

## Centenaire

## Le TCS livre sa saga séculaire à Genève

**Un pan de l'histoire du canton se révèle dans le livre qui fête le jubilé de la section locale du club**

Marc Moulin

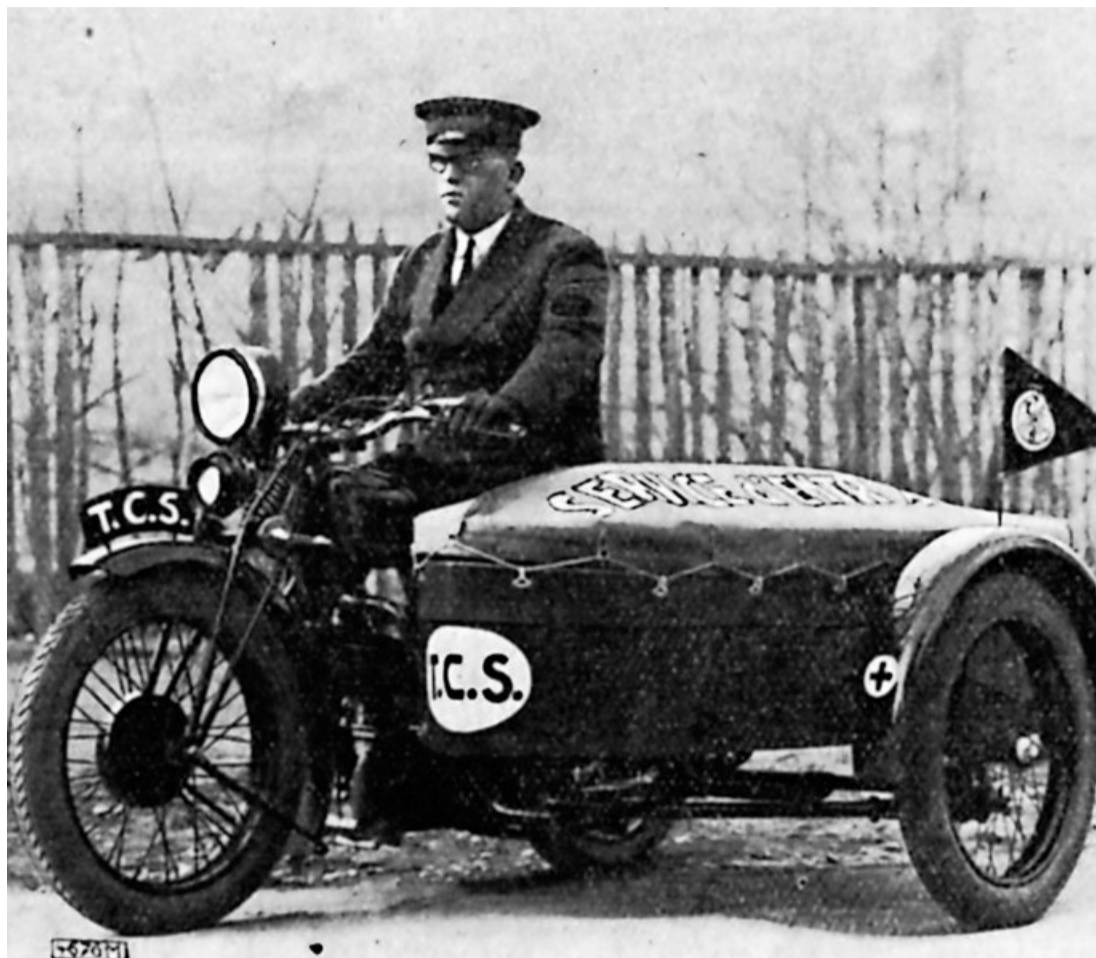
Ce sont deux histoires intimement liées qui s'emboîtent dans un seul livre. En faisant raconter son parcours centenaire par l'historien Gérard Duc, la section genevoise du TCS (Touring Club Suisse) narre en filigrane *Une histoire de la mobilité à Genève*, titre du livre qui sort ce jeudi. Il n'y a là rien de prétentieux tant le TCS apparaît comme un protagoniste des décisions affectant les déplacements. Il constitue même au début du XXe siècle un ministère officieux des transports, offrant durant les années 1930 les premiers panneaux de direction et finançant les premiers feux de circulation genevois, qui seront posés après-guerre au croisement des rues de Berne et des Alpes.

