

itinéraire

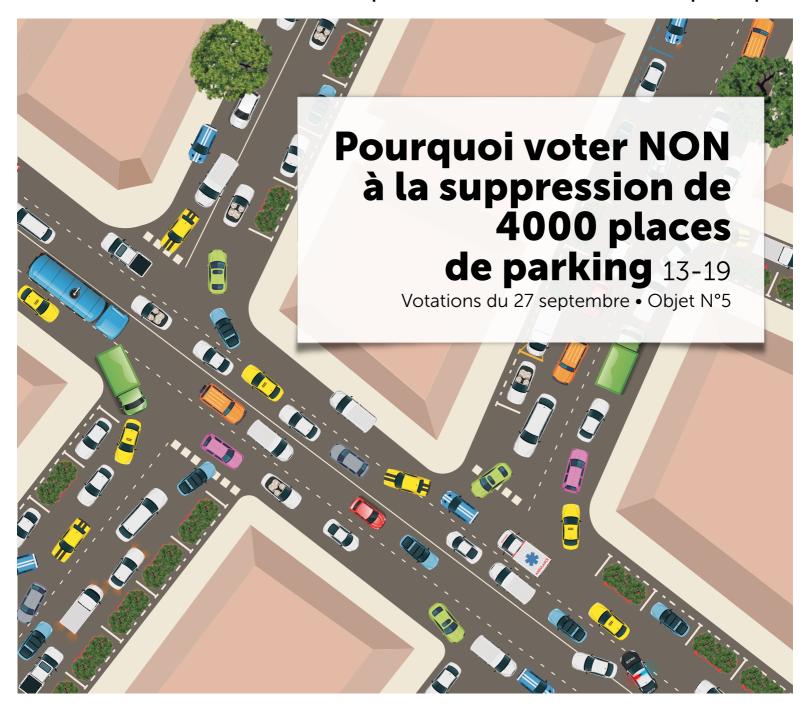
N° 3 • Septembre 2020 • tcsge.ch

7. Stick'Air la suite

23-24. À vélo ou en voiture, vous avez le choix des cours

33. Escapade: sur les pas du sanglier de Jussy. Inscriptions ouvertes

34. Raconte-moi la Route... Échange avec Jean Romain, philosophe





Prenez la bonne direction...



IMMOBILIER

L'AGENCE IMMOBILIÈRE NEHO VEND VOTRE BIEN POUR UN FORFAIT FIXE DE CHF 9'500.-



Avec plus de 50 biens vendus chaque mois, l'agence Neho continue de démontrer que le modèle au forfait fixe de CHF 9'500.- répond aux attentes du marché. L'agence totalise plus de CHF 500 millions en valeur de transaction et se positionne aujourd'hui parmi les agences immobilières leader en Suisse.

Avant, lors de la vente d'un bien, une importante commission était prélevée par l'agence en charge. La plupart facturent un minimum de 3% sur le prix de vente. Ce montant se situe régulièrement entre CHF 30'000 et CHF 50'000. C'est dans ce contexte que le concept de Neho s'est tout de suite démarqué. L'agence immobilière Neho est née d'un constat de ses quatre fondateurs : depuis plus de vingt ans, le marché de l'immobilier est à la hausse et les prix ont doublé, voire triplé. Or, contrairement au bon sens, le taux de commission des agences est resté inchangé. Pourtant, le travail des courtiers a grandement évolué, ne serait-ce que par l'arrivée d'internet. Il fallait donc y remédier.

Un modèle juste et transparent

Un accompagnement par des agents immobiliers locaux et expérimentés reste le cœur du service de Neho. C'est l'utilisation des nouvelles technologies et l'automatisation d'un grand nombre de tâches administratives qui ont permis à l'agence de réduire les coûts, tout en permettant aux agents de se consacrer davantage à leur métier : vendre le bien qui leur est confié. Les agents bénéficient de plus de temps pour conseiller leurs clients, mettre en valeur les propriétés et surtout rechercher les acheteurs. Quant à la plateforme internet de Neho, elle permet de suivre en temps réel l'évolution du dossier et donne accès à toutes les informations liées à la vente. Le vendeur a ainsi accès

en temps réel au nombre de visites, les feedbacks des acheteurs potentiels et leurs offres. Ainsi, en plus des importantes économies qu'il réalise grâce à l'offre proposée par Neho, le vendeur bénéficie d'un service de courtage amélioré, et ce dans toute la Suisse Romande. Les clients en témoignent, Mme Sema T. de Épalinges : « Neho est une agence qui porte le courtage immobilier à un tout autre niveau ! Le service à la clientèle est excellent (ils font une visite virtuelle de la maison pour que vous n'ayez pas de visites inutiles, ils accompagnent l'acheteur dans sa démarche de financement pour accélérer la transaction, ils sont avenants et proactifs), les frais sont beaucoup plus bas [...] et la rapidité de traitement est exceptionnelle, ils ont mis en ligne notre maison en seulement deux jours ».

Une croissance réelle et soutenue par les plus grands Face à ce succès, les groupes immobiliers Investis et Delarive ont rapidement rejoint l'aventure. Les performances accomplies par Neho lui ont permis de remporter le « Prix de l'Immobilier » dans la catégorie PropTech lors des Swiss Real Estate Awards. Distribué par plus de 1000 professionnels de la branche, ce prix récompense les innovations clés qui révolutionnent le marché immobilier suisse.



CONTACT 022 518 82 82 hello@neho.ch

Estimez gratuitement votre bien sur neho.ch

Agenda

5 LES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER

Flash

6-7 PETITES ACTUS ET CLIN D'ŒIL

SOMMAIRE

Mobilité

- 9-10 AUTOROUTE DU CHABLAIS: MAIS DE QUOI JE ME MÊLE?!
- 11-12 CARTON JAUNE POUR LA VILLE EN ROSE
- 13-19 DOSSIER SUR LA VOTATION
 CANTONALE: SUPPRESSION
 DE PLACES SANS COMPENSATION
- **20-21** POUR LES AÎNÉS ET LES PERSONNES HANDICAPÉES LA MOBILITÉ DEMEURE ESSENTIELLE
- 22 L'HYDROGÈNE FAIT ROULER LES CAMIONS EN SUISSE

Sécurité

- DOMPTER SA PETITE REINE POUR ROULER EN VILLE
- **24** PALETTE DES COURS TCS

Évasion

- 25 CHRONIQUE MA RUE: LA RUE DES GROTTES
- **26-27** LE CAMPING-CAR EN SUISSE
- **30-31** 5 SITES UNESCO EN SUISSE À VOIR ABSOLUMENT
- 32-33 ESCAPADES ORGANISÉES:
 UN JOUR À ESTAVAYER-LE LAC,
 SUR LES PAS DU SANGLIER DE JUSSY

Partage

JEAN ROMAIN: «J'AI VOULU
FAIRE LE PORTRAIT DE LA ROUTE,
DIRE SA CHANSON, HUMER
SON PARFUM». INTERVIEW.

4000 PLACES DE PARKING ÉVAPORÉES



Place des Augustins, Genev

Incroyable mais malheureusement vrai! Par un allègement du principe de compensation, c'est bien le nombre de places qui disparaîtront si nous ne disons pas NON dans les urnes le 27 septembre.

S'il est important de s'opposer à la loi soumise à votation, c'est qu'elle tourne le dos aux évolutions technologiques de la mobilité, ainsi qu'aux mutations sociétales et économiques en cours. Voici quelques-uns de ses effets pervers:

- des habitants détenteurs de macarons perdront la possibilité de stationner leur véhicule, ou de faire venir chez eux de nouveaux services de mobilité;
- les commerces du centre-ville seront sérieusement affectés alors qu'ils souffrent déjà d'une baisse de fréquentation. Les clients seront encouragés à se rendre vers les grandes surfaces en périphérie du canton ou en France voisine;
- l'installation des 1300 bornes électriques nécessaires à la ville de demain sera menacée en bien des endroits;

- la médecine ambulatoire, qui se développe, peinera à acheminer médecins et infirmières au domicile des patients;
- il sera plus difficile de pratiquer l'économie circulaire, qui nécessite de trier et de transporter dans des lieux de réparation ou de recyclage, ou chez d'autres habitants, les objets usagés.

Alors même qu'il s'agit de conséquences majeures, la modification législative proposée n'a pas fait l'objet d'une analyse préliminaire des besoins des habitants, des commerces et de leurs clients, ainsi que des visiteurs de notre ville. Et contrairement à ce qu'annoncent ses promoteurs, elle n'améliorerait en rien les conditions de circulation à Genève. La congestion actuelle n'est en effet pas due à l'existence de places de parking, mais à des aménagements discutables sur lesquels il conviendra de revenir également.

François Membrez, président du TCS Genève

Offre spéciale pour les membres du TCS Profitez et abonnez-vous maintenant!

Votre offre spéciale:

- + directement dans votre boîte aux lettres
- + 12 numéros
- + seulement CHF 55.-(au lieu de CHF 89.-)





Abonnez-vous dès à présent. auto-illustre.ch/fr/abo ou 043 322 60 81 ou abo@auto-illustrierte.ch Votre promo-code : TCS

Vous déménagez?



Choisissez un déménageur certifié AGED





-10%*

pour une protection voyages complète et une assistance routière en Europe.

AUSSI VALABLE POUR VOS VACANCES EN SUISSE!

*Pour toute nouvelle souscription d'ici à fin novembre





AGENDA

LES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER



Découvrez en groupe, le 26 septembre, la petite ville médiévale d'Estavaverle-Lac. Lisez le programme en page 32

SEPTEMBR

- **17** Assemblée générale de la section genevoise du TCS
- **19** Virée d'automne à moto
- **26** The Meal, pour un repas solidaire sur la Plaine de Plainpalais
- **26** Découverte de la Suisse : un jour à Estavayer-le-lac
- **27** Votations fédérales et cantonales, la section genevoise du TCS dit NON à la suppression de 4000 places de stationnement, Objet n°5
- **29** Cours à vélo dans la circulation urbaine, un coaching adapté aux personnes qui souhaitent parcourir sereinement la ville de Genève à vélo
- **30** Cours d'initiation à la conduite, apprendre les bases de la conduite automobile avec un instructeur sur piste de conduite fermée

OCTOBRE

- 2-3 Cours de premiers secours, obligatoire pour passer son permis de conduire3 Découverte régionale : sur les pas du sanglier de Jussy
- **4** Sortie à vélo, environ 40km, la dernière sortie qui clôturera une belle saison
- **5** Cours seniors, pour reprendre confiance au volant et faire le point avec un instructeur
- **10** Cours e-bike, rouler à vélo électrique ça s'apprend et s'entraîne
- **12** Echanges sur les règles de la circulation routière, un rendez-vous pour se tenir au courant des nouvelles réglementations
- **14** Cours à vélo dans la circulation urbaine, un coaching adapté aux personnes qui souhaitent parcourir sereinement la ville de Genève à vélo
- **19-23** Cours juniors, les futurs conducteurs se préparent en 5 jours à l'examen théorique et s'initient à la conduite sur piste fermée
- **31** eMobility Day, découvrez la mobilité électrique en faisant une course d'essai

NOVEMBRE

- **4** Cours d'initiation à la conduite, apprendre les bases de la conduite automobile avec un instructeur sur piste de conduite fermée
- **23** Cours seniors, pour reprendre confiance au volant et faire le point avec un instructeur
- **27-28** Cours de premiers secours, obligatoire pour passer son permis de conduire
- **30** Echanges sur les règles de la circulation routière, un rendez-vous pour se tenir au courant des nouvelles réglementations

Journal de la section genevoise du Touring Club Suisse Éditeur: TCS Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève Éditeur responsable: François Membrez, Président Rédaction: Catherine Delaby, Gil Egger, Ines El-Shikh, Didier Fleck, Adélita Genoud, Yves Gerber Secrétariat de rédaction: Anais Pitteloud Illustration couverture: Gaultier Collette – Illustration p.25: Loris Grillet Impression: Centre d'Impression Lausanne Mise en page: Agence Gaultier Collette

Publicité: Creative Media Sàrl, 024 481 11 32, 079 440 43 33 Prochaines éditions: 25 novembre Le tirage de ce numéro: 236 000 exemplaires Distribution (Epsilon SA): tous ménages dans le canton de Genève Tél: 022 735 46 54 Info@tcsge.ch – www.tcsge.ch Facebook/TCS.Geneve Instagram.com/tcsgeneve



FLASH

FLASH



La cinquième saison de la TCS eSports League, un jeu vidéo non-violent mélangeant football et voitures, a débuté le 31 août. Les curieux et amateurs de gaming pourront vivre les rencontres en direct via les supports numériques. Les primes de match et les prix de cette TCS eSports League atteindront les 13 000 francs. La finale aura lieu le

COUP D'ENVOI DE L

ESPORTS LEAGUE

14 novembre.

SAISON DE LA TCS



Le TCS teste régulièrement des voitures familiales pour évaluer leur capacité à transporter des enfants. Pour la première fois, 15 SUV compacts 100% électriques sont passés sous la loupe des experts TCS. Parmi ces voitures, dont le prix d'achat s'élève jusqu'à 135 000 francs, figurent douze modèles de 5 places, deux de 4 places et une de 7 places. Cette série de tests a déjà été réalisée sur 180 véhicules, en comptant ceux testés cette année. Vous trouverez le test complet et le comparatif en ligne sur tcsge.ch ou demander le lien direct à info@tcsqe.ch, au 022 735 46 53.

