alors son renouvellement». Aussi, pour ces voyageurs, l'abonnement demi-tarif adulte, réduisant de moitié le prix du billet (après paiement d'un droit d'accès en quelque sorte de 185 la première fois puis 165 frs. par année), s'avère attrayant. Il en va de même pour les billets dégriffés qui trouvent un écho de plus en plus large parmi les voyageurs au départ de Genève.

Et du côté d'unireso, la communauté tarifaire qui lie les CFF, les transports publics genevois (tpg) et les Mouettes Genevoises, la clientèle a-t-elle changé son fusil d'épaule? Au même titre que celle qui utilise le Léman Express et dont la politique tarifaire incombe à Léman Pass? Responsable d'unireso et Léman Pass, Rémy Burri observe un phénomène identique quoique plus épisodique: «Globalement, on constate effectivement que chaque vague pandémique a orienté les abonnés unireso – empruntant les trains, trams, bus ou navettes lacustres sur le territoire du canton de Genève – vers des titres de transports occasionnels tels qu'un billet par parcours. Mais la lecture des résultats consolidés depuis le début de l'année ne reflète pas de changements d'habitude durables». Comment expliquer cette permanence dans le choix des voyageurs genevois? «Si l'abonnement annuel est le produit qui perd le moins de client, c'est sans équivoque en raison de l'attractivité de son prix. En effet, avec un montant annuel de 500 frs., soit 1.37 frs. par jour, il demeure avantageux même avec un besoin diminué par le télétravail. Par exemple, avec deux jours d'utilisation par semaine, l'abonnement annuel est déjà meilleur marché que l'achat de quatre billets isolés».

Quid du Léman Pass? Selon le responsable, la communauté tarifaire n'existe pas depuis assez longtemps pour qu'il puisse constater des changements de comportement, «Il est vrai toutefois que, depuis le lancement de Léman Pass, la clientèle est plus encline à acheter des titres occasionnels».

Cependant, plusieurs indicateurs projectifs laissent entrevoir une accélération de la fidélisation et donc du volume des abonnements dès que la période sera moins troublée.

Adélita Genoud



VOTRE VOITURE ÉLECTRIQUE EST UNE MINE D'ÉNERGIE



Gourmand, le stade de foot Johan Cruijff Arena d'Amsterdam! Des batteries de Nissan Leaf ont servi pour un test de stockage de courant.

Une voiture électrique peut servir à fournir du courant à votre maison. Ou au réseau. Ce sera aussi une seconde vie pour les batteries.

En 2018, un grand projet a démontré l'intérêt des voitures électriques. Ou plutôt de leurs batteries usagées. Si leur capacité descend sous la barre des 70% (limite de la garantie proposée par la majorité des constructeurs), elles sont remplacées par modules, si le reste de la voiture vaut le coup. Pas question de les recycler directement, pourtant. Elles entament une seconde vie pour stocker de l'électricité et la restituer quand la demande est forte. Le projet a réuni Nissan et le stade Johan Cruijff d'Amsterdam. Il consistait en 148 batteries récupérées des autos électriques Leaf. Le but est d'absorber les pics de consommation sans solliciter le réseau outre mesure. D'autres idées foisonnent. Renault expérimente un système différent avec la Zoe. La charge bidirectionnelle (appelée aussi charge réversible ou *vehicle to grid* en anglais) charge et décharge la batterie en fonction des besoins de l'utilisateur, ou du réseau. Pour simplifier, la voiture se charge à la demande et restitue

le courant quand le réseau en a besoin moyennant rétribution. Pour cela, une borne intelligente est nécessaire, l'utilisateur pouvant choisir que son auto peut redonner 50% de son électricité, voire plus s'il sait qu'il ne roulera guère. La programmation sert à décider de ce dont il veut disposer, par exemple le lendemain matin : 50%, juste pour aller au travail ? 80% pour un trajet plus long ? 100% parce qu'il va dépasser la limite de son autonomie habituelle ? Au Japon, en 2014, Nissan a testé le système *Leaf to home*. Le véhicule peut fournir deux jours d'électricité en parfaite autonomie. Reste à avoir un emploi du temps strict ! L'avenir devrait apporter une simplification d'ici à 5 ans, selon Olivier Perroud, responsable de l'unité Mobilité aux SIG. Charge par induction (cela évite les câbles), bras articulé qui se branche tout seul, borne programmable par la voix (celle de Greenmotion a déjà une commande vocale), etc. Un contrat souple avec l'opérateur fournissant le courant gèrera les flux et l'échange économique, il pourra proposer une facturation dynamique selon ce que vous utilisez et ce que vous mettez à disposition.

INTÉRÊT ÉCONOMIQUE

Dans cinq à dix ans, il y aura une compétition entre les opérateurs énergétiques, les grands groupes comme ABB, Siemens et Leclanché

et les constructeurs automobiles. Ces derniers peuvent trouver un avantage à garder la main sur les batteries pour les mettre dans des unités de stockage. Celles-ci seront utiles, par exemple dans des stations-service, pour absorber les demandes élevées quand plusieurs autos sont branchées. D'ailleurs, ce système pourrait devenir réalité plus vite, avec des batteries neuves, la différence de prix n'étant pas significative. Olivier Perroud précise qu'une installation du genre Supercharger de Tesla (ou Ionity) avec 12 ou 15 prises peut coûter 300 000 à 400 000 frs., juste pour faire arriver le courant fort depuis le réseau du fournisseur d'électricité. De plus, l'abonnement est proportionnel à la puissance fournie. Ainsi, avoir un stockage sur place éviterait de prévoir des raccordements surdimensionnés et permettrait de répondre à la demande sans devoir limiter les flux.

Plus la mobilité électrique se répand, plus il y aura d'intérêt à utiliser cet énorme potentiel. Songez qu'une Tesla peut contenir 100 kWh et que votre ménage en consomme 10 à 15 par jour. La capacité de stockage des batteries du parc de véhicules à l'échelle nationale à l'horizon 2050 pourrait dépasser la capacité d'un ou de plusieurs barrages... De quoi échafauder plusieurs scénarios. Un jour, votre fournisseur de courant



Honda expérimente une borne individuelle intelligente pour optimiser le coût de recharge et échanger avec le fournisseur d'électricité.

va peut-être vous demander si, avec vos panneaux solaires, votre rack de stockage et votre auto, vous êtes prêt à discuter d'un échange judicieusement élaboré en fonction de vos besoins et de ceux de la communauté. Pour Olivier Perroud, on se dirige vers la levée d'une des limitations de la mobilité électrique, qui consiste à transporter un poids supplémentaire substantiel (celui de la batterie) sans valeur ajoutée. En faisant de la batterie de la voiture un élément connecté à un ensemble énergétique, cela augmente significativement son intérêt. Quand la mobilité autonome sera une réalité (et elle le sera, même si on en parle moins), ces échanges et cette utilisation rationnelle deviendront à la fois automatiques et transparents.

La mentalité des usagers doit, et va, changer. Nous avons trop l'habitude de concevoir nos trajets privés avec le « plein », inerte, disponible en tout temps. Avec les autos électriques, nous allons passer à la « mobilité personnelle.2 », à savoir une gestion souple de nos déplacements et de l'énergie nécessaire pour les effectuer. Compliqué ? Jetez un coup d'œil à votre smartphone : combien de temps vous a-t-il fallu pour l'appivoiser ? La faculté d'adaptation de l'être humain n'a pas fini de nous étonner.