L'histoire du club est plus ancienne. Lors de sa fondation en 1896 à Genève, c'est une association de cyclistes réclamant notamment de meilleures routes. Les sections cantonales apparaissent plus tard. Celle de Genève sera la troisième, en 1917. «Les premiers cyclistes sont des passionnés de technique, de vitesse et de découverte, ce qui les poussera naturellement à s'intéresser à la voiture», raconte Gérard Duc. Cet arrière-fond a perduré, même s'il a failli disparaître lors de forts développements de l'automobile, durant les années 1930 ou 1950.»

#### Du guidon au volant

Il resurgit notamment durant la Seconde Guerre mondiale alors que l'essence est rationnée, et le caoutchouc aussi. Le TCS expérimente alors des pneus en liège! Il pointe aussi durant les années 1980, où le club soutient la création de pistes cyclables. Un leitmotiv apparaît: le TCS milite de longue date pour une séparation des divers types de trafic; à chacun sa voie! Il a ainsi combattu, en vain, le déploiement du tram sur la rue de Lausanne en site mixte.

La vocation touristique du club le distingue très tôt de son frère ennemi, l'ACS (Automobile Club



Charles Welty, premier des patrouilleurs TCS, est en action en 1929 sur sa moto équipée pour transporter un blessé (à gauche). En 1931, la section finance les premiers panneaux d'orientation (ici, près du temple de Plainpalais). En mai 1960, on promeut le port de la ceinture avec ce choc frontal simulé sur la plaine. TCS-GE

Suisse), davantage orienté sur la compétition motorisée. Cette fibre voyageuse perdurera. «Aujourd'hui encore, nous élaborons des itinéraires pour nos membres», signale Henri-Pierre Galletti, directeur, citant le fléchage de promenades ou l'exploitation de campings

parmi les activités phares du club. Il joue un rôle pionnier dans l'essor d'une station de ski, à La Givrine. Le TCS y met à disposition un patrouilleur juché sur un side-car de la marque genevoise Motosacoche, afin de dépanner les moteurs refroidis ou secourir les membres en diffi-

culté. Une vocation durable.

Un souci aigu de la sécurité se développe avec la «massification» de l'automobile durant les Trente Glorieuses, ponctuée d'accidents sanglants. La direction de la section garde une ligne libérale: c'est à l'automobiliste de se responsabili-



## Genève, passionnée précoce

● Le livre décrit comment le canton est devenu pionnier de la voiture en Suisse. En 1903, le secteur y fait vivre déjà 500 employés et le premier Salon de l'auto s'y tient en 1905. La première statistique suisse date de 1913: on recense 1101 voitures à Genève, soit un quart du parc national. Les Grisons ont même interdit cette nouveauté que le Valais bannit de ses cols!

En plus d'une «forte tradition liée à l'industrie mécanique», l'auteur explique ce succès précoce par «la composition sociale de la population genevoise et le caractère urbain du canton». Celui-ci, «comptant en ses murs de riches rentiers et de nombreux banquiers privés», «a tous les atouts pour jouer un rôle d'expérimentation de l'automobilisme». Son élite est

cosmopolite. C'est notamment à Paris qu'elle s'initie à ce «phénomène avant tout urbain». En 1913, il y a une automobile pour 154 Genevois; seize ans plus tard, c'est une pour vingt. Après un repli durant le second conflit mondial, le rebond est rapide: on compte une voiture pour cinq habitants en 1960, puis une pour deux au milieu des années 1970. M.M.

ser, sans qu'on ne l'y force. Mais la base, elle, s'avère plus friande de régulations, qu'il s'agisse des limites de vitesse ou du port de la ceinture, thème qui fait l'objet d'une démonstration spectaculaire de choc frontal par le TCS en 1960 à Plainpalais.

#### Eviter un saccage

Autre legs de la vocation touristique, une approche d'esthète. «On veut rouler, mais dans de beaux paysages», résume Gérard Duc. Surprise: le TCS s'est parfois montré moins jusqu'au-boutiste que l'Etat dans l'ambition d'ajuster la ville au boom de la voiture. Il pourfend ainsi le projet gouvernemental de transformer les rives de la rade et du Rhône en voies express, un plan que le peuple balaie en 1960. «Il s'agissait d'éviter un saccage, mais c'est aussi que, dès cette époque, le TCS promeut une traversée de la rade, et il n'a pas changé sur ce

point», note François Membrez, président.