Les Romands âgés de 12 à 18 ans sont invités à réaliser d'ici au lundi 2 novembre une œuvre originale sur le thème de «J'ai 90 secondes pour vous dire... My vision. your safety». Au mois de décembre, seront sélectionnés dans chaque canton les trois meilleurs courts-métrages, qui prendront automatiquement part à la grande finale romande du 26 mars 2021 à Cossonay.

À la clé:

Les trois prix par canton

1er gagnant: 500 frs. 2e gagnant: 400 frs. 3e gagnant: 300 frs.

Les prix de la finale romande

Les gagnants cantonaux concourent ensuite dans une finale romande.

1er gagnant: 1000 frs. 2e gagnant: 800 frs. 3e gagnant: 600 frs.



- Installez un enfant sur le siège passager que et uniquement si toutes les autres places sont occupées
- Avant d'installer un siège pour bébé dans le sens opposé à la marche, l'airbag passager doit impérativement être désactivé. Conformez-vous au manuel d'instruction de votre voiture pour le désactiver. Il peut rester activé quand le siège enfant est positionné dans le sens de la marche et que le siège est reculé au maximum.



Le prolongement du tram de la place des Nations au Grand-Saconnex puis à Ferney-Voltaire transformera le paysage urbain et la mobilité à Genève. Ce projet d'envergure s'accompagne d'une démarche de concertation à laquelle les genevoises et genevois sont invités à participer.

Comment participer?

En découvrant le projet de tram et en laissant des commentaires ou des propositions sur participer.ge.ch

En vous rendant aux différents rendez-vous:

- 14 septembre au 5 octobre, 17h30-19h30, la Pastoral, Route de Fernay 106: **Série de** discussions thématiques.
- 15 septembre au 9 octobre (du mardi au vendredi), 17h à 20h, Kiosque de la place des Nations: Visite libre de l'espace du projet.
- 10 octobre, 14h-18h, grande salle du Centre œcuménique, Route des Morillons 1, Le Grand-Saconnex: Forum. Rencontrez les paysagistes, ingénieurs, architectes et experts de la mobilité qui élaborent ce projet.
- rapporteur spécial des Nations-Unies en partenariat avec l'Université de Genève. Plus d'infos à venir sur exploregeneve.ge.ch.



La Chambre constitutionnelle de la Cour de justice rejette l'un des recours soutenus par le TCS et admet partiellement les deux autres.

• La chambre constitutionnelle a retenu que l'instauration de zones environnementales, le régime de la circulation différenciée et l'introduction d'un macaron environnemental, n'étaient pas contraires à la répartition constitutionnelle des compétences législatives entre la Confédération et les cantons. «Ces mesures portent certes atteinte à la liberté économique des personnes physiques

ou morales dont l'activité professionnelle implique le déplacement au moyen de véhicules, mais elles sont justifiées par un intérêt public important de protection de la santé de la population et proportionnées au but visé».

- Le canton de Genève ne peut pas fixer des valeurs d'alarme pour les polluants aériens qui se situent au niveau des valeurs limites de l'OPair. En confirmant ainsi l'arrêt du Tribunal Fédéral concernant Lucerne, la Chambre annule les dispositions qui rendent le dispositif genevois applicable aux pics de pollution en matière de NOx et de PM10 (particules fines).
- Les panneaux inventés par le canton de Genève pour délimiter les zones concernées par le régime de circulation différenciés ne sont certes pas prévus par l'OSR. Il est toutefois possible que le canton les utilise, pour peu qu'il obtienne l'approbation de l'OFROU à titre d'essai.
- Dans la mesure où elles touchent au domaine de la circulation routière, certaines infractions prévues par la LaLPE (véhicules circulant sans macaron à l'intérieur du

périmètre de la moyenne ceinture) et le RPics (circulation dans la zone précitée sans le macaron approprié permettant d'y accéder) ne peuvent être sanctionnées que sur la base du droit fédéral et doivent être réprimées par une amende d'ordre de

Cette décision de la Chambre constitutionnelle montre qu'un canton ne peut faire cavalier seul sans tenir compte des dispositions de la Confédération. Pour le TCS, il est en effet inconcevable que chaque canton, voire ville, puisse introduire «son» système de macarons, valable uniquement sur son territoire.

Concrètement, le TCS vous conseille de ne pas acheter la Vignette Stick'AIR (même si elle est en vente) et d'attendre la décision finale. Aucune contravention ne pourra vous être donnée d'ici là. Si, vous souhaitez acheter la vignette, nous vous conseillons d'opter pour la Crit'Air valable en France et à Genève. Enfin, nous vous rappelons que les contrôles se font uniquement en cas de pic de pollution!

CLINS D'ŒIL

Sus aux entreprises!

Fort d'une certaine expérience dans les milieux économiques on croyait avoir tout entendu, tout lu des propositions les plus farfelues aux revendications les plus extrémistes. Eh bien non, il y avait encore de quoi être surpris et nous l'avons été par le résultat d'un sondage de Comparis réalisé il y a quelque temps auprès de 1032 «pendulaires». La définition de pendulaire donnée par l'Office fédéral de la statistique est extrêmement large puisqu'elle s'applique à toute personne occupée ou en formation... hors de son immeuble d'habitation! Ce qui concerne donc presque tout le monde, avec en moyenne nationale un trajet simple course d'une trentaine de minutes par jour. Là où ça se corse c'est lorsque deux tiers de ces pendulaires souhaiteraient, selon ce sondage, que la durée du trajet entre domicile et lieu de travail soit comptée comme... temps de travail. Pour achever les entreprises, il ne reste qu'à aller élire domicile à 200 kilomètres pour réduire de moitié son temps de travail effectif sans compensation? Les mêmes membres et à revendiguer dans la foulée, comme n'ont pas manqué de le faire certains, le payement par l'entreprise du loyer de la pièce abritant l'ordinateur et quelques classeurs dévolus au télétravail!

Et de trois!

Il y a eu le vote du Grand Conseil biffant d'un trait de plume la compensation des places de stationnement supprimées en surface par la création du même nombre de places en ouvrage. Référendum lancé par la section Genève du TCS et la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE) pour un vote populaire programmé cet automne. Il y a eu le tour de passe-passe qui a consisté à attribuer au vélo sur certains axes majeurs la moitié de la surface dévolue au transport motorisé. Grosse polémique en cours sur fond de bouchons. Et comme «jamais deux sans trois», revoilà le péage urbain – soit une taxe à payer pour accéder au centre-ville en voiture qui refait surface au travers d'une étude pouvant déboucher sur une expérience pilote. Ce qui autorisait la Tribune de Genève du 6 juillet à titre en une «Genève se dit prêt à tester un péage urbain ». Genève? Les mêmes députés qui ont voté la suppression des places de stationnement

de l'Exécutif cantonal qui ont ratatiné

subrepticement les voies de circulation

dévolues aux voitures et motos? Mais

sûrement pas vous et moi, n'est-ce pas?

D.F.

FIAT

GARAGES ET INFORMATIONS PRATIQUES À GENÈVE











info@garagedaire.com



1226 Thônex Tél. 022 349 44 64





STATIONS ET TUNNELS DE LAVAGE À GENÈVE

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



MOBILITÉ

AUTOROUTE DU CHABLAIS: MAIS DE QUOI JE ME MÊLE?!



Voie royale réservée aux nouvelles pistes cyclables, exemple à Berlir

On le sait, le Gouvernement français a donné à la fin de 2019, via un décret du premier ministre, son accord à une autoroute à péage dans le Chablais haut-savoyard, peu doté en infrastructures de transport. Mais ce projet visant à désenclaver la région du reste du département a suscité de nombreuses réactions négatives... en Suisse surtout.

Prévu de longue date, ayant connu en France diverses vicissitudes, cet axe routier de 16,5 kilomètres entre Machilly et Thonon devrait être ouvert en 2024. Il s'inscrit dans le projet d'agglomération du Grand Genève parmi de nombreuses autres mesures consacrées aux transports individuels motorisés, mais aussi à la mobilité douce, vélo et transports publics.

LEVÉE DE BOUCLIERS

Les réactions ne se sont pas fait attendre, souvent virulentes, dénonçant une décision tendant à ancrer le transport individuel et autoroutier dans les habitudes de mobilité alors que tout doit viser un transfert vers le rail en particulier.

La Ville de Genève a été la première à ouvrir les feux, mandatant une étude d'avocats française pour recourir contre la déclaration d'utilité publique signée en décembre par le premier ministre. Pour les élus genevois il y aurait là une forme de «concurrence déloyale» faite au Léman Express, mis en service le 15 décembre dernier, et à la future ligne de bus à développer entre Genève et Thonon via Douvaine. Des arguments qu'avait balayés la commission d'enquête française chargée d'étudier le projet dans un rapport publié en 2018, non sans rappeler – comme le mentionnait la Tribune de Genève du 8 janvier dernier – que cette infrastructure figurait déjà dans le projet

d'agglomération du Grand Genève... dont la Municipalité genevoise était signataire! À noter que l'Exécutif de la Ville n'était pas unanime, le démocrate-chrétien Guillaume Barazzone s'étant distancé de la démarche. Pour lui, il était inconvenant que la Ville s'immisce dans des dossiers dépassant ses compétences: «Nous ferions mieux de nous occuper de problématiques locales».

À l'échelon supérieur, précisément, en réponse à une interpellation de la conseillère nationale Delphine Klopfenstein Broggini (Verts GE), le Conseil fédéral embouche la trompette communale genevoise: la mise en service de cette voie irait à l'encontre des efforts de transfert de trafic. Curieusement, il ajoutait en début d'année, toujours selon la Tribune de Genève, que le Léman Express «réduit les engorgements générés par le trafic motorisé individuel». C'est certes le but, mais de là à afficher des résultats quelques semaines après la mise en service...

(Suite au verso)

Plus attendue, l'opposition des Verts français et un cheminement qui n'a aucun attrait pour suisses a été annoncée de concert à mi-février. Selon le député Jean Rossiaud, la stratégie consistera là «à déposer des recours et oppositions chaque fois que cela sera possible, en appui à la démarche de la Ville», à tenter de mobiliser le Grand Conseil par des guestions et des motions... et à demander un référendum commun sur l'ensemble des communes concernées, de part et d'autre de la frontière!

LE TCS Y VOIT DU BON SENS

Dans un communiqué de presse publié au lendemain de l'annonce de la Ville de Genève, la section Genève du TCS a dit regretter cette décision, qui «non seulement frise l'ingérence, mais révèle avant tout la méconnaissance des véritables enjeux de mobilité du Chablais savoyard». Alors que les opposants voient dans ce tronçon autoroutier un «concurrent» du rail pour le trafic pendulaire, l'analyse du TCS montre que les deux axes ne répondront pas aux mêmes besoins. L'autoroute partant de Thonon et passant par Perrignier et Bonsen-Chablais rejoint une 2x2 voies existante à Machilly, qui s'arrête au Carrefour des Chasseurs; la prolongation naturelle de cet itinéraire se fait par une trois-voies rapide permettant de rejoindre l'Autoroute Blanche, en direction d'Annecy ou de Chamonix:

un pendulaire à destination de Genève. D'autre part, aucun aménagement n'est prévu à ce stade pour favoriser l'accès aux petites routes de campagne. Et le TCS de redire que, contrairement à ce que clament les opposants à ce projet d'autoroute, celleci n'est pas destinée aux frontaliers mais bel et bien au trafic entre le Chablais et le reste du Département.

Cerise sur le gâteau, la section du TCS voit même dans ce nouveau tracé une possibilité pour des habitants de la rive gauche entre Annemasse, Thônex et Hermance de rejoindre le Valais voire la Riviera par le Chablais plutôt que par le pont du Mont-Blanc et l'autoroute A1!

INGÉRENCE

Pas d'ingérence, selon les Verts, dès lors que «le bassin de vie est intimement lié sur le plan de l'environnement». Il faut sans doute comprendre que. Suisses et Français respirant peu ou prou le même air, cela donne aux premiers le droit de mettre leur nez dans les affaires des seconds. On n'ose imaginer à quoi pourrait mener ce genre de logique. Totalement d'accord en revanche avec Guillaume Barazzone, selon qui ce projet devrait être (aurait dû être - note du

rédacteur) discuté entre la Confédération et la France, à la limite entre le Canton et ses homologues français.

Sur le fond, si des gouvernements nationaux de pays voisins ne sont pas capables, en incluant des représentants régionaux, de s'entendre à temps et durablement sur l'aménagement d'une importante agglomération transfrontalière, on peut se demander ce qu'est le «Grand Genève»... Un «machin», comme aurait dit Charles De Gaulle? À la forme, la démarche de la Ville de Genève constitue bien, à nos yeux, une ingérence inadmissible alors que les gnagnagna du Conseil fédéral sonnent creux et décalés. Quant aux Verts, on leur concédera une erreur d'appréciation: il aurait sans doute fallu intégrer à l'autoroute du Chablais une large bande cyclable!



Participez au projet de prolongement du Tram des Nations en direction du Grand-Saconnex puis de Ferney-Voltaire!