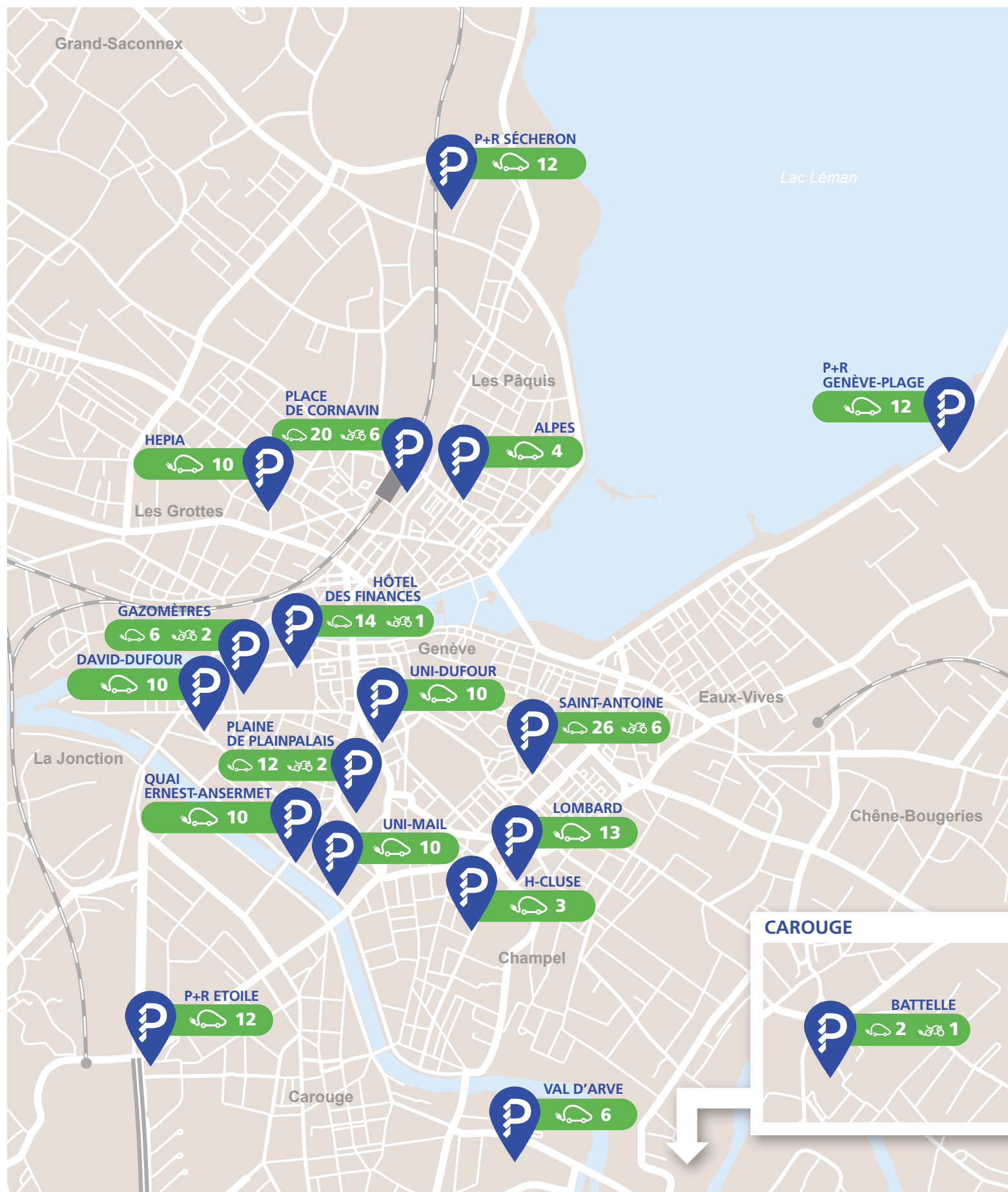
Gil Egger

LE SECRET DE LA RÉUSSITE : LA CONNECTIVITÉ

Deux exemples concrets montrent que la mobilité électrique ne se contente pas de transporter des personnes et des biens. Audi annonce que ses modèles e-tron sont compatibles avec des systèmes intelligents de charge et de mise à disposition du courant sur le réseau. Les détracteurs des autos électriques peignent un tableau menaçant : quand un grand nombre de voitures électriques de grande puissance seront connectées ensemble, la rue va s'assombrir. Cela n'arrivera pas. Un dispositif appelé SMGW (*smart meter gateway*) communique avec l'opérateur d'énergie et module la puissance en fonction des demandes et des besoins. Le propriétaire de la voiture indique ce qu'il veut, la borne et le réseau dialoguent pour le fournir à temps. Honda a déjà installé des chargeurs bidirectionnels en Grande-Bretagne et en Allemagne. L'intérêt ne réside pas seulement dans une gestion économique du courant le plus écologique et le plus avantageux en fonction des heures, mais également le renvoi de celui-ci dans les périodes où la production est la plus coûteuse et la plus émettrice de carbone.



Les voitures électriques d'Audi appelées e-tron seront bientôt toutes capables de restituer du courant au réseau et de se charger le plus judicieusement possible.



Emplacements
parkings



Places de recharge deux-roues
motorisés électriques



Places de recharge
voitures électriques

www.geneve-parking.ch

Recharge
gratuite

Êtes-vous au courant ? 230 places pour véhicules électriques dans 21 parkings à Genève

Avec quelque 230 places de recharge pour les véhicules 100% électriques (voitures et deux-roues motorisés), dans les parkings qu'elle gère*, la Fondation des Parkings déploie l'offre la plus importante de Suisse.

Les bornes sont compatibles avec l'ensemble des véhicules électriques en circulation actuellement ainsi que les modèles prévus dans un futur proche.

Chaque borne comporte 2 fiches de recharge, type 1 et type 2, évitant ainsi au client de devoir se munir d'un câble de recharge.



*Janvier 2021

Total des places
en ouvrage

Places de recharge voitures électriques

211

Places de recharge deux-roues motorisés électriques

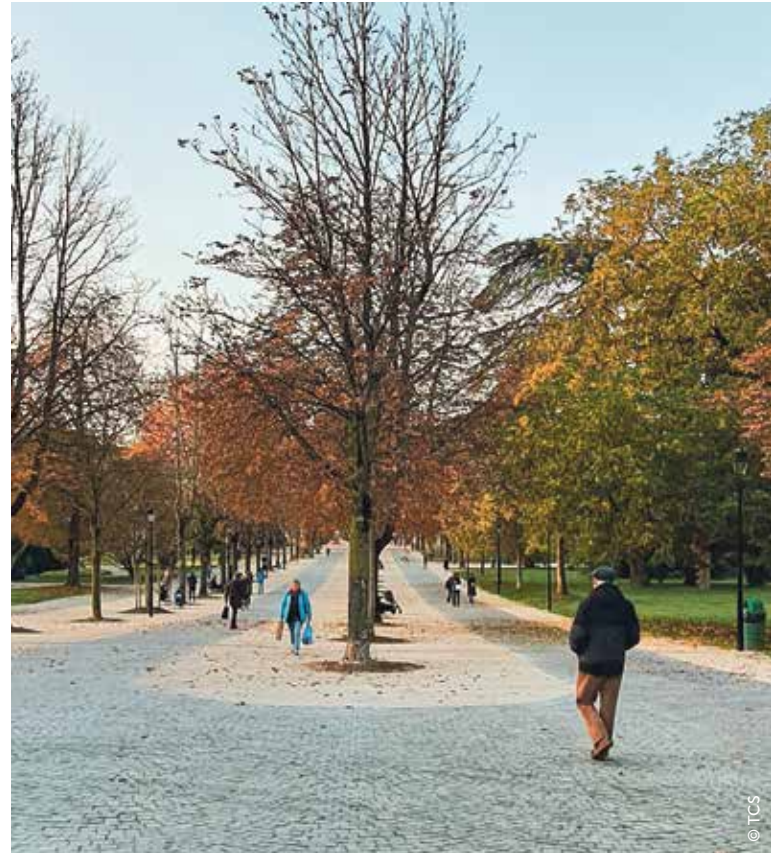
18



FONDATION
DES
PARKINGS

nous développons pour vous

LA MARCHÉ AU TEMPS DU COVID : DES EFFETS BÉNÉFIQUES INÉDITS ?



Le Covid-19 et les mesures de confinement successives auraient-elles changé notre rapport à la ville, à ses quartiers en même temps qu'elle nous ramène à notre dimension humaine ? C'est ce que postule Fiorenza Gamba, professeure en sociologie de la culture et chercheuse à l'Institut de recherche sociologique de l'Université de Genève.

