



touring

Du jaune salvateur

En route avec le meilleur service de dépannage en Suisse, et bien au-delà.



TRANSPORTS CFF et **TCS** – les chefs et leur vision de l'avenir. | **KIA EV9** Colosse coréen en guise de centre d'accueil pour familles nombreuses. | **TYROL DU SUD** L'appel de la montagne et son histoire.

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse



Portoferraio



Capoliveri



Magnifique île d'Elbe

Séjour de rêve sur la plus belle île italienne!

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à l'île d'Elbe

Départ tôt le matin pour un trajet en car spécial tout confort le long des côtes ligurienne et toscane jusqu'à Piombino, où nous embarquons sur un ferry pour une brève traversée jusqu'à l'île d'Elbe. Repas du soir à notre hôtel.

2e jour – La superbe côte occidentale

Au programme de ce matin, la visite de Portoferraio, la capitale insulaire, à la découverte de son ravissant port, de son imposante forteresse et de la Villa dei Mulini, l'une des résidences de Napoléon (entrée incluse). Avec ses jolis magasins, la vieille ville vous plaira à coup sûr. En longeant ensuite la côte nord, nous découvrirons Procchio et Marciana Marina, puis, avec Chiessi et Marina di Campo, quelques-uns des plus beaux paysages de l'île.

3e jour – Temps libre et Côte des Mouettes

Cette journée commence tout en douceur. Profitez des excellentes infrastructures de votre hôtel, à moins que vous ne préfériez faire une jolie promenade sur la plage. L'après-midi, nous vous invitons à participer à une sympathique croisière au fil de la Côte des Mouettes. Installez-vous confortablement à bord et admirez les paysages qui défilent sous vos yeux, où de petites plages de sable alternent avec de pittoresques criques rocheuses.

4e jour – Partie orientale de l'île et dégustation de vin

Nous débutons cette belle journée d'excursion par la découverte de Capoliveri, charmant village de montagne aux ruelles étroites, et de Porto Azzurro, avec sa ravissante vieille ville et son fantastique panorama sur la baie. Plus tard, c'est une dégustation de vin fort agréable qui nous attend. Et pour couronner

cette belle journée, nous rejoignons la vallée verdoyante de San Martino pour la visite de la résidence estivale de Napoléon, qui abrite de superbes peintures murales et fresques de plafonds (entrée incluse).

5e jour – Journée à votre libre disposition

Cette journée est libre, idéale pour vous détendre au bord de la mer et apprécier les infrastructures de votre hôtel.

6e jour – Retour

Nous quittons l'île d'Elbe ce matin. Traversée en ferry jusqu'à Piombino, puis trajet en car pour rentrer en Suisse, où nous arrivons en fin de soirée.

 GARANTIE DE VOYAGE

reka Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

Un classique très apprécié



Marciana Marina



6 jours,
demi-pension incluse, dès

Fr. 889.-

en chambre double, dép. 11.10.

Offre spéciale
227

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ Traversée en ferry Piombino-Portoferraio & Portoferraio-Piombino
- ✓ 5 nuits dans un hôtel 4 étoiles sur l'île d'Elbe
- ✓ 5 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 5 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Toutes les excursions et visites selon programme
- ✓ Entrée à la Villa de Napoléon
- ✓ Entrée à la Palazzina dei Mulini
- ✓ Sympathique croisière le long de la Côte des Mouettes
- ✓ Dégustation de vin, avec petite collation
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

1er au 6 octobre 2024

11 au 16 octobre 2024 *

* Date promo sans supplément

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double

en hôtel 4 étoiles Fr. 889.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 199.-

Supplément saisonnier 1.10: Fr. 60.-

Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

Genève, Lausanne, Yverdon, Bienne, Martigny, Montreux, Fribourg, Neuchâtel

Places limitées! Réservez illico & profitez! Tél. 0848 00 77 99 www.car-tours.ch/fr

EN PRÉAMBULE

Mais pourquoi donc maintenant...? Une panne survient et la plupart du temps, c'est très énervant, car elle arrive toujours au mauvais moment. Bien heureusement, les **patrouilleurs du TCS**, [page 10](#) tel Jörg Bucher, viennent à la rescousse. Dans quatre cas sur cinq, les conducteurs peuvent poursuivre leur route après l'intervention des dépanneurs en jaune – une performance record, même en comparaison internationale. A l'avenir, la mobilité se doit d'être plus efficace et interconnectée. Le patron des CFF Vincent Ducrot et le président central du TCS Peter Goetschi discutent dans un **double entretien** [page 23](#) de la forme que prendra cette mobilité dans les transports publics et individuels. Le **Kia EV9** [page 46](#) est à la fois futuriste et polarisant. Le nouveau vaisseau amiral électrique à sept places du constructeur coréen est, pour les uns, un spacieux SUV familial et, pour les autres, un colosse bien encombrant.

Dino Nodari, rédacteur en chef adjoint



Martina Sieberhandl

page 64

Viennoiseries: l'impératrice Sissi était friande de pâtisseries. Découvrez les douceurs végétaliennes dans le quartier viennois des carmélites.

Cette édition en chiffres:



En trois ans, 50 GWh d'électricité devraient être produits chaque année le long des autoroutes. [page 27](#)



Combien de temps pour briser un antivol de vélo? Le TCS a fait le test sur 15 modèles. [page 43](#)



85% des Suisses ont voyagé au moins une fois en 2023. [page 67](#)

Nouveau: émotious aux arènes, jardins de rêve italiens & superbe hôtel

Une soirée d'été à Vérone

Soirée d'opéra aux arènes de Vérone -
une expérience unique!

Cette formidable combinaison de villes italiennes, châteaux majestueux, jardins enchanteurs et inoubliable représentation dans les légendaires arènes de Vérone fait de ce voyage une expérience unique. N'attendez pas pour réserver vos places!

car-tours.ch
Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse

4 jours,
opéra inclus, dès

Fr. 779.-

en chambre double
Offre spéciale
264

Le Castello San Giorgio, à Mantoue

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 3 nuits à l'hôtel Villa Bartolomea ****, Legnago
- ✓ 3 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 1 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ 1 x repas du soir au Castello Bevilacqua
- ✓ Balade guidée à Mantoue
- ✓ Tour en bateau à Mantoue
- ✓ Entrée/visite guidée du parc de Sigurta
- ✓ Entrée & place numérotée pour l'opéra de votre choix aux arènes de Vérone (secteur 3)
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

- 11 au 14 juillet 2024** (Carmen)
1er au 4 août 2024 (Carmen)
9 au 12 août 2024 (Beethoven)
22 au 25 août 2024 (Barbier de Séville)
29 août au 1er sept. 2024 (Barbier de Sév.)

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
à l'hôtel Villa Bartolomea **,**
Legnago Fr. 779.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 120.-
 Sur demande, catégories de billets plus élevées pour l'opéra:
 Gradinata numerata secteur 2: Fr. 30.-
 Gradinata numerata secteur 1: Fr. 60.-
 Frais de réservation: Fr. 24.- par personne
 (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

Genève, Lausanne, Yverdon, Bienne,
 Martigny, Montreux, Fribourg, Neuchâtel

reka Economisez encore plus -
 Chèques REKA acceptés à 100%!

**Places assises numérotées
pour les arènes de Vérone!**

**Fantastique repas du soir
au château Bevilacqua!**

Super hôtel 4 étoiles!



Les ravissants jardins de Sigurta

Carmen

Tout Séville le sait: Carmen ne renoncera jamais, car elle est née libre et mourra libre. En été 2024, l'espace de neuf belles soirées, la gitane rebelle immortalisée par la musique de Georges Bizet revient enchanter les arènes de Vérone.

La Symphonie n°9 de Beethoven

Laissez-vous emporter par la beauté stupéfiante et les émotions profondes du chef-d'œuvre de Beethoven. Composée entre 1822 et 1824, la Neuvième Symphonie est la dernière symphonie complète de Ludwig van Beethoven.

Le Barbier de Séville

Qui a dit que l'opéra n'était pas amusant? Laissez-vous emporter par la gaieté du chef-d'œuvre de Rossini. En été 2024, la mise en scène vivante de Hugo De Ana va transformer, sept soirs durant, les arènes de Vérone en un fantastique jardin du 18e siècle.

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à Legnago

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Legnago, au sud de Vérone, où nous sommes attendus pour le repas du soir à notre hôtel de première classe.

2e jour – Mantoue, Sigurta & Château Bevilacqua

Mantoue est «une ville telle un palais», disait un poète. Inscrite au patrimoine culturel mondial, elle a en effet tout pour plaire avec son Castello San Giorgio, la maison de Rigoletto, et bien sûr son célèbre Palais ducal, le Palazzo Ducale. Après la promenade guidée, nous embarquons pour un tour en bateau à travers les magnifiques paysages du fleuve Mincio. L'après-midi, départ pour Valeggio sul Mincio, où le parc national de Sigurta, un des cinq plus beaux parcs du monde, nous ouvre ses portes. La journée s'achève avec style au magnifique château de Bevilacqua, où nous pourrions apprécier un délicieux repas du soir.

3e jour – Vérone l'opéra de votre choix aux arènes de Vérone

Après une matinée de libre, nous partons vers midi pour Vérone – la ville de Roméo et Juliette – qui se révèle dans toute sa splendeur. Vous ne pourrez que tomber sous le charme de sa vieille ville aux vastes places, ses magnifiques palais Renaissance, ses églises romanes et gothiques, sans oublier ses fameuses arènes – fantastique amphithéâtre romain érigé au 1er siècle. C'est ici, sur la plus belle scène en plein air du monde, que vous assistez ce soir à l'opéra de votre choix.

4e jour – Retour

Après le petit déjeuner, voyage pour rentrer en Suisse, la tête et les bagages remplis de souvenirs fantastiques.



Places limitées! Réservez illico & profitez! Tél. 0848 00 77 99 www.car-tours.ch/fr

En prise directe

avec l'univers
de la mobilité

LA QUESTION



Quelle forme
d'échangeur
autoroutier
n'existe pas?



- a) Turbine
- b) Trèfle
- c) Trompette
- d) Rose



Réponse exacte: d) Les échangeurs autoroutiers en forme de rose n'existent pas. La majeure partie des échangeurs correspondent aux trois autres types, ou des déclinaisons de ces formes.

Photos Roland Burkard (Grimset), iStock (1), iad

LA STAT'

Les Suisses travaillent moins longtemps pour faire le plein

Nombre d'heures de travail nécessaires pour faire le plein (60 litres de supercarburant E10*) en Europe.

Allemagne	6,5
Autriche	5,7
Belgique	6,6
Croatie	11,6
Danemark	8,2
Espagne	8,1
France	8,1
Grèce	12,4
Hongrie	11,0
Italie	8,9
Luxembourg	5,2
Pays-Bas	6,4
Pologne	8,9
Suisse	4,7
Tchéquie	9,6

Sources: ADAC, Eurostat, calcul Statista, état 28.3.2024

* En Suisse, sans plomb 95.

Heures de travail nécessaires



Les cols en images – participez et gagnez!

Un col est-il ouvert? Quel est le temps et l'état de la route? Y a-t-il un restaurant? Et peut-on recharger sa voiture électrique? Sur son nouveau portail des cols, le TCS répond à ces questions et à bien d'autres concernant 77 cols suisses. Pour que les informations actuelles soient également agréables visuellement, le club a besoin du soutien de ses membres: envoyez au TCS vos meilleures photos de cols et de routes jusqu'au 28 février 2025 et contribuez à compléter le portail avec vos clichés. Il suffit de remplir le formulaire en ligne, de télécharger les photos et, avec un peu de chance, de gagner un prix mensuel, voire même le premier prix!

Chargez votre photo sur: tcs.ch/photo-cols

LE CHIFFRE

1825

kilomètres correspondent à la distance parcourue à pied en moyenne par an par les Suisses. Avec une espérance de vie de 81,6 ans (hommes) et 85,4 ans (femmes) – et déduction faite de la première année de vie –, les hommes parcourent environ 147 000 kilomètres au cours de leur vie (longueur de pas: 76 cm), les femmes plus de 154 000 (longueur de pas: 67 cm).

Vite lu



L'ASTRA Bridge

L'OFROU tire un premier bilan de l'optimisation de l'ASTRA Bridge. Selon le communiqué, les travaux d'assainissement ont pu se dérouler comme prévu et n'ont dû être interrompus que brièvement en raison de températures basses et d'une panne technique. Le trafic s'écoule comme prévu, il n'y a pas d'embouteillages notables en raison du pont de travail mobile.



98 000 nouveaux lecteurs du «Touring»

La rédaction et les collaborateurs de l'édition du «Touring» se réjouissent. Au cours des douze derniers mois, le magazine du TCS a enregistré 98 000 lecteurs supplémentaires (+7,4%). Ainsi, le relookage effectué à la mi-2022 et l'orientation du magazine autour de la mobilité et des thèmes plus intéressants encore pour son lectorat portent leurs fruits.



Une première historique

L'Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC) a discerné le titre «très bien» pour la première fois de son histoire. La berline électrique VW ID.7 (qui se verra bientôt complétée d'une version combi) obtient la note de 1,5 dans le test auto d'avril, dépassant la BMW iX xDrive50 et la Mercedes EQS 450+ Electric Art, toutes deux notées 1,6.



Alfa Romeo Junior au lieu de Milano

Tout juste baptisée Milano, la nouvelle voiture compacte d'Alfa Romeo a été contrainte de changer de nom. Le ministre de l'industrie a fait savoir qu'il n'était pas acceptable qu'un produit fabriqué à l'étranger (en Pologne dans le cas concret) soit affublé d'un nom rappelant l'Italie. Alfa Romeo a donc décidé de renommer son crossover Junior.



Keystone

Foot et petites bêtes: on bâche!

Alors que le coup d'envoi du championnat d'Europe sera donné dans quelques jours à Munich, la règle est toute autre à Kloten: plus de football. Sur le terrain de sport Stighag de la commune aéroportuaire zurichoise, les terrains de football sont recouverts (photo) afin d'enrayer le scarabée japonais invasif. Le Canton de Zurich soupçonne la présence de larves dans le sol. Ce ravageur se propage depuis quelques années en Suisse, surtout au Tessin et en Valais. Ils ont causé d'importants dégâts à plus de 400 plantes.

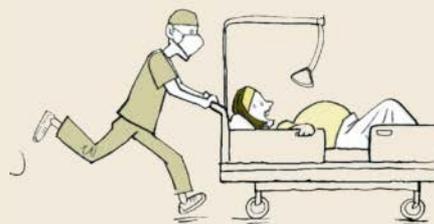


Lignièrès spectaculaire

Les 8 et 9 juin, le TCS Training & Events accueillera la série de courses Supermoto sur le circuit de Lignièrès, dans le canton de Neuchâtel. Des motos d'enduro et de motocross ainsi que des quads se mesureront dans dix catégories sur et hors de l'asphalte du seul circuit de Suisse. Une expérience spectaculaire pour les pilotes comme pour le public.

SOUS LA LOUPE

Observations relatives à la mobilité par Illustrés. Ce mois-ci: les cycles de la vie



CIRCLE OF WHEELS

LE TOP 5

Les arrêts de bus les plus élevés de Suisse



① Col du Stelvio

Le car postal qui mène au plus haut arrêt du pays passe également par le deuxième plus élevé: Umbrail, Schweizer Zoll, situé à 2499 mètres d'altitude.

Altitude: **2757 mètres**

Départs: **Mustair, Tirano (I)**



② Col du Nufenen

Une telle altitude offre des vues incroyables sur les pics enneigés des Alpes bernoises et vaudoises ainsi que la possibilité de se rendre au lac de Griessee.

Altitude: **2474 mètres**

Départs: **Ulrichen, Airolo**



③ Col de la Furka

En direction du versant valaisan, la vue s'ouvre sur le glacier du Rhône près de l'hôtel Belvédère. Il vaut également la peine de visiter la grotte de glace.

Altitude: **2430 mètres**

Départs: **Andermatt, Oberwald**



④ Flüela, Ospiz

Depuis cet arrêt, il est possible de rejoindre le Schwarzhorn qui culmine à 3146 mètres. Il faut compter 3h40 pour parcourir les 820 mètres de dénivelé.

Altitude: **2386 mètres**

Départs: **Davos Platz, Susch**



⑤ Glacier de Moiry

Depuis Grimentz, le chemin vous fera constater la grandeur du barrage de Moiry. Une fois arrivé, il est possible de s'y rendre en passant par le bord du lac.

Altitude: **2350 mètres**

Départ: **Sierre**



Mobilité, géographie ou ouvrages d'art: découvrez ici des faits intéressants relatant la Suisse sous la forme de classement.



Marc Baeritsch

Apprendre, rouler et gagner

Le Kids Bike Challenge 2024, organisé par la section tessinoise du TCS, s'est tenu à Faido le 3 mai. A l'issue des épreuves, quatre cyclistes montreront leurs talents à Paris.