Concertation numérique, informations et inscriptions aux événements En vous rendant dès maintenant sur: participer.ge.ch

Venez échanger sur le projet et rencontrer les différents acteurs le 10 octobre au Grand-Saconnex

Groupes thématiques

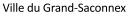
Quatre sessions d'échanges, du 14 septembre au 5 octobre

Espace du projet à la place des Nations

Du 15 septembre au 9 octobre, un espace de projet s'installera à la place des Nations









CARTON JAUNE POUR LA VILLE EN ROSE



Méli-mélo de marquage sur le bas de la Rue de Chantepoulet

Un premier constat des observations menées sur les aménagements provisoires destinés à la mobilité douce révèle d'importantes perturbations sur les axes structurants. Il apparaît que ce sont surtout les citadins, déjà adeptes des transports publics, qui se sont emparés de leur vélo pour se rendre au travail et non les pendulaires.

Des marquages au sol qui apparaissent subrepticement, une signalisation parfois hasardeuse, des pandores tout de jaune vêtus qui règlent la circulation aux frais des contribuables: ces quelques exemples traduisent bien le sentiment de chaos qui a accompagné l'apparition soudaine des aménagements provisoires dédiés à la mobilité douce en Ville de Genève à la mi-mai. L'objectif annoncé par les autorités était de répondre à une urgence sanitaire et d'éviter le report des transports publics vers le transport individuel motorisé. Une mesure louable et compréhensible, déjà observée dans quelques grandes villes de la planète pendant le confinement, mais victime d'une mise en œuvre maladroite et brusque. La première salve, la plus perturbatrice, fut consacrée à l'aménagement de voies pour vélos, au détriment du seul transport individuel motorisé. La deuxième, toute de rose vêtue, fut consacrée à la mobilité piétonne, sujette à l'inspiration délirante d'artistes peintres de la Cité, auteurs de marquages au sol fort mignons, mais non conformes... que les autorités cantonales se sont ensuite empressées de faire effacer.

DES OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN

La Section genevoise du TCS a dans un premier temps accueilli favorablement le principe de la mise en place d'aménagements provisoires et réversibles destinés à encourager la mobilité douce. Dès l'apparition des premiers aménagements le 13 mai dernier, des observations concrètes ont toutefois été menées sur le terrain avec pour objectif de vérifier la plus-value en matière de sécurité routière en regard des nuisances engendrées, surtout si elles sont en dehors de heures de pointe. L'objectif annoncé par les autorités était en effet de répondre à une urgence sanitaire et d'éviter le report des transports publics vers le transport individuel motorisé.

Les dernières mesures effectuées avant et après les grandes vacances confirment que la circulation s'y est fortement dégradée: pour un trajet habituel d'une poignée de minutes depuis la place du Cirque jusqu'à la Gare, les voitures ont vu leur temps de parcours quadrupler, voire quintupler. À mesure que le déconfinement progressif s'opérait, le nombre de cyclistes est pourtant demeuré très stable sur les quais, n'augmentant principalement qu'en centre-ville. Un phénomène aussi favorisé par la météo, puisque le nombre de cyclistes est quasiment divisé par deux par temps de pluie.

VOLONTARISME DES AUTORITÉS

Dans un communiqué de presse publié le 7 septembre dernier, le Département des Infrastructures se félicite d'avoir vu le nombre de cyclistes augmenter de 22% par rapport à 2019 : « Sur les postes de comptages permanents situés sur l'avenue d'Aïre et le quai Ernest-Ansermet, on dénombrait ainsi 193799 cyclistes sur la période des vacances scolaires en 2019, alors qu'ils étaient 236282 en 2020. Comparativement à l'année dernière, l'utilisation du vélo affiche une progression de 22% sur ces points ». Les chiffres publiés doivent toutefois être mis en perspective, toutes proportions gardées. En effet,

la part modale du vélo demeure très substantielle par rapport aux autres moyens de transport à Genève. Comme le montre les résultats des microrecensements mobilité et transports publiés 2000 à 2015 en 2019 (voir infographie), la marche à pied demeure le principal mode de transport à Genève. La part modale du vélo avoisine les 6% en moyenne. Si celle-ci peut être estimée à 7% environ en 2019 (nous n'avons pas les chiffres exacts), une évolution de 22% par rapport à l'an dernier ne la ferait passer qu'à 8.5%. C'est bien, mais c'est encore

loin du pourcentage de certaines villes suisses qui dépassent les

motorisé provoqué sur les axes structurants.

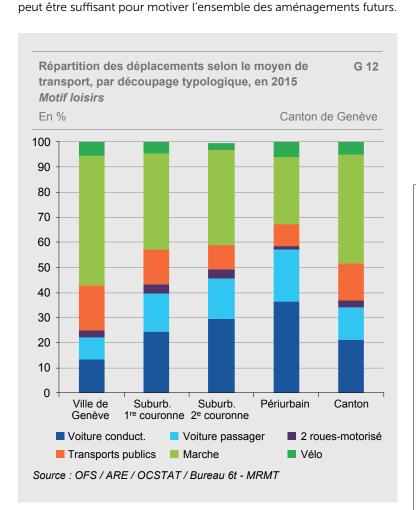
10% et cela ne justifie en aucun cas la paralysie du trafic individuel

MOBILITÉ

Les comptages menés sur le terrain par le TCS Genève révèlent que le nombre de cyclistes a peu évolué entre fin juin et la rentrée, ce qui tend à montrer qu'il y a une forme de plafonnement. De plus, les observations montrent que l'augmentation se situe avant tout dans l'hypercentre. Ce sont donc plutôt des citadins, déjà usagers habituels des transports publics, plutôt que les pendulaires qui se sont emparés de leur bicyclette. L'objectif d'encourager un transfert de la voiture vers le vélo est donc très relatif et peu sensible. Les autres moyens de transports demeurent incontournables et le seul prisme du vélo ne

sur le quai du Mont-Blanc et le quai Wilson devrait ainsi bientôt voir le jour et permettre de restituer la deuxième voie au trafic individuel motorisé. Ce projet est le fruit d'une concertation, approuvée par l'ensemble des acteurs de la mobilité à Genève. Qu'en sera-t-il des autres? De son côté, la section genevoise du TCS a pris la décision d'agir sur le plan juridique pour ce qui concerne l'axe Plainpalais-Cornavin. Une démarche soutenue par le Groupement Transport et Économie. Tous ses membres enjoignent désormais les autorités à réunir les principaux acteurs de la mobilité pour établir un plan concerté des aménagements cyclables à venir pour arriver à solution proportionné et équilibrée, comme le veut la loi votée par le peuple en 2016. Celle-ci précise en effet dans son article 3, que la politique globale de la mobilité (...) s'appuie sur un réseau d'infrastructures comprenant notamment un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine, une moyenne ceinture routière homogène et lisible, comprenant le «U lacustre» dans l'attente d'une traversée du lac, «complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains».

Yves Gerber



INQUIÉTUDES POUR L'AVENIR

Déclarés provisoires et réversibles, les aménagements en question ont pourtant presque tous été reconduits pour une période de 60 jours. Seuls les aménagements ubuesques de la rue du 31-Décembre furent jetés aux oubliettes de l'histoire de la mobilité urbaine. À l'heure d'imprimer ces lignes, l'inquiétude grandit par rapport à l'avenir. Dans son dernier communiqué, le Département établit une liste des aménagements qu'il attend pérenniser sans concertation. Qu'ils soient foutraques ou parfaitement réalisés, ces aménagements étaient pourtant censés disparaître à mi-septembre pour laisser place à des projets plus «réfléchis». Une piste cyclable bidirectionnelle côté lac



PAS DE SUPPRESSION DE PLACES SANS COMPENSATION



Clos Belmor

a mobilitá ainsi qu'aux ávalutions soci

Le TCS Genève et la NODE, organisation réunissant des petites et moyennes entreprises du commerce de proximité, invitent les citoyens à voter NON, le 27 septembre prochain à la loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR H105-12417).

Le 27 septembre prochain, la population genevoise est appelée à se prononcer sur l'un des enjeux clés de la mobilité à Genève : le stationnement. En effet, avec son intitulé très technique, la loi soumise au référendum a pour effet d'accélérer la suppression de 4000 places de parking en surface, que ce soit dans les zones bleues/macarons ou dans celles avec horodateurs, en Ville de Genève et à Carouge. Soit près de 20% des places disponibles en voirie, un chiffre considérable.

Pour la Section genevoise du TCS et la Nouvelle Organisation des Entrepreneurs (NODE), la loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR H105 – 12417) porte atteinte aux libertés individuelles et tourne le dos aux évolutions technologiques

de la mobilité, ainsi qu'aux évolutions sociétales et économiques en cours.

DES EFFETS CONCRETS À COURT TERME

Les premières places de parking supprimées sont annoncées aux rues des Glacis-de-Rive et Adrien-Lachenal, ainsi qu'à l'avenue William-Favre. Or ces places sont très importantes pour les habitants et les commerces. D'autres suivront, avec des suppressions massives, arbitraires et discriminantes. Une première constatation est qu'il n'y a pas eu d'analyse préliminaire des besoins des habitants, des commerces et de leurs clients, ainsi que des visiteurs au centre de Genève. Tous ceux qui font vivre notre ville sont pris pour cible.

LES JUSTIFICATIONS OFFICIELLES

DE LA LOI NE CONVAINQUENT PAS
La suppression rapide de 4000 places de parking en surface n'aura pas pour effet de limiter les possibilités de stationnement des pendulaires, car ils disposent plutôt d'emplacements chez leur employeur ou d'abonnements dans des ouvrages souterrains. Elle ne va pas non plus améliorer la fluidité, car les bouchons ne proviennent pas de l'existence

de places de stationnement. Pour ne citer que quelques exemples, les rues de Lyon, de la Servette et de Lausanne, les quais Wilson, du Mont-Blanc et Gustave-Ador, les routes de Chancy, de Chêne, des Acacias, ou les accès aux différents ponts ne seraient pas moins congestionnés sans places de parking. Les encombrements résultent d'aménagements discutables et de l'absence d'un contournement périphérique essentiel au nord et à l'est.

IL N'Y AURA PAS DE RÉELLE COMPENSATION DES PLACES SUPPRIMÉES

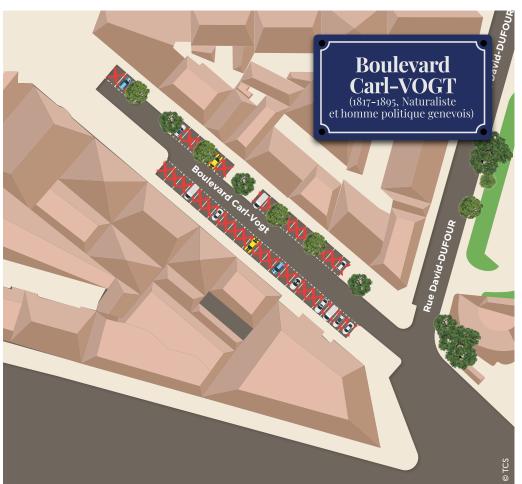
Les promoteurs de la loi prétendent que les places supprimées seront en partie compensées dans les parkings souterrains actuels, qui auraient des disponibilités en dehors des pics de fréquentation. C'est oublier que le remplacement graduel des voitures à moteur thermique par des voitures électriques, qui diminueront progressivement les nuisances de bruit et de pollution à l'avenir, nécessiteront la création de nouvelles places de parking.

Yves Gerber

DES EFFETS COLLATÉRAUX DÉSASTREUX

La loi aura des implications sur les déplacements à caractère social et économique:

- la médecine ambulatoire, qui se développe, peinera à acheminer médecins et infirmières au domicile des patients; il en ira de même pour les prestataires de transport des personnes âgées;
- des habitants détenteurs de macarons perdront la possibilité de stationner leur véhicule, ou de faire venir chez eux de nouveaux services de mobilité;
- les commerces du centre-ville seront sérieusement affectés alors qu'ils souffrent déjà d'une baisse de fréquentation. Le centre sera siphonné et les clients encouragés à se rendre vers les grandes surfaces en périphérie du canton ou en France voisine;
- il sera plus difficile de pratiquer l'économie circulaire – une clé du développement durable – qui nécessite de trier et de transporter dans des lieux de réparation ou de recyclage, ou chez d'autres habitants, les objets usagés.



Place de la

Synagogue







- **Bvd Carl-Vogt**, vers la Migros / Denner et côté du Temple de Plainpalais / Uni Mail
- Place de la Synagogue (autour)
- Rue des Rois (les 2 bouts)
- **Bvd Georges Favon** (piste cyclable Covid-19)
- Route de Frontenex (angle avec Rue Pictet de Rochemont)
- Chemin du Velours
- Clos Belmont
- Rue Ferdinand-HODLER, à la hauteur des N°17 à 23 les places de stationnement existantes et un arrêt de bus ont été supprimées.
- Avenue de la Paix

Liste non exhaustive et les schémas sont simplifiés pour une plus grande compréhension.



MOBILITÉ

Aux Eaux-Vives, les rues se transforment pour le meilleur... ou pour le pire?

Supprimer sans compensation 4000 places de stationnement en surface à Genève? «Non merci» clament haut et fort de nombreux habitants et commerçants genevois. Témoignages et impressions en direct de Cornavin et des Eaux-Vives.

Cela fait un moment que le débat anti-voitures fait des vagues à Genève. Pour certains, c'est devenu un scandale: «Cette politique anti-voitures entreprise depuis une quinzaine d'années est injuste, infondée et ne respecte pas la liberté de déplacement de tout un chacun».