La marche a certes ses vertus intrinsèques en tant qu'elle participe au bien-être mental et physique. Avec l'émergence de la pandémie liée au coronavirus et les mesures préventives de confinement, elle recouvre d'autres dimensions. D'abord, elle compte aujourd'hui de nouveaux adeptes. À savoir ceux qui préfèrent utiliser ce mode de déplacement plutôt que d'emprunter les transports publics qui obligent au port du masque. Ensuite, comme le souligne la professeure Gamba : « La marche devient une expérience humaine. Elle a une dimension intérieure. C'est en vérité une manière de mesurer le monde à sa propre échelle ». Et puis il faut aussi relever d'autres mutations comportementales. Ainsi, avant la période de trouble sanitaire, l'organisation du quotidien était rythmée par les déplacements en relation avec le travail. À cet égard, la majorité des mouvements de population s'effectuaient par des moyens technologiques, qu'il s'agisse de véhicules privés ou de transports collectifs. « La proximité physique avec notre environnement était souvent réduite à la portion congrue. Aujourd'hui, il y a une reprise de contact direct avec son quartier. Pendant le confinement, durant les périodes de télétravail, les gens circulent dans un périmètre circonscrit. Alors, ils découvrent leur quartier. Ils remarquent des choses qu'ils n'avaient jamais vues auparavant », relève encore Fiorenza Gamba.

Heureux effet collatéral de la pandémie ? Un phénomène d'appartenance à un lieu s'est créé qui dépasse les limites de son propre logement. Il recouvre cette fois les pourtours de l'immeuble, du parc voisin, de la route qui ceint le quartier. Cette manière de prendre possession de l'espace va-t-elle se pérenniser ? « Il est difficile de faire des projections mais tout semble concourir à cette nouvelle culture d'autant qu'elle fait écho aux élans écologiques préconisant la mobilité douce et l'ancrage local ».

À ces nouvelles variables générées par la marche au temps du Covid s'ajoute enfin une fonction inattendue dans les relations intrafamiliales. Quand les parents et les enfants se promènent dans leur quartier, c'est dans un espace de temps lent. Il n'y a pas de contrainte telle que, par exemple, la nécessité de presser le pas pour aller faire des courses. Parler, repérer des bâtisses, des arbres qui jalonnent le parcours, partager une même expérience ont indubitablement un effet de rapprochement.

Adélita Genoud

Fiorenza Gamba a mené diverses études avec Sandro Cattacin et Bernard Debarbieux, Bernard : *Lieux et temps des rituels d'inclusion territoriale dans le Grand Genève*. Genève : Université de Genève – Sociograph 52. (2020)

Fiorenza Gamba publie diverses études avec Cattacin Sandro, White Bob (2020). À paraître avec Sandro Cattacin et Bob White) : *Créer la ville. Rituels territorialisés d'inclusion des différences*. Montréal : Presses Universitaires de Montréal.

VOITURES HYBRIDES RECHARGEABLES : LES BONNES PRATIQUES



Ça y est ! Vous avez choisi de rouler dans une voiture hybride rechargeable, bravo ! Comment l'utiliser au mieux ? Ne faites pas comme les... Anglais !

Un des modèles prisés de Volvo, le SUV compact XC-40, est disponible avec un moteur électrique d'appoint.

Des taxes avantageuses incitent les entreprises à acquérir des véhicules électriques, parfois, ou hybrides rechargeables (PHEV : plug-in hybrid electric vehicle). Au Royaume-Uni, une étude de *The Miles Consultancy* a montré que les utilisateurs professionnels ne rechargeaient jamais, ou presque, leur auto. La raison est simple: quand on est au travail, on roule, donc pas le temps de recharger ; quand on est à la maison, on ne tient pas à offrir le « plein » de courant au patron. De plus, s'il y a de nombreux véhicules, l'entreprise n'est pas forcément prête à payer toutes les installations nécessaires. Une association écologiste a publié une étude prétendant que les émissions de CO₂ sont massivement plus élevées que ce qu'annoncent les chiffres officiels. Surtout quand la batterie est vide, évidemment. Une autre étude de l'IFPEN en France conclut, très différemment, que les hybrides rechargeables ne rejettent pas plus de CO₂ que les hybrides simples (celles qui n'ont pas de prise et récupèrent l'énergie en décélérant). Tout cela mérite une mise en perspective.

BONNES PRATIQUES

Une PHEV est conçue pour rouler au maximum 60 km avec son moteur électrique. Pourquoi si peu ? C'est un compromis. Pour aller plus loin, il faut disposer d'une batterie plus grosse, donc

plus lourde. Les constructeurs ont étudié les habitudes de la majorité des automobilistes et la moyenne des trajets quotidiens ne dépasse pas la distance de 60 km. La condition impérative : recharger. Chez soi, systématiquement lorsque l'on s'arrête. Sur des bornes publiques, chaque fois que c'est possible, ce qui ne coûte pas cher avec un abonnement. De cette manière, la consommation d'essence va rester à un niveau très bas.

SE SIMPLIFIER LA VIE

La meilleure manière de bien utiliser son hybride rechargeable consiste à installer une borne privée à la maison. C'est même envisageable dans certains locatifs, les fournisseurs entament souvent les démarches avec les régies. Pourquoi privilégier ce système ? Pour sa souplesse. Les temps pour remplir la batterie sont optimisés, il est possible de programmer le moment où l'on désire prendre la route avec le « plein » d'électricité. Le coût est raisonnable. Par exemple, le TCS propose sa borne dès 900 frs. (3,7 kW 16A monophasé, aussi pour usage externe). Greenmotion affiche sa HomeTwo dès 749 frs. (AC 3,7 kW, 11 kW ou 22 kW). Et Plugnroll également 900 frs. (3,7 kW). Un prix qui n'inclut pas le travail de l'électricien.

Gil Egger



Une solution individuelle: la borne Rezidenza de Greenmotion, dessinée par Pininfarina.

LE LAC EN HIVER

ÇA BOUGE SUR LE LÉMAN



Une petite croisière sur le lac Léman en hiver, ça vous tente? Au menu des croisières de la CGN, le Festival de Fondue proposé en fin de semaine au départ de Lausanne ou de Morges.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la vie sur le Léman en hiver ne ressemble pas du tout à un long fleuve tranquille. Le TCS vous propose une petite croisière sur le plus grand lac intérieur d'Europe, qui est loin d'être utilisé uniquement pour son potentiel touristique...

Couvrant une superficie de 58 000 hectares, le lac Léman court entre les Alpes et le Jura sur près de 167 kilomètres de rives franco-suisse. Outre son célèbre jet jaillissant depuis le quai Gustave-Ador à Genève, cette immense étendue d'eau (72,3 km de longueur) fourmille d'activités diverses et variées en été mais aussi en hiver. Le froid, la neige et les frimas n'empêchent en aucun cas pendulaires, bateliers, pêcheurs, entreprises privées et services publics de se déplacer et/ou de travailler sur l'eau.

TOUJOURS EN VOGUE

De nombreux pendulaires privilégient depuis longtemps la traversée du lac en bateau entre la France et la Suisse plutôt que la route pour leurs déplacements quotidiens. Entre

Lausanne et Évian, Lausanne et Thonon, Nyon et Yvoire, ce sont jusqu'à 100 traversées par jour qui sont effectuées par les lignes N1, N2 et N3 de la CGN et cela, même en hiver. Sans oublier les croisières à thèmes, en rapport avec la saison hivernale, qui sont proposées les dimanches dans le Haut-Lac. Citons par exemple au départ de Lausanne et de Genève les croisières gourmandes, les croisières de fêtes, les croisières Saint-Sylvestre ou Saint-Valentin, qui ont connu fin 2020 début 2021 un brusque coup d'arrêt¹ en raison de la crise sanitaire et des dernières directives cantonales. Si la fréquentation à bord des bateaux de la CGN reste stable toute l'année pour les pendulaires, elle s'avère moindre pour les touristes en saison basse. Alors que les vapeurs de la compagnie ne circulent pas en hiver et subissent des travaux d'entretien sur le chantier naval d'Ouchy, tous les bateaux de la CGN sont équipés pour assurer leurs courses par tous les temps. Les équipages sont également formés en conséquence.

SOURCE D'ÉNERGIE NATURELLE

Le saviez-vous? L'eau du lac est également utilisée depuis 2009 à des fins de production énergétique. Pompée à plus de 45 mètres de profondeur, où elle ne dépasse pas les sept degrés, l'eau du lac sert à chauffer en

hiver plusieurs bâtiments internationaux et résidences étudiantes à Genève², des bâtiments qu'elle climatise également en été. Avec l'aide de l'État, les SIG sont à l'initiative de GeniLac « le plus grand réseau thermique écologique jamais bâti à Genève »³, permettant de remplacer progressivement anciens climatiseurs, chaudières à mazout et au gaz. Long de 30 mètres, ce vaste réseau souterrain est toujours en construction, la fin des travaux étant prévue pour 2035. À terme, cette infrastructure permettra d'abaisser de 70 000 tonnes par an les émissions de CO₂, en captant l'eau du lac, en l'acheminant vers une station de pompage puis un échangeur afin de venir alimenter les bâtiments raccordés.

