

ZOOM SUR...

Le plus grand réseau transfrontalier d'Europe

unireso le voyage aux multiples visages mai 2019

UN LIVRE, UN DISQUE...

Didier Fischer - Président du Servette Football Club

DISQUE: NINO Best of de Nino Ferrer

LIVRE: Le vin et la guerre de Christophe Lucand, Paris, Armand Colin, 2017



J'ai eu le temps de lire ce livre sur un bateau, lors d'une traversée transatlantique à la voile avec des amis. Le sujet m'intéressait par ma proximité avec le monde vitivinicole genevois, mais il fallait disposer de temps pour



s'attaquer à cet ouvrage écrit par Christophe Lucand, professeur agrégé et docteur en histoire. On suit, précisément, l'évolution historique des comportements et des activités de la branche vitivinicole française sous l'Occupation. Ce livre m'a passionné; il révèle l'importance du vin dans nos sociétés, non pas comme breuvage uniquement mais dans un tout culturel, économique, patrimonial et convivial. Il explique la grande précision avec laquelle les nazis ont fait main basse sur ce qu'ils considéraient comme un trésor inestimable: le vin français. Les vins ordinaires pour la troupe, les vins prestigieux et le champagne pour les officiers. Il met aussi en lumière le fait que la guerre profite à certains et que des fortunes se sont constituées dans les vignobles à cette époque...

Côté musique, je pourrais écouter sans me lasser Nino Ferrer, un artiste entier, écorché vif, joyeux, déconneur, ultrasensible et tellement sentimental. Mais j'écoute plutôt ses chefs-d'œuvre, en voiture et je chante à tue-tête avec lui!

LIBRAIRIE DES LIVRES ET VOUS

Centre commercial La Praille, 10 route des Jeunes, 1227 Carouge
ARRÊT: STADE DE GENÈVE // BUS: D, 21, 43

JEUX

La clé est dans l'escalier

Trois lettres de chacun de ces sept mots sont connues. Le point d'interrogation représente toujours la même lettre: c'est elle « la clé dans l'escalier ». Les mots à identifier se lisent horizontalement. Il n'y a, parmi eux, ni pluriel, ni verbe conjugué; mais il peut y avoir des noms propres.



Solution: rendez-vous sur unireso.com et cliquez sur Ou Bien?! n° 20 en page d'accueil

ÉDITO

Un printemps plein de promesses

Ceva, Léman Express, ces dénominations qui font ponctuellement les titres de vos quotidiens vous semblent encore obscures? Découvrez les explications des spécialistes franco-genevois des transports collectifs dans le dossier que nous consacrons à ce projet qui sera complètement sur rail le 15 décembre prochain. Cet aménagement, constitué de six lignes et couvrant 230 kilomètres entre Genève, sa région et la France voisine, desservira 45 gares. En attendant de prendre place dans le nouveau wagon, plongez dans la 4^e édition richement illustrée de *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*, concoctée par Gilbert Plojoux. Et si vos pas vous guident vers la bibliothèque de Genève? Le Couloir des clins d'œil a accroché une balade visuelle et bucolique, L'Arve, du Mont-Blanc à Genève. Tandis que dans l'Écho du réseau des opérateurs et partenaires d'unireso, vous pourrez faire le plein d'infos pratiques et de bons plans. Découvrez aussi notre sélection de bonnes adresses ainsi que la play-list et le livre de chevet de Didier Fischer, président du Servette FC. Tout pour profiter des beaux jours qui arrivent... en tram, en train, en bus et en bateau avec unireso.

Rémy Burri
Responsable unireso



IMPRESSUM

Responsable éditorial: Rémy Burri // Rédactrice en chef: Sylvie Leger // Journalistes: Adélita Genoud et Valérie Duby // Photographies: Adélita Genoud et Valérie Duby // Graphisme: Atelier Tortikoli // Illustration: Lucien Aubert // Création jeux: Pascale Ott // Relecture: Cecilia Müller // Impression: Molésons Impression // Distribution: Live Teams // Remerciements: aux opérateurs d'unireso et à tous ceux qui ont collaboré de près ou de loin à la conception et la distribution de ce numéro.

25'000 exemplaires

Éditeur responsable: unireso, route de la Chapelle 1, 1212 Grand-Lancy // unireso.com

QUOI DE NEUF? les nouvelles adresses shopping, restaurants, loisirs



BOUTIQUE-GALERIE C'est vraiment pas comme ailleurs

C'est original, c'est coloré et, comme le nom l'annonce en quelque sorte, on y dénicher des objets originaux que l'on ne trouve absolument pas ailleurs. La patronne, Sylvette Stillebacher, vous reçoit avec le sourire, elle qui privilégie l'imagination et l'insolite, elle qui a réussi à mêler ses trois passions: les objets anciens depuis 1900 jusqu'à 1950, le design contemporain et l'Art en marche ou l'Art brut. Dans ce labyrinthe de couleurs insolites, qui ne ressemble à aucun autre endroit, les lampes baroques côtoient les bijoux, les sacs et les parfums, la vaisselle et les meubles, les gadgets, les vêtements de créateurs, le linge de lit, etc. Vous cherchez un cadeau? Il y en a pour tout le monde et pour toutes les bourses. Sylvette va obligatoirement vous dénicher la bonne idée de cadeau! Ouvert du mercredi au samedi, de 10h à 19h.