UNE LOI VOTÉE PAR LE GRAND CONSEIL

Le dernier pavé lancé dans la mare date certes du 12 septembre 2019, mais il a déjà fait couler beaucoup d'encre et de salive. Comme chacun sait, la législation fédérale sur la circulation routière prévoit de supprimer 20% de places de stationnement en ville de Genève. Les partisans du NON y voient un faux débat, arguant que «si l'on veut encourager les résidents à ne pas utiliser leur voiture pour se rendre quotidiennement au travail la semaine, il faut quand même tenir compte de leurs besoins de mobilité et de stationnement».

QUAND LA ZONE BLEUE VOIT ROUGE

Qu'ils soient résidents permanents ou visiteurs ponctuels, pharmaciens ou commerçants, les détenteurs de macarons en zone bleue craignent de voir l'attractivité de leur ville se réduire comme peau de chagrin. Or ce sont eux qui font battre le cœur du centreville. Parmi les habitants d'abord, nombreux reconnaissent que la suppression de places de stationnement ne date pas d'hier, mais s'avère effective depuis quelques mois. C'est le cas de Martine M., qui habite rue du 31-Décembre et constate: «Je suis témoin de la disparition d'un grand nombre de places de stationnement.

Pas moins de 17 places ont disparu depuis le mois de janvier entre la rue des Eaux-Vives et le quai Gustave-Ador».



Pétition de la rue de Montchoisy.

LA VOITURE EN PASSE DE DEVENIR MALAIMÉE

En lieu et place de ces regrettés emplacements sont apparues «souvent en catimini» des zones de stationnement réservées aux deux-roues, ainsi que de larges pistes cyclables jugées «malvenues et dangereuses». Un avis que partage Philippe Teima, qui habite derrière la gare de Cornavin et déplore la perte de nombreuses places. «Depuis une vingtaine d'années, plus de 50 places de stationnement plus ou moins proches de mon domicile ont été supprimées; et bien des rues ont été mises à sens unique».

QUAND SE GARER DEVIENT UN VRAI CASSE-TÊTE

En conséquence de quoi «le nombre de kilomètres parcourus pour trouver une place

et le temps consacré à cette recherche, et donc perdu, n'ont fait qu'augmenter. J'ai toujours beaucoup de difficulté à garer mon véhicule étant donné qu'une partie des places à côté de mon domicile me sont interdites». Depuis que la rue du Vidollet a été partiellement fermée il y a quelques mois, ce Genevois prend chaque fois 20 à 30 minutes de plus pour faire le tour de son quartier et revenir dans la zone toute petite où il a le droit de se garer.

LE TCS À LA RESCOUSSE

À cran, bon nombre de sociétaires du TCS genevois demandent à celui-ci de réagir et d'intervenir. Dans un courrier du 8 juin dernier, Monsieur Philippe invite le premier club de la mobilité suisse à défendre pour ses membres «nos droits à la mobilité privée» et lui demande instamment «de prendre position en faveur de (ses) sociétaires et faire retirer les récents aménagements anti-voitures de ces dernières semaines». De manière plus modérée, Martine M. pose directement la question au Directeur de la section genevoise du TCS: «Que peut-on faire? Merci» avant de signer son courrier sous forme d'un clin d'œil qui en dit long: «de la part d'une cycliste-automobiliste-piétonne».

DES COMMERÇANTS TRÈS EN COLÈRE

Du côté des Eaux Vives, la majorité des commerçants éprouvent quant à eux un énorme ras-le-bol face aux récents aménagements qui, il faut le reconnaître, ouvrent la voie royale d'abord et surtout aux usagers du vélo. Prenons l'exemple de la rue du 31-Décembre dont le haut a été mis à sens unique, alors que le reste de la rue est repassé à double sens. Pour certains «c'est un scandale! Et que d'argent gâché, avec nos impôts...». Flavio Tozzi, patron du garage Motosport, ne cache pas son agacement «Les commerçants n'ont pas à subir cette politique anti-voitures, sous prétexte qu'il faut favoriser le vélo à tout prix. Ça ne veut pas dire que je sois contre la mobilité douce, mais ceux qui ont besoin de se déplacer en 4-roues doivent être libres de pouvoir le faire. Imaginez la mère ou le père

(Suite au verso)

de famille qui ne peut pas faire autrement pour aller chercher ses enfants! Comme souvent, les aménagements ont été faits en dépit du bon sens, sans aucune discussion avec les principaux intéressés ni avec les associations».

SE DÉPLACER DANS LE QUARTIER, UN ENFER

Un sentiment d'impuissance que partage un cabinet d'architecture d'intérieur du quartier. «C'est devenu infernal pour nos livraisons, sans compter nos clients qui ne peuvent même plus se mettre en double file afin de récupérer les meubles ou lampes qu'ils ont achetés et qui représentent souvent de gros volumes. Difficile aussi d'effectuer nos réunions de chantiers de manière optimale à cause de la circulation en ville». Et l'une des responsables de conclure: «Il y aurait sans doute un gros travail à faire au niveau des P+R aux portes de la ville».

À CRAN OU AVEC LES CROCS

Cycliste convaincue, la jeune vendeuse de chez Canicrok rue du 31-Décembre réprime des envies de mordre avec un sourire contagieux. «C'est une vraie connerie! Comment voulezvous que nos clients viennent sans voiture chercher plusieurs sacs de nourriture qui font entre 15 et 30 kilos minimum? Et je ne vous parle pas du chauffeur de notre camion de livraison qui a un mal fou à faire correctement son boulot et doit systématiquement se garer en double file, tout en évitant autant que possible de se faire coller». Même son de cloche juste à côté. «Tout a été fait n'importe comment et nous, commerçants, devrions payer les pots cassés?» s'interroge Ali Khazaei de chez CompuQuick. «Quel intérêt de réserver des pistes cyclables d'un mètre vingt d'envergure au détriment des automobilistes? Je fais comment maintenant, alors que je dois me déplacer plusieurs fois par jour en voiture

avec du matériel lourd et encombrant pour dépanner mes clients ayant un problème informatique urgent?» Bref, dans le secteur ça gronde pas mal...

ET DU CÔTÉ DE LA RUE DE MONTCHOISY

Il semble que ce ne soit plus du tout le paradis... Pour le pressing des Eaux-Vives, c'est même devenu «la cata: tout le monde râle, même ceux qui roulent à vélo! Comment faire s'il n'y a plus de places de stationnement + des travaux qui n'en finissent pas + une circulation impossible? Quant aux nuisances sonores, c'est un cauchemar». La patronne de la Pharmacie du Soleil va encore plus loin, pointant du doigt la maladresse des pouvoirs publics. «C'est scandaleux! Une majorité de notre patientèle est composée de personnes âgées qui ont du mal à se déplacer à pied. Faute de places, les livraisons de médicaments ne peuvent plus être effectuées en temps et en heure. Et sous prétexte de faire baisser la pollution, ils ont déclenché la guerre entre les voitures, les scooters, les vélos et même les piétons! C'est du grand n'importe quoi ». Parmi ces commerces de proximité, beaucoup plaident en faveur d'une zone 100% piétonne, comme cette fleuriste qui rêve que la rue «redevienne comme avant». Ce qui ne l'empêche pas de proposer: «Quitte à faire des aménagements, qu'on y aille à fond en supprimant les voitures, en mettant des trottoirs larges comme des boulevards, des arbres, des bancs, de vraies terrasses. Sans oublier des bornes mobiles comme en centre-ville pour accueillir, à horaires fixes, nos fournisseurs et livreurs».

PÉTITION EN BONNE ET DUE FORME

Pour éviter que la situation s'enlise, Monsieur Harun Rashid, du magasin d'alimentation multiculturelle Ashanti, a lancé une pétition, cosignée par la plupart des commerçants de

la rue de Montchoisy. Au moment où nous bouclons, Monsieur Rashid n'a toujours pas reçu de réponse au courrier qu'il a envoyé fin juin à Madame Frédérique Perler, conseillère administrative de la Ville de Genève, en charge de l'aménagement, des constructions et de la mobilité. Pour ce commerçant installé dans le quartier depuis 14 ans qui dit «s'entendre bien avec tout le monde», c'est une honte. «Avant, mes clients venaient d'Hermance, de Champel, de Cologny... N'ayant plus nulle part où se garer, c'est terminé! Ils ne veulent pas se prendre une amende et ne viennent plus ici. Et je ne vous raconte pas comment ça se passe dans la rue (à double sens - ndlr) quand le camion de livraison essaie de se parquer pour décharger ses palettes. Comme il est trop long pour pouvoir se mettre sur l'unique place de livraison face à mon magasin (place occupée du vendredi soir au lundi matin par des voitures particulières – ndlr), il est obligé de se poser en pleine rue et bloque toute la circulation». Pour pallier ce problème, Monsieur Ashanti est convaincu que des solutions existent : «Soit on remet les places comme avant, soit on s'organise afin d'isoler des espaces réservés aux livraisons avec un système de poteaux ou de bornes comme en vieille-ville». Dans un tel contexte, le référendum du 27 est bien évidemment salué et son verdict attendu.

Catherine Delaby



Rue Montchois



MOBILITÉ

Inscrit au cœur de la politique des villes, la mobilité s'apparente à un véritable casse-tête: le transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) aux transports publics ou récemment à la mobilité douce. La politique du stationnement s'inscrit dans cette politique, intervenant dans l'équilibre entre offre et demande.

Une bonne stratégie suppose une approche équilibrée et globale. Elle se planifie au gré des comportements des usagers qui sont, par définition, évolutifs. Des villes françaises et allemandes ont réussi un tour de force: créer des zones piétonnes tout en offrant des places de stationnement à court terme attractives à proximité. Sans entraîner une congestion du

trafic. Rencontre avec l'expert en Mobilité et Transports Ansgar Kauf.

Comment, selon vous, se définit une politique harmonieuse du stationnement, soit qui n'engendre pas d'iniquité pour les différents usagers de la route?

Ansgar Kauf: Une politique judicieuse du stationnement doit faire partie d'une approche globale qui intègre sans a priori tous les modes de transport: les transports publics, la mobilité douce, les TIM, et les piétons, et sans opposer les uns aux autres. Il est nécessaire de chercher à délester le centre-ville et certaines de ses parties du trafic motorisé, là où il crée des congestions et trop d'émissions polluantes. Des mesures existent pour décourager les automobilistes de circuler et de se parquer au centre. Mais elles sont limitées et doivent se faire avec et non pas contre les automobilistes. Et puis, au sein d'un mode, comme les TIM,

la politique du stationnement ne doit pas être poursuivie comme mesure isolée. Elle doit être coordonnée à tous les outils et mesures disponibles dans ce secteur. Il faut non seulement optimiser le stationnement, mais encore la capacité des axes majeurs et des routes subordonnées au réseau, la gestion du trafic, la tarification. Optimiser ne veut pas simplement dire réduire, mais tenir compte de la demande de trafic des usagers (en termes d'origines et de destinations). Procéder par un «patchwork» de mesures, comme la suppression des places de stationnement, défavorisant certains quartiers par rapport à d'autres, n'est guère pertinent. Mieux vaut distinguer les différents flux de trafic avec leurs origines et destinations. Et cela afin de qualifier les destinations dans la ville et dans le canton: résidentielles, commerciales, touristiques, protégées. En ce qui concerne le mouvement pendulaire, il est nécessaire de disposer de

(Suite au verso)

parkings relais judicieusement placés, si possible en périphérie, et financièrement abordables. Ils n'attireront le public cible que si les navettes de transports publics répondent aux besoins des usagers ou si des services de vélos en libre-service sont offerts pour rallier le centre-ville ou des quartiers clés.

Et les résidents des cœurs de ville?

Ils doivent bénéficier de places proches de leur domicile. Le système du macaron me semble une solution adéquate. Dans cette équation, il faut par ailleurs tenir compte de la clientèle des commerces. Si les places de parkings sont trop éloignées ou en nombre trop faible il y a deux risques: soit de voir les clients déserter les lieux au profit d'enseignes et de centres commerciaux situés en périphérie ou, comme ce peut être le cas pour Genève, en France voisine; soit que les automobilistes qui arrivent au centre tournent trop longtemps en rond à la recherche d'un stationnement, en créant de la congestion, ce qui augmente la pollution de manière exponentielle.

Enfin, il est essentiel de répondre aux besoins des personnes vulnérables ou à mobilité réduite. Les véhicules médicaux ou paramédicaux doivent accéder à un stationnement à court terme (voir en page 20 l'article consacré à la mobilité des aînés, des personnes handicapées et des institutions à leur service)

Comment réussir une telle prouesse?

Je ne pense pas qu'il soit opportun d'imposer simplement des choix aux usagers: il convient de les canaliser intelligemment en leur donnant des options acceptables. Sinon on finit par créer des bouchons et pics de pollution chroniques. À Lyon, par exemple, les automobilistes venant d'ailleurs ont la possibilité de garer leur voiture en périphérie, pour emprunter ensuite des transports publics efficaces et attractifs. À cet effet, 18 parcs-relais et de nombreux parkings de gare ont été créés dans le Val de Saône ainsi que dans les parties nord et sud de la ville. Tout a été bien étudié. En outre, les quinze premières minutes de stationnement sont gratuites et les conducteurs peuvent, via des applications, s'informer sur les places disponibles par leur téléphone mobile. Ils sont ainsi stimulés à raccourcir le passage de leurs véhicules en ville (la recherche d'une place de parking représente entre 10 et 25% du trafic en ville – ndlr).

Comment voyez-vous le stationnement de l'avenir?