UNE PÊCHE QUI A LA PÊCHE

En hiver, les pêcheurs ont eux aussi du pain sur la planche (et sur le lac). Et ce n'est pas l'Association suisse romande des pêcheurs professionnels qui dira le contraire. Les quelque 118 membres de l'ASRPP travaillent en effet toute l'année, comme le rappelle son président, Ilan Page. « Même si les horaires varient d'une saison à l'autre, on travaille toute l'année, en respectant les périodes de protection imposées par la loi ». Il faut savoir qu'en hiver, de la mi-octobre à la mi-janvier, la truite, la féra et l'omble chevalier sont interdits



Quand les températures chutent et que l'hiver recouvre d'un manteau de glace les installations posées sur le lac, les activités de Sagrave doivent patienter jusqu'au prochain dégel avant de fonctionner de nouveau.

de pêche car en période de pondaison. Restent les brochets, les perches ou encore les gardons qui peuvent être pris dans les filets des pêcheurs. À la question: « qu'est-ce que ça change de pêcher sur le Léman en hiver? », Ilan Page reconnaît qu'il pêche plutôt en moindre quantité (-20/25% en moyenne) et que les poissons bougent moins parce que l'eau est plus froide. « Mais le travail reste quasiment le même en toute saison. Qu'il vente, qu'il pleuve, qu'il neige, on sort le matin pour aller poser et tendre nos filets qu'on ira relever le soir ». Malgré les risques d'engelures et les contraintes vestimentaires imposées par la météo hivernale, Ilan apprécie la saison froide. « L'eau est calme, la surface du lac est lisse, il n'y a pas de bateaux de tourisme. C'est agréable, on se sent presque seuls au monde... ».

UN HIVER DIFFICILE EN PERSPECTIVE?

Si la saison s'annonce difficile en raison de la fermeture généralisée des hôtels, restaurants et autres lieux de loisirs, les pêcheurs n'ont pas dit leur dernier mot. Face aux restrictions imposées par l'État et les cantons, ils ont su s'adapter. « Pour s'en sortir, il ne faut pas hésiter à trouver des idées et à se renouveler » souligne le président de l'ASRPP. Née il y a des millénaires sur le lac Léman, la pêche reste une activité ancestrale, qui a cependant beaucoup évolué. « Dans les années 40, on pêchait et on vendait des poissons entiers, puis on s'est mis à les vider, à les écailler, à les préparer en filets et enfin à les fumer. Aujourd'hui la plupart des pêcheurs proposent même un service traiteur à la carte ». Et Ilan Page de conclure que, pourtant, seuls 5 à 10% des filets de perches consommés en Suisse proviennent des lacs helvétiques. Un pavé dans... le lac?

TOUS À L'EAU

Comment ne pas parler enfin de ces Genevois intrépides qui nagent toute l'année dans le

Léman et apprécient particulièrement l'hiver? Dans la ville au jet d'eau, ils seraient près d'un millier à pratiquer la baignade hivernale, qui s'avérerait bénéfique à la fois pour renforcer le système cardio-vasculaire et les défenses immunitaires, stimuler la circulation sanguine, raffermir la peau, se détendre et se relaxer. Le 1^{er} janvier dernier, le TCS a croisé en fin d'après-midi sur la plage de Nyon deux jeunes cousins de 20 ans, en train de piquer une tête dans le Léman. « Après un bon footing, rien de tel qu'un petit plouf dans le lac pour se remettre les idées au clair et se sentir vivant » raconte Hippolyte qui, en sortant de l'eau en short de bain, grelotte tout de même et claque des dents! À Nyon, ce jour-là, la température extérieure était de 1 degré, la température de l'eau estimée à 5 degrés. La baignade en hiver semble donc être de plus en plus appréciée, comme en témoigne le succès grandissant de la Coupe de Noël, organisée chaque année par Genève Natation dans la rade. Initialement prévue le 20 décembre dernier, la traditionnelle coupe a été annulée en raison des mesures sanitaires édictées par le canton de Genève et l'OFSP. En 2019, le célèbre sprint de 120 mètres en eau glacée avait déjà rassemblé 2300 participants. Rendez-vous est pris pour relever à nouveau le défi le 19 décembre prochain. Santé!

Catherine Delaby

1. Selon les sources officielles, suspension des activités touristiques prévue jusqu'au 28 février 2021.
2. L'ONU, le CICR, le HCR, le CICG – Centre International de Conférence de Genève, le campus Biotech...
3. Voir communiqué de presse des SIG – <https://www.sig-ge.ch/actualites/genilac-le-plus-grand-reseau-thermique-ecologique>

INTERVIEW

Exploitation des sables et graviers du Léman, travaux de dragage, portuaires et lacustres, enrochements, décharge et tout-venant... Telles sont les activités de l'entreprise Sagrave SA qui, depuis le début du XX^e siècle, a pour principal terrain de jeu le lac Léman. Rencontre au fil de l'eau avec Laurent Guillet, directeur.

Quelles sont les activités de Sagrave sur le lac Léman pendant l'hiver?

Laurent Guillet : Nos activités sont similaires, que ce soit en période hivernale ou estivale. La seule restriction provient de la météo. En cas de températures négatives, l'exploitation n'est pas possible avec nos installations, sans oublier certains vents forts qui, en hiver comme en été, nous empêchent de travailler sur le Léman.

Adaptez-vous vos activités aux conditions météo?

Si les conditions ne permettent pas de travailler sur le lac, le personnel reste à terre pour effectuer différents travaux d'entretien.

Quelles sont les origines de la mobilité sur le lac et des activités qui s'y pratiquent?

Au début du 19^e siècle, les galères du Léman transportaient les pierres de Meillerie en Haute-Savoie vers Genève et les ports vaudois. Au début du 20^e, l'abandon progressif de la pierre de taille (peu à peu remplacée par les plots de ciment, la brique et le béton) va coïncider avec la disparition de la voile latine du Léman. À la tête d'une entreprise d'extraction, de transformation et de transport sur le lac des Quatre-Cantons près de Lucerne, la famille Arnold décide de fonder une nouvelle société au bord du lac Léman. En 1910, les Arnold s'associent avec les Pachoud, propriétaires de barques à St-Gingolph, pour créer Louis Pachoud et Cie. Avec plusieurs centaines de milliers de tonnes de sables, de graviers, de ballast, de gravillons, de tout-venant et d'enrochement extraits chaque année du lac ainsi que de ses propres gravières ou carrières, la société joue un rôle clé en Suisse romande dans l'approvisionnement en matériaux pierreux nécessaires au secteur de la construction et de l'aménagement des routes. En 1926, l'entreprise déplace son siège à Lausanne et prend le nom de Sagrave SA. Depuis lors, l'histoire continue...

Propos recueillis par
Catherine Delaby

L'AIR DE VOTRE AUTO EST PLUS POLLUÉ QUE VOUS NE LE PENSEZ



Il y a lieu de nettoyer en profondeur le système de ventilation chaque année.

Des études de diverses sources estiment que l'air à l'intérieur de votre voiture est jusqu'à six fois plus pollué que celui de l'extérieur. Que faire ?

Bien au chaud dans l'habitacle, vous vous imaginez que vous êtes dans un cocon bienfaisant. Or, il apparaît que, dans bien des cas, l'air que vous respirez est plus pollué que l'air extérieur. Une enquête menée par le Laboratoire d'hygiène de la Ville de Paris a révélé que de nombreux polluants biologiques pouvaient se cacher dans les conduits, notamment des moisissures. Pourtant, des moyens de remédier à cet état de fait existent.

PARLEZ-MOI DE FILTRE !