GALERIE JUSTE AUTREMENT
10 Grand Rue, 74160 Saint-Julien-en-Genevois (F)
+33 450 35 17 15 // justeautrement.fr
ARRÊT: SAINT-JULIEN CENTRE // BUS: D

SPA Un océan de volupté

Déjà, de l'extérieur, le bâtiment est magnifique. Franchissez l'entrée et vous allez vivre une expérience en pénétrant dans un univers tamisé et magique pour vous offrir une parenthèse de calme et de volupté. Le Bain-Bleu propose: jacuzzis, bains bouillonnants, jets massants, lits de massage pour un voyage aquatique vers le bien-être. Le bain sur le toit (35°) offre une vue imprenable sur Genève, le lac Léman et les montagnes. Vous pourrez aussi prendre un



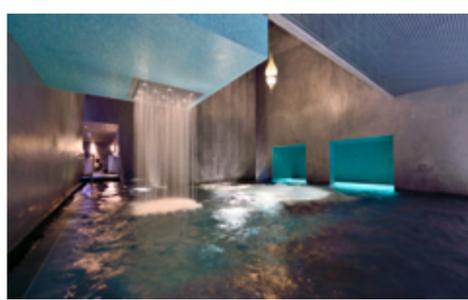
CAVES OUVERTES Promenons-nous dans le vignoble

L'événement est désormais incontournable. La 32^e édition des Caves ouvertes aura lieu le samedi 25 mai de 10h à 17h. L'occasion d'aller à la rencontre des producteurs et de déguster leurs crus de manière conviviale et chaleureuse! Ce jour-là, ce sont la quasi-totalité des caves du canton qui accueilleront la population afin de présenter « le très prometteur millésime 2018 ». Le Pass « Caves ouvertes » est vendu Frs 10.- par les caves: il permet de recevoir le verre de dégustation. Traditionnellement, le Mandement est la région la plus fréquentée mais les amateurs se rendent de plus en plus souvent du côté de Lully, Bernex, Soral, etc. Pour faciliter les déplacements dans la campagne genevoise, une collaboration efficace a été mise sur pied avec les tpg. Des navettes gratuites permettront de se rendre d'un village à l'autre. Les CFF mettent également à disposition des trains supplémentaires sur la ligne Genève-La Plaine.
Renseignements sur tpg.ch et cff.ch



BIO ET TROP BON Un café svp!

À deux pas de la gare de Cornavin, le Boréal Coffee Shop a pris ses quartiers l'été dernier. En provenance des meilleurs pays producteurs, le café du Boréal est torréfié à Genève et plus précisément à Carouge. Il est bio et est acheté auprès de coopératives grâce à une collaboration avec d'autres torréfacteurs européens membres de l'association Roasters United. L'entreprise fête cette année ses 10 ans (elle possède quatre boutiques à Genève et deux à Zurich), avec toujours le même concept, rendre le « café de spécialité » accessible au plus grand nombre dans un lieu chaleureux. Il n'y a d'ailleurs pas que le café qui soit bon au Boréal! Le thé Matcha au lait de soja est absolument délicieux. Quant à la vitrine des pâtisseries, elle fait tout simplement saliver! Ouvert du lundi au vendredi de 6h30 à 19h; les samedi et dimanche de 8h30 à 19h.
BORÉAL COFFEE SHOP
17 rue du Mont-Blanc, 1201 Genève // borealcoffee.ch
ARRÊT: GARE CORNAVIN // BUS: 1, 5, 6, 8, 10, 19, 20, F
TRAM: 14, 15, 18



verre au Bistrot lounge, toujours sur le toit du Bain-Bleu. Envie d'un hammam, d'un gommage ou d'un massage, en solo ou à deux? Les « formules » proposées font rêver, que l'on évoque le « Hammam magicien », les soins « Peau d'Ange » ou le « Rêve oriental ». L'établissement est ouvert du lundi au dimanche de 9h à 21h30.

BAIN-BLEU, HAMMAM & SPA
Genève-Plage, Port Noir, 1223 Cologny
022 318 48 28 // bain-bleu.ch
ARRÊT: GENEVE-PLAGE // BUS: 2, 6, E, G



Comment le plus grand réseau transfrontalier d'Europe va améliorer le quotidien des clients.

La mise en service du Léman Express, le 15 décembre prochain, devrait faire monter en flèche le nombre des clients des transports publics reliant Genève et sa région à la France voisine.