Finalement, il ne faut pas rester prisonnier d'une vision de la mobilité «traditionnelle». Les politiciens et administrations devraient considérer la révolution technologique que vit déjà le secteur. Révolution qui verra l'avènement d'une mobilité digitalisée, connectée, autonome. Elle promet une gestion des trafics et des services aux citoyens très efficiente, qui se reflétera aussi dans les technologies et infrastructures de stationnement. Électrique (ou à hydrogène,



Rue Merle d'Aubigné: une place blanche «vélos» apparue subrepticement

etc.) de plus en plus propre et finalement sans émissions nocives, la nouvelle mobilité promet de résoudre le problème de la pollution en ville. Mais ces véhicules 3.0 requièrent un nouveau type de places de stationnement, équipé de bornes de recharge. Les transports publics seront concernés, qui mettront en circulation des véhicules plus petits et plus flexibles. Cela effacera un peu la ligne de démarcation stricte entre transports individuels et transports collectifs et rendra caduc l'affrontement inutile entre les modes de transport.

Adélita Genoud

STRASBOURG. LE MODÈLE DIGITALISÉ

La ville alsacienne mise d'abord sur une solution digitale intégrée pour piloter ses flux de stationnement. À cette fin, une application mobile, qui consolide les données de tous les modes de transport, informe les usagers sur leurs options modales pour arriver le plus efficacement à leur destination, et cela en termes de tarif et de temps de déplacement. Pour les automobilistes, l'application calcule le temps de recherche d'une place de stationnement sur la base de leur localisation et de l'état du trafic en temps réel. Elle informe simultanément le conducteur sur ses options de rechange à l'usage des TIM à proximité de son parcours et jusqu'à sa destination. Le but est de l'emmener vers l'emplacement le plus adapté

à son profil, selon qu'il est résident, visiteur, pendulaire, transporteur, etc. Cette application prend également soin des personnes à mobilité réduite pour leur proposer la meilleure solution. Ce service digitalisé est combiné avec une tarification qui cherche à optimiser l'utilisation des places de parking au centre. Ainsi le stationnement est réglementé et limité dans le temps en cœur de ville. Les tarifs des places augmentent progressivement. La première heure coûte respectivement 50 centimes d'euro, 1,70 et, 2,10 euros selon que l'on se gare dans une zone plus ou moins près du centre. Et au-delà, le montant peut aller jusqu'à 35 euros.



Infographie tirée de la Stratégie de l'électromobilité 2030 du Canton de Genève.

La «réforme du stationnement» provoquée par la loi soumise au référendum tourne le dos aux évolutions techniques, sociétales et économiques en cours: la révolution de la «mobilité smart».

LA LOI NÉGLIGE L'AUGMENTATION

DES BESOINS DE

Selon la stratégie de l'électromobilité 2030 du Conseil d'État, adoptée en 2017, 1300 points de recharge électrique seront installés dans les rues de Genève. À noter que chaque point peut comprendre plusieurs places de parking avec bornes de recharge. Une mauvaise coordination du plan de suppression des places de stationnement bleues ou à horodateur peut avoir pour conséquence de modifier l'infrastructure de telle sorte qu'il ne sera plus possible d'insérer ces places dévolues à la mobilité électrique sur la voirie. Les habitants ne disposant pas d'une place de stationnement privée verront ainsi la possibilité de participer à la transition vers des motorisations alternatives occultée,

des autorités.

ce qui entre en contradiction avec l'intention

MOBILITÉ

LA MOBILITÉ DE LOISIR ET D'ACHAT EN CROISSANCE CONTINUE

L'Office fédéral du développement territorial prévoit en outre que, d'ici à 2040, le trafic motorisé privé croîtra de 18%. En termes absolus, c'est le transport individuel motorisé qui conservera la part du lion dans les déplacements. Les besoins en stationnement augmenteront en conséquence, nécessitant une pleine compensation des places supprimées, ce que la loi met en péril. L'État ne doit plus sous-estimer l'ampleur de la révolution de la mobilité qui est amorcée: écologique, digitalisée, connectée et autonome, elle chamboulera les habitudes des citoyens. Elle constitue non seulement un défi, mais aussi des chances à saisir pour l'avenir.

AVÈNEMENT DE LA MOBILITÉ CONNECTÉE ET AUTOMATISÉE

Le développement des technologies permettra une gestion du trafic optimisée, plus fluide (selon l'Institut IFSTTAR, 10% de véhicules connectés dans le trafic suffisent déjà) et une réduction des accidents. La conduite automatisée révolutionnera le parcage, sans

pour autant réduire les besoins de places en raison de la multiplication des bornes de recharge des véhicules électriques.

AVÈNEMENT DES DIFFÉRENTES FORMES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

Scannez

et découvrez!

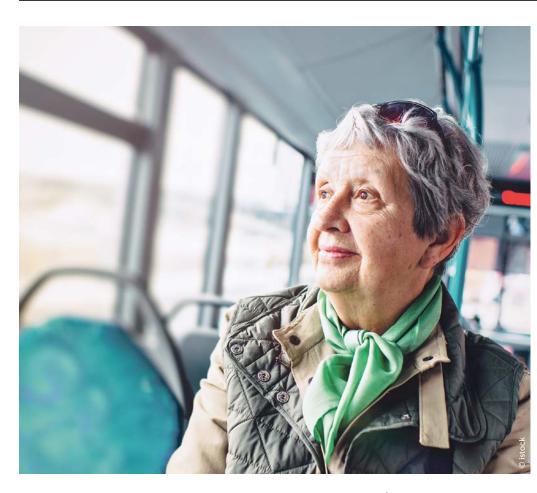
La mobilité partagée induira une augmentation des usagers non propriétaires de voitures, sollicitant les services de véhicules autonomes appelés à se garer à proximité de leurs résidences et/ou de leurs destinations.

NOUVELLES FORMES DE PRESTATIONS DE MOBILITÉ

La ligne de démarcation traditionnelle entre transports publics et transports individuels s'atténuera. Les transports publics devront se procurer des véhicules plus petits et autonomes, rapprochant les arrêts de bus des aires de stationnement. Leur localisation, notamment dans les quartiers résidentiels, seront déterminés par la gestion des différents flux et modes de transport sur un périmètre donné.

Yves Gerber

POUR LES AÎNÉS ET LES PERSONNES HANDICAPÉES LA MOBILITÉ DEMEURE **ESSENTIELLE**



Lorsqu'on parle mobilité, on pense le plus souvent aux déplacements pour des raisons professionnelles, des activités associatives ou politiques, les achats voire les loisirs. N'oublions pas qu'il existe une autre catégorie de population dont la qualité de vie dépend aussi largement de certaines formes de mobilité!

Les aînés, qu'ils soient en pleine forme ou plus ou moins handicapés, les institutions nombreuses qui assurent des soins et diverses prestations à domicile et les proches-aidants doivent se déplacer et stationner quotidiennement, ce qui n'est pas toujours facile. Rappels et témoignages.

SENIORS... MOBILES

Il y a heureusement une bonne proportion de personnes qui peuvent largement profiter de leur retraite et cela passe souvent par

des déplacements. À cet âge le plaisir de conduire peut ne pas être qu'un souvenir et les escapades, les voyages en voiture demeurer de bons moments. Le bimensuel patronal Entreprise romande ne s'y est pas trompé, qui titrait en automne dernier «Le senior et sa voiture: une nouvelle histoire d'amour» un article se référant à une étude selon laquelle, tant en Suisse qu'en France, les aînés qui le peuvent aiment investir dans un véhicule

On s'en réjouit pour eux... et pour le secteur de l'automobile, mais tout le monde n'a pas la chance de conserver cette autonomie. Nombreux sont celles et ceux qui, valides ou non, ont été contraints ou ont choisi de renoncer à leur permis. Pour eux, les transports en commun (sous réserve de la conjoncture particulière du moment) ou plus individualisés revêtent alors souvent une importance vitale. Abonnement annuel en poche, Robert ne jure que par les TPG: «J'en ai marre des bouchons, de chercher des places, de laisser une fortune dans des parkings souterrains... et de me prendre des contraventions parce

que j'ai dépassé le temps imparti; pour un peu je regretterais presque de n'avoir pas fait le

Marlyse, elle, n'a eu d'autre choix que de s'en remettre à un transporteur privé: «Je tire un peu la jambe, j'ai des soucis d'équilibre, parfois de mémoire. On me connaît et ça me rassure.» Josette vit dans un bel ensemble locatif en dehors de ville. Alerte et pimpante pour ses 92 printemps, elle a renoncé il y a peu à sa voiture: «J'ai la chance de pouvoir disposer des services d'un chauffeur assurant un service aux résidents, qu'il s'agisse des courses deux fois par semaine ou, à la demande, d'autres déplacements pour rejoindre famille et amis, en ville ou ailleurs.»

Laurence, elle, semble en forme à première vue, mais ses proches savent qu'elle «oublie» de manger et l'ont convaincue d'accepter la livraison d'un repas chaque jour à midi. Un jalon dans ses journées parfois assez vides. Quant à Gilles, il a fait de sa responsabilité de proche-aidant une véritable vocation, au point de sillonner la ville pour se partager entre trois membres de la famille. «Je souhaite que les gens que j'aime aillent le mieux possible, mais quand ce n'est pas le cas j'ai envie de les aider... si on me laisse rouler et m'arrêter où il faut!». Altruiste et réaliste, Gilles!

BOUGER MALGRÉ LE HANDICAP

Là il ne s'agit pas que d'aînés : c'est à tout âge que la maladie ou l'accident peut frapper, laissant des séquelles souvent irréversibles, assorties de douleurs parfois violentes. Mais lorsqu'on le peut le mouvement est conseillé et la mobilité, même réduite, offre une certaine ouverture sur le monde. A l'extérieur comme à l'intérieur elle repose alors sur les fauteuils roulants, sur ces déambulateurs ou autres petits chariots aujourd'hui si répandus, et les entreprises spécialisées ou les taxis font

Roger ne prendrait pas le risque de sortir sans le déambulateur qui lui assure la stabilité qu'il a perdue. «Il y a dix ans, jamais je n'aurais osé sortir avec un de ces engins. Aujourd'hui on en voit à tous les coins de rue, j'ai surmonté ma réticence, personne ne me regarde comme une bête curieuse et je m'en trouve bien». Lauriane, encore loin de la cinquantaine, souffre d'une maladie génétique inflammatoire et les jours se succèdent ponctués de douleurs plus ou moins maîtrisées. Elle ne recourt à son fauteuil que lorsque c'est absolument nécessaire et se fait une joie lorsqu'elle peut rejoindre sa voiture garée devant la porte

de son immeuble, auxiliaire indispensable privées dont les collaborateurs sillonnent munie du macaron ad hoc. «Le problème, c'est qu'à Genève les places disponibles pour

les personnes à mobilité réduite manquent cruellement, notamment à proximité de de clientèle cabinets médicaux et autres cliniques... quand encore elles ne sont pas squattées par **AU QUOTIDIEN** des véhicules qui n'ont rien à y faire. D'autres

MULTIPLICATION DES TRANSPORTEURS

aménagements sont un peu minimalistes, tels

que trottoirs et passages divers. Nous sommes

de ce point de vue en retard sur la France.»

Faisant écho à la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, notre Constitution fédérale déclare que «la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres». En préambule à un «Guide des bonnes pratiques» pour appliquer la Constitution genevoise, François Planche, président de l'Association pour une cité sans obstacle, et Cyril Mizrahi, président de la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches, écrivaient : «Une personne handicapée ou âgée n'est pas en soi une personne faible, mais les conditions de son environnement peuvent la mettre en état de faiblesse ou, au contraire, favoriser son épanouissement personnel et sa participation sociale, raison pour laquelle la communauté se doit de prendre les mesures bénéfiques appropriées.» Outre les mesures propres à supprimer les

obstacles pratiques, Il n'y a pas meilleurs témoins du caractère indispensable de la mobilité pour cette catégorie de personnes que les innombrables institutions et entreprises

le canton pour les aider à mieux vivre, tout simplement. Les taxis fournissent évidemment aussi des prestations bienvenues à ce type

MOBILITÉ

L'édition du 11 février 2020 du Magazine «Aide et soins à domicile» portait pour titre «La mobilité fait partie de l'ADN de l'ASD» et faisait écho aux propos de collaborateurs décrivant le plaisir d'accomplir leur tâche... mais le regret de devoir consacrer aux déplacements «un temps trop élevé par rapport à leur temps de travail total». Nous avons demandé à deux institutions œuvrant à Genève de résumer leurs observations à cet égard.

Pour l'imad – Institution genevoise de maintien à domicile, sa porte-parole Sophie Bernard indique que la politique de mobilité de l'institution est axée sur la mobilité douce et les transports publics. « Nous sélectionnons par exemple des locaux dans les quartiers, à proximité de nos patient(e)s. Pour atténuer les effets de la circulation et les contraintes de stationnement, nous favorisons la mobilité douce de nos collaboratrices et collaborateurs avec des moyens adaptés en fonction de leurs tournées et des lieux géographiques à couvrir (à pied, à vélo électrique, en TPG, en voiture électrique ou à moteur thermique). Notre plan de mobilité intègre également les pendulaires en promouvant l'utilisation des transports publics régionaux (Léman Express, TPG, CFF, etc.) et des P+R. D'autre part, imad a soutenu la motion 2542 qui vise à mettre en place un macaron de parking destiné au personnel

soignant intervenant à domicile.» Pour Aloha-Transports, Isabelle Dunand et Rolf Huber relèvent que «malheureusement, nos collaborateurs n'ont pu que constater des complications de circulation depuis l'aménagement des pistes cyclables (une voie pour les véhicules au lieu de deux) sur le canton, ainsi que différentes interdictions d'accès à certaines rues en ville depuis le COVID-19». Ils déplorent aussi «une diminution du nombre de places de stationnement dans certains quartiers et pas assez d'aménagements pour les places «handicapés», surtout dans les lieux comme les hôpitaux ou les cliniques».