L'efficacité des filtres de la ventilation et de la climatisation s'est grandement améliorée avec les années. Ils sont capables de retenir les polluants comme les hydrocarbures, les particules fines et bien entendu les pollens. Condition pour qu'ils jouent ce rôle : en changer, au moins une fois par an, ou tous les 15 000 km. Cela va de pair avec un entretien sérieux, consistant en une désinfection de la tuyauterie amenant l'air dans la voiture. Cette opération est en général complétée par un remplissage du liquide nécessaire au climatiseur. Le Centre technique du TCS effectue ces nettoyages, mais il vous appartient de faire changer le filtre par le concessionnaire

de votre marque, par exemple lors du service (qui devrait aussi être exécuté au minimum une fois par an, même si vous roulez peu). Une consigne : aérez ! Cela empêche la stagnation des pollens et particules. Mieux encore, nettoyez soigneusement les sièges, le tableau de bord, les contre-portes, les tapis de sol. Évident ? Pas vraiment, beaucoup d'automobilistes considèrent leur auto comme un outil bon à tout faire, disponible à chaque instant, fonctionnant comme un bureau mobile, un coin à manger. Or les poussières et les pollens se déposent. Si vous ne voulez pas vous en préoccuper, prenez rendez-vous avec une compagnie qui effectue des nettoyages en profondeur. Cela en vaut le prix, vos bronches

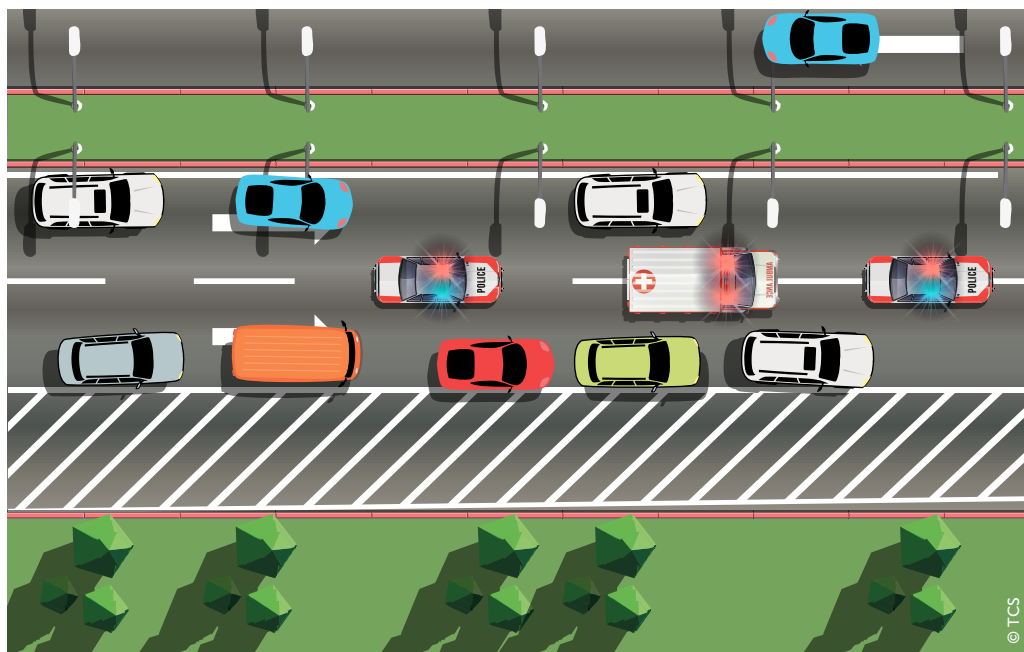
et vos poumons vous remercieront. Pour les paranoïaques : Tesla installe un système de défense contre les armes bactériologiques ! En fait, cela pressurise l'habitacle pour éviter toute pénétration de bactéries et de polluants. Et cela les élimine en quelques minutes dès qu'il est enclenché, avec pour corollaire la suppression des mauvaises odeurs. N'oubliez pas que les allergies peuvent frapper les enfants, alors prenez vos précautions !

Gil Egger



Un professionnel effectuera un travail très soigné, enlevant toute la poussière et les polluants de l'habitacle.

CONNAISSEZ-VOUS LES NOUVELLES RÈGLES ?



Couloirs de secours

Le 1^{er} janvier 2021 plusieurs dispositions de la circulation routière sont entrées en vigueur et impactent autant les automobilistes que les cyclistes ou les piétons. Voici un aperçu des principales règles à garder précieusement.

AUTOROUTE

Couloirs de secours

Pour faciliter l'accès de véhicules d'intervention circulant avec les gyrophares, les automobilistes devront spontanément créer un couloir de secours au milieu des voies, sans empiéter sur la bande d'arrêt d'urgence. Il faudra serrer au plus proche du bord de la chaussée, dans les tunnels. Sur une autoroute à trois voies, les véhicules au centre et à droite devront serrer à droite et ceux sur la voie de gauche serreront à gauche; cela dégagera un espace suffisant pour le passage des véhicules d'urgence. Ces mesures, permettront de réduire le temps d'intervention des secours.

Principe de la «fermeture éclair»

Le principe de la «fermeture éclair» s'appliquera dès qu'une voie sur l'autoroute devra être fermée. Les automobilistes devront laisser passer en «fermeture éclair» les conducteurs provenant d'une autre voie qui serait fermée pour cause de travaux, par exemple. Cela permettra de fluidifier le trafic et d'éviter les ralentissements provoqués par un changement de voie trop en amont.

Devancement par la droite

Lors de bouchons, de ralentissements ou d'accidents, les automobilistes seront autorisés à devancer par la droite les véhicules roulant à leur gauche. Toutefois, dépasser en se rabattant depuis la droite restera interdit et punissable. Cette mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic des tronçons les plus fréquentés et d'augmenter les capacités.

Les caravanes pourront rouler à 100 km/h

La vitesse maximale autorisée pour tracter une remorque ou une caravane (jusqu'à 3,5 tonnes) passera de 80 à 100 km/h sur les autoroutes suisses. La charge remorquée ne devra pas dépasser la limite indiquée dans le permis de circulation du véhicule tracteur. Des pneus adéquats et permettant de rouler à cette vitesse devront être montés.



MOBILITÉ URBAINE

Les vélos et cyclomoteurs pourront, sous conditions et si cela est indiqué,

tourner à droite à un feu rouge. À Genève, 105 carrefours ont été équipés du nouveau panneau spécifique. La nouvelle disposition fédérale permet ainsi de favoriser davantage le développement de la mobilité cyclable. Un test mené à Bâle a démontré que la mesure facilite et sécurise les trajets réalisés à vélo, tout en fluidifiant l'ensemble du trafic. En effet, en tournant à droite au feu rouge, les cyclistes évitent de redémarrer en même temps que les véhicules motorisés, manœuvre parfois peu confortable. L'essai a également confirmé qu'elle ne provoque pas d'augmentation du nombre d'accidents de la route.

Les cyclistes jusqu'à 12 ans seront autorisés sur les trottoirs

Circuler sur la droite des trottoirs, si aucune piste ou zone cyclable n'existe sur le tronçon parcouru, sera désormais possible pour les enfants jusqu'à 12 ans. Ils devront céder la priorité aux piétons.

Des parkings payants pour les deux-roues motorisés

Les e-bikes rapides (45 km/h), les motocycles et les cyclomoteurs pourront également être soumis au stationnement payant.

Des places vertes pour les véhicules électriques

Des places de parc vertes et un nouveau symbole «station de recharge» pourront être créées, à l'usage exclusif des véhicules électriques. Ces places permettront aux automobilistes de distinguer rapidement les places de stationnement dotées d'une station de recharge.

L'apprentissage de la conduite en voiture dès 17 ans

Le permis d'élève conducteur pour les voitures de tourisme (catégorie B et BE) pourra être obtenu dès 17 ans révolus. Les nouveaux conducteurs pourront se présenter dès leur 18^e anniversaire à l'examen, pour autant qu'ils aient déjà une année de conduite accompagnée à leur actif. Seuls les conducteurs âgés de 20 ans révolus lors de l'examen pourront se présenter après moins de douze mois de conduite en tant qu'élève conducteur. Les jeunes nés entre 2001 et 2002, qui auront obtenu leur permis d'élève conducteur d'ici au 31 décembre 2020, seront exemptés de cette période d'apprentissage d'une année. Cette exemption concerne également les jeunes nés en 2003 et qui auront obtenu leur permis d'élève conducteur d'ici au 31 décembre 2021. Les permis d'élèves conducteurs émis avant le 1^{er} janvier 2021 resteront soumis au régime actuel.