Quelles sont les conséquences concrètes de ce projet transfrontalier ?



Armelle Laugier - Directrice adjointe de Lémanis, Directrice, au sein de SNCF Mobilités, du projet Léman Express.

Pouvez-vous rappeler les points fondateurs de ce vaste réseau ferroviaire ?

A.L. Le Léman Express sera constitué de six lignes et couvrira un parcours de 230 kilomètres entre la France et Genève et sa région. Au total, il va desservir pas moins de 45 gares.

Ceva, Léman Express, il y a encore des confusions ?

A.L. Le Ceva qui permet de relier la gare Cornavin à Annemasse était une étape nécessaire, car c'était le chaînon manquant du Grand Genève. Quant au Léman Express, il n'aura pas son terminus à Annemasse comme certains pourraient le penser. Des trains au départ de Coppet et Genève relieront en direct Évian, Saint-Gervais et Annecy.

Quels sont les enjeux du nouveau réseau ferroviaire ?

A.L. Répondre à un besoin crucial des usagers qui, chaque jour, traversent la frontière. Aujourd'hui, la part modale des transports collectifs est de 4%. Il est vrai que l'infrastructure existe principalement pour la liaison Genève-Bellegarde. Avec la mise en service de Léman Express, on espère que le nombre de voyageurs sera de 50'000 par jour.

Le succès du réseau est conditionné aux tarifs pratiqués et à la cadence des trains ?

A.L. Aujourd'hui, les conditions tarifaires ne sont pas encore complètement établies. Les cadences vont singulièrement s'accroître. À titre d'exemple, nous disposerons de six trains par heure entre Annemasse et Genève, et un train toutes les quinze minutes entre Coppet et Annemasse. Aux heures de pointe, les liaisons sur les principaux axes s'effectueront toutes les demi-heures et toutes les heures en dehors de ce segment horaire.

« J'espère que le nombre de voyageurs atteindra 50'000 par jour »

Qu'est-ce qui va simplifier la vie des clients du Léman Express ?

A.L. Outre l'intensification du trafic ferroviaire, il y aura la possibilité d'effectuer un parcours avec un seul ticket. La personne qui se rendra d'Annecy à Genève en empruntant le train puis

un bus et/ou un tram des transports publics genevois pourra voyager avec un titre de transport unique. Sur le modèle de la communauté tarifaire genevoise unireso qui permet au voyageur d'utiliser une mouette genevoise puis un bus avec un seul ticket.

Vous avez donc mis en place une formation ?

A.L. Pas une mais plusieurs formations, la dernière sera dispensée à partir de septembre. En outre, la SNCF a recruté 50 personnes, rien que pour la conduite des trains Léman Express. Il faut savoir que le nombre total de conducteurs (SNCF et CFF) pour Léman Express est de 350.



Alain Barbey - Directeur régional Ouest des CFF affirme que c'est le premier projet de RER international totalement intégré d'une telle ampleur avec deux cultures à la fois identitaires et ferroviaires aussi fortes.

Des savoir-faire, des organisations et des impératifs différents, le Léman Express était un gageur ?

A.B. Il ne pouvait pas se faire d'un seul claquement de doigts. Cependant, il démontre que les CFF et la SNCF ainsi que l'ensemble des autorités organisatrices avaient une volonté réelle à trouver des compromis afin que ce projet unique en Europe voie le jour. Sur un plan technique, nous nous sommes heurtés à quelques difficultés concernant notamment la mutualisation des matériels roulant, des horaires ou des systèmes de sécurité qui ne sont pas les mêmes de part et d'autre de la frontière. En dépit de ces écueils qui ajoutaient plus de complexité à l'élaboration du projet, nous sommes parvenus à un consensus, et tant nos partenaires français que nous-mêmes, nous sommes mobilisés et engagés pour sa réussite.

Quelques données encore concernant le travail en amont du lancement ?

A.B. Les trains français et suisses vont franchir la frontière. Dès lors, il nous a fallu faire homologuer nos flottes dans les deux pays. Pour la dénomination des trains aussi, nous avons créé une exception au S utilisé en Suisse, en optant

pour la lettre « L » compatible avec la France. Les six nouvelles lignes porteront ainsi la mention L1 pour Coppet-Évian, L2 pour Coppet-Annecy, L3 pour Coppet-Saint-Gervais, L4 pour Coppet-Annemasse, L5 pour Genève-La Plaine et L6 pour Genève-Bellegarde.

Le Léman Express a-t-il nécessité l'aménagement de gares ?

