CES IDIOMATISMES…

Prendre la poudre d'escampette

Parler de « Prendre la poudre d'escampette » face à un auditoire de moins de 15 ans instille une véritable ola d'incompréhension.

En attestent les regards vides que vous adresse l'assistance. L'expression que l'on peut traduire par prendre la fuite remonte, il est vrai, au temps jadis. En occitan, paraît-il, escampe signifiait se sauver. Quant à la poudre, les experts se perdent en conjectures. Y aurait-il un lien entre poudre d'escampette et poudre de fusil et dont la menace d'explosion invite à prendre le large ? Ou était-il fait référence à la poussière du chemin - à l'époque le goudron ne courait pas les rues (si on ose dire) - soulevée par le fuyard ?

LE MINI-QUIZ

Testez vos connaissances sur les particularités suisses. Des trois réponses qui vous sont proposées, deux sont fausses. Choisissez la bonne !

1. DISTANCE Combien de kilomètres fait la plus longue transversale est-ouest de la Suisse ?
A. 318 kilomètres **B.** 348 kilomètres **C.** 378 kilomètres

2. INCOLORE Quelle quantité d'eau minérale consomme-t-on, environ, par personne et par année en Suisse ?
A. 30 litres **B.** 65 litres **C.** 100 litres

3. ARTISTE Lequel de ces peintres ne fait pas partie de la célèbre « Ecole de Savièse » ?
A. Edmond Bille **B.** Edouard Vallet **C.** Ernest Biéler

4. SUPERFICIE La Suisse en compte, environ, 140'000 hectares. De quoi s'agit- il ?
A. Des surfaces agricoles **B.** Des forêts
C. Des zones à bâtir

5. MISSION Pour Jeremias Gotthelf, né à Morat en 1797, l'écriture n'a été qu'une seconde carrière. Quelle fut sa première vocation ?
A. La médecine **B.** La pédagogie **C.** La théologie

6. TARIF Quel est le prix de la vignette autoroutière ?
A. 30 francs **B.** 40 francs **C.** 50 francs

7. POURCENTAGE Quelle est, sur le Plateau, la part des zones qui sont aujourd'hui encore proches de l'état naturel ?
A. 6 % **B.** 26 % **C.** 46 %

8. SPORT DE GLISSE En quelle langue le mot « ski » a-t-il été emprunté ?
A. Le finnois **B.** Le norvégien **C.** Le suédois

9. RAPACE L'aigle sur le drapeau genevois est bien connu. Mais ce volatile orne aussi le drapeau d'une commune de Suisse centrale. Laquelle ?
A. Altdorf **B.** Brienz **C.** Schwyz

1 B // 2 B // 3 A // 4 C // 5 C // 6 B // 7 A // 8 B // 9 A

ÉDITO

Mobilité et espace public, comment les nouveaux flux de vélos traditionnels ou électriques, trottinettes, piétons, transports publics, cohabitent-ils avec les automobiles et deux roues motorisés ? Quels sont les axes de développement qui permettraient de mieux harmoniser la distribution du domaine public ? Nous avons interrogé des acteurs de la mobilité. Geoffroy Charrière, pilote de Mouettes genevoises décrit quant à lui , avec enthousiasme sa profession. Dans la rubrique, L'Echo du réseau, les CFF nous parle de la nouvelle navette opérationnelle le week-end et assurée par RegioExpress à destination de l'aéroport de Genève. Les tpg dévoilent les changements sur leurs lignes ainsi que leur nouveau plan de réseau et le Léman Express invite les voyageurs à adhérer au Club LEX. Coté actualités, cap notamment sur sur Noël au Jardin, le marché de Noël qui se déploie au Jardin Anglais et qui réserve de belles surprises gourmandes. Quant à l'expression décryptée, nous avons choisi d'évoquer la poudre d'escampette. L'équipe d'unireso et ses partenaires vous souhaitent de bonnes fêtes de fin d'année.