Pour se rendre compte de l'importance de la tenue annuelle du Kids Bike Challenge, il suffit de s'intéresser à cette statistique de l'Office fédéral des routes: entre 2010 et 2022, environ 390 enfants ont été impliqués dans des accidents de la route, en Suisse, chaque année, dont environ 60 ont été blessés grièvement. En collaboration avec la police cantonale, la section tessinoise et la sécurité routière du TCS ont organisé l'édition 2024 du Kids Bike Challenge le 3 mai dernier à Faido. Bien entourés, les 160 enfants provenant de dix écoles ont pu être sensibilisés à la sécurité routière et passer diverses épreuves aussi bien théoriques que pratiques. Dans la patinoire de Faido, il n'était pas seulement question de se limiter à l'apprentissage des règles. Les jeunes cyclistes ont aussi, et surtout, pu poursuivre l'exploration de leurs limites, bien entendu de manière ludique. Au travers de dix postes, les jeunes cyclistes ont pu acquérir de l'expérience pratique afin de mieux se comporter avec les véhicules et les situations particulièrement dangereuses.

Direction Paris

A l'issue des différents challenges, Margot Germann, Soraja Haj, Nino Surer et Patrick Da Costa ont remporté le plus de points. Les quatre cyclistes pourront donc représenter la Suisse lors du Concours européen d'éducation routière (ETEC), organisé par la Fédération internationale de l'automobile (FIA), à Paris en septembre.

tcs/kbc


MAGNUM[®]
fidèle au plaisir

Un
Classique
vous félicite
de tout son
 pour votre
anniversaire.





La règle du 80%

Intervenir rapidement et résoudre une panne, c'est l'affaire du TCS. Depuis un siècle, la patrouille est le cœur et l'emblème du club.

Bien que personne ne souhaite jamais devoir faire appel à leur aide, nos patrouilleuses et patrouilleurs sont fidèles au poste lorsqu'on a besoin d'eux et rendent mobilité et sourire aux usagers de la route tombés en panne. Nous avons suivi un patrouilleur durant sa journée de travail.

Texte Dominic Graf Photos Emanuel Freudiger

Le patrouilleur TCS Jörg Bucher veille en Suisse centrale à ce que les gens arrivent à destination malgré la panne de voiture.

2428



TCS

U

Un homme à casquette, d'un certain âge, se tient debout devant son véhicule, l'air abattu: «Elle ne bouge plus. Mon garagiste m'a dit au téléphone qu'il fallait absolument la faire remorquer. Je peux donc oublier mon dîner en famille», dit-il d'un air résigné à Jörg Bucher. Le patrouilleur hausse les sourcils, sort le testeur de batterie et l'appareil d'aide au démarrage de son véhicule et lui répond du tac au tac: «Nous allons d'abord voir si quelque chose doit vraiment être remorqué.»

Il ouvre le capot, branche son appareil en quelques gestes, s'assoit sur le siège du conducteur et tourne la clé. Ça cliquette un peu, ça ronronne, puis le moteur se met en marche. Stupéfait, l'homme pousse sa casquette en arrière. «Comment ça? Ma voiture n'a pas besoin d'être remorquée?», demande-t-il. «Non, non. Vous pouvez continuer à rouler», répond le patrouilleur, avec un sourire de satisfaction. Il dresse ensuite le procès-verbal de son travail, remet à l'homme un petit paquet de biscuits et lui serre la main en guise d'au revoir. «Je vous souhaite une bonne route et un agréable repas de famille.» Le soulagement et la gratitude se lisent sur le visage de l'automobiliste.

Bien plus qu'un dépannage

Des rencontres comme celle-ci, Jörg Bucher en fait plusieurs durant sa journée. Ce jour-là, il y en aura sept. Il recharge des batteries ou en vend et en installe de nouvelles, diagnostique un problème de courroie de distribution et répare des pneus crevés. Une autre fois, il doit monter un pneu de rechange sur un véhicule, mais constate qu'il s'agit d'un modèle âgée de seize ans. Il organise donc un rendez-vous chez le marchand de pneus et accompagne la cliente, qui roule derrière lui, jusqu'au magasin de pneus. Il n'est pas rare que le travail du patrouilleur aille au-delà



Jörg Bucher, 34 ans, est l'un des quelque 200 dépanneurs du TCS dans toute la Suisse. Pour lui, il s'agit d'un job de rêve.



Outil digital. La tablette permet de passer des commandes, d'afficher des informations sur les véhicules, de rédiger des procès-verbaux et bien plus encore.

du dépannage proprement dit. Il effectue ainsi rapidement un contrôle de l'huile, enlève les anciennes vignettes ou nettoie les feuilles mortes du compartiment moteur. Il transforme des situations énervantes et stressantes en moments de soulagement et de gratitude, qui sont récompensés par des remerciements, des poignées de main et parfois une tape sur l'épaule. Un problème devient une solution et une panne se transforme en une courte pause. « Cette gratitude me motive et me donne le sentiment d'avoir fait quelque chose d'utile en rentrant chez moi le soir. C'est un travail sympa, n'est-ce pas? », avoue-t-il en souriant.

Jörg Bucher porte l'uniforme jaune du TCS depuis trois ans, après avoir été employé durant six ans par un autre service de dépannage. Il effectue six à huit interventions par jour, en parcourant entre 100 et 200 kilomètres dans sa région d'intervention, la Suisse centrale. En moyenne, 80% des véhicules en panne peuvent continuer à rouler après avoir reçu l'aide de la patrouille ou, autrement dit, quatre sur cinq. Et dans les rares cas où il n'est pas possible de poursuivre sa route, le TCS veille à ce que le véhicule soit envoyé dans un garage et que le conducteur et ses passagers arrivent à destination. >



Equipé jusqu'au toit. Le patrouilleur peut recourir à une multitude d'outils et de moyens auxiliaires. Il peut en choisir certains lui-même.



Agents TCS. Les premiers dépanneurs se déplaçaient en side-car pour le transport des blessés.

Success story unique

Le problème avec les pannes de voiture, c'est qu'elles surviennent toujours de manière inattendue et à un moment inopportun – que ce soit avant un rendez-vous important, pendant le trajet vers les vacances ou après les courses. Bref, à chaque fois que vous devez vous rendre quelque part. Soudain, une batterie vide ou défectueuse, un pneu crevé ou un signal d'avertissement menaçant vous font prendre conscience de la complexité d'un véhicule et d'une certaine impuissance face à la mécanique. D'un instant à l'autre, votre mobilité est remise en cause.

Ce sont finalement ces circonstances, telles qu'elles se produisent des centaines de fois par jour sur les routes suisses, qui confèrent à la patrouille du TCS son importance majeure pour la mobilité en Suisse et sa raison d'être ininterrompue depuis 95 ans. Dès 1929, alors que les automobiles commençaient à se faire plus fréquentes sur les routes, le Touring Club Suisse a compris la nécessité d'un service d'assistance routière. Outre l'installation de postes de secours aux frontières du pays, les agents du TCS sillonnaient les routes en side-car durant les heures de pointe, afin de proposer leurs services en cas de panne. Les accidents étaient nombreux et chaque véhicule était équipé de matériel sanitaire pour soigner les blessés et les transporter à l'hôpital en cas de besoin. Ce nouveau service de dépannage a été très bien accueilli, si bien que sept ans plus tard, le club l'a développé, désormais sous le nom de Touring-Secours, pour en faire un service national disponible 24 heures sur 24.

Dans les années qui suivirent, lorsque les voitures devinrent définitivement un moyen de transport de masse, Touring-Secours était déjà devenu un acteur indispensable du système de transport suisse. Le service prit le nom de TCS Patrouille en 1996. Jusqu'à nos jours, la pierre

angulaire du Touring Club Suisse se distingue surtout par sa capacité à identifier très tôt les nouvelles technologies et les tendances en matière de mobilité, avec une clairvoyance remarquable, et à s'y adapter en peu de temps. De l'injection directe ou du turbocompresseur à l'électronique moderne et aux assistants de conduite, en passant par le catalyseur. Qu'il s'agisse d'une voiture, d'une moto, d'un scooter, d'un vélo électrique ou d'un vélo classique, en mode diesel, essence, gaz, hybride ou électrique, la patrouille du TCS dispose toujours du savoir-faire nécessaire. Et elle s'adaptera également aux changements à venir et veillera à ce que les gens atteignent leur destination malgré la panne. >



Les voitures peuvent désormais être évacuées rapidement et en toute sécurité – sans devoir attendre une dépanneuse.

Un essieu intégré pour le transport de voitures se trouve depuis peu à l'arrière de certains véhicules d'intervention.





Un grand avantage pour les clients et les membres du TCS qui ne peuvent plus continuer à rouler: ils sont directement amenés par le patrouilleur dans un garage.

Mercedes-Benz Vito. Depuis 2024, le dernier membre de la flotte de la Patrouille TCS.



LES CONSEILS DU TCS

Que faire en cas de panne?

Que ce soit sur l'autoroute ou en ville, un véhicule à l'arrêt n'est pas seulement gênant, il peut aussi représenter un danger pour vous et les autres usagers de la route. En cas de panne, suivez donc les étapes suivantes:

- 1.** Allumez vos feux de détresse.
- 2.** Si possible, éloignez votre véhicule de la zone dangereuse ou gardez-le sur le bord droit de la chaussée, respectivement sur la bande d'arrêt d'urgence.
- 3.** Disposez le triangle de panne à 50 mètres du véhicule en agglomération, à 100 mètres hors agglomération et sur les autoroutes (150 à 250 mètres sont encore plus sûrs). Portez un gilet de sécurité et ne vous engagez jamais sur la chaussée!
- 4.** Tous les occupants quittent le véhicule et se dirigent hors de la zone de danger – sur l'autoroute, si possible derrière la glissière de sécurité.
- 5.** Appelez le service de dépannage du TCS au **0800 140 140** ou annoncez la panne via **l'assistance en ligne** (formulaire web ou application TCS). Préparez votre numéro de membre. Indiquez votre emplacement (par ex. nom de la rue, numéro de la maison ou kilométrage de l'autoroute) et décrivez le véhicule (plaque, marque, couleur) ainsi que le type de panne.
- 6.** Attendez l'arrivée du service de dépannage. N'essayez pas de résoudre le problème vous-même, à moins que vous ne soyez du métier.

Leader en comparaison internationale

Ces qualités font du service de dépannage du TCS un élément essentiel du réseau complexe des routes nationales suisses qui contribue à ce qu'il fonctionne de la manière la plus fluide possible, tel que le confirme Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU): «Lorsqu'une voiture tombe en panne, cela entraîne des situations dangereuses et des embouteillages sur une autoroute. L'intervention rapide et compétente de la patrouille du TCS assure la sécurité et la fluidité du trafic. Nous sommes reconnaissants pour cet engagement au quotidien.» Le directeur général du TCS, Jürg Wittwer, connaît lui aussi l'importance de la patrouille: «Personne d'autre ne parvient à obtenir la qualité qui nous permet de remettre en état quatre voitures sur cinq tombées en panne. De plus, les patrouilleurs sont toujours prêts, toujours en route, toujours aimables et compétents. C'est la raison pour laquelle j'éprouve un énorme respect pour leur travail. Ils sont et resteront l'incarnation du TCS: toujours à mes côtés en cas d'urgence.» Et cette qualité se traduit logiquement, selon lui, par un taux de satisfaction extrêmement élevé, inégalé même au-delà de nos frontières. «Nous mesurons régulièrement le taux de recommandation. Il s'agit d'une mesure uniforme de la satisfaction des clients. Celui-ci est de 88% pour nos patrouilleurs, ce qui signifie que neuf personnes sur dix recommandent le TCS», explique Jürg Wittwer. Cela nous place même en tête des comparaisons internationales.

La bonne réputation du club est donc en grande partie due au travail parfait de la patrouille et à des collaborateurs comme Jörg Bucher. Ce dernier est d'ailleurs en train de manier la poêle à la base d'Emmen (LU). Durant la pause de midi, ce passionné de cuisine, musicien folklorique à ses heures et futur pilote d'hélicoptère, se prépare généralement quelque chose dans la petite cuisine. Aujourd'hui, un curry thaï, sans riz, car trop d'hydrates de carbone lui pèseraient et le gêneraient dans son travail. Il aurait toutefois pu se permettre du riz cette fois-ci, car l'après-midi va se dérouler paisiblement.

Mais au lieu d'attendre les téléphones à la base, il parcourt les routes et les autoroutes de Suisse centrale. Peut-être pourra-t-il aider spontanément quelqu'un. «Au TCS, nous considérons qu'il est de notre devoir de venir en aide à tous ceux qui ont un problème de véhicule ou un accident, même lorsqu'aucun appel ne nous est parvenu», explique Jörg Bucher. On le sent bien, cet homme adore aider, résoudre des problèmes et faciliter la vie des autres. Et en guise de récompense, un simple «merci» lui suffit. Un héros moderne en quelque sorte. ○



Environ 1300 dépannages par an sont effectués par le patrouilleur. Plus de 80% des véhicules poursuivent ensuite leur route.

«Personne d'autre ne parvient à obtenir la qualité qui nous permet de remettre en état quatre voitures sur cinq tombées en panne. De plus, les patrouilleurs sont toujours prêts, toujours en route, aimables et compétents.»

Jürg Wittwer, directeur général du TCS

Jörg Bucher est un homme aux multiples talents. Il adore cuisiner, joue de l'accordéon, de la contrebasse et passe actuellement l'examen de pilote d'hélicoptère.

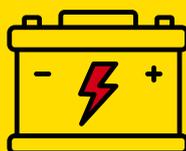


«Sûrement la batterie...»

Avec près d'un millier d'interventions par jour, le service de dépannage du TCS apporte une contribution majeure à la bonne marche du trafic routier en Suisse.

358 300

Ce chiffre correspond au **nombre de fois** que les patrouilles et les garages partenaires du TCS sont intervenus l'an dernier pour apporter leur assistance. Cela représente 981 interventions par jour ou plus de 40 par heure. Dans 95% des cas, cela concernait des pannes alors que 18 200 interventions concernaient des véhicules accidentés (5%).



933 000

appels sont parvenus à la centrale d'intervention du TCS en 2023. Dans de nombreux cas, le problème a pu être résolu au téléphone. En plus des quelque 200 patrouilleurs et patrouilleuses sur la route, le TCS dispose également d'une équipe d'experts techniques qui peut apporter une aide professionnelle à distance.

7800

interventions l'année dernière ont impliqué des voitures électriques, ce qui représente 2,2% de toutes les pannes. Parmi les autres véhicules, 16 600 interventions concernaient des motos (4,6%) et 10 100 interventions d'autres véhicules, tels des vélos, des vélos électriques, des camions, des camping-cars ou des remorques (2,8%). 323 800 interventions concernaient des voitures à combustion ou hybrides (90,4%).



1929

Cette année-là, des postes d'assistance pour les mécaniciens du TCS ont été installés à différents points de passage de la frontière afin d'aider les véhicules en difficulté. Aux heures de pointe, ces agents du TCS se déplaçaient à moto ou en side-car afin de transporter des blessés. **La Patrouille TCS était née.**

215

C'est le nombre de **voitures de patrouille** que compte le service de panne du TCS. S'y ajoutent 17 véhicules multifonctions, 38 semi-remorques et 12 camions.



36,6

pour cent de toutes les pannes survenues en 2023 étaient liées à la batterie de démarrage – de loin le motif de panne le plus fréquent. Viennent ensuite les dommages causés aux pneus (17,9%), puis les problèmes de clés de voiture ou de serrures de porte (2,6%).

80

C'est le **pourcentage** des véhicules aptes à poursuivre leur route après l'intervention de la Patrouille TCS. Avec un tel taux de poursuite du trajet, le TCS est et demeure le meilleur service de dépannage en Suisse.

«Anticiper les pannes à l'avenir»

Le directeur de l'assistance Markus Kummer parle de la Patrouille TCS actuelle et future, du dépannage par téléphone ou par Internet, et du choix de la profession de patrouilleur.

Interview Dominic Graf



Markus Kummer est directeur de la division Assistance et membre de la direction du TCS depuis 2018.

La plupart des assurances casco incluent un service de dépannage. En quoi l'assistance dépannage du TCS se distingue-t-elle de ces services?

Markus Kummer: Tous les services de dépannage ne se valent pas. Dans plus de huit cas sur dix, nos membres poursuivent leur route directement après l'intervention de la patrouille du TCS. C'est le résultat d'une formation et d'un perfectionnement continus des patrouilleurs ainsi que de leur grand engagement envers nos membres et nos clients. Cela se traduit également par une forte propension à recommander nos services, que nous mesurons après chaque intervention, confirmant le haut niveau de satisfaction à notre égard. De plus, l'adhésion au TCS couvre la personne et non le véhicule, ce qui signifie que le membre n'est pas uniquement couvert pour son propre véhicule. A cela s'ajoutent de nombreux autres avantages comme les avantages membres, les rabais ou l'abonnement à «touring».

Les véhicules sont de plus en plus sophistiqués et de plus en plus sûrs. L'assistance routière sera-t-elle encore nécessaire à l'avenir?

En fait, les véhicules sont de plus en plus connectés, numériques et autonomes – et l'électromobilité poursuit sa progression. Cela aura une influence sur le type et probablement sur le nombre de pannes. La tendance à long terme est de réduire le nombre de pannes, car la mise en réseau permet d'identifier les pannes avant qu'elles ne se produisent. Notre service de dépannage existera toujours, mais le patrouilleur arrivera avant la panne et remplacera la batterie. Mais même les meilleures voitures ne

seront pas à l'abri d'une crevaison ou d'une panne de batterie à l'avenir.

Le TCS est de plus en plus apte à aider les propriétaires de véhicules à distance. Comment cela fonctionne-t-il?