PALETTE DES COURS 2021 DU TCS GENÈVE

AUTO

FUTURS ET JEUNES CONDUCTEURS

INITIATION À LA CONDUITE POUR LES 16-17 ANS

Faites l'acquisition des connaissances de base de la conduite avec un moniteur.

Dates au choix

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

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

COURS JUNIOR POUR LES 16-21 ANS

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

Une semaine, horaires de 8h à 18h environ. Examen théorique de 13h30 à 14h30.

Prochaines dates

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

Tarif unique

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

COURS DE PREMIERS SECOURS

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

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

Dates au choix

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

Tarif unique

120 frs.

LE PACK COMPLET L-BOX TCS

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

Pack de base aux choix

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

Et en option

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

COURS DE FORMATION 2-PHASES

Une fois le permis en poche vous avez 1 an pour suivre la journée de formation complémentaire obligatoire.

Ces cours sont organisés toute l'année. Renseignements et inscriptions pour ce cours au **058 827 15 00**,
info.training-events@tcs.ch

CONDUCTEURS EXPÉRIMENTÉS

NOUVELLES RÈGLES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

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

Dates au choix

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

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

COURS SENIORS TCS GENÈVE

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

Dates au choix

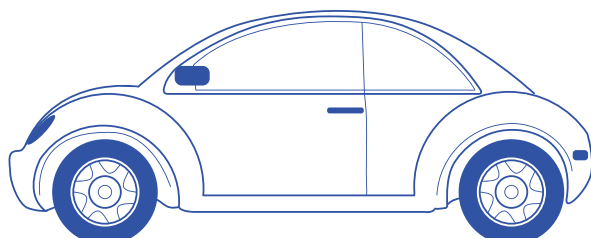
29 mars, de 13h à 17h – 7 juin, de 8h à 12h – 20 septembre, de 8h à 12h – 4 octobre, de 13h à 17h – 22 novembre, de 13h à 17h

Tarif unique

50 frs.

COURS TCS TRAINING & EVENTS

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



Intéressé-e?

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



022 735 46 53
022 782 77 95



info@tcsge.ch
www.tcsge.ch/cours

VÉLO

COURS DE MÉCANIQUE VÉLO

COURS DE BASE

Ce cours est destiné aux novices. Vous apprenez à contrôler l'état général du cycle, surtout les éléments de sécurité comme les freins, connaître le fonctionnement du cycle, savoir réparer une crevaison et contrôler, régler et changer les patins des freins classiques (les freins à disque seront traités dans le module expert).

Ce cours n'est pas destiné aux détenteurs de vélos électriques.

3 dates à choix

les samedi 17 avril, 24 avril et le 8 mai 2021 de 9h à 12h

Programme

- Accueil avec café-croissants
- Fonctionnement du cycle et aspects légaux
- Contrôles à faire avant de rouler
- Régler sa position sur le vélo
- Outillage requis pour effectuer les réparations proposées
- Réparer une crevaison (démonstration et travail pratique)
- Contrôler et changer les patins de frein (démonstration et travail pratique si le temps le permet)
- Le cours du 8 mai est suivi d'un repas sur le pouce et d'une sortie à vélo facultative et gratuite de 25 km.

COURS AVANCÉ

Ce cours, la suite du cours de base, s'adresse à tous ceux qui souhaitent faire eux-mêmes des réglages et réparations courantes telles que régler les dérailleurs avant et arrière, vérifier et régler le jeu de direction ainsi que changer les câbles et gaines des freins et des dérailleurs.

Ce cours n'est pas destiné aux détenteurs de vélos électriques.

2 dates à choix

les mercredi 12 et 19 mai 2021 de 18h30 à 21h30

Programme

- Accueil et apéro
- Contrôles à faire avant de rouler (rappel)
- Régler sa position sur le vélo (rappel)
- Outillage requis pour effectuer les réparations proposées
- Régler les dérailleurs avant et arrière (démonstration et travail pratique)
- Régler le jeu de direction (démonstration et explications)
- Changer les câbles des freins et des dérailleurs (démonstration et explications)
- Laver et lubrifier son vélo (conseils)

COURS EXPERT

Ce cours, la suite du cours avancé, s'adresse aux cyclistes avertis. Vous apprenez à changer une chaîne, à dévoiler une roue, à contrôler l'usure des plaquettes des freins à disque et à régler les suspensions d'un VTT ou d'un cycle.

Ce cours est également ouvert aux détenteurs de vélos électriques munis de freins à disque et/ou de suspensions.

Dates

les mercredi 26 mai et 2 juin 2021 de 18h30 à 21h30

Programme

- Accueil et apéro
- Outillage nécessaire à effectuer les réparations proposées
- Mesurer l'usure de la chaîne et la changer (démonstration et explications)
- Dévoiler une roue (démonstration et explications)
- Régler les suspensions (démonstration et travail pratique)
- Contrôler les plaquettes des freins à disque (démonstration et explications)

TARIFS

	1 COURS	PACK 2 COURS	PACK 3 COURS
Membre TCS	25	40	50
Non membres	35	50	60
Membres TCS-18 ans	10	15	20
Non membres TCS-18 ans	20	30	35

CYCLISTES

PRATIQUE DU VÉLO ÉLECTRIQUE

Découvrez la bonne pratique du vélo électrique, la gestion de sa puissance, sa maniabilité ainsi que les dangers qu'il peut représenter. Le cours a lieu sur piste et sur route, de 8h à 12h30.

Dates à choix

27 mars – 22 mai – 16 juin – 4 septembre – 9 octobre

Prix membres TCS / Non membres:

55 frs. / 120 frs.

Informations pratiques

- Tous les cours ont lieu au Centre technique du TCS, route de Meyrin 212, 1217 Meyrin
- Aucun matériel n'est nécessaire pour ces cours.
- Les cycles ou VTT des participants doivent être en bon état de marche et propre.
- Une personne sans vélo peut être admise exceptionnellement si pour des questions de transport ou autre elle ne peut s'y rendre avec son cycle.
- Port du casque recommandé pour les vélos électriques lents et obligatoire pour les 45 km/h
- Le nombre de places est limité à 15 personnes par cours
- Les inscriptions sont fermées 5 jours avant le début du cours pour des questions d'organisation



Intéressé-e?

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



022 735 46 53
022 782 77 95



info@tcsge.ch
www.tcsge.ch/cours

LA RUE SAINT-VICTOR



On dit souvent de Genève qu'elle est une ville internationale, en se référant à ses multiples organisations onusiennes et aux dizaines de langues que l'on y entend à chaque coin de rue. Mais est-ce la seule du canton à mériter ce titre? La première des cités cosmopolites de la région ne serait-ce pas plutôt Carouge?

La naissance de Carouge est celle d'une petite ville créée aux portes de Genève au lendemain de l'Escalade par le roi de Piémont-Sardaigne qui avait des vues sur la cité de Calvin au même titre que les Savoyards alors défaits. Dans sa volonté d'expansion, Victor-Amédée III fait donc sortir ex-nihilo une cité au charme transalpin et connue pour sa tolérance religieuse. Et lorsque l'on évoque celle que l'on nomme encore la cité sarde, il faut se rendre compte que ses vieilles pierres ont vu passer tant la grande Histoire, celle qui vit débarquer les troupes napoléoniennes à la fin du XVIII^e siècle, que la petite histoire populaire où la contrebande qui se développera pendant longtemps perturbe les relations diplomatiques franco-genevoises.

La rue Saint-Victor est le reflet parfait de ce discret cosmopolitisme. Traversée par les voies de tram, on aurait tort de la croire n'être qu'une simple voie de passage. Sa jonction avec la rue du Marché est marquée par l'emplacement de l'Église de la Sainte-Croix ¹. Le samedi matin, à 11h, il est possible, en faisant son marché, d'entendre le carillon de cette église qui est le deuxième plus important de Suisse en nombre de cloches.

Celles et ceux qui sont d'humeur plus profane que pieuse opteront pour les déambulations dans la rue aux arcades occupées par de petites enseignes taillées sur mesure pour les amoureux d'arts et d'artisanat. Par exemple, on trouvera de quoi décorer son intérieur avec une inspiration asiatique ou visiter une exposition à la galerie d'art. C'est aussi une rue faite de belles découvertes gustatives, par exemple les exquis douceurs italiennes au Doux Pêché ². De quoi céder à la gourmandise, en attendant le retour des soirées branchées comme seule Carouge sait le faire, qu'elles soient dans la programmation pointue de ses bars (en tête duquel le légendaire Chat Noir, à deux pas de là!) ou dans ses nombreuses animations de rue, qui nous manquent tant!