Rémy Burri - *Responsable unireso*

IMPRESSUM
Responsable éditorial : Rémy Burri // **Rédactrice en chef :** Sylvie Léger // **Journaliste :** Adélita Genoud // **Photographies :** Noël au Jardin // Shutterstock // Adobe Stock - Hurca ! // Philippe Wagneur - Muséum Genève 2022 // David Wagnières - Ville de Genève // Ville du Grand-Saconnex // Sylvie Léger // Acanthis // **Graphisme** atelier@tortikoli.com // **Couverture :** Acanthis // **Création jeux :** Pascale Ott // **Impression :** Moléson Impressions // **Distribution :** Red Zone // **Remerciements :** Aux opérateurs d'unireso et à tous ceux qui ont collaboré de près ou de loin à la conception et à la distribution de ce numéro.
Éditeur responsable : unireso, 2 place Cornavin, 1201 Genève // unireso.com

Imprimés sur papier recyclé FSC avec des encres bio-végétales sans cobalt.
// 17'000 exemplaires

ACTUALITÉS

ÉVÉNEMENT
Noël au Jardin… Anglais

Le Marché de Noël a repris ses quartiers d'hiver au Jardin Anglais jusqu'au 23 décembre. Noël au Jardin rassemble cette année encore de multiples artisans de la région et une trentaine de restaurateurs. Sans oublier le traditionnel Chalet à fondue qui attend les plus frileux, amateurs de mets au fromage et d'autres délices du palais. Les plus

téméraires pourront observer Genève depuis la Grande Roue installée à l'entrée du Marché de Noël (côté pont du Mont-Blanc). Tandis que les enfants prendront place à bord des deux carrousels anciens installés au cœur du jardin. Avant peut-être d'entrer dans la yourte pour jouer, faire des bricolages, réaliser des décorations de Noël et écouter des contes. Cette année, le Christmas pub double de taille pour faire la fête tous les jours de la semaine.

noel-au-jardin.ch
MÉTROPOLE // BUS : 2, 10, 7
MOLARD // MOUETTES GENEVOISES LIGNE M1

OBSERVATIONS
On brise la glace au Grand-Saconnex !

Le Grand-Saconnex dorlote les amateurs de patinage. La commune les invite en effet à glisser sur la patinoire saisonnière couvrant une surface de 600m² et installée dans le parc du Château-Pictet du samedi 26 novembre au 5 février 2023. Autre activité proposée : le Eisstock, mélange de curling et pétanque, ouvert à tous, en groupe, sans

patins, initiations proposées plusieurs vendredis de 18h à 20h avec vin chaud et thé offerts. Après l'effort, le réconfort ? Sans aucun doute. Dans la Yourte, située à proximité, les visiteurs pourront se régaler de fondues et autres raclettes et cela du 12 novembre 22 au 27 février 23. Qu'est-ce qu'on attend pour chausser ses patins et aller à la patinoire ?

grand-saconnex.ch
T. patinoire : 079 958 84 48 // T. yourte : 077 461 66 05
LE POMMIER // BUS : 5, 28

EXPOSITION
L'éléphant qui murmurait à l'oreille des Genevois

Miss Djeck, l'éléphante, se mue en conteuse détonante pour parler des 200 pièces exceptionnelles constituant l'exposition Trésors du Musée d'histoire naturelle. Un nouveau parcours sonore immersif permet aux visiteurs de rencontrer des spécimens disparus qui soudain reprennent vie. Monologues, dialogues, déclamations poétiques,

tous les genres se mélangent pour créer un bel effet de surprise. Mais qui est Miss Djeck ? Le crâne du pachyderme est l'une des pièces les plus étonnantes du Muséum. Il raconte en effet la vie incroyable et le sort peu enviable de cet animal de cirque abattu au canon dans les fossés genevois en 1837. L'éléphante avait pourtant été acclamée partout en Europe et même aux Etats-Unis.

institutions.ville-geneve.ch/fr/mhn
MUSÉUM // BUS : 5, 25
TRANCHÉES // BUS : 1, 8
VILLEREUSE // TRAM : 12

Mobilité et partage de l'espace public, la quadrature du cercle genevois ?

L'émergence de la Covid-19 et la prise de conscience de la population face à la crise climatique ont donné un coup d'accélérateur à la multimobilité. Un nombre croissant de vélos, vélos électriques, trottinettes, e-trottinettes, vélos-cargos viennent s'ajouter au trafic individuel motorisé (TIM) et à celui des transports publics. Sans oublier le flux de marcheurs particulièrement dense à Genève.
Comment cohabitent les différents utilisateurs de l'espace public ? Comment rendre cette cohabitation plus harmonieuse ?