Il s'agit d'une aide par téléphone. Souvent, grâce à leur expertise technique, nos collaborateurs peuvent identifier les causes de la panne par téléphone et ainsi réparer la panne en échangeant avec le membre. Notre grande base de données, qui contient le fonctionnement de quasiment tous les modèles de voitures, est très utile à cet égard. L'an passé, notre centrale d'urgence et notre service d'assistance technique ont ainsi pu aider plus de 16 000 fois.

Quels enseignements avez-vous tirés jusqu'alors de l'assistance en ligne du TCS? Ce service est-il souvent utilisé?

Oui, le canal numérique répond à un besoin important. Aujourd'hui, un cas sur trois nous parvient par le biais de TCS Online Assistance. Elle offre, par exemple, l'avantage de localiser automatiquement l'endroit où l'on se trouve. J'ai signalé moi-même une panne de cette manière. Mais le membre aura toujours le choix et nous resterons bien entendu joignables par téléphone.

Désormais, une partie des véhicules de patrouille peut évacuer directement les voitures au moyen d'un esieu extensible. En quoi est-ce utile?

Dans les rares cas où il n'est pas possible de continuer à rouler, un véhicule peut désormais être évacué directement et en toute sécurité – sans devoir attendre un second moyen d'intervention. Cela signifie surtout moins de perte de temps.

Pourquoi les jeunes devraient-ils encore choisir le métier de patrouilleur de nos jours? Quelles sont les exigences et les opportunités du travail au TCS?

Le métier de patrouilleur consiste à aider en cas d'urgence. Le patrouilleur est très apprécié des membres. Le travail est varié et offre un haut degré d'autonomie, de responsabilité et de liberté. Si vous recherchez cela et que vous avez une attitude amicale et positive ainsi que des connaissances techniques, vous suivrez une formation interne au TCS et une formation de secouriste routier avec brevet fédéral, que nous finançons. Nous formons également nos patrouilleurs en permanence, par exemple aux nouvelles technologies telles que l'électromobilité et l'utilisation numérique des véhicules. o

LE SOCIÉTARIAT TCS

Davantage de services

Vous avez adhéré au TCS avant 2018? Depuis, le club a enrichi son sociétariat. Outre l'assistance en cas de panne pour les voitures et les motos, la protection juridique casco ainsi que des avantages et rabais, il comprend des prestations supplémentaires comme la protection juridique en cas d'accident, l'assistance en cas de panne pour les vélos et e-bikes ou l'organisation de la poursuite du voyage en cas de panne des transports publics ou d'intempéries. Vérifiez dès maintenant si vous pouvez profiter de ces prestations étendues et garantisiez votre surclassement!

tcs.ch/upgrade

Avec un autocollant, vous avez tout bon!

En acceptant la publicité, vous recevrez dès demain de nombreux avantages dans votre boîte aux lettres: des bons aux échantillons de produits, en passant par les carnets de remises et les invitations à des événements passionnants. Plus aucune bonne affaire ne vous échappera: il vous suffit de recouvrir la mention «Pas de publicité» sur votre boîte aux lettres avec l'un de nos super autocollants pour pouvoir profiter d'offres sensationnelles.

Commander les autocollants maintenant!

poste.ch/publicite-ok





Rouge



Alu anodisé



Noir



Blanc



avec 3 tiroirs et 2 étagères



Nouveau: SR-Box, 24,8 x 30,4 x 46,5 cm

CHF 289.00 au lieu de 379.00
plus d'informations - www.aviatik-shop.ch/tcs
ou QR code, voir ci-dessous

Trolley Swissair en aluminium 42,8 x 30,4 x 104 cm / 16,9 kg avec 3 tiroirs et 2 étagères.

Fabriqué en Suisse, ce trolley d'avion offre une conception unique d'une qualité exceptionnelle. Son esthétique caractéristique et son design intemporel attirent tous les regards, que ce soit dans le salon, dans la cuisine ou dans un espace de travail. Idéal comme minibar ou comme meuble de rangement pour des accessoires de bureau, de la vaisselle, des verres, de l'équipement photo, des appareils électroniques, etc.

Pour tout achat d'un trolley Swissair, vous soutenez la fondation pour l'enfance du personnel de SWISS (droits de licence pour Swissair).

Trolley Swissair

Talon à renvoyer à:

Aviatik-Shop GmbH
Herbergstrasse 31
9524 Zuzwil
Suisse



www.aviatik-shop.ch/tcs

☎ 079 207 59 83

✉ daniel@aviatik-shop.ch

au lieu de 1370.-

Profitez de notre

CHF 990.- offre spéciale (réservée aux membres du TCS!)

Oui, je souhaite profiter de l'offre spéciale et je commande le trolley Swissair au **prix préférentiel de CHF 990.-** au lieu de 1370.-. Cette offre est réservée aux membres du TCS.

Couleur: Rouge Alu anodisé Noir Blanc

Prénom, nom _____

Rue, n° _____

NPA, localité _____

E-mail _____

Signature _____

Téléphone _____

Offre valable jusqu'au 31 juillet 2024. Le trolley sera normalement livré sous 2 à 3 semaines par DHL, frais de port CHF 25.00. Des retards de livraison peuvent intervenir.



Mobilité

DOUBLE INTERVIEW EN PAGE 23
**MOBILITÉ
EN
MUTATION**

L'infrastructure solaire s'invite le long des autoroutes. | Test de sièges enfants: deux mauvais élèves parmi les 24 modèles analysés. | Le Tour de Suisse cycliste en quelques chiffres.

Stannah



Notre priorité est que vous puissiez rester mobile à votre domicile.

Votre partenaire dans toute la Suisse pour:

- **Monte-escaliers**
- **Mini-ascenseurs**
- **Plateformes élévatrices**

Français
021 510 48 38

Allemand
044 512 31 03

Italian
091 210 98 10

Une installation Stannah vous offre une meilleure mobilité, plus de sécurité et une qualité de vie améliorée.

Parce que Stannah change votre vie.



Services de qualité **suisse** à votre disposition

sales@stannah.ch
www.stannah.ch



Merci de nous envoyer vos informations gratuites !

TCS05241

Nom :

Prénom :

Rue :

NPA/Lieu :

Téléphone :

Stannah Switzerland AG
Steinackerstrasse 6,
8902 Urdorf



 Coupez ici

«Développer le système de transport dans sa globalité»

Dans quelle mesure les transports publics et individuels sont-ils bien interconnectés en Suisse? Dans cet entretien croisé, le patron des CFF, **Vincent Ducrot**, et le président central du TCS, **Peter Goetschi**, donnent leur avis sur le développement de la mobilité en Suisse.

Texte Dino Nodari Photos Raphael Hünerfauth



Leurs chemins se sont croisés très tôt. Tous deux ont leurs racines dans le canton de Fribourg et y vivent toujours, tous deux sont aujourd'hui des leaders dans le domaine de la mobilité en Suisse. Vincent Ducrot, patron des CFF, et Peter Goetschi, président central du TCS, pensent et façonnent la mobilité d'aujourd'hui et de demain – jusqu'à collaborer dans certains domaines. Vincent Ducrot et Peter Goetschi sont tous deux d'accord sur le fait qu'une collaboration entre les CFF et le TCS aurait été difficile il y a de cela vingt ans. Une raison suffisante pour se demander si l'interconnexion de la mobilité en Suisse fonctionne réellement de façon satisfaisante.

Vincent Ducrot, il y a un an, lors de votre discours à l'assemblée des délégués du TCS, vous vous êtes prononcé en faveur de la multimodalité, c'est-à-dire de l'interconnexion de différents moyens de transport. La multimodalité est-elle déjà une réalité?

Vincent Ducrot: Nous sommes sur la bonne voie, l'évolution vers la multimodalité a définitivement pris son envol. Nous le constatons par exemple dans le succès des parkings près des gares. Les vélos et les transports publics sont également de plus en plus souvent combinés – le nombre croissant de vélos dans les gares est là pour le démontrer. Cela prouve que ces combinaisons fonctionnent. La complémentarité est dans l'air du temps, et je suis convaincu qu'elle va encore prendre de l'ampleur.

Peter Goetschi: Certes, il existe encore des préférences marquées dans le choix de la voiture ou du train sur certains trajets. Mais peu de monde mise uniquement sur un seul de ces moyens de transport. Nous avons besoin des deux, mais ils ne sont pas encore suffisamment reliés pour être utilisés de manière réellement complémentaire.

Que faut-il faire pour que les différents domaines soient mieux reliés?

V. Ducrot: Il est important d'améliorer l'accès électronique aux services. Il doit être possible de réserver des billets de train et des places de parking sur la même plateforme. La technique doit simplifier ces solutions, car la complexité des systèmes constitue aujourd'hui un obstacle pour de nombreux clients. >



P. Goetschi: Les choses doivent se simplifier et les places de parking constituent en cela un élément majeur. En tant qu'automobiliste, je veux savoir si j'ai une place de parking libre et si je peux changer de véhicule facilement. Si cela devient une loterie ou si l'on doit partir beaucoup plus tôt pour cette raison, ces offres ne seront guère utilisées. V. Ducrot: Cela prendra encore un peu de temps, mais nous y travaillons dur, car aux CFF, nous croyons en la multimodalité et nous voulons la mettre en œuvre – également en collaboration avec le TCS. Des équipes des deux côtés travaillent sur des plateformes prometteuses pour mieux relier ces deux moyens de transport. Par exemple, l'application du TCS permet déjà d'acheter des billets combinés P+Rail et transports publics très intéressants dans la région de Fribourg. Mais ce n'est qu'un début.

Une telle collaboration aurait-elle été envisageable il y a vingt ans?

P. Goetschi: Cela aurait été difficile, mais les temps changent, bien heureusement.

V. Ducrot: Je suis parfaitement d'accord. Mais aujourd'hui, les deux organisations mettent la mobilité au premier plan, et c'est très bien ainsi.

L'année dernière, les CFF ont accueilli 1,3 million de passagers par jour, un record. La mobilité augmente-t-elle ou change-t-elle?

V. Ducrot: La mobilité évolue de plus en plus vers les loisirs. Cela nous oblige à créer davantage d'offres dans ce sens et d'introduire un système plus flexible. Les trains supplémentaires de loisirs représentent toutefois un défi, car notre système ferroviaire n'a pas été conçu pour cela. C'est pourquoi nous travaillons dur pour rendre les horaires plus dynamiques en fonction des besoins des clients. Nous constatons également une tendance vers le trafic international. En revanche, les gens font un peu moins la navette. L'augmentation du télétravail ne se remarque pas seulement dans les trains, mais aussi sur la route.

P. Goetschi: Nous constatons aussi ce déplacement vers plus de trafic de loisirs. Mais il n'est toujours pas possible de prendre ses vacances sans quitter son domicile. Et malgré le télétravail, certaines routes sont saturées aux heures de pointe. C'est là que je vois un grand potentiel d'amélioration, par exemple par la flexibilisation du travail. On pourrait commencer sa journée de travail à la maison, traiter ses e-mails, puis faire la navette en train ou en voiture – après les heures de pointe – pour se rendre au travail.

V. Ducrot: Je suis parfaitement d'accord. Mais pour des raisons culturelles, nous nous déplaçons encore trop souvent aux heures de pointe. Cela nous complique la vie, car durant ces heures de pointe, les deux systèmes de transport, le rail et la route, s'essoufflent. C'est un défi pour l'avenir car l'extension a ses limites, et en augmentant en-

core les fréquences aux heures de pointe, cela deviendra problématique.

A certaines heures, l'infrastructure arrive à saturation et doit donc être étendue. Mais après la crise du Covid, de l'énergie et la pénurie de personnel qualifié qui se profile, y a-t-il encore suffisamment de moyens financiers et de main-d'œuvre pour y parvenir?

V. Ducrot: Ce n'est pas tant l'aspect financier qui est préoccupant, les moyens nécessaires sont prévus pour l'extension des réseaux (n.d.l.r.: le développement du rail et de la route est financé par des fonds séparés, inscrits dans la Constitution). En revanche, la pénurie de main-d'œuvre et de compétences sera un facteur de plus en plus critique. Aujourd'hui déjà, aux CFF comme dans les entreprises de construction, ce problème se fait sentir. Nous travaillons sur les voies pendant que les trains circulent, et avec plus de 20 000 chantiers annuels, les limites sont atteintes. L'aménagement du territoire est également un défi. Tout le monde veut plus de place dans le train, plus de correspondances et des autoroutes plus larges, mais sans envahir son propre espace. Et les grands chantiers traînent en longueur, nous devons faire face à des recours, des controverses et des ajustements qui ralentissent leur réalisation. P. Goetschi: Ces défis existent aussi sur la route. Il n'en reste pas moins que les infrastructures doivent être développées et adaptées de manière ciblée. Notre système de transport doit être fonctionnel et fiable, et compte tenu de notre croissance démographique et de la mobilité qui l'accompagne, cela ne peut se faire sans des aménagements ciblés.

En automne, nous voterons en Suisse sur six projets autoroutiers qui promettent de réduire la congestion du trafic. Avec quel œil voyez-vous cette votation?

V. Ducrot: Je suis curieux de voir comment se déroulera le débat politique. Le bon fonctionne-

«Notre système de transport doit être fonctionnel et fiable.»

Peter Goetschi,
président central du TCS



«En fin de compte, il s'agit d'améliorer la mobilité grâce aux systèmes d'assistance et à l'automatisation.»

Vincent Ducrot,
CEO des CFF

ment du réseau routier est d'un intérêt vital et une infrastructure efficace est un facteur-clé du succès de la Suisse. Nous sommes tous conscients de la nécessité d'agir et que les goulets d'étranglement doivent être éliminés. Le système de transport doit être développé dans sa globalité. P. Goetschi: Je ne peux qu'être d'accord avec cela. Et pour que notre réseau de routes nationales reste performant et fiable, nous avons besoin de ces aménagements ciblés. Je suis persuadé que le peuple suisse est conscient de cette nécessité.

Récemment, vous avez annoncé que vous aimeriez introduire la cadence à 15 minutes dans la perspective de 2050. Cela nécessite aussi des aménagements.

V. Ducrot: Nous plaçons pour des liaisons fréquentes dans un système efficace avec de bonnes correspondances. La mobilité entre les grands centres et les agglomérations va continuer à croître. Si – comme pour les lignes de tram dans les villes – il y a un train toutes les 15 minutes, il n'y aura plus de problèmes de correspondances. Nous prévoyons d'y parvenir non seulement avec de nouvelles voies et de nouveaux tunnels, mais aussi grâce à des logiciels intelligents qui permettent de mieux utiliser l'infrastructure existante et prévue. Je suis convaincu qu'aujourd'hui, nous investissons encore trop peu dans les systèmes de transport intelligents. La technologie peut nous aider à augmenter la capacité, par exemple grâce au contrôle dynamique des distances entre les véhicules. Je pense aussi au téléguidage pour faciliter les opérations de manœuvre des trains.

P. Goetschi: L'automatisation offre bien sûr des possibilités, de même que la gestion du trafic, ce qui se fait déjà aujourd'hui avec les limitations de

vitesse dynamiques sur l'autoroute. Si je sais qu'en cas de forte densité, la vitesse maximale sur l'autoroute est réduite temporairement à 80 km/h afin de fluidifier le trafic, je l'accepte sans broncher. Toutefois, je pense aussi que nos autoroutes, avec des entrées et des sorties peu espacées, sont moins adaptées à la conduite automatisée dans les bouchons, surtout si, parallèlement aux véhicules intelligents, un grand nombre de véhicules conventionnels circulent sur les routes. C'est la réalité pour quelques années encore.

Cela ne ressemble pas à une grande avancée dans un avenir proche en matière d'automatisation et de numérisation.

P. Goetschi: Frapper un grand coup ne sert à rien. Nous ne devons pas oublier que nous disposons de systèmes fonctionnels – route et rail – qui ont été construits et que nous devons continuer à développer. Pour le secteur automobile, je peux imaginer que la première chose à faire sera peut-être de mettre en place un système d'«automated valet parking». Vous entrez dans une zone avec votre voiture et celle-ci cherche elle-même une place de stationnement. Mais sur les routes avec un flux constant, des possibilités d'amélioration et d'optimisation sont possibles, mais tout ne sera pas bouleversé du jour au lendemain.

V. Ducrot: La numérisation et les infrastructures intelligentes qui l'accompagnent sont une réalité – mais une réalité qui nécessite encore du temps. Nous sommes sur la bonne voie, mais de nombreuses étapes sont encore nécessaires. Il n'y aura probablement pas de chambardement dans le système actuel. En fin de compte, il s'agit d'améliorer la mobilité grâce aux systèmes d'assistance et à l'automatisation. C'est ce qui compte et c'est ce que nous devons viser. ○

Aurora Borealis

Attrape-rêves illuminé

Éclairage changeant de couleur

- ❖ En appuyant sur un bouton le cadre s'illumine en vagues de vert, bleu et violet
- ❖ Inspiré du design des traditions indiennes ancestrales: avec une pointe de flèche faite à la main ainsi que des cordes en cuir et des plumes authentiques
- ❖ Avec un motif de loup du célèbre artiste naturaliste James Meger



↑
Plus de
30 cm de
haut



Dimensions:
18,5 x 31,8 cm (B x H)

Image réduite
Dispositif de suspension inclus

N° d'article: 01-32169-001
Prix: CHF 99.90

(payable également en 2 mensualités de CHF 49.95), plus CHF 8.95 expédition et service
Fonctionne avec 3 piles AAA (non fournies)

© James Meger Courtesy
MHS Licensing

La fascination des aurores boréales – la magie dans le ciel

Quiconque a vu de ses propres yeux les aurores boréales danser dans le ciel ne l'oubliera jamais. C'est ainsi qu'une meute de loups lève la tête vers le ciel par une claire nuit d'hiver, en profonde communion avec Mère Nature. L'attrape-rêves montre l'art époustouflant des loups de James Meger, reproduit en couleurs vives. Les ornements, dont une pointe de flèche faite à la main, des perles polies et facettées, une empreinte de patte de loup ainsi que des cordes en cuir véritable et des plumes, s'inspirent d'artefacts indiens. En appuyant sur un bouton, le cadre s'illumine de vagues de vert, de bleu et de violet – exactement comme les aurores boréales !