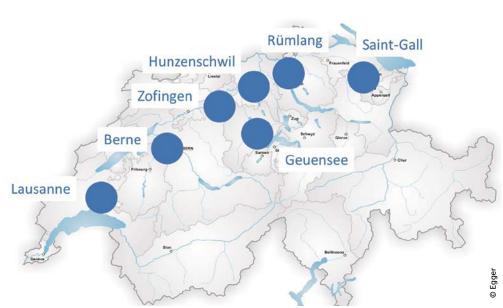
UNE AUTRE APPROCHE?

On l'aura vérifié à travers ce tour d'horizon : parmi les problèmes que pose au monde politique une société vieillissante en termes économiques et sociaux, le défi du maintien d'une bonne qualité de vie pour les personnes âgées ou/et handicapées passe aussi par la mobilité. Or, de même que pour la sécurité et la santé, les questions inhérentes à la mobilité en général transcendent – ou du moins devraient le faire – les options partisanes et exigent des mesures de gestion pensées, largement concertées et résultant d'une approche véritablement collégiale. L'occasion pour les élus de démontrer au bon peuple, qui commence à en avoir assez des guéguerres de chapelles, que la politique est l'art de gérer au mieux la chose publique dans l'intérêt du plus grand nombre. Vous avez dit bonheur national ou cantonal?

Didier Fleck



L'HYDROGÈNE FAIT ROULER LES CAMIONS EN SUISSE



Sept stations en 2020: Huzenschwil, qui existe déjà, Saint-Gall, inaugurée par Bertrand Piccard, puis Rümlang, Zofingue, Berne, Lausanne, enfin Geuensee en 2021

La mobilité fondée sur l'hydrogène présente des avantages certains. Produite par de l'électricité verte, elle n'émet que de l'eau. Bertrand Piccard y croit!

Genève a déjà commencé à parier sur l'hydrogène. Nous vous avions présenté l'an dernier GOH! «Generation Of Hydrogen», projet commun à Migros Genève, aux Services industriels (SIG), à GreenGT et à LARAG, pour un camion fonctionnant avec ce vecteur d'énergie. Sur le plan national, les choses bougent. Dans quelques mois, six stationsservice couvriront l'axe St-Gall-Lausanne. Leur but premier consiste à permettre à des camions de faire le plein pour assurer leur service de livraison.

BERTRAND PICCARD FAIT LE PLEIN

La première station-service AVIA a été présentée à Saint-Gall en juillet dernier. Et le premier camion Hyundai à piles à combustible s'y est arrêté. C'est Bertrand Piccard qui a fait le plein. Il a relevé que ce jour était historique. Car, pour ne pas répéter l'histoire de savoir qui avait commencé sur terre de la poule ou de l'œuf, les synergies sont en place pour un vrai démarrage.

Les fournisseurs AVIA et les constructeurs de véhicules n'attendent pas le premier pas de l'autre, ils agissent ensemble. Ce que Bertrand Piccard illustre par une boutade: «L'hydrogène, c'est comme le sexe pour les adolescents, tout le monde en parle, personne ne le fait!» Sauf que, maintenant, le feu vert est donné. En 2020, le lancement se manifeste sous la forme de six stations-service et de cinquante camions. Le progrès sera rapide, 1600 poids lourds à pile à combustible sont prévus en 2025 et le réseau grandira en même temps que le besoin.

Le cycle vertueux de l'hydrogène respecte plusieurs conditions, que les initiateurs se sont engagés à honorer. La production par électrolyse de l'eau utilise exclusivement de l'électricité hydraulique, éolienne ou solaire. Grâce à des installations locales là où c'est possible, les transports pourront être réduits.

LA SOLUTION POUR L'ÉTAT

Autre avantage annexe: alors que l'État ne sait pas comment taxer les voitures électriques, pour l'hydrogène c'est aussi simple que pour l'essence. Le prix est calculé au kilo, il suffit d'ajouter la part d'impôt et le tour est joué! Pour le moment, la technologie reste chère pour la mobilité individuelle. Une Hyundai Nexo, luxueux SUV, coûte plus de 80 000 frs. Il faudra du temps pour que la pile à combustible se démocratise. Mais la mobilité sans émission est possible et la Suisse se positionne bien.

Gil Egger



Bertrand Piccard, qui a fait le tour du monde en ballon, puis en avion solaire, croit beaucoup en l'hydrogène et a fait le plein du premier camion mis en service.

DOMPTER SA PETITE REINE POUR ROULER SEREIN EN VILLE



Les trois participantes au cours suivent attentivement les instructions de Jean-Pierre Retfalvi pour apprendre à bien maîtriser leur vélo

Se déplacer à bicyclette en ville? Certaines personnes, déroutées et effrayées par l'intensité du trafic, préfèrent y renoncer. La section Genève du TCS a trouvé la parade: des cours sur mesure qui permettent aux participants de déjouer les dangers et circuler en toute sécurité. Reportage.

Mimi, Brigitte et Astrid se tiennent debout devant leur vélo qui repose sur la béquille. Toutes trois écoutent pour l'instant, avec la plus grande attention, le préambule de Jean-Michel Retfalvi, notre instructeur du jour. Le cours, qui va durer plus de trois heures, portera sur des éléments théoriques. notamment tout ce qui relève des dispositions légales en matière de déplacement à vélo, sur des exercices favorisant une bonne maîtrise du deux-roues et enfin une mise en pratique des consignes à travers les rues de Genève. «Chaque participante devra revêtir un gilet jaune avant de s'élancer sur les bandes et pistes cyclables», lance d'emblée l'instructeur. Même si le vêtement fluorescent n'est pas obligatoire, il est vivement recommandé par le TCS à des fins de visibilité et donc de sécurité.

CHACUN SON OBJECTIF

Brigitte, une sémillante septuagénaire, n'est pas une débutante. «Je fais du vélo depuis mes plus tendres années», déclare-t-elle à la cantonade. Si elle s'est inscrite aujourd'hui à un cours de perfectionnement c'est pour sortir des

sentiers battus, autrement dit s'aventurer sur de nouveaux itinéraires hors du périmètre qu'elle a l'habitude de sillonner. Astrid, une jeune maman, n'a quant à elle pas envie de rester à la traîne lorsque ses enfants, habiles cyclistes, veulent l'entraîner pour une promenade dominicale. Mimi confie pour sa part que, depuis l'émergence de Covid-19, elle n'a guère envie d'emprunter les transports en commun. «J'aimerais acquérir un peu plus d'aisance avant de me lancer à l'assaut des routes genevoises et me rendre à mon travail chaque jour ». Et c'est bien face à la multiplication des cyclistes en ville de Genève et en périphérie – singulièrement depuis la crise sanitaire – que Jean-Pierre Knoblauch, responsable sécurité routière au TCS Genève, et son équipe ont eu l'idée de mettre en place le module «vélo urbain».

Jean-Michel Retfalvi, observant tour à tour les trois bicyclettes des participantes, énonce maintenant l'équipement requis. Si la sonnette, n'a plus de caractère obligatoire, en revanche l'éclairage avant (blanc) et arrière (rouge) ainsi que les catadioptres (disques réfléchissant la lumière) sont dûment requis. Et le port du casque, dont chaque élève s'est soigneusement munie? «Pour les vélos classiques, il n'est nullement exigé par la loi, qui ne le préconise que pour les bicyclettes électriques atteignant une vitesse de 45 Km/h», affirme le commissaire Sécurité et prévention. Mais là encore le TCS en recommande l'usage au même titre qu'il invite les cyclistes à opter pour de bonnes chaussures et des vêtements couvrants qui réduiront l'impact des chutes éventuelles.

EN SELLE

Les trois adeptes de la petite reine sont ensuite confrontées à un gymkhana entre cordelettes et cônes installés sur l'esplanade des Vernets. Il s'agit de garder le cap, de tendre un bras, de tourner la tête pour indiquer un changement de direction. Les premières tentatives sont hésitantes mais au troisième passage les trois cyclistes zigzaguent avec habileté autour des obstacles. Reste encore à bien appréhender le jeu des priorités et des dépassements. «Si sur la chaussée la bande peinte en rouge constitue une indication pour les automobilistes qui doivent alors céder la priorité aux cyclistes, pas question pour autant de baisser la garde. Il faut rester vigilant en toutes circonstances», insiste l'instructeur. Et de rappeler «que la facon la plus fiable de se positionner devant un stop ou un feu rouge en présence d'un poids lourd est de demeurer à l'arrière sur le côté et de s'abstenir de remonter le long du véhicule. Car la visibilité est généralement insuffisante pour le conducteur du camion ». Voilà les trois élèves prêtes à suivre l'instructeur pour un tour de piste à Carouge. Prêtes aussi à mettre en pratique les conseils judicieux nouvellement acquis et qui reposent sur deux valeurs essentielles: respect des autres usagers de la chaussée et renonciation en cas de difficulté. Un peu sur l'air de rien ne sert de courir, mieux vaut partir à point.

Adélita Genoud

PALETTE DES COURS DU TCS GENEVE



FUTURS ET JEUNES CONDUCTEURS

INITIATION À LA CONDUITE POUR LES 16-17 ANS

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

Le mercredi après-midi de 14h à 17h.

Dates au choix 30 septembre 4 novembre

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

COURS JUNIOR POUR LES 17-21 ANS

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

Toute la journée de 8h à 18h environ.

Prochaine date

Du 19 octobre au 23 octobre

Tarif unique

580 frs. (Repas compris)

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 15h00.

Dates au choix

Les 2 et 3 octobre Les 27 et 28 novembre

Tarif unique

120 frs.

LE PACK COMPLET L-BOX TCS

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

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.)

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

12 octobre, 20h-22h 30 novembre, 14h30-16h30

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

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.

Prochaine date

10 octobre 8h30-12h30

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

COURS SENIORS TCS GENÈVE

L'apprentissage continue à tous les âges pour un maximum de confiance en soi et de sécurité.

Dates au choix

5 octobre, 13h30-17h30 23 novembre 2020, 7h45-12h

Tarif unique:

50 frs.

COURS DE PERFECTIONNEMENT

Moto, Auto, Camping-car, camion, remorque, drones et cours 2 phases

Contacter Training and Events Centre de conduite du Plantin, au 058 827 15 00, info.training-events@tcs.ch.

COURS À VÉLO DANS LA CIRCULATION URBAINE

Roulez à vélo sereinement en ville, c'est possible avec de la pratique. Dès 16 ans révolus et savoir faire du vélo. Rendez-vous à la Piscine des Vernets De 17h30 à 20h

Dates aux choix

16 septembre 29 septembre 14 octobre

Prix membres TCS / Non membres:

0 frs. / Devenir membre motorisé ou non-motorisé pour en bénéficier.



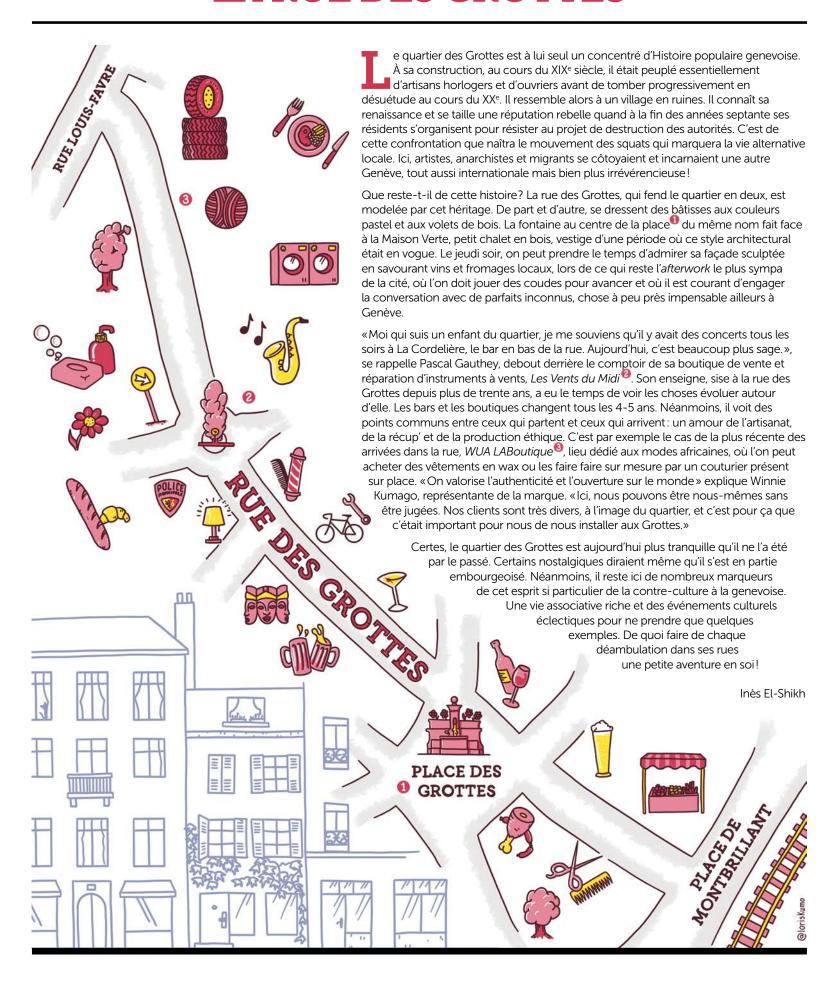






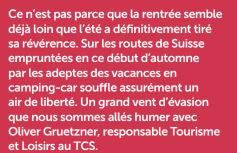


CHRONIQUE «MA RUE» LA RUE DES GROTTES



LE CAMPING-CAR EN SUISSE





Après avoir fait le plein auprès de millions de vacanciers cet été, le camping ne cesse de faire de nouveaux adeptes en Suisse. Phénomène de mode ou tendance durable? Dans ce numéro, le TCS s'intéresse de près à la place (petite ou grande) qu'occupe le camping-car en territoire helvétique.