Déjà dans les années 1930, le club s'oppose au percement d'un large boulevard dans le vieux faubourg de Saint-Gervais. Il ébauche en revanche un projet, avorté, de tunnel qui aurait permis aux voitures de gagner depuis la Corratierie le pied de la Vieille-Ville, où un vaste parking les aurait accueillies à la place des Trois-Perdrix.

Richement illustré, le livre a nécessité six mois de travail à son auteur. Au-delà du TCS, il retrace un pan de l'histoire de Genève dans son rapport aux transports et surtout à l'automobile, dont la ville, dit l'ouvrage, a été «la porte d'entrée en Suisse».

Voir aussi notre galerie de photos  
www.tcs.tdg.ch

## Un nouveau lieu de vie pour le secteur du handicap

**Cet endroit entre l'hôpital et l'hébergement socio-éducatif est dédié à des personnes avec une déficience intellectuelle importante**

«On n'a pas assez construit de structures pour les personnes présentant un handicap en général, mental ou psychique en particulier. Alors les institutions débordent», dénoncent, depuis des années, des familles touchées par ce manque... Leur mobilisation commence gentiment à payer. Preuve en est l'ouverture d'un nouveau lieu de vie transitoire entre l'hôpi-

tal et l'hébergement socio-éducatif pour les personnes avec une déficience intellectuelle importante. Ambition de ce dispositif qui vient d'être inauguré par le Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS) sur le site de Belle-Idée: réduire le nombre et la durée des hospitalisations.

«Cette nouvelle structure des Etablissements publics pour l'intégration (EPI) offre, avec l'Unité de psychiatrie et de développement mental (UPDM) des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG), un accompagnement mixte, socio-éducatif et médico-thérapeutique», indique le DEAS dans un communiqué. L'appartement Intera\* accueillera plus concrète-

ment sept résidents, actuellement hospitalisés à l'UPDM, pour une période maximale d'environ trois ans. «D'une surface de 450 m<sup>2</sup>, ce lieu se compose de sept chambres, d'un salon d'accueil pour les proches et d'un vaste jardin attenant sécurisé», précise le DEAS. L'appartement, dont l'aménagement a été financé par une fondation privée et la Loterie Romande, prend en compte les particularités neurosensorielles et les besoins spécifiques des résidents; il comprend ainsi une salle d'activité et d'évaluation et une salle d'hypostimulation et de relaxation. Mis en place pour pallier le manque reconnu de places adaptées, le dispositif HUG-EPI s'articule autour de trois mesu-

res dont l'ouverture d'Intera constitue la dernière étape: en 2014, une antenne socio-éducative avait déjà ouvert sur le site de Belle-Idée, et en 2015, l'équipe mobile médico-thérapeutique de l'UPDM avait, elle, été renforcée par une approche socio-éducative.

«La cohérence de l'ensemble de ce dispositif permet d'offrir de plus grandes chances d'intégrer un lieu de vie adapté aux personnes qui jusqu'alors, par manque de structures adéquates, ne pouvaient maintenir leurs acquis ou développer leurs compétences», se félicite Mauro Poggia, patron du DEAS.

Laurence Bézaguet

\* «Intermédiaire» en lange esperanto

#### En bref

#### Des lapins vivants broyés à la Servette

**Cruauté** Cinq lapins vivants ont été jetés dans un container au 25, avenue Wendt. Ils ont fini leur vie dans la broyeuse du camion de la voirie venu

collecter les déchets du quartier, a communiqué hier l'Etat.

En concertation avec la police et le Parquet, le Service des affaires vétérinaires lance un appel à témoins (tél. 022 546 56 00) afin de «faire sanctionner cet acte d'abandon inadmissible». M.M.

#### Chantier au bord de l'Autoroute blanche

**Etrembières** Des travaux préparatoires ont démarré hier à la sortie autoroutière d'Annessa, sur l'A40. Pour limiter l'engorgement du secteur,

des giratoires seront créés à la jonction avec les routes départementales 2 et 1206. Des déviations seront mises en place sur ces deux axes dès le 7 juillet. Dès cette date et jusqu'au 21 août, la sortie sera inutilisable. Fin du chantier? Le 22 septembre. M.M.

PUBLICITÉ

Tribune de Genève

Supplément

**Demain, ne manquez pas notre supplément Auto-Moto !**

Un contenu rédactionnel de qualité, des informations genevoises, une multitude d'essais et de nouveaux modèles, le tout dans un petit format pratique à lire !

**Le rendez-vous incontournable du monde de la voiture et des deux-roues !**



www.tdg.ch