Pour tenter de réguler un trafic motorisé privé encore pléthorique, les Transports publics genevois (tpg), sous l'impulsion du Conseil d'Etat, planchent sur une extension constante de leur réseau. Quelques chiffres donnent aujourd'hui le pouls de cette mobilité collective, enjeu majeur de Genève et de sa périphérie. Chaque jour, la flotte de 400 trams, trolleybus et bus transporte 800'000 personnes. Et si la régie orange atteint la vitesse commerciale la plus basse du pays, en dessous des attentes fixées par la loi, c'est principalement en raison des nœuds générés par les flux de circulation. *« La gestion des points névralgiques comme Bel-Air, Rive ou encore Cornavin demeure extrêmement complexe. Les défis qui nous incombent sont de taille. Nous devons doubler notre offre d'ici à 2030, puis entre 2030 et 2050 multiplier encore cette offre par deux »,* explique Emmanuel Fankhauser, responsable du Pôle développement aux tpg.

Des lignes de ceinture

Alors ? Le transporteur explore la zone périurbaine. *«Avec le Canton, nous étudions les différentes variantes de ces lignes de ceinture. Leur mise en place permettrait à la fois de désengorger le centre (aujourd'hui tous les parcours convergent vers l'hypercentre) et de répondre aux besoins d'une démographie grandissante »,* reprend Emmanuel Fankhauser. Si les transports en commun constituent une carte maîtresse dans la décongestion motorisée des axes genevois, ils ne sont pas les seuls. D'autres modes de déplacement viennent aujourd'hui prendre leur place dans le trafic. A commencer par les vélos dont le nombre a littéralement explosé durant la crise sanitaire. Christine Jeanneret, coordinatrice à la section genevoise de PRO VELO, affirme que pour rendre leur utilisation plus attrayante, son association s'engage sur plusieurs fronts. *« Les pays du Nord, comme le Danemark, la Belgique et les Pays Bas ont investi des millions pour que les pistes et bandes cyclables ne soient pas entravées par d'autres modes de déplacement ».*

Séparer les flux

Idéalement et selon elle, il faudrait séparer les usagers selon leur allure et vitesse de déplacement. *« En fonction des aménagements, les cyclistes 45km/h devraient pouvoir continuer à circuler sur la route et tous les cyclistes devraient emprunter des sites distincts de ceux affectés à la mobilité piétonne »,* insiste-elle. Pour la coordinatrice de PRO VELO Genève, il manque encore une volonté politique plus marquée même si elle concède que ces dernières années, la mobilité douce a bénéficié d'un bon coup de pédale émanant des autorités. *« Certaines pistes et bandes cyclables restent encore jalonnées de contraintes, à travers lesquelles il faut zigzaguer, la circulation cycliste demeure donc cahotique »*, insiste-t-elle. Elle note encore que si les sites dédiés aux vélos étaient plus larges, ils pourraient sans difficulté absorber le trafic des trottinettes qui, aujourd'hui investit parfois les trottoirs.

Genevois champions de la marche

Et dans la cité de Calvin, les trottoirs et autre zones piétonnes ne sont guère déserts. Car le piéton qui sommeille dans tout Genevois est plutôt actif au regard des statistiques. *«La marche représente en effet, le premier mode de déplacement en termes d'étapes* soit 39 % pour le canton ou le Grand Genève, 49 % pour la ville»*, explique Jenny Leuba, cheffe de projet à Mobilité piétonne suisse. Ce qui se traduit par une distance de 2km, soit 30 minutes de marche environ par jour. Le territoire est-il adapté à l'affluence piétonne ? *« En soi, le potentiel est là. Avec ses paysages, son architecture, ses parcs, et relativement peu de pente, la ville de Genève est un cadre fascinant et très propice à la marche. Cependant, les conditions actuelles ne correspondent globalement pas encore à ce qu'on peut appeler un réseau piéton continu, sûr, lisible et attractif,* détaille-t-elle.

Orienter les piétons

Ainsi, elle préconise qu'à l'instar des villes de Berne, Zurich et Bâle, les trottoirs, chemins, carrefours et autres traversées soient absolument bien aménagés et sécurisés. *« L'attractivité du réseau passe aussi par une lisibilité géographique tels que les systèmes d'orientation mais aussi le coté intuitif des aménagements qui nous aident à nous orienter. Tout ceci doit être repensé. Des éléments de confort comme les bancs, l'ombre et la fraîcheur, l'éclairage, jouent aussi un rôle décisif dans le choix de marcher »*, assure Jenny Leuba.