A.B. Effectivement, nous avons dû construire cinq nouvelles gares dont 4 souterraines : Lancy-Pont-Rouge (en surface), Lancy-Bachet, Genève-Champel, Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Certaines sont des haltes équipées d'automates pour les billets et la petite restauration, celle des Eaux-Vives est une vraie gare dotée de plusieurs commerces, snacks et points de vente. En surface (les CFF avaient acquis des terrains il y a près de cent ans dans la perspective du développement de son réseau), les espaces ont été reconvertis et affectés à la construction d'habitations – dont une large part sera à loyer modéré –, de bureaux et de surfaces commerciales. CFF-Immobilier a investi un milliard de francs dans ces réalisations. Le nouveau réseau ne va pas seulement accélérer la mobilité des usagers, mais il va également participer à l'émergence de véritables zones de vie, d'activités commerciales et culturelles (avec, par exemple, le déplacement du théâtre de la Comédie aux Eaux-Vives).

« Léman Express constitue une véritable révolution pour Genève, qui va ainsi finalement découvrir le train »

Le projet requiert-il davantage de personnel ?

A.B. Nous avons recruté plus de cent mécaniciens conducteurs. Ces collaborateurs seront formés au pilotage des deux types de matériel roulant (suisse et français). Nous avons engagé une vingtaine de contrôleurs supplémentaires, du personnel de vente pour les nouvelles gares et de nouveaux agents d'entretien pour les vingt-trois nouveaux trains Flirts.

Le Léman Express répond-il à un véritable besoin des voyageurs ?

A.B. Sans aucun doute. Il va constituer un gain de temps important pour les pendulaires qui se rendent chaque matin à leur travail. Il va ainsi fortement contribuer à désengorger le centre-ville (y jouant le rôle d'un métro urbain) et aussi permettre aux voyageurs de prendre l'avion, rejoindre les TGV, TER et les trains grandes lignes des CFF sans utiliser leur véhicule privé.

Comment l'arrivée du Léman Express impacte-t-elle les tpg ?

E.F. Il est vrai que l'on peut se poser la question, le projet transfrontalier concerne a priori les CFF et la SNCF. Mais il faut savoir que les tpg devront accorder l'horaire et la cadence de leur réseau à ceux des futurs trains. Les tpg représentent aujourd'hui l'acteur numéro un de la mobilité à Genève. Chaque jour, ce ne sont pas moins de 600 000 clients qui sont transportés via nos trams et bus.

De quelle manière le projet s'inscrit-il au cœur du réseau tpg ?

E.F. Nous allons devoir connecter environ une trentaine de nos lignes, ce qui touche six grands secteurs de rabattement du bus vers le train.

Concrètement, quels sont les changements pour les usagers ?

E.F. Les dessertes régionales seront plus nombreuses, avec une offre tous les quarts d'heure sur la plupart des axes. En outre, nous mettrons en place des nouvelles lignes comme la 17 (tram Annemasse) qui vient renforcer les lignes 12 (Chêne-Bourg) et 15 (Acacias). Et dans le même temps, nous avons réorganisé des lignes existantes afin de les rendre compatibles avec le Léman Express.

Quel est l'impact pour les habitants de Genève ?

E.F. Le projet dans son ensemble a des conséquences sur le développement urbanistique du canton. Notamment avec la création de nouvelles gares dont certaines seront dotées de commerces. Sans compter que la mobilité accrue à Genève et sa région (y compris jusqu'à Coppet) va, sans aucun doute, générer l'émergence de nouveaux quartiers et pôles d'attractivité.



Emmanuel Fankhauser - Responsable du développement du réseau tpg

Du côté des tpg, quelles ont été les conséquences ?

E.F. Pour mener à bien cette vaste réorganisation technique, nous devons augmenter nos capacités de production, ce qui implique notamment une hausse de notre parc de véhicules et de nos effectifs. Nous recrutons actuellement des conducteurs en étroite collaboration avec l'Office cantonal de l'emploi. Tous nos conducteurs bénéficient d'une formation rémunérée allant jusqu'à six mois (pour les trams). Le transport de voyageurs est exigeant en termes de sécurité, c'est ce qui justifie la rigueur sur les engagements de personnel et la nécessité d'une formation solide.

Le Léman Express modifie-t-il votre culture d'entreprise ?

E.F. Certes, nous devons aujourd'hui instaurer une véritable « culture de la correspondance » tant pour la planification que pour l'exploitation des 30 lignes de rabattement. Les conducteurs devront intégrer cette collaboration avec les nouvelles lignes Léman Express. Autrement dit, nous devons savoir que nous ne sommes plus « seuls au monde ».

« Le nouveau réseau ferroviaire redessine le paysage de la mobilité à Genève »

Retards éventuels des trains et voyageurs en surnombre, comment les tpg vont-ils faire face ?

E.F. Nous avons réalisé un important travail d'anticipation. Notre système, via notre centre de régulation du trafic, nous permet d'avoir une lecture instantanée du trafic. Nous pourrions donc transmettre les bonnes consignes à nos conducteurs de telle sorte que le parcours des passagers ne soit pas entravé. Avec la collaboration active des CFF, nous avons envisagé toutes les défaillances possibles et nous avons élaboré des solutions adaptées. Les tpg devront dispenser des messages aux voyageurs en provenances des lignes du Léman Express pour les réorienter le cas échéant. En outre, nous avons fait des projections afin que notre capacité d'accueil soit suffisante aux heures de pointe.