Ines El-Shikh



ESCAPADES



LA NOUVELLE COMÉDIE LA CULTURE AU CŒUR DE LA CITÉ

Mardi 27 avril

La culture pleure et nous pleurons la culture. Mais alors que nous faisons tous le deuil des sorties culturelles, en raison de l'épidémie, le chantier de la Comédie de Genève aux Eaux-Vives avance vers sa fin, programmée ce printemps. La prochaine ouverture au public de cet élégant paquebot de verre est un jalon important de la mue du nouveau quartier en train de voir le jour autour de la gare des Eaux-Vives, et contribuera de manière déterminante à sa dynamique.

Les dimensions du bâtiment, conçu par le bureau parisien FRES, sont impressionnantes. Elles traduisent l'ambition de faire de la Comédie un lieu dédié aux arts vivants ancré dans la Cité,

cœur d'un quartier qui comptera, à terme, 400 nouveaux logements, des commerces, des restaurants, des bureaux, des équipements sportifs et une crèche.

Les parois de verre invitent à passer sans ambages de l'esplanade piétonne Alice Bailly (du nom de la peintre et graveuse genevoise, proche des mouvements avant-gardistes du début du 20^e siècle) à l'intérieur du bâtiment. Le café-restaurant, dont la terrasse se prolonge sur l'esplanade, joue un rôle de passerelle. Un peu plus loin la voie verte ouvre une perspective vers la France voisine. À l'intérieur, les salles de répétitions, les ateliers de décors se donnent à voir. Un sentiment de porosité se dégage de l'ensemble, qui fait

écho à la volonté de la nouvelle direction des lieux de faire de ce théâtre un lieu de rencontres et de partage.

Une visite guidée est organisée pour faire découvrir la nouvelle institution qui contribuera au rayonnement culturel de Genève

Les temps forts

- Découverte du bâtiment et des locaux de la Comédie
- Accueil et présentation du projet artistique par la direction du théâtre

Horaires

- Rendez-vous à 17h dans le hall d'accueil du bâtiment
- Durée de la visite suivie de l'apéritif environ 2h

Notre offre

- Membres: 20 frs.
Enfant <16 ans: 15 frs.
- Non membres: 40 frs.
Enfant <16 ans: 30 frs.

Inclus

- Apéritif
- Organisation et accompagnement TCS



Intéressé-e?

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



022 735 46 53

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



info@tcsge.ch

www.tcsge.ch/escapades

ESCAPADES



ILLUSTRES BRANCHES UNE VISITE EXCLUSIVE DU DOMAINE DE MIOLAN

© Thierry Parel

Vendredi 4 juin

Vu l'attachement des Genevois à leur patrimoine arboricole, nous poursuivons notre série de visites consacrées aux arbres remarquables. Celle-ci vous mènera, cette-fois-ci, à la campagne et plus précisément à la découverte du domaine de Miolan, une des plus belles propriétés de la rive gauche, aux mains de la même famille depuis 1353.

Pour vous mettre dans l'ambiance, vous débuterez par une incursion dans la généalogie du maître des lieux, Edmond Boissier, éminent botaniste du 19^e siècle. Vous enchaînez avec la découverte des arbres qui sont à Miolan d'intérêt majeur. Vous aurez le privilège d'être guidés par deux grands spécialistes, Roger Beer (ancien chef du secteur forêts et arbres isolés à l'OCAN et président de la Société suisse de dendrologie) et Olivier Chatelain (président de la Société genevoise de dendrologie) qui vous commenteront les spécimens les plus précieux.

Vous terminerez en levant le verre à la santé de ces illustres branches : une dégustation des vins biodynamiques produits par Bertrand Favre, responsable de l'activité viticole et de l'exploitation agricole du domaine.

Les temps forts

- Accès exclusif au Domaine de Miolan
- Visite guidée avec deux dendrologues
- Mise en contexte historique par une guide du patrimoine
- Dégustation de vins bio

Horaires

- Rendez-vous à 16h45, dans la cour du chemin des Princes 83 à Choulex
- Arrêt TPG : Petit Miolan, bus numéro 33 depuis Rive
- Fin environ 19h

Notre offre

- Membres : 25 frs.
- Enfant <16 ans : 10 frs.
- Non membres : 50 frs.
- Enfant <16 ans : 20 frs.

Inclus

- Visite guidée avec deux spécialistes des arbres et une guide du patrimoine
- Dégustation des vins de Miolan
- Organisation et accompagnement TCS



LA VOIE SUISSE UNE BALADE DANS LE BERCEAU DE LA SUISSITUDE

© André Meier - Lucerne Tourisme

Week-end du 3 et 4 juillet

Des montagnes majestueuses, des pâturages opulents, des chapelles, des châteaux et des sites historiques bordent les rives idylliques d'un lac qui ressemble à une hydre dont les membres s'insinuent dans les territoires des cantons primitifs. Un paysage modelé par les glaciers, que vous explorerez à pied et en transports publics, lors de cette sortie de deux jours particulièrement destinée aux familles.

Vous cheminerez dans les cantons de Lucerne, Nidwald, Uri et Schwyz, dans le berceau de la suissitude. La prairie du Grütli, le rocher de Schiller, la Tellsplatte vous donneront l'occasion de revisiter l'histoire et les mythes fondateurs de la Confédération. Dans un magnifique décor lacustre, vous foulerez l'Axenstrasse, une étape de la Voie Suisse et l'une des plus belles routes de Suisse centrale. Son audace technique et sa vue panoramique en font une attraction touristique de renommée mondiale.

Marche sur des sentiers pittoresques et variés, parcours en bateau et en funiculaire, nuitée dans une charmante auberge de jeunesse, repas simples et sains vous ramèneront, pour un week-end, à un temps immuable et paisible, aux origines de notre pays.

Les temps forts

- Découverte culturelle et touristique des hauts lieux d'origine de la Confédération
- Parcours de paysages idylliques à pied et en bateau
- Programme hors des sentiers battus, invitant à la rencontre et à la convivialité

Horaires

- Rendez-vous le samedi matin à 6h45 à la gare Cornavin
- Retour le dimanche soir à 20h45

Notre offre

- Membres : 120 frs.
- Enfant <16 ans : 60 frs.
- Non membres : 220 frs.
- Enfant <16 ans : 120 frs.
- Attention : Billets de train aller-retour à la charge des participants

Inclus

- Organisation et accompagnement TCS
- Visites commentées
- 1 nuitée en auberge de jeunesse
- Repas et pique-niques (à l'exception du pique-nique de samedi midi, à prévoir par les participants)



Intéressé-e ?

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



022 735 46 53

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



info@tcsge.ch

www.tcsge.ch/escapades

AGENDA CYCLO ET MOTO



COURS D'INITIATION

Débutons la saison avec deux cours d'initiation.

Samedi 24 avril

- 10h00, patinoire des Vernets
- 14h00, patinoire des Vernets
- Parcours: environ 15 km



SORTIES À VÉLO

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

8 mai

après le cours mécanique

Niveau facile

- Départ: 14h, Centre technique TCS de Meyrin
- Parcours: environ 20 km

Un repas est prévu pour les participants du cours de base souhaitant participer à la sortie cyclo pour une contribution de 12 frs./pers.

30 mai

Niveau facile

- Départ: 10h, Place des Nations
- Parcours: environ 30 km

11 juillet

Niveau moyen

- Départ: 9h30, Gare des Eaux-Vives
- Parcours: environ 50 km

8 août

Bon niveau

- Départ: 8h30, Centre sportif du Bout-du-Monde
- Parcours: environ 70 km

3 octobre

Niveau facile

- Départ: 9h30, Plainpalais
- Parcours: environ 35 km

Informations pratiques

- Gratuit pour les membres, 10 frs. pour les non membres
- Les détails des parcours seront connus un mois avant la date de la sortie.
- Il est possible d'utiliser un vélo électrique pour les sorties entre 30 km et 50 km en respectant le niveau du groupe.
- Le TCS ne fournit pas de vélo.



AUTOUR DU LAC DE THOUNE

20 juin

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, 29 AOÛT 2021

Informations à venir.