Exclusivement chez The Bradford Exchange

L'attrape-rêves est une exclusivité de The Bradford Exchange et n'est pas disponible dans le commerce. **Faites entrer les aurores boréales dans votre maison et commandez «Aurora Borealis» de préférence dès aujourd'hui !**



Pour commander en ligne:
N° de référence: **71886**

www.bradford.ch

À retourner à: **The Bradford Exchange Ltd.**
Inwilriedstrasse 61 • 6340 Baar • kundendienst@bradford.ch
Tel.: **0 41 / 768 58 58**



L'offre est limitée – réservez dès aujourd'hui!

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE PERSONNEL: 71886
GARANTIE DE REPRISE DE 365 JOURS

Délai de l'offre: réponse avant le 15 juillet 2024

Oui, je réserve l'attrape-rêves «Aurora Borealis» N° d'article: 01-32169-001

Sélectionnez le mode de paiement souhaité (X):

- Je paierai le montant total à la réception de la facture
 Je paierai en deux mensualités

Nom/Prénom _____ À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue _____

CP/Localité _____

Date de naissance E-mail (seulement pour le traitement des commandes)

Téléphone (seulement pour toutes questions)

Signature _____

Protection des données: Vous trouverez sur www.bradford.ch/datenschutz des informations détaillées sur la protection des données. Nous ne vous transmettrons aucune offre The Bradford Exchange par e-mail, téléphone ou SMS. Vous pouvez modifier à tout moment la façon dont vous préférez être contacté, en nous contactant à l'adresse ou numéro de téléphone ci-contre. Au cas où vous ne souhaiteriez pas non plus recevoir d'offres par courrier, veuillez nous en faire part par téléphone, e-mail ou lettre.

Des autoroutes au courant contigu

Tandis qu'en région alpine, le projet Solar Express semble marquer le pas, la production d'électricité le long des autoroutes a pris son envol. Des infrastructures qui ressemblent de plus en plus à des ouvrages de haute technologie.

Texte Dino Nodari

Ces derniers temps, la tendance à l'électrification a quelque peu stagné. L'année dernière, 155 500 voitures purement électriques ont été immatriculées en Suisse, ce qui représente seulement 3,3 % de l'ensemble des voitures particulières. Comme l'indique auto suisse, bien que 58,4 % des nouvelles voitures aient été équipées d'un système de propulsion alternatif durant les trois pre-

miers mois de l'année, les modèles purement électriques et hybrides rechargeables augmentent presque imperceptiblement. Le problème semble clair: plus il y a de voitures électriques, plus la consommation d'électricité augmente. Mais les moteurs électriques permettront de réduire les émissions de CO₂ et seront plus respectueux du climat. Bien que le passage complet à l'électromobi-

lité soit encore long, l'infrastructure – notamment les autoroutes – s'adapte et fait partie de la solution à ce défi.

Le Solar Express des autoroutes

Solar Express a été conçu pour les régions alpines, mais les créateurs du projet se sont heurtés à la résistance de certaines communes. En revanche, la production d'électricité le long des



Innovant. Le long des autoroutes, de l'électricité est produite sur les parois antibruit.

autoroutes connaît une évolution positive. Tout d'abord, l'Office fédéral des routes (OFROU) utilise l'infrastructure pour produire de l'électricité, avec pour objectif d'atteindre 47 GWh d'électricité supplémentaires par an pour ses propres besoins d'ici à 2035. Pour ce faire, plusieurs structures appartenant à l'Office fédéral seront équipées d'installations photovoltaïques. Fin 2023, 26 installations étaient en service et d'autres suivront. Après la modification de l'ordonnance sur les routes nationales, permettant aux entreprises de demander des surfaces pour les parois antibruit et les aires de service, la demande a été forte. Selon l'OFROU, un seul lot n'a pas encore été attribué. L'Office fédéral estime pouvoir ainsi produire environ 50 GWh par an d'ici trois ans. L'utilisation des murs antibruit pour produire de l'électricité n'est pas la seule idée innovante. En Valais, par exemple, il est prévu de couvrir à cet effet un tronçon de 1,6 kilomètre.

Mais les progrès ne se limitent pas à la production d'électricité et à l'adaptation future des infrastructures actuelles. L'ASTRA Bridge, par exemple, a été remis en service depuis quelques semaines, après avoir été malmené en 2022. Le pont a été quelque peu allongé et les pentes d'accès et de sortie considérablement réduites. Depuis sa nouvelle mise en service il y a quelques semaines, il n'y a pas eu d'embouteillages majeurs aux abords de l'ASTRA Bridge. Désormais, le pont peut être utilisé dans le but pour lequel il a été conçu: le chantier

dessous et la circulation au-dessus, sans que celle-ci ne soit trop affectée.

Autre exemple à Schwamendingen (ZH), où des travaux sont actuellement en cours pour la construction d'une structure couverte à l'épreuve du bruit, appelée «Einhausung Schwamendingen». Grâce à ce projet routier de protection de l'environnement, les effets néfastes de l'autoroute, à savoir le bruit et les gaz d'échappement, seront réduits au maximum. Tandis que le trafic circulera à l'intérieur de l'ouvrage, un espace vert ouvert au public sera aménagé sur son toit, améliorant ainsi durablement la situation et la qualité de vie du quartier zurichois.

Haute technologie indispensable

Avec de tels projets innovants, nos autoroutes deviennent de plus en plus des installations de haute technologie, au bénéfice des riverains et des automobilistes. Certes, ces projets d'infrastructure ne sont pas toujours des modèles passionnants de technologie innovatrice. Mais lorsqu'il s'agit de mobilité et de bien-être, ils sont d'une grande importance pour les échanges sociaux, culturels et économiques et constituent des facteurs de succès importants pour la Suisse. Et c'est précisément parce que notre mobilité évolue constamment et qu'elle sera de plus en plus associée à un sentiment de liberté que des infrastructures innovantes sont indispensables pour accompagner le développement de nos moyens de transport au cours des prochaines décennies. ○

Schwamendingen Une belle façon de minimiser les nuisances pour les riverains.



3 questions à

Jürg Röthlisberger,
directeur de l'Office fédéral
des routes (OFROU)



Pourquoi l'OFROU ne produit-il pas lui-même l'électricité le long des autoroutes?

Jürg Röthlisberger: L'OFROU n'est pas une entreprise d'électricité et ne peut produire de l'énergie que pour son propre usage. Mais d'ici 2035, nous voulons produire nous-mêmes environ un tiers des besoins en électricité des routes nationales, en équipant les centres d'entretien, les centrales de tunnel, mais aussi les toits et les murs antibruit de systèmes photovoltaïques. Mais il est également important de réduire notre consommation. C'est pourquoi nous remplaçons par exemple les anciens éclairages de tunnel par des éclairages LED.

A quoi sert concrètement l'électricité produite par l'OFROU?

Elle nous permet d'éclairer et de ventiler les tunnels, de chauffer les halls de véhicules des centres d'entretien ou d'alimenter les installations de signalisation en énergie.

Que penser de l'idée d'un toit autoroutier pour les installations solaires?

C'est une idée passionnante avec un potentiel certain. Nos portes sont toujours ouvertes aux solutions innovantes. Mais dans la pratique, ce qui semble simple de prime abord est parfois très compliqué: un toit doit répondre à des exigences élevées en matière de construction. Cela passe par des procédures d'autorisation au niveau communal et cantonal. Cela implique aussi des coûts élevés et de longs délais de planification. ○

OFFRE SPÉCIALE POUR LES LECTEURS DU TOURING

CROISIÈRE FRANCOPHONE
AVEC CONFÉRENCIERS

La route des précieuses épices de Singapour à Mumbai

VOTRE ITINÉRAIRE DU 21 NOVEMBRE AU 8 DÉCEMBRE 2024

Découvrez la route mythique des épices, à bord du **Celebrity Millenium**, un navire moderne et haut de gamme. Vous voyagez de **Singapour** en direction de l'Inde en faisant escale à **Cochin, Mumbai et Goa**. Vous passerez par la futuriste **Kuala Lumpur**, la pittoresque **Penang** en Malaisie, avant de vous détendre sur l'île de **Phuket**.

J1 à 3 | Genève • Singapour

Après une nuit en vol, vous arriverez à Singapour, à la fois ville, île et état, qui recelle de trésors à découvrir. Vous embarquerez à bord du Celebrity Millenium en jour 3.

J4 | Port Klang (Malaisie)

Port Klang est le point de départ vers l'excursion optionnelle qui vous est proposée à Kuala Lumpur. Port Klang offre aux voyageurs une expérience unique qui mélange tradition et modernité, culture et gastronomie.

J5 & 6 | Penang (Malaisie)

L'île est célèbre pour son riche patrimoine culturel, sa nourriture et ses paysages naturels somptueux avec ses plages qui comptent parmi les plus belles d'Asie.

J7 | Phuket (Thaïlande)

L'île vous invite à une véritable parenthèse balnéaire avec ses plages paradisiaques. Phuket abrite également de nombreux temples tels que le Wat Chalong.

J8 & 9 | Navigation

Ces journées en mer vous permettront de profiter des équipements du navire et d'assister aux conférences dispensées par nos invités.

J10 | Hambantota (Sri Lanka)

Située sur la côte sud du Sri Lanka, Hambantota est connue pour la beauté de sa nature, sa faune unique avec ses éléphants sauvages, ses ours paresseux, ses mangoustes... ainsi que pour son patrimoine culturel.

J11 | Colombo

La capitale du Sri Lanka, dont le nom signifie feuille de manguière en cinghalais, bénéficie d'une riche histoire..

J12 & 13 | Cochin (Inde)

Située dans le Kerala, la ville se divise en deux parties qui sont Ernakulam, la partie plus urbaine et Fort

Cochin qui est la partie historique.

J14 | Navigation

Nouvelle journée en mer vous permettant d'assister aux conférences de nos spécialistes présents à bord.

J15 | Goa

Vous découvrirez Goa, un autre point de passage clé sur la route des Indes.

J16 | Mumbai

Mumbai, anciennement appelée Bombay, est la ville la plus peuplée d'Inde avec ses 21 millions d'habitants et le centre financier, commercial et culturel du pays.

J17 & 18 | Mumbai • Genève

Après le débarquement, vous visiterez la ville dans la journée. Le soir, vous rejoindrez votre hôtel afin de vous détendre en attendant le départ pour l'aéroport dans la nuit. **Si vous avez choisi l'extension optionnelle, après le débarquement, vous vous envolerez en direction de Jaipur pour votre extension « découverte du Rajasthan ».**



Demandez la brochure au 022 909 28 00 du lundi au vendredi de 9h à 18h, par mail à contact@voyages-exception.ch ou rendez-vous sur voyages-exception.ch/brochures (renseignez le code INDET)

Notre agence : **ES VOYAGES+VACANCES SA**
17 Grand-Rue - 1204 Genève

 GARANTIE DE VOYAGE

Cette croisière est organisée par Voyages d'exception / Licence n° IM075150063. Les invités seront présents sauf cas de force majeure - Programme garanti à partir de 30 inscrits - *Prix par personne incluant la réduction, en cabine intérieure cat. 12, base double, les vols A/R depuis Genève, les transferts, la pension complète (sauf boissons), les conférences, les taxes aériennes et portuaires, pourboires au personnel de bord. Création graphique : OceanoGrafik.com - Crédits photos : © Adobe Stock - © Voyages d'exception.

 Voyages
d'exception



À partir de

CHF ~~6 190.-~~ / pers.

CHF 5 690.- / pers.*

au départ de Genève

Pour toute réservation avant le
30 juin 2024 avec le code TOURING

Nos prix comprennent :
Les vols en classe économique aller Genève/Singapour et retour Mumbai/Genève avec escales • Les transferts • Une nuit à Singapour avec dîner et petit déjeuner (hors boissons) en hôtel 4* (normes locales) • Les visites prévues au programme à Singapour et Mumbai (sauf si réservation de l'extension au Rajasthan) • La croisière en pension complète (hors boissons) dans la catégorie choisie • L'encadrement du groupe par l'équipe de Voyages d'Exception durant la croisière • Les conférences à bord • Les pourboires au personnel de bord • Les taxes aériennes et de sécurité connues au 24/04/2023, réajustables • Les taxes portuaires • Le port des bagages en gares maritimes.

Nos prix ne comprennent pas :
Le pré- et post-acheminement de votre résidence à l'aéroport de Genève • Les excursions optionnelles • Les extensions optionnelles • Les boissons en dehors de celles indiquées dans « Nos prix comprennent » • Les dépenses personnelles • Les pourboires d'usage aux guides et aux chauffeurs • Les éventuelles taxes d'entrée • Le forfait internet à bord • Les frais de visa pour le Sri Lanka et les Indes • Les assurances annulation, assistance, bagages.

En exclusivité pour les membres du TCS



1 Allegro Invisible City ACIL°03

au prix de **CHF 1490.-**
au lieu de CHF 2490.-



**Assurance vélo TCS
incluse avec m-way**

- Moteur puissant Bafang sur la roue arrière avec un couple de 32 Nm
- Batterie Intube amovible et endurante de 504 Wh
- Élément de commande et affichage avec 9 niveaux d'assistance différents, aide à la marche, indication de l'état de charge, de la vitesse, de la distance du trajet et de la distance totale
- Dérailleur Shimano Deore à 10 vitesses et freins à disque hydrauliques Tektro
- Inclus : porte-bagages, éclairage, antivol de cadre, garde-boue et chargeur
- Cadre en aluminium de haute qualité disponible en différentes couleurs et tailles :
43 cm : pour des tailles de 160 cm à 170 cm
48 cm : pour des tailles de 170 cm à 180 cm
52 cm : pour des tailles de 180 cm à 190 cm

 Velvet  Fend Green
 Sansibar Gold  Nightfall

ALLEGRO

VOTRE BON DU TCS

Commandez dans l'une de nos 30 filiales, en ligne sur m-way.com ou en envoyant le talon.

Offre 1

Allegro Invisible City ACIL°03

Code de réduction :

TCSACIL062024

D'UNE
VALEUR
DE CHF

1000.-

Offre 2

Allegro Invisible AXIM°03

Code de réduction :

TCSAXIM062024

N° infoline : **+41 44 545 20 00**

Plus d'informations sur
l'offre et les produits



m-way.ch/fr/tcs-offre

Dans la limite des stocks disponibles, non cumulable avec d'autres promotions et rabais. Valable uniquement pour une commande du Allegro Invisible City ACIL°03 et du Allegro Invisible AXIM°03. Dans l'une de nos 30 filiales m-way, sur notre boutique en ligne m-way.com (ajouter le vélo électrique au panier puis saisir le code de réduction) ou avec le talon envoyé. Un code de réduction par membre et par achat. Les conditions générales de Swiss E-Mobility Group (Suisse) SA s'appliquent. **Exclusivement pour les membres du TCS. La remise est valable du 01.06. - 26.06.2024**



2 Allegro Invisible AXIM°03

au prix de **CHF 1790.-**
au lieu de CHF 2790.-

 **Assurance vélo TCS incluse avec m-way**

- E-VTT semi-rigide polyvalent pour les excursions et les sorties sportives
- Puissant moteur arrière Bafang avec un couple de 45 Nm
- Batterie Intube amovible et endurante de 504 Wh
- Transmission par chaîne Shimano Deore à 10 vitesses et freins à disque hydrauliques Tektro
- Fourche à suspension Suntour NVX30 avec 100 mm de débattement
- Peut être équipé en option de garde-boue, porte-bagages et éclairage
- Cadre en aluminium de haute qualité disponible dans différentes couleurs et taille universelle de 48 cm : pour des tailles de 160 cm à 190 cm

 Ox  Steel  Corn  Tuna

ALLEGRO

REMP LISSEZ LE TALON ET PROFITEZ !

Allegro Invisible City ACIL°03

■ 43 cm ■ 48 cm ■ 52 cm
■ Sansibar Gold ■ Velvet ■ Fend Green ■ Nightfall

Allegro Invisible AXIM°03

■ 48 cm
■ Ox ■ Steel ■ Corn ■ Tuna

Prénom : _____ Nom : _____

Adresse: _____ NPA/localité : _____

E-Mail : _____ Téléphone : _____

Date/Signature : _____

Remplissez le talon et envoyez-le à l'adresse suivante :
Swiss E-Mobility Group (Suisse) SA, à l'attention de TCS Commandes, Räfelstrasse 25, 8045 Zurich

Des enfants en sécurité

Sur 24 sièges examinés lors du test de sièges pour enfants du TCS, deux ont été recalés et 15 ont obtenu la note «très recommandé».