? Les questions que vous vous posez déjà

Est-ce que le titre de transport zone 10 est valable pour circuler avec le Léman Express?

Oui, tous les titres zone 10 sont valables sur toute l'offre de transport collectif du territoire du canton de Genève, sauf Céligny : trains (CFF & Léman Express), trams, bus et mouettes genevoises.

Quelles seront les fréquences des trains Léman Express?

Au cœur du réseau, entre Genève et Annemasse, jusqu'à 6 trains par heure et par sens, y compris les trains RegioExpress St-Maurice-Genève qui seront prolongés jusqu'à Annemasse. Sur le reste du réseau transfrontalier, un minimum de 2 relations par heure seront proposées aux heures de pointe, en complémentarité avec les relations TER.

Combien va me coûter mon parcours?

Chaque prix sera défini en fonction du parcours origine-destination, quel que soit le mode de transport utilisé (multimodalité) dans le périmètre du Léman Express.

Devrai-je acheter plusieurs billets si je dois utiliser d'autres transports (bus/tram)?

Non, 1 seul titre de transport transfrontalier par trajet.

Quand les tarifs seront-ils communiqués? À partir de quand les abonnements seront-ils commercialisés?

Les tarifs seront connus à partir de fin juin mais, pour des raisons de programmation informatique, les billets/abonnements seront commercialisés dès novembre 2019.

J'ai actuellement un abonnement annuel unireso. Avec cet abonnement, est-ce que je peux utiliser le Léman Express? Si oui, jusqu'où?

Oui, dans la limite de la zone 10 Tout Genève (Chêne-Bourg, Genève-Eaux-Vives, Genève-Champel, Lancy-Bachet, Lancy-Pont-Rouge, Genève-Cornavin, Genève-Sécheron, Chambésy, les Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Versoix, Pont-Céard).

Qu'est-ce qui change dans le tarif?

Le tarif unireso zone 10 Tout Genève ne changera pas, vous continuerez à voyager sur tous les transports de Genève au tarif habituel, y compris sur le Léman Express. La nouvelle offre tarifaire concernera les trajets transfrontaliers. Le tarif dépendra du parcours (1 trajet = 1 prix) et vous permettra d'utiliser non seulement le Léman Express mais également les bus, les trams et les mouettes genevoises.

 **LÉMAN EXPRESS**
Vivons plus grand

Dès le 15 décembre 2019

Juste le temps d'un café
Annemasse  Genève-Champel
9 minutes

L'avenir est multimodal

C'est l'essence même de la communauté tarifaire unireso, dont les tpg étaient à la création: un billet, quatre façons de voyager. En tram, train, bus et bateau, choisissez le mode de transport qui vous convient, unireso vous en ouvre les portes quel que soit le réseau de transport public choisi (dans le périmètre de la communauté tarifaire évidemment).



L'alliance des trois opérateurs de la communauté tarifaire intégrale unireso préfigurait déjà ce qui est aujourd'hui bien plus qu'une évolution, mais un nouveau paradigme en termes d'habitudes de déplacement: la multimodalité. Notre mobilité a évolué et, désormais, on fait varier ses modes de transport en fonction des besoins du moment: le train et le tram pour aller travailler, une voiture pour aller chercher des meubles ou faire des courses, un vélo pour aller au sport ou encore un taxi pour rentrer de soirée. Alors que posséder une voiture était

un aboutissement pour ses parents, la jeune génération se passe même de plus en plus de voiture individuelle, lui préférant le système de *car sharing* ou les solutions de mobilité douce. De plus en plus consciente et concernée par les questions de développement durable, elle démontre une volonté à inverser la tendance en maîtrisant ses impacts sur l'environnement. Pour cette jeune génération ultra connectée et pour tous ceux qui ont repensé leurs habitudes de déplacement, une nouvelle mobilité est en marche, une mobilité multimodale: grâce à la numérisation, les différents prestataires de transport, public ou non, peuvent mettre en commun leurs données afin de pouvoir offrir aux voyageurs une offre de transport fluide, à la carte, accessible depuis une seule plateforme au service des besoins du client. C'est ce que les initiés appellent MaaS – Mobility as a service, en anglais, ou Mobilité en tant que service, en français.

Les tpg n'ont pas attendu et ont pris, eux aussi, le virage de la Mobilité en tant que service pour leurs clients. Au sein de MOVplus, la coopérative de mutualisation des transports publics dans le domaine numérique, les tpg ont développé, en étroite collaboration avec les tl (transports publics de la région lausannoise), zenGo, leur propre projet de MaaS. zenGo est un abonnement multimodal réunissant transports publics (zone 10 unireso), taxis, véhicules en libre-service et voitures de location dans un seul et même abonnement (offre différente à Lausanne). En février dernier, les tpg et les tl ont proposé à 300 de leurs clients respectifs de s'abonner à zenGo, dans le cadre d'une phase de lancement pilote.