Des pôles multimodaux incluant les voitures

Et le transport individuel motorisé privé ? Comment envisage-t-il sa place dans le paysage mobile ? Yves Gerber, directeur du TCS, section genevoise déclare en préambule que les membres de l'association professionnelle sont aujourd'hui multimodaux. 58 % des 140'000 adhérents genevois utilisent aussi les transports publics. *« La clef d'une distribution équitable de la voirie réside, à mon sens, dans la création de pôles multimodaux périphériques incluant des parkings. Actuellement et en dehors des P+R, les voitures sont les oubliées de ces infrastructures ».* Or, selon lui, bannir complètement le trafic individuel motorisé est impossible. *« Aux heures de pointe, les transports publics sont parfois saturés. Dans certaines villes suisses, les pôles multimodaux prévoient des minibus ou des voitures à usage partagé conduisant les voyageurs à leur destination finale ».* Le directeur du TCS Genève est par ailleurs persuadé que la flexibilité des horaires de travail et le télétravail (même si ce dernier a des effets pervers au sens où les télétravailleurs optent pour des logements éloignés de leur lieu de travail) participeraient d'une meilleure harmonisation des flux routiers. *« L'ultime fantasme serait de pouvoir réaménager la ville de telle sorte que les habitants puissent vivre et accéder à leurs postes de travail en quinze minutes ».*

Une affaire de comportement

Reste enfin à savoir si la nouvelle mobilité se conforme aux règles de circulation. Pour Alexandre Brahier, porte-parole de la police genevoise, le nombre d'accidents, tous véhicules confondus, n'a pas connu de hausse significative. Toutefois et pour des raisons mathématiques, le nombre d'embardées et collisions impliquant vélos, e-vélos et trottinettes électriques ou non, a augmenté puisque ces véhicules sont davantage représentés. *« Et pourtant, l'arsenal législatif permet une saine cohabitation entre les différents modes de transport à condition que chacun respecte les règles».* Les problèmes surgissent lorsque les usagers se convainquent qu'ils peuvent rattraper le temps perdu dans le trafic. *« C'est souvent pour ces motifs, qu'ils enfreignent les lois ».* Pour apaiser les tensions et sensibiliser les usagers de la nouvelle mobilité, la police participe à de nombreuses opérations en partenariat avec les communes genevoises.

**Parties d'un déplacement parcourue avec le même moyen de transport*

Le stationnement au cœur de la mobilité

Trois questions à Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, en charge du Département des infrastructures.

Quelles sont les pistes pour favoriser une distribution harmonieuse de l'espace public ?

La distribution harmonieuse de l'espace public en satisfaisant tous les types d'usagers est, d'une certaine manière, une utopie, dès lors que cet espace est limité et non extensible, particulièrement en zone urbaine. Depuis le début de la législature, notre stratégie vise clairement à favoriser activement le report de la voiture vers les transports publics et les mobilités douces dans ces zones. Cela passe par un ensemble de mesures permettant de diminuer le trafic automobile pendulaire et de favoriser en ville les alternatives à la voiture individuelle, de manière à faciliter la fluidité du trafic des véhicules professionnels et celui des transports collectifs. Parallèlement, il est indispensable de renforcer la qualité et l'envergure de l'offre des transports publics en y consacrant d'importants investissements, et de développer le réseau des voies cyclables et leur efficacité, ainsi que des itinéraires et des zones pour piétons. Le stationnement est un élément-clé de cette stratégie : en collaboration avec les milieux économiques, nous visons à développer des plans de mobilité d'entreprises et à réduire drastiquement l'offre de stationnement gratuit sur le lieu de travail qui génère les mouvements pendulaires en voiture.

Les pistes et zones cyclables ont connu un véritable essor sous votre impulsion. Mais ces espaces sont-ils suffisamment sécurisés ? Les associations qui militent en faveur du vélo réclament des espaces complètement dédiés citant en exemple les pays du Nord ? La structure du canton se prête-t-elle à de tels aménagements ?

Une grande attention a été portée ces dernières années à la qualité des voies cyclables, qui sont plus larges, plus continues, plus sécurisées et plus directes. Les pistes cyclables complètement isolées ne sont de loin pas réalisables partout, du fait notamment de la densité du canton et une voie large permettant aux vélos plus rapides de dépasser les autres peut être plus efficace en milieu urbain. Pour répondre à la demande d'axes séparés du trafic, nous avons déposé en janvier 2022 auprès du Grand Conseil un projet de loi d'investissement pour la réalisation de 12 axes forts vélos, directs, sécurisés et à haut niveau de confort.

L'exiguïté du territoire genevois permet-il la totale mise en site propre des transports publics ?

La totale mise en site propre des transports publics n'est ni réalisable ni nécessaire sur l'ensemble du canton, en particulier dans les régions de campagne. Les grands projets en cours et à venir concernent des lignes stratégiques de tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS) qui circulent en site propre intégral.