Texte Dino Nodari Test Jürg Reinhard

Choisir le bon siège d'enfant est une opération difficile pour de nombreux parents. Celle-ci peut rapidement se transformer en véritable casse-tête et recherches labyrinthiques. Quels sont les modèles sûrs? Comment les fixer dans le véhicule? Combien coûtent-ils? Le test de sièges pour enfants du TCS répond à ces questions. 24 modèles différents de toutes tailles ont été évalués selon des critères de sécurité, d'utilisation, d'ergonomie et de teneur en substances nocives. 15 des sièges testés obtiennent la note «très recommandé» du TCS et sept autres sont jugés «recommandé». Ces sièges dépassent les prescriptions légales, parfois nettement, et prennent également en compte les exigences plus élevées du test de protection des consommateurs.

Siège dangereux

Les sièges Peg Perego Viaggio Twist + Base Twist et Silver Cross Discover i-Size ont été jugés déficients, ils ne sont pas recommandés. Le premier n'a pas résisté au test de choc frontal effectué. La coque s'est détachée et a été projetée en avant avec le mannequin. De plus, le tissu de revêtement est contaminé par du TCPP, une substance ignifuge soupçonnée d'être cancérigène. A la suite de ces observations, le TCS déconseille vivement l'achat et l'utilisation de ce siège. Le Silver Cross Discover i-Size, quant à lui, contient une quantité importante de DPHP, un plastifiant qui peut nuire à la thyroïde et à l'hypophyse. Le vainqueur du test, le Pipa Urbn de Nuna, fait en revanche l'unanimité sur tous les critères.

Le test de sièges pour enfants démontre qu'il existe des différences de qualité tout à fait considérables et que les différents modèles ne remplissent pas nécessairement tous les critères de sécurité requis. Il ne faut donc pas acheter de sièges pour enfants sans s'être bien informé au préalable, car le choix proposé



Silver Cross

Discover i-Size. Ce siège pour enfant de qualité moyenne échoue aux critères stricts du test sur les substances nocives. Il présente d'importantes quantités de DPHP.

Catégorie: 100–150 cm; prix: env. 250 fr.;

Résultat global: 14%; sécurité: 48%;

Utilisation/ergonomie: 74%;

substances nocives: 14%

Evaluation TCS: non recommandé ★☆☆☆☆



Peg Perego

Viaggio Twist + Base Twist. Ce siège ne résiste pas aux contraintes du test de collision frontale effectué. L'enfant est exposé à un risque élevé de blessure.

Catégorie: 61–105 cm; prix: env. 250 fr.;

Résultat global: 18%; sécurité: 0%;

Utilisation/ergonomie: 52%; substan. nocives: 18%

Evaluation TCS: non recommandé ★☆☆☆☆

sur le marché est énorme. Depuis 2015, le TCS a évalué plus de 450 modèles de sièges et publié les résultats sur son site Internet (lien à la fin de l'article). Il est en tout cas recommandé de se rendre dans un magasin spécialisé avec le véhicule et accompagné de l'enfant, afin de déterminer avant l'achat quel est le siège le mieux adapté. Dans la plupart des cas, il sera possible de trouver un produit approprié portant la mention «très recommandé» ou «recommandé». Il est déconseillé de commander au petit bonheur la chance un produit anonyme et alléchant sur Internet. Une fois l'achat effectué, il convient de se familiariser avec l'installation et la manipulation du siège et de respecter impérativement le mode d'emploi. Une installation correcte est importante pour que le siège offre la meilleure protection possible en cas d'accident. ○

sieges-enfants.tcs.ch



Attention Depuis 2003, il n'est plus possible de fabriquer des sièges pour enfants avec une homologation UN-Reg. 44 pour l'UE. C'est pourquoi presque tous les sièges destinés à être fixés avec la ceinture de sécurité du véhicule ont disparu du commerce.



Nuna

Pipa Urbn. Le vainqueur sur tous les critères du test. La coque légère pour bébé se fixe exclusivement au moyen du système Isofix.

Catégorie: 40–75 cm; **prix:** env. 350 fr.;
Résultat global: 78%; **sécurité:** 78%;
Utilisation/ergonomie: 78%; **substan. nocives:** 60%
 Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★

TCS KIDS HELP

Comment retrouver plus facilement son enfant

Il peut malheureusement arriver qu'un enfant disparaisse subitement en cours de route ou pendant les vacances. C'est justement à cet effet que Kids Help existe pour les membres du TCS. Grâce à son expérience, son expertise et ses contacts – au niveau mondial –, le TCS peut non seulement communiquer en plusieurs langues, mais dispose également des moyens et du réseau pour apporter son aide dans de telles situations. Sur le bracelet sont gravés le numéro d'urgence du TCS, le prénom de l'enfant ainsi qu'un numéro d'identification (pas de puce GPS). Celui qui trouve l'enfant peut ainsi prendre contact avec le TCS. Celui-ci avertit immédiatement les proches dont les coordonnées ont été enregistrées lors de la commande du bracelet.

Commander ici: tcs.ch/kidshelp

3 questions à

Jürg Reinhard,
Expert TCS en sièges enfants



Jusqu'à quel âge les enfants doivent-ils être installés dans un siège adapté?

Jürg Reinhard: un siège adapté est obligatoire pour les enfants n'ayant pas encore atteint l'âge de 12 ans ou mesurant moins de 1,5 mètre. Si l'un de ces critères est rempli, l'enfant peut être sécurisé avec la ceinture normale du véhicule.

Est-il fréquent que des enfants soient mal installés?

C'est hélas fréquent et cela peut avoir de lourdes conséquences. Une enquête menée l'année dernière par le Bureau de prévention des accidents, en collaboration avec le TCS, a révélé que plus de la moitié des sièges pour

enfants examinés étaient mal utilisés. Les erreurs étaient nettement plus nombreuses pour les rehausseurs et les sièges destinés aux enfants de plus de 7 ans que pour les bambins plus jeunes.

Quelles sont les erreurs d'utilisation les plus courantes?

Il s'agit d'erreurs dans le passage de la sangle, dans le réglage des ceintures à hauteur d'épaules ou de ceintures de sécurité torsadées lors de l'installation. Près de la moitié des défauts constatés entrent dans cette catégorie. Les systèmes Isofix ne garantissent d'ailleurs pas non plus une utilisation sans faille, puisque des erreurs ont été constatées dans 16% des cas. ○



Engagés pour
une mobilité
plus sûre.



« Merci de nous aider à
renforcer la sécurité de nos
enfants en voiture. »

Jürg Reinhard, Responsable de projet
Test et Technique

Le TCS s'engage en faveur de plus de sécurité
pour l'ensemble de la population suisse.
Ainsi, chaque année nous testons la qualité et
la sécurité des sièges pour enfants.

**Cela, et bien plus, grâce à votre
sociétariat.**



club.tcs.ch/notre-engagement

Tour de Suisse

Cette année, le Tour de Suisse se déroulera du 9 au 18 juin. Ce sont les hommes qui s'élanceront les premiers. Le week-end des 15 et 16 juin, les femmes prendront le relais. La station de Villars-sur-Ollon sera ainsi à la fois le point final du tour masculin et le point de départ du tour féminin.

Texte Daniel Riesen Illustration Oliver Maier

1933

L'année du premier Tour de Suisse. C'est l'Autrichien Max Bulla qui le remporta haut la main. L'an passé, c'est le Danois Mattias Skjelmose qui s'est imposé.

18 975

C'est, en mètres, le dénivelé positif que les hommes devront gravir au cours des huit étapes du Tour de Suisse de cette année, soit environ deux fois la différence d'altitude entre le niveau de la mer et le sommet de l'Everest.

900

personnes et environ 300 véhicules sont mobilisés durant le Tour de Suisse. Les forces d'intervention, sur 34 motos (ainsi que 21 motos de la police en uniforme), jouent un rôle important pour la sécurité du parcours.

20

équipes de six coureuses participeront au Tour de Suisse féminin qui se déroulera sur quatre jours, juste après le tour masculin. L'an dernier, c'est la Bernoise Marlen Reusser qui s'était imposée.

24

C'est le nombre de victoires suisses au classement général du Tour de Suisse depuis sa création. Les derniers vainqueurs sont Fabian Cancellara en 2009 chez les hommes et Marlen Reusser en 2023 chez les femmes.

100

Des housses de sécurité sont mises à disposition par le TCS dans le cadre d'un partenariat avec le Tour de Suisse. Elles servent à protéger les coureurs des obstacles routiers (poteaux, panneaux, murets, etc.) aux endroits délicats du parcours.

14

Ferdi Kübler et Hugo Koblet ont porté le maillot jaune de leader durant 14 jours au total. Les deux K ont remporté trois fois le Tour.



**Restez mobile,
même lorsque vous
ne l'êtes pas.**



Nouveauté :

même en cas d'urgence médicale, le TCS vous aide.

Avec le TCS Livret protection d'urgence pour plus de mobilité en cas de maladie ou d'accident : prise en charge à hauteur de CHF 10'000.– des trajets quotidiens en transports en commun ou en taxi et couverture des frais de transport d'urgence à l'hôpital.

tcs.ch/livret-protection-urgence



En savoir plus



Technique



TEST ANTIVOLS EN PAGE 37
**DU LABEUR
POUR LES
VOLEURS**

Test de sacoches de vélo: polyvalentes, pratiques et souvent confortables. | L'EV9 de Kia, un géant qui offre de la place pour sept personnes. | Peugeot 3008: un SUV bien agréable.

CET ÉTÉ PARTEZ EN CROISIÈRE AU DÉPART DE SUISSE⁽¹⁾



Jusqu'à CHF 380
DE REMISE

OU

Supplément Solo
OFFERT

Croisière OFFERTE
jusqu'à 16 ans⁽²⁾

Code tarif: TOURING.



BUDAPEST

LES PERLES DE L'EMPIRE AUSTRO-HONGROIS

CROISIÈRE DE 8 JOURS/7 NUITS • RÉF. WBB

Bâle • Vienne • Melk • Dürnstein • Bratislava • Kalocsa • Budapest
Esztergom • Vienne • Bâle

Du 1^{er} au 8 juillet

à partir de CHF 2178⁽³⁾/pers. au lieu de CHF 2558

✈️ Vol aller/retour de Bâle INCLUS⁽¹⁾



VENISE

UN ÉTÉ AU CŒUR DE VENISE

CROISIÈRE DE 6 JOURS/5 NUITS • RÉF. VSX_OPERPP

Venise • Mazzorbo • Les îles de la lagune • Burano et Murano
Chioggia • Venise

Du 14 au 19 août

à partir de CHF 1040⁽³⁾/pers. au lieu de CHF 1315

OFFERT⁽⁴⁾: soirée opéra exceptionnelle aux arènes de Vérone

🚗 Possibilité de départ de Suisse romande en autocar⁽¹⁾

À BORD DE NOS BATEAUX À TAILLE HUMAINE • PENSION COMPLÈTE ET BOISSONS À BORD



DANS VOTRE AGENCE DE VOYAGES HABITUELLE OU AU:
Avenue de la Gare 50 • Case Postale 1541 • 1001 LAUSANNE
Tél. 021 320 72 35 • lausanne@croisieurope.com

Plus de détails:



www.croisieurope.ch     YouTube

 GARANTIE DE VOYAGE

RÉF. WBB / VSX_OPERPP. (1) RÉF. WBB: vol A/R de Bâle vers Vienne inclus, sous réserve de disponibilité au moment de la réservation. RÉF. VSX_OPERPP: possibilité de départ en autocar de Suisse Romande vers Venise, nous consulter. (2) Offre limitée à 2 enfants par cabine occupée par au moins 1 adulte payant. Hors vol, taxes, transferts et excursions. (3) Prix par personne à partir de base cabine double catégorie C, pont principal. (4) Nombre de places limitées en catégorie Poltrona F. Le départ en autocar vers Vérone sera prévu en milieu d'après-midi (~2h30 de route aller et 2h30 de route retour). Offre promotionnelle valable pour toute nouvelle réservation du 25/05/2024 à 21/06/2024, sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, non rétroactive et non cumulable avec une autre offre. Photos non contractuelles. © iStock, Shutterstock, Alexandre Sattler. Parution: mai 2024.

CreaStudio N°2405054



Fixé au porte-bagages et, espérons-le, étanche: la sacoche de vélo qui fait aussi office de sac à dos.

Hybrides emballants

Les sacoches de vélo pouvant également faire office de sac à dos simplifient grandement la vie des cyclistes. Nous avons testé sept de ces sacs transformables et aux nombreux usages.

Texte Daniel Riesen Test Stefan Eichenberger Photos Emanuel Freudiger

I

Il n'existe pas encore de nom approprié pour décrire ces systèmes combinés sac à dos/sacoche de vélo. Et les fabricants disposant d'une boutique en ligne ne savent pas vraiment s'ils doivent proposer les produits correspondants dans la rubrique «sacs» ou «sacs à dos». Mais si la classification est ambiguë, l'idée est claire du point de vue du cycliste: il s'agit de sacs qui peuvent être solide-

ment fixés sur le porte-bagages, tout en étant transformables en sac à dos, pour se rendre au bureau ou faire ses courses.

Pour que ces sacs hybrides soient plus qu'un simple compromis, ils doivent cependant remplir certains critères. Ils doivent pouvoir être fixés facilement et de manière sécurisée sur le porte-bagages du vélo, être confortables à porter sur le dos, la transformation doit être aussi simple que possible et leur étanchéité constitue également un point important. Le sac à dos peut également être parfois esthétique, mais la beauté est une question de goût et n'est donc pas un critère retenu par le test du TCS pour ces sept produits. La fourchette de prix se situe entre 80 et 195 francs; il s'agit d'offres de fournisseurs d'accès-soires, la plupart du temps en ligne, >

et non de prix recommandés par les fabricants.

Sur le porte-bagages

Le test comparatif en laboratoire et en pratique a été réalisé en collaboration avec le magazine spécialisé «Velojournal». Toutes les sacoches – de A comme AGU à V comme Vaude – sont équipées pour un montage latéral sur un porte-bagages. Les mécanismes pour y parvenir diffèrent. Deux produits donnent l'impression de s'être inspirés du système de crochet du Vario d'Ortlieb. Lors de la fixation, la compatibilité, entre autres, est importante: six produits ont pu être fixés sur des barres de porte-bagages de différentes épaisseurs (de 10 à 16 mm), les crochets de l'AGU étaient trop étroits pour le diamètre 16.

Les tests ont également porté sur la facilité d'adaptation des systèmes de fixation au porte-bagages et au vélo. En outre, une fois accrochées, les sacoches sont idéalement protégées contre les chutes, ce qui est le cas pour trois produits (Ortlieb, Valkental et AGU). En revanche, le Basil Urban Dry n'a pas réussi le test de chute, c'est-à-dire le passage sur une planche de section carrée.

Quid du contenant?

Outre le volume du sac, son aménagement intérieur joue également un rôle dans l'évaluation. En matière de polyvalence, c'est le produit d'Otinga qui a le plus plu, avec un grand compartiment principal et plusieurs petits comparti-

Le confort de port des sacs testés était globalement satisfaisant.



Ortlieb Vario PS QL2.1

Capacité de stockage: 26 l

Poids: 1572 g

Prix du marché: dès 180 fr. environ

Fabricant: ortlieb.com/ch

Evaluation TCS: excellent ★★★★★



Otinga Flip

Capacité de stockage: 26 l

Poids: 1433 g

Prix du marché: dès 168 fr. environ

Fabricant: otinga.de

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Valkental ValkPro 3 en 1

Capacité de stockage: 26 l

Poids: 1399 g

Prix du marché: dès 130 fr. environ

Fabricant: valkental.com

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



AGU Clean Single (Shelter)

Capacité de stockage: 21 l

Poids: 1004 g

Prix du marché: dès 109 fr. environ

Fabricant: agu.com

Evaluation TCS: recommandé ★★★☆☆

Agréables si bien au sec

Lors de l'évaluation des sacs hybrides transformés en sacs à dos, les testeurs n'ont pas seulement pris en compte le confort dorsal, mais ils ont également tenu compte de la facilité de rangement du système de sangles, afin d'éviter qu'elles ne pendent ou ne se prennent dans les rayons. Autre point important: les sangles et la partie dorsale restent-elles sèches en cas de pluie? Car lorsque tel n'est pas le cas et que les sangles se gorgent d'eau, ces sacs deviennent désagréables à porter.

Le test pratique avec un échantillon de courses.





Vaude Citygo Bike 23 II

Capacité de stockage: 23 l
Poids: 1350 g
Prix du marché: 195 fr.
Fabricant: vaude.de

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Le chef de projet Stefan Eichenberger dans le TCS Test Lab.



Basil Urban Dry

Capacité de stockage: 18 l
Poids: 830 g
Prix du marché: dès 102 fr. environ
Fabricant: basil.com

Evaluation TCS: recommandé ★★★★★☆



Elops sac de vélo double

Capacité de stockage: 27 l
Poids: 1557 g
Prix du marché: dès 80 fr. environ
Fabricant: decathlon.ch

Evaluation TCS: recommandé ★★★★★☆

ments. Dans l'ensemble, les testeurs confirment que les produits se transforment assez facilement de sacoche en sac à dos et inversement – à l'exception des sacs de Valkental et d'AGU.