D'ici à ce que les MaaS se généralisent, la complémentarité des modes de transport continue son essor. En décembre 2019, la mise en service de toute l'offre de Léman Express amènera encore plus de possibilités en termes de déplacements dans l'agglomération de Genève, et la combinaison train + tram/bus ou encore bateau sera sans aucun doute une combinaison gagnante!



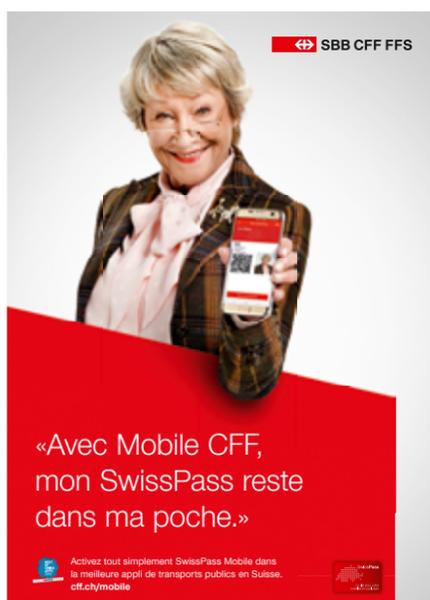
Journées Portes Ouvertes // CEVA

Samedi 29
Dimanche 30 juin 2019
10h - 17h

Stations: Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg

- > Visites publiques des chantiers
- > Animations pour les familles
- > Exposition de photos
- > Stand Léman Express: repensez vos déplacements!

Navettes gratuites
Restauration sur place // food trucks



«Avec Mobile CFF, mon SwissPass reste dans ma poche.»

Activez tout simplement SwissPass Mobile dans la meilleure appli de transports publics en Suisse. cff.ch/mobile

SWISSPASS MOBILE, voyagez à l'heure du numérique

Voyager devient encore plus pratique.

Les CFF mettent sur les rails le voyage numérique grâce à SwissPass Mobile.

Notre objectif: vous faire voyager plus simplement. Afficher vos abonnements unireso, général ou demi-tarif sur vos écrans en enregistrant votre SwissPass sur Mobile CFF. Associez votre compte à votre numéro de client et c'est tout! Lors d'un contrôle, présentez-le sur votre écran mobile ou tablette. Les seuls cas dans lesquels il vous faudra encore montrer vos titres de transport sont les contrôles sporadiques ou lorsque le personnel accompagnant ne peut pas se connecter à la base de données.

Déplacez-vous librement en restant branché. SwissPass Mobile est idéal pour voyager en Suisse. Une règle importante: restez connecté au data, ne coupez pas votre itinérance... et pensez à recharger vos batteries!

Chargez tout un programme sans prendre un gramme!

Avec SwissPass, vous protégez l'environnement, car vos abonnements peuvent être conservés plusieurs années sur la même carte. Enregistrez votre abonnement unireso, général ou demi-tarif dans Mobile CFF, l'application de voyage préférée des Suisses.

Le SwissPass est multitalent.

Votre carte SwissPass vous permet d'accéder à une foule de services partenaires tels que le Mobility Carsharing, VeloCity ou encore à des domaines skiables.

swisspass.ch/frswisspassmobile

Histoire des transports publics dans le canton de Genève

Une vraie saga !

C'est une véritable encyclopédie. Une bible qui retrace l'histoire des transports publics genevois et régionaux depuis 1880. Le 4^e tome de cette saga, entamée dans un premier volume en 2010, est consacré aux 25 dernières années. Une pépite ou, plutôt, une vraie mine d'or pour celui ou celle qui s'intéresse au développement de la mobilité à Genève.

On l'ignore peut-être, mais notre canton a été pionnier dans le domaine des transports publics urbains et de l'aménagement du territoire. « Au XVIII^e siècle déjà, on retrouve la trace d'un premier transport pour le public à Chancy, sous la forme d'un bac sur le Rhône », indique Gilbert Ploujoux, 75 ans, ancien collaborateur des tpg et auteur de *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*.