Les tpg éditent un plan de réseau plus lisible et ouvert sur l'arc lémanique !

Le changement d'horaire de décembre est, chaque année, l'occasion de déployer des nouveautés sur les réseaux de transport public à l'échelle nationale. Cette année encore, les tpg procéderont à des modifications du réseau pour améliorer vos déplacements. Toutefois, l'événement phare de cette fin d'année sera, sans conteste, l'édition d'un nouveau plan de réseau.

L'information voyageurs est un élément clé d'un réseau de transport public, dont le plan de réseau est l'élément statique de référence. Bien plus qu'un enchevêtrement de lignes et d'arrêts, c'est un outil essentiel pour savoir comment se déplacer dans une zone donnée, en transports en commun. Si c'est d'autant plus vrai lorsqu'on ne connaît pas la ville où on se déplace, c'est également valable pour la ville – la région dans notre cas – que l'on vit au quotidien. En effet, ce précieux outil nous renseigne sur des trajets (lignes) alternatifs à ceux que nous pratiquons chaque jour, en cas de perturbations par exemple, mais il nous renseigne également sur les arrêts, les pôles d'échange ou encore les zones tarifaires. Une multitude d'informations à hiérarchiser lorsqu'on élabore un plan de réseau afin que les voyageurs·ses se repèrent correctement. A priori, cela peut sembler simple. Nous sommes certainement nombreux à avoir les plans très schématisés des métros de Paris ou de Londres qui nous viennent à l'esprit lorsqu'on évoque le sujet. Or, dessiner le plan d'un système fermé, comme le métro, ou celui d'un système ouvert comme le nôtre, n'est pas une tâche tout à fait identique. En effet, pour que la lecture de notre plan de réseau soit compréhensible, il est indispensable de se caler sur une représentation géographique de l'agglomération du Grand Genève : le lac Léman a donc été posé dans le coin supérieur droit, le Salève au sud-est et le Jura au nord-ouest. De plus, nous sommes également contraints par des normes et règles fédérales ; édictées par l'Alliance Swisspass, ces exigences légales concernent par exemple la visibilité ou des besoins particuliers pour les personnes concernées par un handicap. C'est donc sur ces bases que le spécialiste mondial de la cartographie, Jug Cerovic, a construit le nouveau plan de réseau des Transports publics genevois. Mais la refonte ne s'arrête pas aux frontières du canton ! *« Notre réseau est le maillon principal du réseau de transport sur Genève. Mais il est également en interaction forte avec celui d'autres partenaires, que ce soit en France voisine ou dans le canton de Vaud »* déclare Matthieu Giraudier, responsable du projet aux tpg. Et à l'échelle de la région, le Léman Express et les CFF représentent un point commun qui traverse l'ensemble des réseaux de l'arc lémanique. *« Nous avons donc approché les opérateurs de transport public voisins pour les emmener avec nous dans cette refonte afin de pouvoir offrir, à terme, une carte cohérente des transports publics de tout l'arc lémanique ! »* ajoute-t-il. Les transports publics de la région nyonnaise (TPN), le chemin de fer Nyon-Saint-Cergues-Morez (NStCM), les MBC (région de Morges) et les transports publics de la région lausannoise (tl) ont ainsi rejoint l'aventure. Tous auront, dès décembre 2022, un plan de réseau repensé et issu de nos réflexions communes. Puis, en 2023, les transports publics de l'agglomération d'Annemasse (TAC Mobilités) rejoindront le mouvement, lui donnant par la même occasion une dimension transfrontalière.

Vous pouvez découvrir le nouveau plan de réseau en version numérique sur tpg.ch et vous procurer un plan papier dans toutes les agences de vente tpg.

Nouveautés sur le réseau dès le 11 décembre

Ligne 41 : elle sera prolongée à la gare de Chêne-Bourg, à raison de toutes les courses en heures creuses et d'une course sur deux aux heures de pointe, afin de permettre aux habitants de Veyrier de relier le Léman Express mais aussi les lignes de tram 12 et 17.

Ligne 34 : chaque course passera par Champ-Dollon et offrira un trajet plus direct et rapide pour reconnecter le tram à Grange-Falquet. En outre, la ligne traversera le quartier de Conches afin de relier la ligne 8, à la route de Florissant.

Les lignes 43 et 46 voient leurs fréquences renforcées: la fréquence de passage sera augmentée à 30 minutes, au lieu des 45 actuelles, toute la journée.