Au niveau du dos

Le critère principal pour le test en tant que sac à dos est le confort de port. Pour cela, il faut des bretelles larges qui ne couparent pas et une sangle de poitrine réglable. La sangle de la sacoche double Elops n'est pas réglable, celle de la sacoche AGU est même absente. En ce qui concerne la fonction sac à dos, les deux saches d'Ortlieb et d'Otinga ont clairement obtenu les meilleures notes et se sont également nettement démarquées du reste des modèles dans l'évaluation générale.

Et l'imperméabilité?

Les amateurs de beau temps peuvent passer ce chapitre. Mais sous nos latitudes, les personnes qui se déplacent quotidiennement ne peuvent guère éviter quelques précipitations. Pour tester l'imperméabilité, les testeurs ont soumis les sacs à une forte pluie (simulée) d'un quart d'heure. Le Basil Urban Dry a fait honneur à son nom et a été le seul à garder le contenu complètement au sec. Le sac d'Ortlieb n'a laissé pénétrer l'humidité que de manière négligeable et a largement répondu au slogan de la marque (waterproof). Dans le cas de l'Elops, la housse de pluie fournie s'est remplie, et avec elle le sac. Tous d'eux ont fini dans une flaque d'eau. ○

Bien visible.
La sacoche de la
marque Valkental.



juin 2024

tcs.ch/sacoche-velo

ÉVASION ORIENTALE

Croisière aux Émirats : Luxe et aventure à prix dégriffés

Excursion Burj Khalifa & safari dans les dunes offerts

Nov. – déc. 2024
11 jours dès

1'749.-



JOUR	PROGRAMME	ARR.	DÉP.
1	Vol Genève – Dubaï (E.A.U.) Transfert à votre hôtel.		
2	Dubaï (E.A.U.) Transfert de l'hôtel au port avec tour de ville et repas midi. Embarquement.		19h00
3	Doha (Qatar) Dép. du 29.11. transfert facultatif au Grand Prix.	08h00	
4	Doha (Qatar)		19h00
5	Bahreïn (Bahreïn)	07h00	17h00
6	Abu Dhabi (E.A.U.)	12h00	
7	Abu Dhabi (E.A.U.)		22h00
8	Dubaï (E.A.U.)	09h00	
9	Dubaï (E.A.U.) Débarquement et transfert à votre hôtel. Safari dans le désert avec barbecue.		
10	Dubaï (E.A.U.) Transfert à l'aéroport et vol retour.		
11	Vol Dubaï – Genève		

ITINÉRAIRE EXACT POUR LES DÉPARTS DU 6 ET DU 13 DÉCEMBRE : Dubaï – Doha – Bahreïn – Abu Dhabi – Sir Bani Yas – Dubaï (Offre no. 96779)



Scanner le code QR pour découvrir l'offre

No. d'offre: 104671 & 104683

ÉMIRATS & FORMULE 1 – UN VOYAGE QUI VOUS FERA VIBRER !

L'événement à ne pas manquer le 1.12.2024 – Transfert et billet pour le Grand Prix du Qatar à CHF 525.- par personne



Nouveau navire !

MSC Euribia



Safari dans le désert



Grand prix du Qatar

SPLENDEURS CONTEMPORAINES ET HÉRITAGE MILLÉNAIRE

Embarquez pour une aventure fascinante où modernité et tradition se rencontrent. Explorez les gratte-ciels scintillants de la région, admirez ses côtes spectaculaires, savourez des délices culinaires, émerveillez-vous devant l'art islamique et vivez un grand écart culturel entre architecture futuriste et sous intemporels.

Dates de voyage

Novembre 2024 29
Décembre 2024 06 13

Prix (CHF) par personne en occupation double

Catégorie de cabine*	En occupation double		
Intérieure Bella (IB)	1'749.-	1'799.-	1'999.-
Balcon Bella (BB)	2'149.-	2'169.-	2'339.-
Balcon Fantastica (BR2)	2'239.-	2'249.-	2'429.-
Balcon Aurea (BA)	2'389.-	2'399.-	2'579.-
Suite (SL1)	2'839.-	2'859.-	3'029.-
Suite Yacht Club	3'139.-	4'489.-	4'699.-

* Catégories supplémentaires et prix pour occupation single et multiple disponible sur www.CruiseCenter.ch

Disponibilité limitée, sous réserve de modifications de prix (offre réservable jusqu'au 30.06.2024) ou jusqu'à épuisement des contingents. Inclus : Vols au départ/arr. de Genève, tous les transferts, 2 nuitées à Dubaï avec petit-déjeuner, tour de ville et safari dans le désert avec barbecue à Dubaï, croisière en pension complète à bord, pourboires, taxes portuaires et aéroportuaires. Pour le 01.12.2024 : réservez directement votre excursion pour le Grand Prix du Qatar à CHF 525.- par personne (disponibilité limitée – soyez rapides !). Description détaillée et conditions générales disponibles sur www.cruisecenter.ch.

FORMULE 1 L'EXPÉRIENCE ULTIME



Plongez au cœur de l'action au Circuit International de Lusail (Doha) et assistez à l'un des plus grands spectacles de sport automobile et de divertissement. Cette offre vous donne accès à des places de choix grâce aux billets « Main Grandstand » vous permettant de suivre la course depuis la tribune de départ. Vivez l'excitation des dépassements audacieux et la vitesse fulgurante des bolides, tout en admirant la maîtrise des pilotes en quête de victoire.



Des casse-têtes pour voleurs

Le TCS a testé la sécurité des antivols de vélos sur 15 modèles différents. D'une manière générale, plus les antivols sont massifs, plus ils sont difficiles à briser. Le prix, lui, n'étant pas forcément un critère déterminant.

Texte et photo Felix Maurhofer Test Stefan Eichenberger, Sandro Capun



Le TCS a testé 15 antivols de vélo à l'aide de divers outils, comme ici avec un coupe-boulons.

Et soudain, le vélo n'est plus là, il a disparu et a probablement été volé. La colère est grande et à la hauteur des charges administratives. Selon les statistiques de la police, 48 504 vélos et vélos électriques ont été déclarés volés en Suisse en 2023. Le nombre de cas non recensés est probablement bien plus élevé. Si le vélo bien-aimé doit rester longtemps dans l'espace public, il vaut la peine d'investir dans un solide antivol. D'autant plus que les assurances ne paient que si le deux-roues a été sécurisé avec un cadenas approprié. Mais il n'est pas facile de trouver le bon modèle parmi une offre abondante. C'est pourquoi le TCS a testé 15 types différents d'antivols, du cadre au câble en passant par le textile, en forçant ou non. La fourchette de prix s'étendait de 7,95 à 289 francs.

Très difficiles à briser

Lors du test, nos spécialistes ont essayé de forcer les antivols à l'aide de différents outils, du pied-de-biche à la meuleuse angulaire en passant par le coupe-boulons. Mais avant que les objets ne soient brisés, deux membres d'une association de crochetage ont entrepris d'ouvrir les serrures sans violence. En principe, le test démontre que, dans chaque catégorie, une serrure plus chère est plus difficile à forcer qu'une serrure bon marché. Le cas le plus extrême est celui des antivols à chaîne. Le modèle bon marché d'Abus, qui pèse à peine 200 grammes, est un excellent antivol, tandis que le Kryptonite Evolution Series 4 1090, qui pèse 2,6 kilos, est le plus sûr du test.

Formes et tailles déterminantes

Comme un antivol ne sécurise complètement le vélo que lorsque celui-ci fixe le cadre et la roue arrière à une barre (ou autre infrastructure), la forme et la taille jouent également un certain rôle dans l'évaluation de la sécurité des cadenas. C'est la raison principale pour laquelle l'antivol à chaîne Kryptonite obtient même un résultat légèrement

meilleur dans l'évaluation finale que l'Hiplok, qui ne peut être forcé qu'au prix d'efforts extraordinaires (40 minutes avec une meuleuse angulaire). L'Hiplok est si petit qu'il ne permet d'attacher que le cadre à une barre et la roue arrière n'est ainsi pas protégée.

Le test montre également qu'un antivol sûr ne doit pas nécessairement être cher. C'est le cas de l'antivol à chaîne Evolution de Kryptonite: il coûte certes 70 francs, mais il est loin d'être le plus cher. Le cadenas en U bon marché M-Wave B245 ne peut pas être forcé avec un coupe-boulons, ce qui signifie qu'un voleur doit utiliser une meuleuse angulaire (alimentée par batterie). Pour un coût d'à peine 13 francs, cet antivol obtient une très bonne note de sécurité.



Les spécialistes du crochetage n'ont pas réussi à briser les antivols en 15 minutes.

Le cadenas en fibre textile de Tex-Lock et le cadenas à menottes de Master Lock ont également convaincu. Le premier n'est pas seulement considéré comme très sûr, il est aussi relativement léger avec un poids d'un peu plus d'un kilo. Si l'on ne s'aide pas d'une meuleuse angulaire, il faut plus d'une demi-heure pour le forcer à l'aide d'un coupe-boulon, une pince coupante et un couteau japonais. De plus, la surface textile ne risque pas de rayer le vélo. Un autre antivol spécial du groupe de test, l'antivol à menottes de Master Lock, s'est révélé extrêmement difficile à forcer et peut être particulièrement intéressant pour les conducteurs de trottinettes électriques, car il permet d'attacher le guidon de la trottinette à une barre.

Prudence avec les combinaisons

Les serrures à combinaison sont moins sûres que les clés, comme l'ont prouvé les deux experts en crochetage lors du test. Tous deux ont réussi à ouvrir les serrures à combinaison, alors que sur les douze serrures à clé, ils ont réussi à en ouvrir que trois. Il faut dire que les cadenas à combinaison coûteux et de construction complexe donnent du fil à retordre même aux experts les plus expérimentés.

Le choix de l'antivol est déterminé par l'usage que l'on veut en faire: si je ne

veux laisser mon vélo électrique que brièvement pendant la journée devant le centre commercial, n'importe quel antivol de cadre ou à chaîne suffit amplement. Pour un vélo de gare bon marché, cela ne vaut pas non plus la peine d'investir dans un antivol coûteux. Mais si des vélos chers ou des vélos électriques doivent être laissés à la gare durant la nuit, un bon antivol est obligatoire. Les antivols à chaîne, qui peuvent être brisés avec une simple pince coupante, ne sont pas recommandés. o

[tcs.ch/cadenas-velo](https://www.tcs.ch/cadenas-velo)



Meilleure évaluation

Kryptonite Evolution Series 4 1090

Antivol très stable et très lourd (2,6 kg). Aussi bien techniquement qu'en forçant (meuleuse), il est pratiquement impossible de le casser. Prix: 70.50 fr.

Evaluation TCS: excellent ★★★★★



Qualité/prix au top

M-Wave B245

Un antivol en forme d'étrier difficile à crocheter pour un prix modique. Même les crocheteurs n'ont pas réussi à ouvrir ce cadenas de 869 grammes. Prix: 12.90 fr.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★



Securité minimale

Prophete antivol de cadre

Avec un levier ou un coupe-boulon, l'antivol était ouvert en quelques secondes. Convient pour les vélos bon marché et comme anti-démarrage. Prix: 16.95 fr.

Evaluation TCS: pas recommandé ★☆☆☆☆



Recommandations

Le coût d'un antivol pour vélo devrait être de l'ordre de 5% de la valeur du deux-roues.

Lors du choix de l'antivol, tenez compte de l'endroit où vous souhaitez laisser votre vélo. Si celui-ci doit rester dans une gare très fréquentée, même pendant la nuit, l'antivol ne doit pas pouvoir être ouvert avec un coupe-boulons.

Les antivols de cadre sont pratiques pour les courts arrêts. Pour les vélos électriques chers, il faut un cadenas supplémentaire pour pouvoir attacher le vélo.

Si vous avez souscrit une assurance vélo, vérifiez s'il existe des exigences minimales pour l'antivol à utiliser.

TCS ASSURANCE VÉLO

Lorsque même un cadenas ne résiste pas

Un vol de vélo est toujours frustrant. Mais plus encore lorsque celui-ci n'est pas assuré et que l'on doit assumer soi-même la perte financière en plus de la perte émotionnelle. Avec l'assurance vélo du TCS, votre vélo, électrique ou conventionnel, est protégé de manière optimale. Grâce à la protection contre le vol dans toute l'Europe, vous êtes remboursé jusqu'à 100% du prix neuf. De plus, le TCS prend en charge les frais de réparation après un accident dans toute l'Europe ainsi que le dépannage en Suisse. En tant que membre du TCS, vous bénéficiez même d'un double avantage: à savoir d'une prime réduite et d'une protection étendue à tous les vélos et vélos électriques de votre ménage. Au TCS, fondé il y a 128 ans par des cyclistes, votre deux-roues reste entre de bonnes mains.

tcs.ch/velo

LEX4YOU

Puis-je laisser mon vélo dans mon logement?

En principe, un locataire peut entreposer ce qu'il souhaite dans son appartement. Il doit toutefois utiliser son logement avec soin et respecter les autres locataires. S'il n'endommage pas l'appartement avec son vélo et ne le transporte pas bruyamment au milieu de la nuit dans la cage d'escalier, rien ne s'oppose à ce qu'il garde son vélo dans son appartement. Si le contrat de location autorise l'utilisation d'un local à vélos, le locataire a droit à l'espace nécessaire pour son vélo.

En revanche, pour des raisons de protection incendie, il est généralement interdit de placer un vélo dans la cage d'escalier. En effet, celle-ci sert généralement de voie d'évacuation, qui doit être libre à tout moment sur une largeur de 1,20 mètre et ne doit pas être bloquée par des vélos ou d'autres objets.

Si le locataire entrepose malgré tout son vélo dans la cage d'escalier, le bailleur n'a pas le droit de le confisquer ou même de le mettre à la ferraille. S'il le fait quand même, il viole la propriété du locataire et est tenu de lui verser des dommages et intérêts.

Vera Beutler
D' en droit, responsable
de l'Info-Center Droit & Assurances
lex4you.ch





KIA EV9 GT LINE

Vaisseau balèze et plutôt à l'aise

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger

Le nouveau vaisseau amiral de Kia, l'EV9, est forcément clivant. Les uns critiquent le gabarit de ce véhicule électrique, d'autres apprécient justement son allure imposante, mais assez sympathique.



Avec ses arêtes vives, ses passages de roue marqués et ses angles arrondis, l'EV9 exprime à la fois puissance et bonhomie.

Même en troisième rangée, la place ne manque pas, à moins d'être un géant.



Comme les promeneurs de chiens qui se rencontrent, les conducteurs de Kia EV9 ne manquent jamais de sujets de conversation. La discussion porte sur l'utilité des gros véhicules électriques. Beaucoup de ressources sont nécessaires pour créer un engin de 2,6 tonnes. Mais il est vrai aussi qu'en dépit d'une masse due notamment à la batterie, la consommation électrique de ces véhicules est étonnamment basse. Si le volume et les places à bord sont bien exploités, bagages compris, voyager confortablement de A à B prend tout son sens.

Ce SUV de 5 mètres de long est le vaisseau amiral d'une marque «à bas coût» qui se hisse peu à peu vers les hauteurs. Sa haute carrosserie de forme parallélépipédique permet de transporter sept personnes dans des conditions dignes à maints égards du haut de gamme. Les sièges des 2^e et 3^e rangées peuvent être abaissés par simple pression sur un bouton, mais il faut tout de même agir manuellement pour relever ceux de la rangée intermédiaire.

Ecrans tactiles et boutons physiques

Le Kia EV9 est agréable, avec quelques bé-mols. L'écran de bord est large et bien structuré, mais pas aussi brillant et net qu'ailleurs. De plus, la zone de réglage de la climatisation n'est ni à portée de main, ni bien visible. La commande tactile est complétée par des boutons et commutateurs pour beaucoup d'éléments-clés. La barre de commande donnant accès à six fonctions importantes, placée sous l'écran, est un peu particulière. Les passagers arrière disposent, eux, d'un panneau de commande séparé. >

Gabarit extérieur et intérieur



L'EV9 est large

Cinq bons mètres de long, 1,78 m de haut et presque 2 m de large. Ce qui est considéré aux Etats-Unis comme un «Mid-size SUV» dépasse ici le gabarit standard. Les places de parking publiques mesurant normalement 2,50 m de large, il ne reste pas beaucoup d'espace pour ouvrir les portes. Encore faut-il pouvoir accéder au parking, vu le grand diamètre de braquage.



Sept occupants

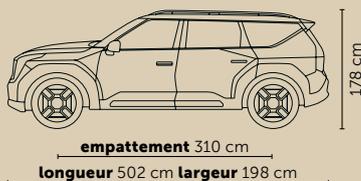
Plus on est de fous, plus on rit, dit-on. Mais plus de place, c'est encore mieux, surtout si la famille est nombreuse. Le Kia EV9 est l'une des rares voitures électriques à sept places. Les passagers de 2^e rangée bénéficient d'un espace princier pour la tête et les jambes, avec des sièges couchette en option. Même la 3^e rangée offre plus que des sièges de secours.



Masse et puissance

En principe, plus une voiture est grande, plus elle est lourde. L'EV9 ne déroge pas à cette règle. Plus de 2,6 tonnes à vide, c'est beaucoup, bien qu'habituel pour un grand SUV électrique. Mais le géant aux lignes tranchées peut aussi charger 100 kilos sur le toit et tracter 2,5 tonnes pour la version à quatre roues motrices.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 333-2318 l, frunk 52 l
pneus: avant et arrière 285/45 R21

VOITURE D'ESSAI

Kia EV9: 5 portes, 7 places, dès 75 950 fr.; GT Line dès 83 950 fr. (voiture d'essai: 85 450 fr.)