TOURS À MOTO

Les parcours suivront à une date ultérieure. Vous pouvez nous transmettre vos coordonnées à info@tcsge.ch pour être informé personnellement du déroulé.

Dates

- Samedi 15 mai
- Samedi 12 juin
- Samedi 21 août
- Samedi 18 septembre

Horaires

- Selon les parcours entre 7h30 et 8h30 au Centre technique TCS Meyrin, route de Meyrin 212, 1217 Meyrin

Notre offre

- Membres: 75 frs.
- Non membres: 105 frs.

Inclus

- Café – croissants
- Repas de midi
- Organisation



Intéressé-e?

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



022 735 46 53

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



info@tcsge.ch

www.tcsge.ch/escapades

ENTRETIEN

AVEC LAURENT TERLINCHAMP



© Bertrand Reich

Laurent Terlinchamp préside la Société des Cafetiers, Restaurateurs et Hôtelières de Genève (SCRHG). Personnalité combative, il défend avec conviction les intérêts d'une corporation profondément touchée par la crise pandémique. L'homme est aussi un mordu de mécanique et de belles cylindrées.

Quel est votre moyen de transport favori ?

L'automobile. C'est le dernier endroit où l'on peut être tranquille. Je peux écouter la musique que j'aime autant que songer à mille et une choses. C'est d'ailleurs au volant de ma voiture que je prépare chacune de mes journées.

À quel âge avez-vous passé votre permis de conduire ?

À 18 ans. Nous étions en 1979, je vivais dans un petit village de France voisine. Et nous ignorions alors ce qu'était un bus. Autant dire que nous vivions confinés en quelque sorte (pour des raisons qui n'avaient rien à voir avec la pandémie actuelle) à la campagne et nous attendions avec impatience de pouvoir obtenir notre permis de conduire pour tracer la route. D'autant que, près de l'épicerie de mes parents, il y avait un axe routier important où convergeaient les belles voitures allemandes, les Corvettes et les Jaguars.

Était-ce un rêve ?

Oui et plutôt deux fois qu'une. Pour ma part, je possédais déjà mon véhicule six mois avant la date de l'examen de conduite. C'était une Deux-Chevaux Citroën que je bichonnais à longueur de journée. Je la lavais, je la lustrais avec énergie. Cette voiture représentait un double symbole. Tout d'abord, elle me faisait entrer dans le monde adulte et ensuite elle était un passeport pour la liberté. Au passage des années

1980, nous étions nombreux à viser l'émancipation. Nous voulions être indépendants financièrement, avoir notre propre toit et nous éloigner de la cellule familiale. Car, à cette époque, les enfants et les adolescents ne restaient pas souvent les bras croisés. Nos parents nous distribuaient toujours des petites tâches que nous exécutions sans regimber.

Quelles villes suisses vous semblent les plus agréables en terme de mobilité ?

Berne sans aucun doute. Le trafic est savamment réglé dès la sortie de l'autoroute. La signalisation des parkings centralisés, le tram : tout est limpide et contribue à la fluidité de la circulation. Lausanne ne semble pas logée à meilleure enseigne que Genève. À cet égard, notre canton devrait revoir sa copie en matière de transports publics. Ils ne peuvent bien répondre aux besoins des utilisateurs que s'ils sont véritablement bon marché et plus faciles d'accès.

Dans quel autre pays la gestion des transports vous paraît-elle particulièrement efficace ?

Le Canada. Et cela tient notamment au comportement des usagers de la route. À Montréal, comme à Québec, les gens ne sont pas agressifs. Il n'y a pas de coups de klaxons intempestifs, d'excitation au volant. À l'inverse sans doute de ce que j'ai constaté à Paris, où personne ne semble prêter garde aux panneaux de signalisation et où l'insulte a tout l'air d'être un sport national.

Propos recueillis par
Adélita Genoud

Vous déménagez?



www.aged.ch

Choisissez un déménageur certifié AGED

Certifié **Charte** Qualité
AGED

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

Nouveau auto-illustré paraît le 26 février

**Corvette C8, Ferrari F8 Tributo,
Jaguar F-Type, Jeep Renegade Hybride,
Honda Civic Type R Limited Edition,
Mercedes Classe S, Volkswagen ID.4
et beaucoup plus**

ai **auto**
ILLUSTRÉ
Le magazine automobile suisse

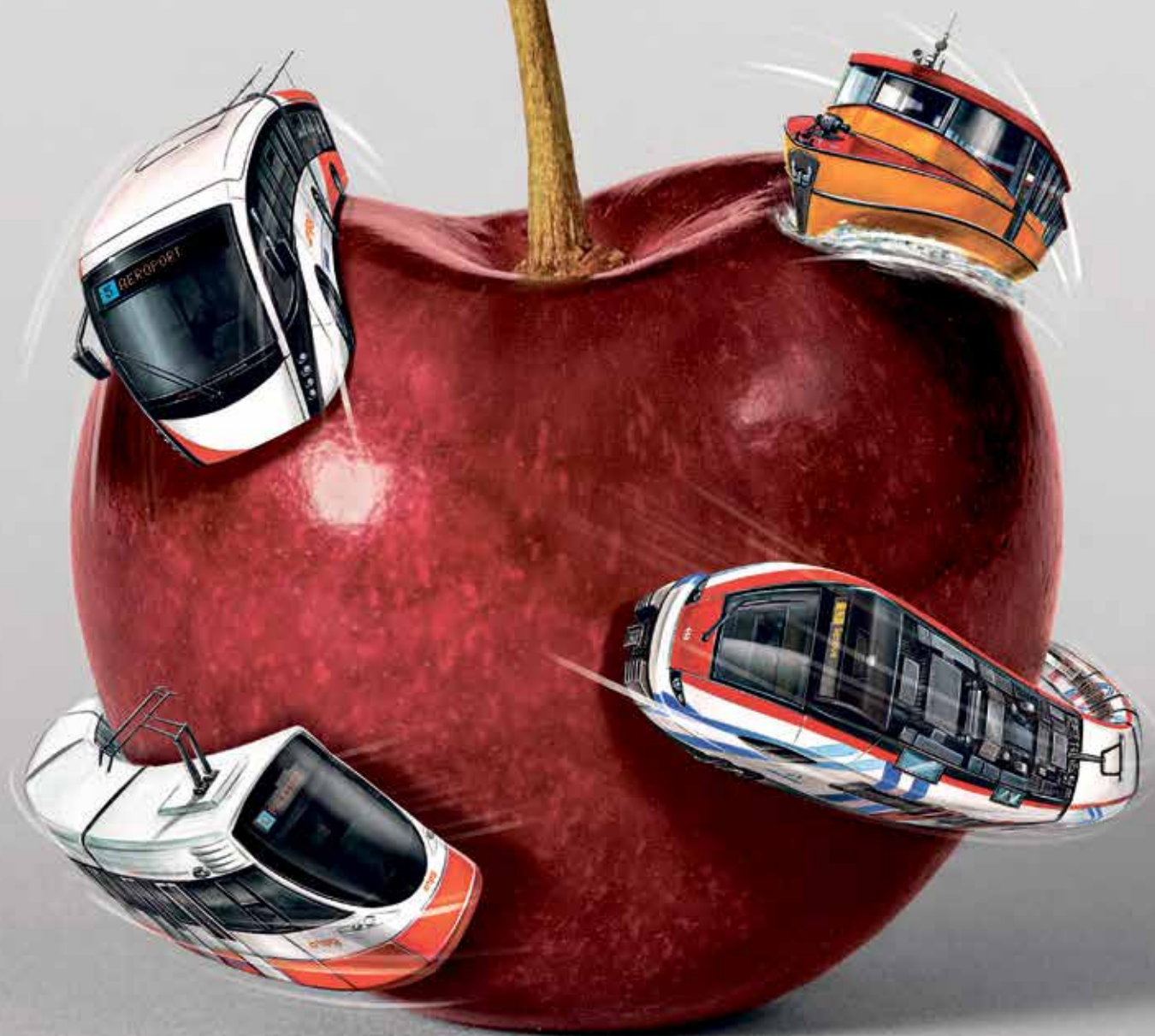


Abonnez-vous dès à présent.

auto-illustrierte.ch/fr/abo ou 043 322 60 81 ou abo@auto-illustrierte.ch

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

**C'est la cerise
sur le réseau !**



le voyage aux multiples visages

unireso

unireso.com