UNE DEMANDE EN HAUSSE

Le camping séduit de plus en plus de vacanciers et la crise sanitaire semble ne pas être l'unique raison qui explique un tel engouement. À la fin du mois de juillet, les chiffres des réservations dans les 400 campings suisses frôlaient les 3 millions, malgré un début de saison retardé du fait de la pandémie de Covid-19, responsable entre autres causes de l'annulation d'environ 500 000 nuitées¹. Depuis le 6 juin, date officielle de la réouverture de la saison, les campings ont affiché complet quasiment tout l'été. Une nouvelle dont se réjouit le responsable Tourisme et Loisirs du TCS. Pour Oliver Gruetzner, le camping reste en effet «l'environnement idéal pour profiter de la nature en Suisse, se détendre et partager cette liberté retrouvée avec sa famille et ses amis».

LES RAISONS DU SUCCÈS

Ce qui est sûr, c'est qu'en Suisse comme ailleurs le camping-car présente de nombreux avantages. Un vrai bonheur quand y pense! «On emporte sa maison avec soi. Et à l'intérieur on a sous la main tout ce dont on a besoin pour se sentir comme chez soi: le confort, l'eau, l'électricité». Loin de la connotation négative qui a longtemps plané sur lui², le camping-car est devenu un mode de vacances de plus en plus prisé. L'avantage, c'est qu'il plaît vraiment à tout le monde et correspond à tous les goûts. «Le camping

est devenu un vrai biotope » explique Monsieur Gruetzner: «il attire les jeunes, les familles, les jeunes couples sans enfant, les bandes de copains, les seniors actifs...».

VIVRE CHEZ SOI ET ENSEMBLE

Il faut dire que le camping-car est d'abord synonyme de détente et de convivialité. C'est vrai qu'au camping on est entre nous, on se dit «tu» facilement, on est toujours partants pour partager de bons moments. «C'est sûr, il faut aimer les autres, ne pas craindre de lier connaissance avec ses voisins, apprécier l'esprit communautaire». Et Oliver Gruetzner de souligner: «La Suisse présente beaucoup d'avantages pour les grands fans de ce style de vacances. Le pays est propre et stable, la sécurité est toujours au rendez-vous (il n'y a pas de vols – ndlr), la nature y est très belle et extrêmement variée».

LE TRANSPORTER PRÉFÉRÉ DES CAMPING-CARISTES

Côté véhicules, c'est assurément le Volkswagen California qui remporte le plus de suffrages. La très populaire fourgonnette VW représente en effet 25% du parc des véhicules de loisirs et camping achetés en Suisse³. Un marché exponentiel qui, selon les chiffres de l'association caravaningsuisse (SCGV), ne cesse de croître avec 65 000 caravanes et camping-cars enregistrés au cours des deux dernières décennies.

UN POTENTIEL SOUS-EXPLOITÉ

Il n'empêche que la capacité d'accueil en Suisse ne semble pas tout à fait à la hauteur. À cela, plusieurs raisons: «Très réglementée, la Suisse garde l'image d'un pays dans lequel les terrains sont limités et le niveau de vie élevé. Ici, tout coûte plus cher qu'ailleurs: l'emplacement au camping, la nourriture, le péage, le parking, les loisirs...». C'est l'une des raisons pour lesquelles le TCS redouble d'efforts afin de promouvoir cette façon de voyager.

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR

Fort de ses 24 campings sur le territoire, le TCS a mis en place de nombreux outils, comme par exemple les sites dédiés pincamp.ch ou camping-insider.ch qui aident les camping-caristes à planifier et à organiser leur voyage. Outre des suggestions de lieux de camping sauvages, urbains et/ou en pleine nature,



ces sites offrent un large éventail de conseils et d'informations pratiques. Une mine d'or pour le camping-cariste novice ou averti, qui a demandé près de deux ans de recherche au TCS et permis à ce dernier de recenser 180 thématiques: des préparatifs de voyage aux nombreux spots et sites touristiques à ne pas manquer en passant par l'équipement, la sécurité, la santé, les règles de circulation...

Bref, si vous n'êtes pas encore parti(e), les vacances en camping-car et en Suisse n'attendent plus que vous! Une chouette proposition en ce début d'automne.

Catherine Delaby

- 1. veilleinfotourisme.fr L'Est républicain du 23.07.2020
- En Suisse, le camping a longtemps été synonyme d'insalubrité et d'insécurité, et associé aux modes de vie des gitans et des gens du voyage
- 3. revueautomobile.ch, article paru le 01.04.2020

AVIS DE CONNAISSEUR

Selon le responsable Tourisme et Loisirs du TCS, les mois de juin et septembre restent les meilleurs pour partir visiter la Suisse en camping-car. «La saison est plus calme, il y a toujours de la place et il fait encore beau, sans oublier les offres hors saison qui proposent aux vacanciers des formules avantageuses ». Parmi celles-ci: Stop & Go, le camping flexible qui propose notamment un forfait de 25 francs la nuitée avec tous les services inclus.

ÉVASION







Randonnée et Vélo tout terrain

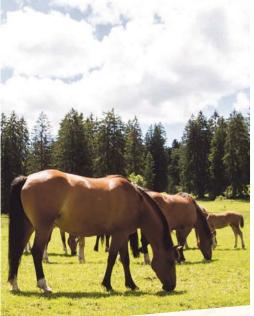
LES DOLOMITES Circuit 7 jours Du 11 au 17 octobre 2020



Voyage gourmand et Nature automnale

VAL POSCHIAVO Circuit 5 jours

Plusieurs dates proposées



 \mathcal{P} aysages et saveurs de l'Arc jurassien

JURA ET TROIS-LACS Circuit 4 jours Du 26 au 29 octobre 2020



Lumières de Noël

LONDRES Circuit 5 jours

Du 9 au 13 décembre 2020



Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par email



Nouvel An sur la **Côte Amalfitaine**

ITALIE Circuit 7 jours

Du 29 déc. 2020 au 4 janv. 2021

058 827 39 06



Voyage entre deux Hémisphères

EQUATEUR - GALAPAGOS Circuit 18 jours

Du 31 mars au 17 avril 2021



www.tcsvoyages.ch





cubains

CUBA Circuit 13 jours

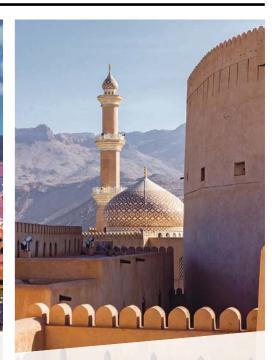
Du 25 février au 9 mars 2021



Des étoiles à la lune

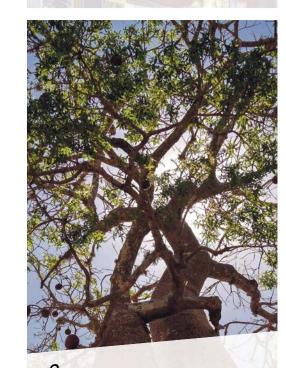
CHILI - BOLIVIE Circuit 16 jours

Du 30 oct. au 14 nov. 2021



 $\mathcal{P}_{\mathsf{arfum}}$ d'Arabie

OMAN Circuit 11 jours Du 20 au 30 mars 2021



Lémuriens et $\mathcal{G}_{\mathsf{aobabs}}$

MADAGASCAR Circuit 11 jours

Du 9 au 19 septembre 2021



avec extension

CROISIÈRE SUR LA SEINE Circuit 9 jours



 \mathcal{D} e Southampton à New York avec extension

CROISIÈRE QUEEN MARY 2 Circuit 12 jours

Du 24 sept. au 5 oct. 2021

Intéressé-e?

Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par email



058 827 39 06

Du 28 août au 5 septembre 2021



30

ÉVASION

5 SITES UNESCO EN SUISSE À VOIR ABSOLUMENT



• le glacier d'Aletsch est le plus grand Suisse, avec ses vignes d'un vert

et le plus long d'Europe.

• l'Eiger n'est pratiquement composé que de calcaire.

• les sommets de la Jungfrau et du Mönch sont constitués de roches cristallines plus anciennes que celles qu'elles recouvrent (habituellement, c'est l'inverse).



LAVAUX, son vignoble en terrasses

ALPES SUISSES,
Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn

Classé depuis 2001, le site naturel Alpes suisses Jungfrau-Aletsch est un ensemble d'écosystèmes d'une grande richesse.
Ses étendues glacées, la grande diversité de sa végétation alpine et l'évolution de cet ensemble sont de précieux terrains de recherches scientifiques.
La succession du retrait des différentes couches de glace a laissé place à des écosystèmes très variés, ce qui confère au site une faune et une flore exceptionnelles. Plusieurs lieux qui composent l'ensemble classé présentent des caractéristiques remarquables:

La Suisse compte douze sites classés

d'un séjour en Suisse pour découvrir

que renferme notre beau pays? Notre petit territoire a bien plus à offrir que

des beaux paysages, des spécialités

authentique et riche en sites uniques,

d'une valeur universelle exceptionnelle.

régionales et des traditions. Il est

naturels. Alors, pourquoi ne pas profiter

à l'UNESCO: neuf culturels et trois

les trésors du Patrimoine mondial

C'est en 2007 que le vignoble en terrasses de Lavaux a été inscrit au Patrimoine mondial. Bien que le site soit classé en tant que

Bien que le site soit classé en tant que patrimoine culturel pour son histoire et son savoir-faire, il est aussi d'une grande beauté qui séduit peintres, photographes et amateurs de randonnées bucoliques.

de randonnées bucoliques.
La vigne est cultivée en Lavaux depuis le XIe siècle, contenue sur d'étroites terrasses faites de murs en pierre. Depuis presque 1000 ans les générations de vignerons se succèdent pour entretenir amoureusement ces vignes qui s'étalent sur près de 40 km. Le site est parsemé de charmants petits villages aux ruelles étroites, témoins d'une interaction équilibrée entre les habitants et leur environnement. Quant au panorama, c'est certainement un des plus beaux de

Suisse, avec ses vignes d'un vert profond qui plongent dans le Léman, avec les blanches crêtes des Alpes comme toile de fond. La douceur du vert tendre des vignes et du bleu apaisant du lac offrent un contraste saisissant avec les durs contreforts alpins.



BERNE, sa vieille ville

La vieille ville de la capitale fédérale est classée à l'UNESCO depuis 1983 pour son patrimoine culturel. Son style de construction fait de Berne «un témoin impressionnant du Haut Moyen Âge en ce qui concerne la fondation d'une ville ». Berne a été fondée au XIIe siècle sur une presqu'île entourée par l'Aar. C'est son plan urbanistique qui la rend unique. Commencée au XIIe siècle, l'expansion de la ville n'a jamais cessé depuis, sans pour autant porter atteinte au style original. Pour cela, le développement de la cité s'est toujours adapté à la partie médiévale caractérisée par des rues larges et claires, une répartition régulière des constructions et des évacuations d'eaux perfectionnées. Entre les XVe et XIXe siècles, diverses constructions viennent s'ajouter, notamment des arcades, des fontaines, des maisons en molasse et les bâtiments plus modernes.



Les chemins de fer rhétiques

Bons plans!

À lire sur le blog de www.tcsvoyages.ch

- Cyclotourisme: les 5 meilleures destinations en Europe
- 10 destinations où voyage sans avion

2 escapades en groupe en pages 32 et 33:Un jour à... Estavayer-le-lac, 26 septembre

• À la découverte du sanglier de Jussy, 3 octobre

Si une partie de la vieille ville a été rénovée au XVI^e siècle, son caractère original a été conservé et les nouvelles constructions ont respecté le plan d'urbanisme datant du Moyen Âge. Une balade sous les arcades au charme médiéval est comme un voyage dans le



Unique et exceptionnelle, voici les termes qui caractérisent le mieux l'Abbaye de Saint-Gall, classée au patrimoine culturel depuis 1983. L'histoire débute avec un moine irlandais, nommé Gall, qui construisit un ermitage en l'an 612, loin de toutes voies de communication, au fond d'une vallée que rien ne prédestinait à la célébrité. C'est sur sa tombe qu'une modeste abbaye a été fondée en 719. Mais lors des siècles qui suivirent celle-ci a évolué au point de devenir l'un des plus grands centres culturels et l'un des plus importants monastères d'Europe. De nos jours, l'Abbaye de Saint-Gall demeure un lieu capital dans notre compréhension du Haut Moyen Âge. La bibliothèque abbatiale est l'une des plus riches et des plus anciennes du monde. Elle abrite l'une des plus belles salles de style baroque triomphant de Suisse et conserve le plus vieux dessin d'architecture sur parchemin connu à ce jour.