Garanties: 7 ans/150 000 km générale; 7 ans/150 000 km sur la batterie, le groupe motopropulseur et les composants; anti-rouille 12 ans; mobilité 7 ans

Importateur: Kia Schweiz AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil, kia.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteurs: 2 moteurs électriques synchrones à aimants permanents; max. 283 kW (385 ch); 700 Nm; traction intégrale; vitesse maximale: 200 km/h

Batterie: batterie lithium-ion polymère (NMC), 105 kWh bruts, 99,8 kWh nets; chargeur intégré: 11 kW; puissance de charge max. (DC): 210 kW

Poids: 2664-2723 kg à vide (véhicule testé: 2631 kg), toutes les données, poids du conducteur (75 kg) inclus; total admissible: 3240 kg; charge tractable: 2500 kg

CARROSSERIE

Kia fait preuve de détermination avec son vaisseau amiral. Le design souligne le gabarit du véhicule plus qu'il ne le dissimule. Les protections de bas de caisse noir brillant peuvent sembler fragiles à l'usage.

HABITACLE

De l'espace à profusion, sièges inclinables, deux sièges pivotants en option (950 francs) remplaçant la banquette à trois places en 2^e rangée. Tournés à 90 degrés, ils facilitent l'installation d'un enfant dans son siège. Et à 180 degrés, les passagers arrière se font face.

CONFORT

L'EV9 est confortable et roule en silence, même si la suspension n'est pas parfaite. L'accès à bord des 1^{re} et 2^e rangées est aisé et ces sièges sont chauffés et ventilés. La longueur réglable des assises améliore en outre le confort.

COMPORTEMENT

Ce grand véhicule se déplace par monts et par vaux avec une aisance surprenante. La suspension contrôle bien le poids, la tenue de route est ferme. Mais sur les routes étroites, la largeur du véhicule requiert une attention accrue.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Dans la version à traction intégrale (GT Line), une puissance généreuse de 283 kW est disponible à tout moment. En revanche, le moteur électrique de la version de base (149 kW/203 ch) invite à une conduite plus fluide.

CONSOMMATION

L'hiver 2024 était doux et la consommation est restée en dessous de la valeur de laboratoire WLTP. Même sur autoroute, où les voitures électriques sont pénalisées, nul excès n'a été constaté. Résultat: une autonomie réjouissante.

ÉLECTRIFICATION

Grosse batterie avec préconditionnement, 800 volts et possibilité de charge bidirectionnelle: l'EV9 est à la pointe. La planification de la charge prend un peu de temps et propose des arrêts (trop) prudents, parfois avec un niveau de charge de 30%.

PRIX-PRESTATIONS

Prix d'achat raisonnable pour cette catégorie, entretien et services gérables, donc coûts d'exploitation équitables.

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Mesurée avec pneus d'hiver

Accélération (0-100 km/h): 5,2 s
(usine: 5,3 s)

Elasticité
60-100 km/h: 2,7 s

Freinage (100-0 km/h): 41,4 m

Insonorisation

60 km/h: 54 dB (A)
100 km/h: 58 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien

km / mois	heures	coûts (fr.)*
30 000 / 24 (Ø)	2,8	685.-

Entretien sur 180 000 km:

15 000 km/an	17,4	2057.-
--------------	------	--------

* Matériel inclus. Liquides en sus.

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	102	855.-	426.-
30 000	68	855.-	851.-

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS ASSURANCE AUTO

Prime annuelle (fr.): 820.-

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais.

CONSOMMATION

Usine (WLTP): 22,8 kWh/100 km

Emissions de CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 122 g/km

EtiquetteEnergie (A-G): B

CONSOMMATION DU TEST

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 9°C

Mixte

Sans perte de charge: 20,4 kWh/100 km

Avec perte: 21,8 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

Mixte: 489 km

Ville: 568 km

Agglomération: 534 km

Autoroute: 388 km

Infos sur l'écran qui domine une barre de commande pour les fonctions essentielles.



Un coffre à l'avant pour les câbles de recharge et autres accessoires.



Balèze et pourtant économe. L'EV9 se montre étonnamment sobre.

Le Kia EV9 est très bien noté par Euro NCAP pour la protection des occupants et obtient encore des notes correctes en ce qui concerne celle des usagers de la route plus vulnérables. Aujourd'hui, cela n'est possible qu'avec un arsenal d'aides à la conduite peu avare en signaux acoustiques. L'alarme de survitesse, à la fiabilité d'ailleurs parfaite, peut être désactivée au prix de cinq clics, mais elle se réactive à chaque redémarrage.

Il est réjouissant de constater que ce grand véhicule coréen tient ses promesses. Notamment en matière de consommation, malgré des températures fraîches et des pneus d'hiver dont la résistance au roulement n'est pas optimisée. Ou en termes de vitesse de recharge, car la tension de 800 volts permet au courant de s'écouler à flots. Selon la borne choisie, une recharge de 10 à 80% ne prend que 26 minutes. Conclusion: le Kia EV9 n'est pas bon marché, mais il a un gros potentiel. o

- + Espace à bord**
- Confort**
- Motorisation**
- Vitesse de recharge**
- Commandes bien pensées**
- Sobre malgré son gabarit**
- Bonne notation de sécurité**

- Encombrant sur les routes suisses et dans les parkings**
- Bouton de démarrage caché par le volant**
- Appuie-têtes non réglables**
- Affichage de la climatisation mal placé**
- Android Auto et Apple Car Play seulement par câble**

TCS Helpline électromobilité
0844 888 333

Ses rivaux



VW ID. Buzz long

Le VW ID. Buzz à empattement long, donc à sept places, sera lancé cet été. C'est un minibus, moins tout-terrain, mais tout aussi familial qu'un SUV. La photo représente le modèle à propulsion, mais l'ID. Buzz long est également disponible en version 4x4 (250 kW), avec une charge remorquable de 1600 ou 1800 kilos.

Catégorie	Van
Lo / La / Ht	4,96 / 1,99 / 1,94 m
Volume du coffre	jusqu'à 2469 l
Motorisation et performance	électrique, 210 kW
Traction	RWD (aussi AWD)
Capacité batterie	85 kWh nets
Puissance de charge maximale	200 kW
Autonomie (WLTP)	max. 474 km
0-100 km/h	7,9 s
Prix	prévente dès l'été 2024



Volvo EX90 Twin Motor

Le plus gros des SUV Volvo est disponible en propulsion à partir de 94950 fr. La 4x4 accélère un peu moins que l'EV9 à traction intégrale, mais Volvo a encore dans sa manche une version Performance délivrant 380 kW et capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 4,9 s. L'EX90 4x4 peut tracter une remorque de 2200 kilos.

Catégorie	SUV supérieur
Lo / La / Ht	5,04 / 1,96 / 1,74 m
Volume du coffre	311-1915 l
Motorisation et performance	électrique, 300 kW
Traction	intégrale (AWD)
Capacité batterie	107 kWh (nets)
Puissance de charge maximale	250 kW DC
Autonomie (WLTP)	585 km
0-100 km/h	5,9 s
Prix	dès 103 250 fr.

tcs.ch/recherche-auto

EROCKIT ONE

Des pédales en lieu et place de l'accélérateur

Au premier coup d'œil, la confusion règne. LeRockit One est-il une moto ou un vélo? La réponse: un peu des deux, à la différence que les pédales n'ont pas de fonction de propulsion, mais contrôlent la vitesse de manière intuitive. Nous y reviendrons plus tard.

Ce véhicule allemand à l'esthétique agréable a une présence affirmée. C'est un mélange de moto non carénée et de vélo. La propulsion développe une puissance de 5 à 16 kilowatts et permet au deux-roues d'atteindre les 100 km/h. La

FICHE TECHNIQUE

Poids: 130 kg; charge maximale: 120 kg; **moteur:** 5 kW puissance standard, 16 kW puissance de pointe; 100 km/h; **capacité de l'accu:** 7,5 kWh; temps de charge (100%): 6 h; portée selon constructeur: 130 km
Prix: dès 12 900 euros



L'eRockit est un **hybride** entre la moto électrique et le vélo.

batterie de 7,5 kilowattheures provient du fabricant suisse Ecovolta. Cette entreprise, spécialisée dans la fabrication de batteries particulières, développe et produit exclusivement pour eRockit.

«Nous avons construit un véhicule qui s'adresse aussi bien aux motards qu'aux cyclistes, qui est rapide et qui a une bonne autonomie», explique Andreas Zurwehme, CEO d'eRockit Systems GmbH. Le fonctionnement est particulier: l'électronique enregistre la force musculaire déployée par le conducteur via les pédales et la multiplie. Trois modes de conduite peuvent être sélectionnés.

Le bref essai du modèle de présérie eRockit Limited Edition montre que le système fonctionne bien et que les doutes initiaux se dissipent rapidement. L'accélération est rapide, surtout en mode de conduite Sport, le comportement routier est équilibré grâce au centre de gravité bas, et la maniabilité est agile. Selon Andreas Zurwehme, l'eRockit One optimisé devrait être commercialisé cette année encore. En Suisse, le deux-roues est homologué et peut être conduit avec un permis de conduire de catégorie A1 (jusqu'à 125 cm³).

Projets de bateaux et motoneiges

Mais Andreas Zurwehme ne souhaite pas s'arrêter là. Un pédalo électrique fonctionnant selon le même principe que l'eRockit est à l'essai. Il est également envisagé de construire un jet-ski à pédales ou une motoneige. Mais pour l'instant, il se concentre sur l'eRockit avec l'objectif de produire cent véhicules par an. o fm

Publicité



Quelle voiture électrique t'amène plus loin?

Le grand comparateur de voitures neuves: tcs.ch/recherche-auto



Je veille sur toi

Pendentif avec chouette émaillée

Exclusivement chez
The Bradford Exchange



Serti d'un
diamant véritable

Richement plaqué or
et rhodium

Avec 18 cristaux
Svenka™

 **SVENKA™**

Hauteur du pendentif avec
l'anneau: 3,2 cm
Longueur de la chaîne: 43,5 cm
N° d'article: 522-SAN68.01
Prix: CHF 89.90
(payable également en 2
mensualités de CHF 44.95)
plus CHF 8.95
expédition et service



Vous recevrez ce pendentif dans une
pochette velours avec coffret cadeau



Taille réelle

A peine la lune argentée brille-t-elle au firmament, que notre chouette aux grands yeux s'éveille – comme un veilleur silencieux de la nuit.

Un bijou filigrané

Le pendentif filigrané a été réalisé en forme de croissant de lune sur lequel est posé une ravissante petite chouette avec des yeux bleus à l'éclat mystique – prête à veiller sur vous. La chouette est fabriquée en émail. Sur le croissant de lune brille un pavé de 18 cristaux Svenka™ étincelants. Le riche placage or et rhodium permet un éclat encore plus marqué. Sur l'anneau reliant le pendentif à la chaîne, un diamant véritable a été fixé à la main. Au dos est gravé l'émouvant dicton «Les chouettes t'aiment pour toujours jusqu'à la lune et retour» (en Anglais).

Exclusivement chez Bradford Exchange

Ce pendentif paraît exclusivement chez Bradford Exchange et n'est pas disponible dans le commerce. Portez un bijou unique dans lequel la fascination mystique de la lune étincelante et d'une chouette ravissante est mise en valeur de façon magique. **Commandez de préférence aujourd'hui même votre exemplaire de «Je veille sur toi»!**



L'offre est limitée – réservez dès aujourd'hui!

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE PERSONNEL: 71887

GARANTIE DE REPRISE DE 120 JOURS

Délai de l'offre: réponse avant le **15 juillet 2024**

Oui, je réserve le pendentif avec le collier
«Je veille sur toi» N° d'article: 522-SAN68.01

Sélectionnez le mode de paiement souhaité (X):

- Je paierai le montant total à la réception de la facture
 Je paierai en deux mensualités

Nom/Prénom À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

Date de naissance E-mail (seulement pour le traitement des commandes)

Téléphone (seulement pour toutes questions)

Signature

Protection des données: Vous trouverez sur www.bradford.ch/datenschutz des informations détaillées sur la protection des données. Nous ne vous transmettrons aucune offre The Bradford Exchange par e-mail, téléphone ou SMS. Vous pouvez modifier à tout moment la façon dont vous préférez être contacté, en nous contactant à l'adresse ou numéro de téléphone ci-contre. Au cas où vous ne souhaiteriez pas non plus recevoir d'offres par courrier, veuillez nous en faire part par téléphone, e-mail ou lettre.

www.bradford.ch

Pour commander en ligne:
N° de référence: **71887**

À retourner à: The Bradford Exchange Ltd.
Inwilerriedstrasse 61 • 6340 Baar • kundendienst@bradford.ch
Tel.: 041 / 7 68 58 58



**Gratuite + CHF 30.-
de crédit initial***

TCS Member Mastercard® Profitez davantage de votre carte de membre du TCS

Vos avantages:

-  Carte de membre TCS, d'épargne et de paiement
-  Paiement sans contact
-  Jusqu'à 5 centimes d'économies par litre de carburant
-  Remise de 5 % sur la recharge avec l'application eCharge en Suisse et en Europe

**Demander la carte
maintenant sur:**
club.tcs.ch/cartedemembre



* La TCS Member Mastercard est une carte de crédit sans cotisation annuelle émise par Cembra Money Bank SA, Zurich. Le crédit initial est crédité 14 jours après réception de la TCS Member Mastercard et après vérification de la demande. La demande de carte doit être effectuée d'ici au 30.06.2024 auprès de Cembra Money Bank SA. Cette offre s'adresse exclusivement aux membres du TCS domiciliés en Suisse qui n'ont pas encore de TCS Member Mastercard. Un paiement en espèces du crédit n'est pas possible.

PEUGEOT E-3008

Un SUV séduisant

Dans les SUV de classe moyenne, du segment dit «C», le Peugeot 3008 joue dans la cour des grands en termes de chiffre d'affaires. Ceux-ci sont suffisamment grands pour accueillir une famille ou des célibataires avec beaucoup d'équipement de loisirs, mais suffisamment compacts pour ne pas se retrouver constamment coincé en milieu urbain. La nouvelle édition du 3008 est donc importante pour la marque à la tête de lion, d'autant plus qu'elle repose sur la nouvelle plateforme STLA Medium du groupe, développée par Stellantis. Celle-ci accueille des propulsions entièrement électriques et hybrides.

Le principe modulaire s'applique également à la batterie, dont la taille peut fluctuer pour les variantes électriques. La plus grande batterie, d'une capacité nette de 98 kWh, est plus haute de 5 cm. L'e-3008 est d'ores et déjà disponible avec une batterie de 73 kWh, la variante avec une grande batterie suivra

à la fin de l'année, promettant une autonomie gigantesque de 700 km maximum. Une version à traction intégrale dotée d'une puissance moteur de 235 kW (et une batterie de 73 kWh) est également en préparation.

Chargement rapide par temps doux

Même la plus petite batterie du 3008 garantit une autonomie de 500 km en mode WLTP doux et de 350 km sur autoroute. L'e-3008 se charge rapidement, mais seulement lors de températures douces, car Peugeot a renoncé à un préconditionnement pour les temps chauds et surtout froids. La planification de la charge est commode: elle est fixe et propose des arrêts bien synchronisés.

L'habitacle est bien conçu. Le petit volant est aplati en haut et l'écran panoramique incurvé est toujours visible. Beaucoup de commandes se font par écran tactile, mais aussi avec des bou-

tons. De plus, de grands champs tactiles programmables facilitent la tâche.

3008 aussi en version essence

Ceux qui apprécient les qualités de cette 3008, mais voient d'un œil critique l'avènement du tout-électrique, peuvent obtenir la voiture avec un trois cylindres 1,2 l de 136 ch à hybridation douce. Elle accélère plus lentement, mais atteint une vitesse plus élevée, pèse environ 500 kg de moins et coûte 11 000 francs de moins. En effet, l'e-3008 n'est pas disponible à moins de 50 000 francs. ◦ dan

FICHE TECHNIQUE

Lo/La/Ht: 4,54×1,89×1,64 m; **poids:** 2183 kg; **espace coffre:** 520-1480 l

Traction: e-moteur synchrone à aimants permanents, 157 kW (210 ch); 0-100 km/h: 8,8 s; FWD; consommation: 21,3 kWh; autonomie: 415-545 km (WLTP mixte)

Batterie: lithium-ion (NMC), 73 kWh nets; charge DC: 160 kW

Prix: dès 50 500 fr.

⊕ **Environnement moderne**
Intérieur au design soigné
Confort de conduite
Espace généreux
Autonomie

⊖ **Poids élevé...**
... perceptible dans les virages
Prix à partir de 50 000 francs
Pas de préconditionnement
Pas de frunk



Un tableau de bord moderne avec écran incurvé et petit volant typique de Peugeot.



Nouvelle plateforme STLA Medium du groupe Stellantis, modulable en version électrique ou thermique.



Motifs décoratifs. Le logo du lion ainsi que les «griffes» des feux de jour dominent la partie avant.

Le Scenic réinventé: le van s'est mué en crossover électrique.