Retrouvez tous les détails, les autres nouveautés ainsi que les horaires valables à partir du 11 décembre sur tpg.ch

tpg

Sur les pistes avec le Verbier Express

Le train Verbier Express des CFF est de retour cet hiver. Il permettra aux adeptes des sports d'hiver de rejoindre les pistes de Verbier de manière confortable, dans le respect de l'environnement et à prix attractifs.

Durant les week-ends et jours fériés entre le 17 décembre 2022 et le 16 avril 2023, le Verbier Express, reliant Genève-Aéroport au Châble, emmène, sans changement, au pied des pistes du domaine skiable de Verbier les adeptes des sports d'hiver. Le moyen idéal pour profiter au maximum d'une journée à la montagne.

Voyager sans soucis de stationnement, sans embouteillages et dans le respect de l'environnement.

Le Verbier Express part les samedis et dimanches à 7h19 de Genève-Aéroport (de Genève à 7h29) et arrive au Châble à 9h39. Pour le voyage retour, le départ du Châble est à 17h27 et l'arrivée à Genève-Aéroport à 19h49 (Genève à 19h40). Les week-ends des 14-15 et 28-29 janvier et 11-12 et 25-26 février 2023, son horaire sera légèrement adapté en raison de travaux. Le Verbier Express dessert les gares suivantes : Genève-Aéroport, Genève, Nyon, Morges, Lausanne, Vevey, Montreux, Aigle, Martigny, Sembrancher, Le Châble VS. Tous les horaires se trouvent sur cff.ch ou sur l'appli Mobile CFF.

Voyage en train et forfait de ski à prix réduit !

Avec les billets dégriffés, il est possible d'obtenir des réductions allant jusqu'à 70 % sur le prix normal. Plus le billet est acheté tôt, plus son prix sera bas. Par exemple, un billet Genève–Le Châble VS, en 2e classe, avec l'abonnement demi-tarif, est proposé à partir de 8 francs (au lieu de 26.60 francs au tarif normal). De plus, voyager avec le train Verbier Express permet de bénéficier d'une réduction exclusive sur le forfait de ski journalier à Verbier avec l'offre combinée RailAway. Cette offre peut être combinée avec tous les billets et abonnements des transports publics suisses et est disponible uniquement en ligne à l'adresse cff.ch/verbierexpress.

Petite astuce : il est possible de charger les forfaits de ski sur les cartes SwissPass et ainsi d'accéder aux pistes sans file d'attente. Voyager avec le Verbier Express permet non seulement d'économiser de l'argent et du temps, mais aussi de réduire les émissions de CO^2.

SBB CFF FFS

Devenez membre du Club LEX

Le Club LEX est pensé comme une communauté basée sur la convivialité et l'échange, avec la volonté de réunir les voyageurs qui empruntent le Léman Express et ainsi leur permettre de partager leur expérience. Ce Club a vu le jour avant la mise en service du Léman Express, mais a dû être interrompu en 2020 et 2021, nous sommes donc heureux d'organiser le premier évènement du Club LEX en décembre prochain !

Le Club LEX, qu'est-ce que c'est ?

- Un événement exclusif chaque année pour un moment de partage avec l'équipe Lémanis.
- Quatre newsletters par an avec de jolis avantages : des bons plans autour du réseau et des offres exclusives auprès de nos partenaires.
- Le Club LEX est ouvert à tous, à partir de 16 ans. L'inscription est gratuite.

Pour vous inscrire au Club LEX, c'est par ici : lemanexpress.ch/fr/club-leman-express

Nouvelles connexions CFF avec Genève-Aéroport le week-end

SBB CFF FFS

À partir du 11 décembre 2022, le week-end, un train RegioExpress sur deux circulant sur l'Arc lémanique desservira l'aéroport de Genève. Il sera désormais possible de rejoindre directement l'aéroport de Genève, une fois par heure, depuis les gares de Bex, Villeneuve, Renens VD, Allaman, Rolle, Gland et Coppet (gares dans lesquelles les trains InterRegio ou InterCity ne s'arrêtent pas).