La ligne ferroviaire circulant dans les paysages de l'Albula et de la Bernina est classée au patrimoine culturel de l'UNESCO depuis 2008. Cette ligne de 128 km a permis de désenclaver les Alpes au début

du XX^e siècle, en faisant passer les trains par des cols, des viaducs et autres tunnels. Le tronçon entre Albula et Bernina est une voie transalpine qui présente des solutions innovantes en matière de technologie ferroviaire. D'impressionnantes réalisations ont été nécessaires pour venir à bout de ce projet en 1904. Pas moins de 55 tunnels, 196 viaducs et ponts jalonnent le parcours. Cet itinéraire de chemin de fer rhétique est l'un des plus spectaculaires du monde. Pour citer l'UNESCO: «Il offre des paysages diversifiés en association avec le chemin de fer et significatifs de cette période d'épanouissement d'une relation entre l'homme et la nature».

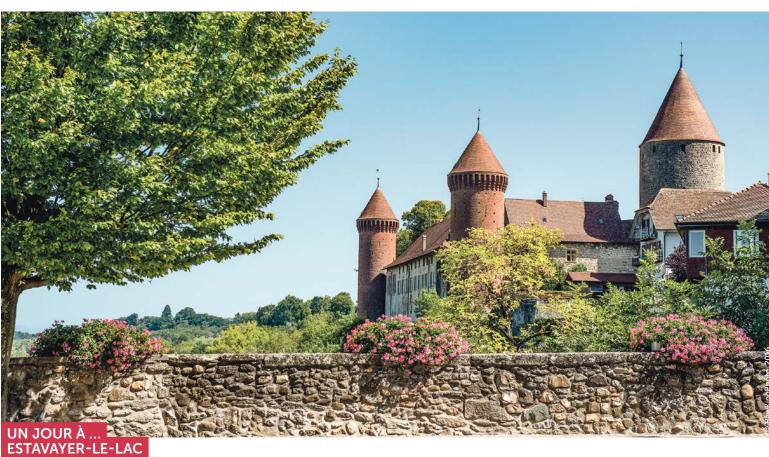
ÉVASION

Du haut de ses 65 mètres et long de 136 mètres, le viaduc de Landwasser est un des chefs-d'œuvre de construction sur cette ligne de chemin de fer. Le point d'orgue de la ligne des chemins de fer rhétiques et un site du Patrimoine mondial à voir absolument.



Berne et sa vieille vill

ESCAPADES



Samedi 26 septembre 2020

Vous connaissez peut-être déjà la jolie petite ville médiévale d'Estavayerle-Lac. Voilà l'occasion de la visiter plus en détails, sous un jour inattendu et dans des recoins insolites.

L'illustre collégiale, le château d'Humbert le Bâtard et son donjon sont des incontournables. Mais vous irez plus loin dans la découverte de la Cité à la Rose, avec Christophe Roggen, propriétaire de la droguerie et herboristerie du même nom, qui évoquera sans doute la fleur qui figure au blason de la ville mais nous donnera à voir surtout ces plantes médicinales présentes en milieu urbain, entre les pavés ou dans les interstices d'un muret.

Le mur de la clôture, vous ne le ferez pas tout à fait, car la règle est stricte. Mais vous serez accueillis au Monastère des Dominicaines et aurez l'occasion d'en savoir plus sur la vie qu'on y mène, à la fois en retrait et en lien avec la société staviacoise, au travers de la rencontre avec une moniale.

Entre ciel et terre, une journée qui promet bien des surprises!

Les temps forts

- Visites historique et botanique de la ville d'Estavayer
- Découverte du monastère des Dominicaines
- Repas du terroir

Horaires

• Rendez-vous à 8h à la gare routière

Notre offre

- Membres: 75 frs. / enfant <15 ans 35 frs.
- Non membres: 115 frs. / enfant <15 ans 55 frs.
- Le nombre de places est limité

Inclus

- Transport en car
- Visites guidées
- Repas de midi avec boisson non alcoolisée
- Accompagnement TCS

Remarques

- Durée des promenades, 2h30 environ, avec pauses
- Prévoir des chaussures confortables
- Non adaptée aux personnes à mobilité réduite





ESCAPADES



Samedi 3 octobre 2020

Venez profiter avec nous d'une grande balade sur les traces discrètes du sanglier dans les bois de Jussy guidée par Manue Piachaud, éthoanthropotechnologue qui nous expliquera toutes les facettes de la problématique liée à ce turbulent occupant des bois.

Cette Genevoise a étudié les techniques de gestion des animaux occasionnant des dégâts pendant 6 ans. Elle pourra vous parler de la propagation du sanglier en Europe, de la biologie de cette espèce et de sa démographie à Genève. Elle vous expliquera aussi le choix du canton de prohiber sa chasse et les conséquences que ce choix engendre.

Au long des sentiers, vous pourrez constater les milieux privilégiés par ces suidés et parler des conséquences de la présence des sangliers sur le paysage genevois. À défaut de voir cet animal sauvage mythique, vous pourrez vous immerger dans son environnement.

À midi, vous aurez l'occasion de déguster un sanglier genevois à la broche dans une ferme de Monniaz où les champs sont parfois impactés par le sanglier. La broche sera tournée dès le matin par un employé de la boucherie du Palais, ancien traiteur Vidonne – le seul à proposer du sanglier local à Genève. Il sera accompagné par les vins produits par un vigneron de Jussy.

le repas et pourra vous parler de la coexistence avec «la bête noire» dont on entend parler même dans les hautes sphères de Genève. Toutes les mesures de gestion de cette espèce seront décrites et spécialement celles choisies par le canton – seule entité politique occidentale où les chasseurs ne contribuent pas à limiter cette espèce.

Les temps forts

- Sanglier à la broche • Balade guidée
- Repas dans une grange

Horaires

- Départ à 8h,
- devant la gare routière
- Retour vers 18h, devant la gare routière

Notre offre

- Membres: 70 frs.
- / enfant <15 ans 35 frs.
- Non membres: 100 frs. / enfant <15 ans 50 frs.
- Nombre de places limité

• Voyage en car

- Apéritif, repas et boissons
- comprises
- Guide
- Organisation
- Accompagnement TCS

Remarques

- Bonnes chaussures de marche pour la promenade, vêtements chauds
- Equipement en cas de pluie (Kway, bottes)
- Mouchoirs et sacs (pas de toilettes disponibles dans les bois)





022 735 46 53





Intéressé-e? in, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier



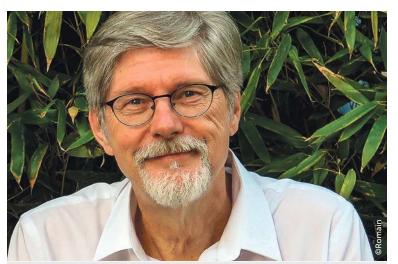
022 735 46 53



34

PARTAGE

JEAN ROMAIN: «J'AI VOULU FAIRE LE PORTRAIT DE LA ROUTE, DIRE SA CHANSON, HUMER SON PARFUM»



Entre sa passion des voyages et celle de la photographie, Jean Romain a enseigné la philosophie à Genève, où il vit. Depuis 2009, il est député au Parlement, qu'il a présidé en 2018. Il collabore à divers journaux et revues. Il est l'auteur de plus d'une vingtaine de livres, essais et romans.



Vous venez de publier aux Editions Slatkine un ouvrage intitulé «Raconte-moi la Route». Quel message souhaitiez-vous faire passer?

Je pense depuis des décennies que rien ne vaut la peine d'être vécu s'il ne peut être écrit. C'est la mise en mots de la vie qui m'intéresse, y compris de la vie intérieure, voire de la vie imaginée. Car l'imagination ajoute de la valeur à la réalité et la fiction, lorsqu'elle est réussie, explore un pan de la réalité qui n'a pas vu le jour pour des raisons mystérieuses, mais qui aurait aussi bien pu voir le jour.

En écrivant, on apprend beaucoup de choses

sur soi et sur le monde. Jacques Chessex m'avait suggéré, il y a bien longtemps, d'écrire une sorte de «Portrait des Genevois», comme Chappaz avait écrit le «Portrait des Valaisans», ou lui-même le «Portrait des Vaudois».

J'ai voulu faire le portrait de la route, dire sa chanson, humer son parfum. A mille lieues d'un guide touristique, j'ai écrit une invitation au départ pour ceux qui aiment les voyages, les mots pour les dire, les photos pour les illustrer, les routes qui nous entraînent sur le même rythme que celui de la narration, les soifs d'horizon, les rencontres, les embarras parfois.

La mobilité est au centre des politiques publiques. Quel regard portez-vous sur les options prises par Genève? (Ville et canton)

Genève avait enterré la hache de guerre des transports parce qu'une loi récente avait été votée par le peuple pour faire place aux divers moyens de se déplacer. On avait établi des priorités selon les zones de la ville. Nuitamment et en catimini, M. Dal Busco a rompu ce pacte et il a ravivé des oppositions inutiles. C'est dommage. Et on ne va pas en rester là.

Vous souvenez-vous du jour où vous avez passé votre permis de conduire? Avez-vous une anecdote?

J'ai passé mon permis de conduite lorsque j'avais 18 ans et, chose amusante, avec le permis pour voitures on nous donnait le permis moto jusqu'à 125 cm³. Une sorte de générosité. C'était l'époque où il faisait encore bon vivre sur les routes. Les bouchons n'existaient pas.

Vous êtes un motard convaincu. Qu'est-ce qui vous séduit dans ce mode de déplacement? Sinon quel autre type de transport utilisez-vous?

J'utilise plusieurs moyens de transport selon ce que je dois faire (train, voiture, vélo, moto, tram). La moto est particulière: sur une moto, le temps semble compressé, comme plus dense, plus intense. Il donne le sentiment de vivre plus. Le temps agit un peu comme une loupe: il augmente la capacité du pilote à ressentir les mille détails de la route: couleurs, odeurs, atmosphère, chaleur, frimas aussi.

Quel quartier préférez-vous à Genève et pourquoi?

Il y a de magnifiques quartiers à Genève, notamment la vieille ville. Mais j'habite la campagne, au milieu des vignes, et j'aime cette alternance quotidienne de la ville (l'Hôtel de Ville où je travaille) et la campagne.

Si vous pouviez réinventer Genève en termes de transport, que feriez-vous?

Ce que veulent les usagers, ce sont des transports rapides, confortables et fiables. C'est dans cette direction qu'il faut travailler.

Les transports publics vous paraissent-ils efficaces à Genève?

Le Léman Express a tout de suite séduit les usagers de la région. C'est une magnifique réalisation et immédiatement la fréquentation dépassa les prévisions. La pandémie a mis un frein dommageable à cet élan initial, mais Genève compte sur la reprise rapide afin de soulager la ville des voitures des pendulaires. C'est ce à quoi il nous faut œuvrer. On le verra bientôt.

Utilisez-vous le vélo pour effectuer certains parcours? Si oui, cela est-il aisé?

Oui, mais c'est un peu malaisé depuis où j'habite. Le vélo se cantonne pour moi à la campagne, mais au final je me balade peu à vélo.

Quel pays avez-vous parcouru qui vous semble exemplaire dans sa manière de gérer la mobilité?

Certaines villes étrangères y parviennent assez bien. Mais ce n'est pas seulement dû à une volonté politique claire: il faut cette volonté mais aussi une voierie qui permette sa mise en œuvre.

Comment, selon vous, les Genevois se déplaceront-ils dans 50 ans?

Progressivement les moteurs passeront à l'électricité puis à l'hydrogène. La pollution sera fort réduite et la nuisance sonore aussi. Le deux-roues, motorisé ou non, prendra de plus en plus de place. Les voitures ne circuleront plus dans le centre des villes, mais seront toujours intéressantes pour bien des déplacements, des livraisons, etc.

Propos recueillis par Adélita Genoud TCS – toujours à mes côtés.



TCS eMobility Day

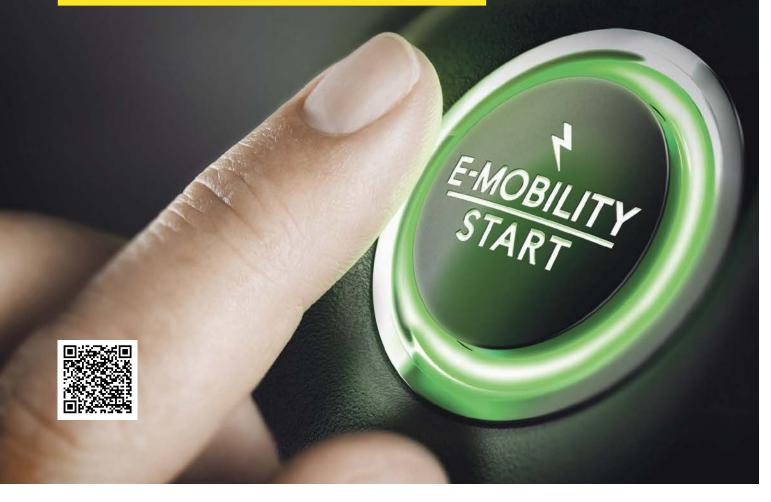
Découvrez la mobilité électrique

Centre de Plantin, Chemin Adrien-Stoessel 10,

1217 Meyrin

Samedi 31 octobre 2020, de 9h30 à 16h30

Plus d'informations: tcs.ch/edays





Redémarrons ensemble!

