



TCS Genève

itinéraire

N° 8 • novembre 2018 • tcsge.ch

15-17. Traversée du lac
Le TCS propose quatre variantes pour la rive gauche

29. Habitacles véganes
Pour des intérieurs plus éthiques

35. Mon permis en 2019?
Les dates des prochains cours

41. Escapade, dans les coulisses de la Migros
Inscriptions ouvertes



La mobilité à Genève...

avec le sourire de Jean-Luc Bideau. 42

Faites l'acquisition d'un **appareillage auditif stéréo** haut de gamme à partir de **90.- par mois***



Presqu'un café par jour!

agisson^G
l'audition retrouvée

Bd James - Fazy 10
1201 GENÈVE
022 738 38 33

*voir conditions en magasins

ROUTE VERTE

SOUS LE SOLEIL VALAISAN

L'Office fédéral des routes (OFROU) donne un premier feu vert au projet pilote d'un couvert photovoltaïque sur l'A9.

Depuis plusieurs années, des pays comme la Chine, les États-Unis, la Hollande ou encore la France se sont lancés dans une course au revêtement solaire avec des résultats plus ou moins probants. En Vendée, le prototype de chaussée solaire commandé par Ségolène Royal a dû être retiré après seulement 18 mois d'exploitation, les dalles n'ayant pas supporté bien longtemps le poids d'un trafic pourtant modéré. La résistance à l'usure est l'un des problèmes majeurs de ces projets pourtant prometteurs et une part importante du budget est consommée pour l'améliorer.

Mais pourquoi chercher midi à quatorze heures? Au lieu de dépenser des millions à consolider des cellules, Laurent Jospin, ingénieur chaux-de-fonnier, propose une variante positionnant les panneaux solaires en dessus du flux des véhicules et non au-dessous.

Une idée lumineuse qui permettrait de réduire sensiblement les coûts et l'usure des installations tout en maximisant le rendement des panneaux et la sécurité des usagers.

Il fallait y penser.

Avec ses plus de 2000 heures d'ensoleillement par an, le Valais est sans nul doute l'une des régions de Suisse les plus favorables à la production d'énergie solaire. On comprend sans grande difficulté pourquoi Laurent Jospin a décidé d'y implanter son projet-pilote d'autoroute à couvert photovoltaïque.

Situé sur une portion de l'A9 qui longe la frontière sud de la commune de Fully, le toit couvrira les deux doubles voies sur une distance d'1,6 kilomètre pour une superficie totale de plus de 70 000 m². Coût de l'opération? Environ 50 millions de francs, soit près de trois fois moins au m² que le projet de Mme Royal. Le couvert de Fully sera entièrement financé par des fonds privés, assure Servipier, la société dirigée par Laurent Jospin.

En plus d'être meilleur marché que les chaussées solaires, la tranchée couverte promet également d'être plus rentable avec une production de 19 GWh par an, soit 271 kWh par mètre-carré. En comparaison, la route solaire Wattway normande n'a produit que 53 kWh par mètre carré pour l'année 2017 et les estimations d'un projet similaire à Paris ne prévoyaient pas plus de 25 kWh/m²/an.

Si le projet venait à se concrétiser, ce qui semble bien parti puisque l'Office fédéral des routes (OFROU) a déjà signé une convention à fin août 2018 et que les collectivités locales sont enthousiastes, et si les résultats sont à

la hauteur des promesses, ce sont 40% des grands axes routiers suisses qui pourraient être convertis en centrales solaires, totalisant une production d'environ 9 TWh par an, soit l'équivalent de l'énergie fournie par deux réacteurs nucléaires. Il faudra également y ajouter l'énergie produite par l'éolien faible, qui, idéalement, devrait être installé entre nos piliers dans la partie aval de la structure.

Mais on pourrait en attendre plus. Monsieur Jospin précise avec enthousiasme: «Ces 9 TWh sont une valeur statique qui ne prend pas vraiment en compte les progrès attendus du photovoltaïque, car couvrir 40% du réseau nécessiterait au minimum 20-30 ans. Ainsi les modules installés vers la fin de cette période seraient environ 2 fois plus performants que ceux de 2019. Au final, il devrait être possible d'atteindre quasiment 15 TWh en réel.»

Autres avantages de la réalisation, selon ses concepteurs, le couvert atténuerait les nuisances sonores dues au trafic autoroutier, retiendrait une partie des particules fines qui viendraient s'accumuler sous la toiture et permettrait même de faire des économies sur le service d'hiver, puisque la chaussée ne serait plus exposée aux chutes de neiges.

Si tout se passe bien, les travaux, d'une durée prévue de douze mois, débuteront à l'automne 2019.

Leila Rölli