Les trains RegioExpress CFF circuleront comme suit à partir du 11 décembre 2022 :

Du lundi au vendredi	**Toutes les heures**	Annemasse–Genève-Eaux-Vives–Lancy-Pont-Rouge–Genève–Coppet–Nyon–Gland–Rolle–Allaman–Morges–Renens VD–Lausanne–Vevey–Villeneuve–Aigle–Bex–St-Maurice	Correspondance à Genève avec les trains InterRegio ou InterCity de/à destination de Genève-Aéroport
	Toutes les heures	Annemasse–Genève-Eaux-Vives–Lancy-Pont-Rouge–Genève–Coppet–Nyon–Gland–Rolle–Allaman–Morges–Renens VD–Lausanne–Vevey	Correspondance à Genève avec les trains InterRegio ou InterCity de/à destination de Genève-Aéroport
Le samedi, le dimanche et les jours fériés	**Toutes les heures**	Genève-Aéroport–Genève–Coppet–Nyon–Gland–Rolle–Allaman–Morges–Renens VD–Lausanne–Vevey–Villeneuve–Aigle–Bex–St-Maurice	Correspondance à Genève avec les trains Léman Express de/à destination d'Annemasse Du 22 avril 2023 au 3 septembre 2023, arrêt à Veytaux-Chillon, entre 10h34 et 18h34 (sauf à 14h34) dans le sens Genève-Aéroport–St-Maurice et entre 9h22 et 18h22 (sauf à 11h22 et 16h22) dans le sens contraire
	Toutes les heures	Annemasse–Genève-Eaux-Vives–Lancy-Pont-Rouge–Genève–Coppet–Nyon–Gland–Rolle–Allaman–Morges–Renens VD–Lausanne–Vevey	Correspondance à Genève avec les trains InterRegio ou InterCity de/à destination de Genève-Aéroport

Pour les client·e·s de Bex, Villeneuve, Renens VD, Allaman, Rolle, Gland et Coppet, les voyages à destination de l'aéroport de Genève le week-end seront facilités avec les trains RegioExpress à deux étages, disposant d'espaces dédiés pour les valises et permettant d'accéder directement au hall de départ des avions. Les personnes habitant à proximité de l'aéroport pourront désormais se rendre sans changement de train, le week-end, à Coppet, Gland, Rolle, Allaman, Renens VD, Villeneuve et Bex, au départ de Genève-Aéroport.

Geoffroy Charrière : «Le pilote des Mouettes est seul maître à bord»

Geoffroy Charrière fait partie des seize pilotes qui conduisent chaque jour, y compris les week-ends, et hiver comme été, les Mouettes genevoises. Un métier qui inclut d'autres tâches et font de lui le véritable commandant de son embarcation.

En quoi consiste votre profession ?
Geoffroy Charrière : En plus de piloter les bateaux, nous avons la gestion des pleins de carburant pour les Mouettes traditionnelles et la recharge électrique des navettes électro-solaires. D'ici quelques semaines, notre flotte comptera trois bateaux électro-solaires et un peu avant 2024, un quatrième s'ajoutera au parc. Les panneaux solaires dont sont dotés ces véhicules verts nous permettent de compléter l'alimentation électrique. Il faut savoir que l'hiver les Mouettes circulent de 7 h 30 à 19 heures et de 10 à 18 heures les week-ends. L'été, la couverture horaire est plus ample puisque nous assurons les différentes liaisons de 7 h 30 à 21 heures et de 10 à 21 heures les samedis et dimanches.

Quelle formation suivent les pilotes des Mouettes genevoises ?
GF : Les pilotes doivent obtenir un permis B21 catégorie 60 passagers (capacité d'accueil des Mouettes). La formation qui permet de s'inscrire à l'examen est dispensée par un formateur membre du personnel des Mouettes genevoises. Ce dernier assure également la formation continue à laquelle tous les pilotes sont soumis trois fois par an.

Qu'est-ce qui est le plus délicat dans l'exercice de votre métier ?
GF : .Nous devons êtes vigilants car nous ne sommes pas les seuls sur le lac. Nous devons en effet tenir compte du trafic des bateaux de La Compagnie genevoise de navigation (CGN) afin d'éviter embouteillages et collisions. A cet égard, nous utilisons toute une codification liée à l'usage du klaxon. Un son long va signifier : Attention ou j'avance en ligne droite, par exemple. En outre, nous devons êtres attentifs face aux conditions météorologiques qui influent sur la visibilité. En cas de forte tempête, comme nous sommes les seuls responsables des passagers et de l'embarcation, nous devons décider s'il y a lieu d'interrompre ou non le voyage.

Qu'est ce qui le plus satisfaisant dans votre job ?
GF : L'été, travailler au grand air dans un cadre idyllique, est sans aucun doute agréable. Mais toute médaille a son revers. L'hiver, les cordes pour l'amarrage peuvent geler ce qui complique notre tâche. Et même si les navettes lacustres sont chauffées, piloter est moins confortable. Sans oublier certains voyageurs un peu récalcitrants lors du contrôle des titres de transport.