Cette anecdote et des centaines d'autres, c'est donc Gilbert Ploujoux qui les raconte, avec la collaboration de Bernard Calame et de Cédric Noir de l'Association genevoise du musée des transports (AGMT). Après les volumes 1 à 3, publiés entre 2010 et 2015, le tome 4 clôt ainsi une aventure débutée il y a 225 ans. Les 460 pages du volume 4 font revivre les 25 dernières années des transports publics à Genève, lesquelles ont connu une évolution technique importante et une meilleure prise en compte des besoins de la population. Non sans difficulté. « La guerre des trans-

de politiciens qui feraient bondir aujourd'hui, comme ce député persuadé que les automobilistes au centre-ville de Genève, c'est bien, car ils dépensent beaucoup plus que les autres ! Ces vingt-cinq dernières années, le concept et l'organisation des transports en commun ont évolué avec l'extension de l'agglomération, l'augmentation de la population et celle du nombre d'emplois qui ont induit un fort mouvement migratoire, chaque matin, sur Genève. Le canton a connu des projets utopiques comme celui du métro ou la proposition de construction d'une télécabine. Genève a aussi vu, au fil des ans, disparaître les rails de tram au profit du « tout-automobile », après avoir compté une quinzaine de lignes dans les années 20. En 1969, il ne restait plus qu'une seule et unique ligne de tramway, la 12. À partir des années 90, le tram a heureusement retrouvé ses lettres de noblesse avec la mise en service des lignes 13, 16 et ensuite



Au terminus du CERN en novembre 2016, le tram se conjugue avec divers éléments, le globe de l'innovation en bois récupéré de l'Exposition nationale 2002 et la sculpture "Pèlerinages à l'infini" en acier.

ports a bel et bien existé et son bilan, comme l'illustre le livre, est mitigé. Faute de priorités claires, nous héritons d'un système de mobilité urbaine inachevé », écrit Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL, dans la préface.

Ce dernier tome nous permet de découvrir (ou de retrouver) les tramways, trolleybus et autobus sur leurs itinéraires, les chemins de fer et la construction du CEVA, mais aussi la rénovation de la gare de Cornavin, celle de La Praille, et les Mouettes genevoises. Sans oublier les taxis dont la gestion, bien compliquée, agite durablement le monde politique genevois. « Les taxis sont un moyen de transport public », rappelle Gilbert Ploujoux qui a commencé comme méca-



Histoire des transports publics dans le canton de Genève
édition du Tricorne - Volume 4 :
Du XX^e au XXI^e siècle - Chf 75.- (+ port).
À l'achat du volume 4, les lecteurs de *Ou Bien?!* bénéficient d'un prix de Chf 55.- pour les volumes 1 à 3.
À commander auprès de l'Association genevoise du musée des tramways : info@agmt.ch

les lignes 14, 15, 18 dans les années 2000. La construction du CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) sera terminée cet été. Le Léman Express, véritable RER transfrontalier, qui sera inauguré en décembre, permettra de connecter 45 gares entre elles dans un rayon de 60 kilomètres autour de Genève.

La mobilité du dernier quart du XX^e siècle restera marquée par un affrontement entre la gauche et la droite au Grand Conseil genevois. Beaucoup de députés n'ont vu dans le développement des transports collectifs que les coûts et non les projets concrétisés. Malgré un manque de décisions dans les choix à long terme, le réseau routier des tpg et la desserte du réseau ferré genevois se sont améliorés, comme on peut le constater tous les jours.

Avec la publication de ce dernier tome, c'est très probablement la première fois, en Europe, que les transports publics d'une région sont analysés sur une aussi longue période. Gilbert Ploujoux, lui, veut aujourd'hui « rendre les plaques », si l'on ose dire. Pour la suite, l'homme espère qu'une personne plus jeune prendra le relais. Parce qu'évidemment, le développement des transports va continuer de marquer la vie genevoise et de la région.

Et si on se baladait au fil de l'Arve, du Mont-Blanc à Genève en remontant le temps ?

Des images, des textes, des imprimés qui racontent la conquête du Mont-Blanc et l'exploration de la vallée de l'Arve. Une promenade iconographique à découvrir dans le « Couloir des coups d'œil » à la Bibliothèque de Genève.

Tout commence en 1741, lorsque William Windham, un jeune Anglais, prend l'initiative avec un groupe d'amis de partir à la découverte des « glaciers de Chamonix ». Pour préparer son périple, l'équipe s'est adressée à Richard Pococke, célèbre voyageur, revenu en Europe après quatre années passées au Moyen-Orient. Le portrait de cet aventurier réalisé par le peintre pastelliste genevois Jean-Etienne Liotard est d'ailleurs accroché au Musée d'art et d'histoire de la cité de Calvin. Dès l'année suivante, des Genevois emboîtent le pas des Britanniques et rejoignent bientôt la Mer de glace. « Il s'agit là de deux moments fondateurs de la redécouverte moderne des Alpes, relèvent les promoteurs de l'exposition. Dans les années 1770, le naturaliste genevois Horace Bénédicte de Saussure entreprend à son tour d'arpenter les Alpes. Il est l'instigateur de la première ascension du Mont-Blanc, réussie le 8 août 1786 par Jacques Balmat et le docteur Michel Gabriel Paccard, avant de vaincre l'année suivante lui aussi le toit de l'Europe. Et son récit largement diffusé ouvre la voie à l'alpinisme moderne. Tandis que son retour vers la vallée est immortalisé sur la planche de Christian von Mechel. Une représentation que l'artiste avait dû rectifier promptement. En effet, dans la première version, il avait dessiné de Saussure assis. Or, ce dernier avait jugé cette posture inconvenante et fautive car dangereuse pour qui s'en inspirerait.