Aigles, vautours et chouettes dans le ciel genevois

C'est à un spectacle hypnotique que de nombreux Genevois ont pu assister en novembre. Les fauconniers du parc des Aigles du Léman sont effet venus présenter quelques-unes de leurs stars ailées.

La Place du Rhône a ainsi servi de décor, les mercredis, 2 et 9 novembre et les samedis 5 et 12 novembre, à d'impressionnants tours de piste exécutés par des rapaces. Le hibou Grand-duc, la buse, le Condor des Andes, le Caracara et la chouette, tous ont épaté la galerie ! Sans oublier Sherkan, notre vedette genevoise que les fans du GSHC connaissent bien. Cet aigle pêcheur dont l'acuité visuelle n'a rien de légendaire peut en effet repérer sa proie à 4 kilomètres à la ronde et qui lors de sa prestation, a suscité quelques inquiétudes parmi les mouettes de la rade.

Et c'est face à un public fasciné par le plumage, la puissance et la discipline des rapaces que les animations offertes par la Ville de Genève se sont déroulées. Loin d'être effrayés, les spectateurs ont observé les vols des oiseaux et écouté avec attention les explications dispensées par les fauconniers.

Ces attractions faisaient écho à **LA CHASSE AUX AIGLES,** opération promotionnelle organisée du 1er au 15 novembre dernier par Genève Avenue en partenariat avec unireso en soutien aux commerces genevois et aux transports publics.
Il s'agissait alors pour les participants de scanner les Qr Code sur des affiches disséminées dans les Transports publics genevois, des trains du Léman Express, des Mouettes genevoises et pas moins de 200 commerces de la Ville. Chaque Qr Code permettait d'identifier un des 20 rapaces dont les portraits avaient été humoristiquement revisités.
Le principe du jeu consistait à collectionner ces aigles répondant au nom de Jeff d'Eau, Robin Despaquis ou Marc des Bastions sur la plateforme de Genève Avenue. Une multitude de lots, parmi lesquels un vélo électrique et un abonnement annuel unireso, ont récompensé les plus assidus et les plus chanceux.

Decouvrez l'événement en images

Ou Bien ?!... c'est la fin !

Après avoir accompagné les Genevois durant dix ans, le magazine Ou Bien ?! de la communauté tarifaire unireso, tire sa révérence. Publié trois fois par an, il parlait de l'actualité de la mobilité et proposait des bons plans découverte à ses lecteurs.

Tout avait commencé ainsi, comme l'atteste l'édito paru dans le premier numéro du magazine qui avait succédé au Renard sur la Lune. *«1er février 2012, 8h30, bureau d'Eric Forestier, directeur Marketing, Ventes & Promotion des Transports publics genevois (tpg). L'équipe promo/publicité des tpg et d'unireso planche sur une idée de nouveau magazine destiné à sa clientèle. Tu sais ce qui serait bien ? Ce serait de faire un de ces magazines à bons plans, qui présente des coins, des boutiques sympas. Avec des articles sur la mobilité, mais aussi d'autres plus décalés, sur la vie genevoise, la culture, les bouquins, les chansons ou les événements à ne pas rater... Tu vois ce que je veux dire, ou bien ?! ».*
Et c'est ainsi que le magazine Ou Bien ?! interjection préférée des Genevois, est né. Le ton et le style sont décalés. Trois fois par an, les lecteurs découvrent une mine de conseils, d'actualités sur la mobilité et de destinations loisirs où ils sont invités à se rendre en transports publics. Les partenaires d'unireso, les tpg, les CFF et les Mouettes genevoises et, dès 2019, le Léman Express, amènent de l'eau au moulin en proposant un focus sur les nouveautés de leur entreprise respective.
La couverture, elle, est confiée à un étudiant inspiré de la Haute Ecole d'art et de design. Lien entre la communauté unireso et ses abonnés, le magazine, qui promeut l'utilisation des transports publics, suit vaillamment son bonhomme de chemin. Le numéro 30 que vous tenez entre les mains ferme la marche. Ou Bien ?! disparaît l'an prochain. En lieu et place, des articles et des vidéos qui rendent comptent de la mobilité, de l'innovation, qui parlent de celles et ceux qui sont en lien avec les transports publics, viendront renforcer le contenu du site internet et des réseaux sociaux d'unireso.

Alors ? Retrouvez-nous sur unireso.com, nous avons plein de choses à vous dire !