La conquête du Mont-Blanc marque le début d'une ère nouvelle : les prémices du tourisme. On apprend que le nombre de personnes visitant Chamonix, notamment des Anglais et des Genevois, passe d'une centaine en 1788 à 5000 en 1800. Des chiffres en constante augmentation dans les décennies qui vont suivre.

Chapeaux et jupes longues

Sur les images, lithographies, peintures, dessins, produits, parfois par des anonymes, entre le milieu du XVIII^e et celui du XIX^e siècle, on peut découvrir des paysages inédits : le Léman qui semble embrasser le Mont-Blanc, une vue panoramique de la campagne Pictet à Champel, le pont Neuf à Carouge. On observe des voyageurs, qui prennent place dans la diligence devant l'hôtel de la Balance à Bonneville, et des promeneuses, coiffées de leur chapeau et portant de longues jupes, qui étanchent leur soif bucolique dans la nature en pleine effervescence. Comme le détaille Nicolas Schaetti, conservateur responsable des collections

patrimoniales de la Bibliothèque, dans les textes que l'on peut lire au fil de l'accrochage : « L'iconographie joue un rôle décisif dans cette histoire. Elle jalonne les étapes d'un parcours fortement balisé par les récits de voyage, que les « touristes » cherchent autant à couvrir qu'à découvrir et à faire voir à leur retour. Ainsi naît une économie de l'image, locale mais à la diffusion européenne, en mains de libraires notamment. Le Mont-Blanc est figuré à l'arrière-plan des portraits d'Horace Bénédicte de Saussure, comme un emblème. Désormais, la montagne occupe aussi la place centrale sur les vues de Genève, reléguant la ville à la périphérie de la composition. »



L'Arve réhabilitée

Et l'Arve ? On l'avait presque oublié. Il est vrai que la rivière semblait jusqu'alors reléguée au second plan. Mais la voilà qui profite de l'engouement suscité par les Alpes, car les voyageurs sont en effet obligés de la longer et de la traverser plusieurs fois pour se rendre de Genève à Chamonix. On apprend que prenant sa source dans les pâturages du col de Balme, l'Arve est très vite alimentée par les glaciers de la vallée de Chamonix. Au XVIII^e siècle, l'Arveyron de la Mer de Glace est un point d'attraction touristique en raison de la grotte formée à sa sortie de la glace.

« Les imagiers en dressent un inventaire qui s'étend de sa source à sa confluence avec le Rhône, à la Jonction près de Genève. L'association, dans une vision idéalisée, de panoramas grandioses avec un souci savoureux du détail fait jusqu'à aujourd'hui le charme de ces représentations », commente encore Nicolas Schaetti.

Ces trésors à voir et à lire ont été patiemment réunis au fil des années. L'exposition de la Bibliothèque de Genève s'adresse à tous ceux qui ont envie de replonger dans les délices d'un patrimoine précieux.

ACCROCHAGE DANS LE COULOIR DES COUPS D'ŒIL

Bibliothèque de Genève // Promenade des Bastions 1
Ouverture : lundi - vendredi de 9h à 18h - samedi de 9h à 12h
Entrée gratuite // Âge conseillé : dès 6 ans
À voir jusqu'au 18 mai
ARRÊT : PLACE DE NEUVE ou ROND-POINT DE PLAINPALAIS
BUS : 5, 7, 36 // TRAM : 12



LE IT-OBJET

Cartes bancaires sans contact, on sécurise

Un portefeuille intelligent qui met nos cartes bancaires sans contact à l'abri du piratage. Il fallait y penser puisque sans saisie préalable de code, la carte bancaire nouvelle génération n'est pas une citadelle imprenable. Et les cybervoleurs ne sont jamais à court d'imagination pour perpétrer leurs forfaits. « The Micro Wallet RFID » constitue un véritable bouclier apte à sécuriser les données sensibles contenues dans les puces. L'ingénieux accessoire devrait amener



un peu plus de tranquillité aux voyageurs et aux usagers des transports collectifs, particulièrement exposés aux risques de fraude numérique. Comment ça marche ? Les cartes entrent dans des fentes dotées de fenêtres transparentes afin de faciliter leur identification. Cette poche protectrice peut facilement contenir un titre de transport ou une carte d'embarquement. Le portefeuille est également doté d'une fermeture magnétique fiable. Avis aux pick-pockets 2.0 !

Go travel - The Micro Wallet RFID
Disponible chez Interdiscount - Balaxert
Arrêt : Balaxert-Pailly // Bus : 10 // Tram : 14, 18