RENAULT SCENIC E-TECH

L'essentiel, voire plus

Dans le monde d'aujourd'hui, les monospaces familiaux sont révolus et la complexité des modèles également. Renault en donne l'exemple avec le Scenic E-Tech. Ce dernier opus n'est plus un



Ergonomie parfaite, aussi grâce à Google.

monospace et l'importateur suisse n'en propose qu'une seule et unique configuration: un moteur électrique de 160 kW (218 ch) entraînant les roues avant et une batterie de 87 kWh, ce qui est peu courant dans ce segment et à ce niveau de prix. De quoi parcourir jusqu'à 625 km en cycle WLTP mixte, ce qui devrait correspondre à 400 km d'auto-route. Renault annonce 37 minutes pour recharger la batterie de 15 à 80%, ce qui équivaut à une puissance de recharge de 92 kW en moyenne.

L'habitabilité est, comme prévu, généreuse à l'avant, très correcte en 2^e rangée et encore suffisante tout à l'arrière. La capacité du coffre correspond

aux critères d'un véhicule familial de ce segment, sans toutefois s'approcher de celle d'un monospace. Mais sa forme n'est pas pratique lorsqu'il s'agit de soulever des objets lourds.

Confort et agrément

Sur la route, ce crossover compact (4,47 m de long) dispose d'un brio réjouissant. Le poids à vide raisonnable (environ 1850 kg), la direction directe et le faible diamètre de braquage (11 m) contribuent largement au plaisir de conduite. De plus, la suspension et l'amortissement sont bien contrôlés en courbe et onctueux sur les revêtements dégradés. Cette nouvelle Renault électrique n'est pas hyperpuissante, mais ses 218 ch suffisent pour accélérer de 0 à 100 km/h en 7,9 s et se mouvoir avec beaucoup d'aisance. La puissance délivrée est bien adaptée aux besoins du quotidien, à savoir plutôt douce en ville, mais très énergique entre 50 et 100 km/h.

A cela s'ajoute une ergonomie réussie. Nous avons également apprécié les matériaux de l'habitacle, même s'ils ne sont pas tous de qualité supérieure. L'intérieur est illuminé par un toit en verre dont la transparence est modulable, grâce à des cristaux liquides animés électriquement.

Renault a aussi fait un effort sur les prix, avec un ticket d'entrée fixé à 43 700 francs et une enveloppe finale n'excédant jamais 50 000 francs. Il n'est donc pas surprenant que le Scenic ait été élu «Voiture de l'année 2024». o dan

KTM tient ses promesses

Confortable en voyage et très agile dans les virages. C'est une promesse des enduros sportives que la KTM 890 SMT semble apte à tenir. SM pour Supermoto, T pour Touring, l'ergonomie répond à ces deux critères. On est assis haut et redressé comme sur un trail de voyage, avec des repose-pieds placés un peu plus en arrière et un guidon moins large, mais plus sportif. Attaquer les virages en style supermotard est faisable avec la 890 SMT, mais pas du tout nécessaire. Même ainsi, elle s'incline avec franchise et les courbes deviennent une expérience de conduite enthousiasmante grâce aux roues de 17 pouces et à un poids à vide modéré (206 kg). La hauteur de selle est toutefois un défi pour les motards mesurant moins de 175 centimètres. Le pilote jouit d'une grande liberté de mouvements, mais l'intégration à la machine n'est pas optimale, car le carénage de réservoir est trop large et les bords de la selle compriment légèrement les cuisses. Les 105 ch du moteur se dosent

bien. Les suspensions – 180 mm de débattement – sont entièrement réglables et donnent entière satisfaction. A cela s'ajoute un écran de 5 pouces facile d'accès grâce à des touches en croix. La KTM 890 SMT n'est toutefois pas bon marché. Pour 14 990 francs, les valises ne sont même pas incluses. o dan





La VW ID.3 est une berline électrique, pas un SUV.

VW ID.3

De la suite dans les ID

L'abréviation ID signifie en l'occurrence «intelligent design». Mais elle peut s'appliquer aussi à «idée», en la prononçant à la française et à l'anglaise. Lors du lancement de la première ID, l'ID.3, en 2020, l'idée était plutôt bonne. Cette voiture entièrement électrique s'insère en effet dans le segment des compactes

polyvalentes, incarné jusqu'ici par l'éternel best-seller qu'est la Golf. Ses débuts ont pourtant été laborieux, comme on l'a rapidement constaté. Faisant preuve d'une avarice évidente dans la qualité des matériaux, des commandes et du logiciel, le leader du marché s'est attiré quelques moqueries.

Bien qu'insuffisant pour réinventer l'ID.3, le temps a néanmoins permis de procéder à quelques retouches bien pensées. Ainsi, des matériaux agréables au toucher ont remplacé certaines zones en plastique dur. L'écran tactile orienté vers le conducteur est d'une résolution et d'une brillance parfaites, y compris en ce qui concerne le rendu des images de la caméra embarquée.

Conduite aisée, charge perfectible

L'ID.3 ne pose aucun problème de conduite. Grâce à son faible diamètre de braquage, cette propulsion de 150 kW (204 ch) se faufile avec agilité dans les méandres urbains ou les petits ronds-points. Selon le constructeur, elle passe de 0 à 100 km/h en 7,4 s et sa vitesse est plafonnée à 160 km/h.

C'est plus que suffisant, ce que l'on ne peut pas toujours dire de la puissance de charge. 150 kW au maximum, c'est bien. Mais en l'absence de préconditionnement de la batterie, on est loin d'y parvenir en hiver. o dan

Publicité



www.carxpert.ch

CARXPERT

L'EXPERT POUR VOTRE VOITURE
Sympa – Flexible – Abordable – Compétent

CARXPERT

Innovation

Nouveautés et visions du monde des énergies renouvelables.

Texte Dominic Graf



Vertical Sky peut atteindre 147 mètres de haut et a un diamètre de seulement 48 mètres. Une pale de rotor verticale mesure 65 mètres. Cela devrait permettre de produire une puissance maximale de 1 mégawatt.

L'angle d'attaque des pales du rotor est optimisé plusieurs centaines de fois par seconde grâce à une commande de pas en temps réel. Cela permet d'obtenir un rendement supérieur à celui des éoliennes actuelles. La faible vitesse de rotation permet en outre de réduire le bruit et les nuisances.

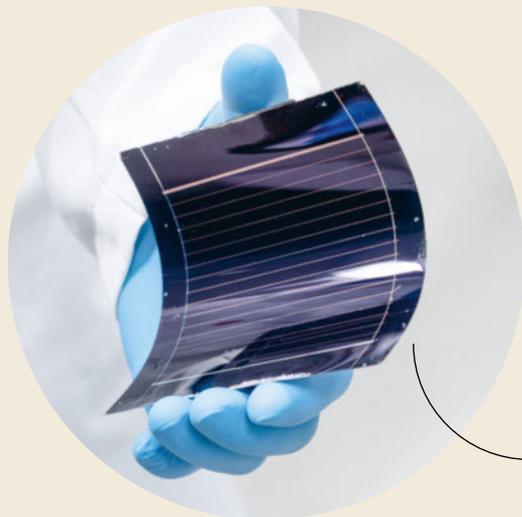
Vent nouveau pour la Suisse

Le 9 juin, nous voterons sur la loi fédérale pour un approvisionnement en électricité sûr. Les projets utilisant des sources d'énergie renouvelables comme l'eau, le vent, le solaire et la biomasse devraient ainsi être réalisés plus facilement. Si ces technologies sont établies depuis longtemps, elles recèlent encore un grand esprit d'innovation. Une entreprise de Dübendorf (ZH) a réinventé l'éolienne. Celle développée par Agile Wind Power dispose de pales de rotor qui ne partent pas à l'ho-

rizontale, mais s'élèvent à la verticale. Par rapport aux éoliennes traditionnelles, celles de «Vertical Sky» promettent d'être plus silencieuses, plus efficaces et de nécessiter moins d'entretien. Elles s'intégreraient mieux dans le paysage, réduiraient les ombres portées et présenteraient moins de risques pour les oiseaux et les chauves-souris. Selon le fabricant, elles conviennent surtout à la production d'électricité sur place pour le commerce, l'industrie et les communes – idéalement en combinaison avec les énergies solaires et hydrauliques.

En tandem pour plus d'énergie solaire

Au lieu du silicium, les modules solaires peuvent compter sur la pérovskite. Un minéral au centre des préoccupations de l'Empa, qui mène des recherches sur les cellules à deux couches de pérovskite. Chacune capte des photons lumineux différents.



Les cellules solaires en pérovskite peuvent être produites sur des films légers et flexibles plutôt que sur des plaques de verre. Cela permettrait de les utiliser sur les toits des voitures ou sur des constructions à faible capacité de charge.

Le courant et la batterie

Les véhicules électriques sont très économes en énergie. De nombreuses voitures électriques se contentent d'une quantité de courant qui, convertie en équivalent essence, correspond à une consommation de moins de 2 l aux 100 km. La récupération, c'est-à-dire la possibilité d'utiliser les moteurs d'entraînement comme générateurs lors de la décélération, joue un rôle déterminant dans l'efficacité de ce concept de propulsion. Ils transforment l'énergie cinétique en électricité et chargent la batterie. Cet effet est considérable et mesurable: en se basant sur le cycle de conduite officiel du WLTP, le programme européen de protection des consommateurs Green NCAP a déterminé que les voitures électriques récupèrent environ 20% de l'énergie qu'elles prélèvent d'abord dans la batterie pour la conduite. L'importance de la récupération varie en fonction du trajet et du rythme de conduite. En ville, la valeur médiane de toutes les voitures testées était de 33%, hors agglomération de 21% et sur l'autoroute encore de 12%. Les effets sont marqués lors des trajets en montée et en descente. Lors d'une simulation au banc d'essai d'un passage de col, les voitures ont récupéré en descente – selon le modèle – entre 35 et 50% de l'énergie utilisée en montée!

Martin Bolliger, expert senior, Electromobilité & Energie, Test & Technique [tcs.ch/expert](https://www.tcs.ch/expert)



En détail



A chaque ruisseau sa turbine

La Suisse compte 61 000 kilomètres de rivières et de ruisseaux. La turbine hydraulique Isik conviendrait pratiquement dans chacun d'eux. Contrairement aux turbines conventionnelles, cette invention de Winterthur est immergée et fonctionne mécaniquement. L'énergie des cours d'eau peut ainsi être exploitée sans grande intervention dans la nature.



Silicium économe

95% d'un module solaire peuvent être recyclés. Le silicium – le deuxième élément le plus abondant sur terre après l'oxygène – peut lui aussi être dissous et réutilisé grâce à un processus de purification chimique (gravure). L'avantage: le silicium recyclé ne nécessite qu'environ 30% de l'énergie par rapport au silicium «neuf».



Une cellule biosolaire

L'Institut de technologie de Karlsruhe mène des recherches sur une nouvelle génération de cellules solaires. Elles devraient pouvoir être imprimées à base de carbone organique à un coût relativement faible et de manière écologique. Grâce à leur nature transparente, elles pourraient être utilisées par exemple sur des fenêtres ou des serres.



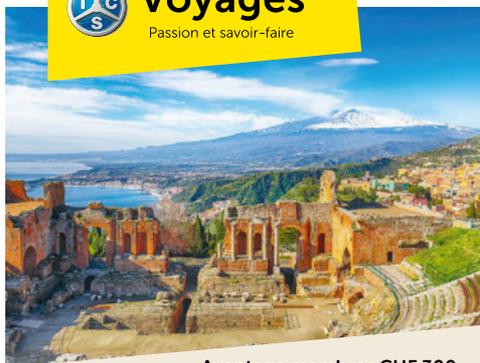
Laboratoire d'innovation

Sous le nom de «GreenGas», deux nouveautés énergétiques seront testées en conditions industrielles dans le laboratoire du fournisseur d'énergie Gaznat à Aigle (VD), qui a ouvert ses portes en 2023: un réacteur de méthanisation pour la production de gaz de synthèse neutre en CO₂ et une membrane pour séparer le CO₂ des gaz de combustion.



Voyages

Passion et savoir-faire



Avantage membres CHF 300.–

Sicile

Mosaïque sicilienne

13–21 juin 2024



Avantage membres CHF 200.–

Trains panoramiques en Suisse

A travers la Suisse à bord de trains spectaculaires et légendaires

18–24 août 2024



Avantage membres CHF 300.–

Pouilles

L'Italie entre Orient et Occident

13–21 octobre 2024

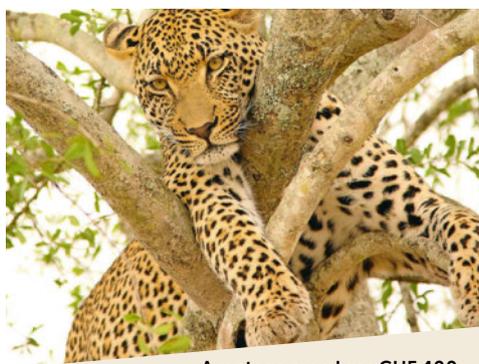


Avantage membres CHF 300.–

Croisière sur la Seine

De Paris à Honfleur avec extension normande

28 août–5 septembre 2024



Avantage membres CHF 400.–

Afrique du Sud

Terre de contrastes

1–16 décembre 2024



Avantage membres CHF 400.–

Croisière Queen Mary 2

Transatlantique de Southampton à New York

19–31 juillet 2024



Avantage membres CHF 300.–

Monténégro et Croatie

Beauté naturelle et sites historiques dans les Balkans

13–20 septembre 2024



Avantage membres CHF 400.–

Rallye en Namibie

Désert, mer et safari

13–30 avril 2025



Avantage membres CHF 300.–

L'Islande en été

Côte sud et aurores boréales

31 août–8 septembre 2024

Intéressé-e?

Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par e-mail

058 827 39 06

lu–ve 9 h–12 h 30 et 13 h 30–17 h

voyages@tcs.ch

www.tcsvoyages.ch

Loisirs

LE CAFÉ GERSTNER EN PAGE 64
**PLAISIRS
DU PALAIS
À VIENNE**

Comment pèlerins, guides et artistes ont amené le tourisme dans le Tyrol du Sud. | Le comportement des Suisses en matière de voyages. | Projections et liesses publiques.

Martina Siebenhandl

Le Tyrol du Sud et son essor touristique

Dans le Tyrol du Sud, ce sont les guides de montagne, les artistes et les pèlerins qui ont posé les bases du tourisme. Un aperçu de son histoire nous est donné par un guide de montagne, une conservatrice et un médiateur culturel.

Reportage Felix Maurhofer

L

L'Alpe de Siusi, non loin du Val Gardena, affiche des prairies verdoyantes, derrière lesquelles se dressent, tels des châteaux enchantés, les sommets des Dolomites: le Sassolungo, le Sassopiatto et le Sciliar. De nombreuses voies d'escalade sillonnent les parois rocheuses, et les sentiers de randonnée s'étendent sur cet alpage telle une toile d'araignée. Il y a 200 ans, pas un seul touriste ne s'aventurerait jusqu'ici. «Ce n'est que la volonté d'explorer les montagnes et d'escalader les sommets qui a posé les bases du tourisme dans les Dolomites, comme dans les Alpes occidentales», explique le guide de montagne Ivo Rabanser. Ce sont surtout des tableaux, ainsi que des livres, des articles et des essais d'alpinistes anglais qui ont attiré de plus en plus de touristes dans le Tyrol du Sud et dans les Dolomites à la fin du 18^e siècle. Pour atteindre les sommets des Dolomites, les Britanniques avaient besoin de connaître les lieux et ils ont donc engagé des autochtones. Ce n'est que des années plus tard que la profession de guide de montagne s'est établie et a été réglementée par des arrêtés tarifaires et des concepts de formation. Selon Ivo Rabanser, les guides de montagne ont joué un rôle important dans le développement du tourisme dans le Tyrol du



Le guide de montagne
Ivo Rabanser connaît de nombreuses anecdotes sur le développement des Dolomites.

Sud. Les thermes de Bormio en sont un bon exemple. En 1860, ils ont fait de la publicité pour leurs hôtels et leurs guides de montagne expérimentés. Les touristes ont afflué et le nombre de guides a augmenté.

L'âge d'or des guides de montagne

Les années de 1880 jusqu'à la fin du siècle constituent l'âge d'or des guides de montagne dans les Dolomites. Ils occupaient des positions sociales élevées, faisaient fortune grâce au tourisme et investissaient dans des infrastructures touristiques. Certains géraient même leurs propres hôtels. C'est grâce à l'audace des guides de montagne que les Dolomites sont devenues de plus en plus célèbres et que des voies de montagnes se sont ouvertes aux grimpeurs. L'offre augmentait autant que la demande.

Les Dolomites doivent leur nom au géologue français Déodat de Gratet de Dolomieu. En 1789, il ramassa quelques pierres dans le Tyrol du Sud et les fit analyser par le chimiste genevois Nicolas Théodore de Saussure. Celui-ci constata que cette roche était plus dure et plus fragile que le calcaire et la fit baptiser dolomie en l'honneur de Dolomieu.

Mais revenons à Ivo Rabanser qui, en qualité de guide de montagne mais aussi d'auteur de livres, s'engage à maintenir l'intérêt pour ces montagnes et à ce qu'elles continuent à attirer les amateurs d'escalade. Ce sculpteur sur bois, résidant à Santa Cristina, dans le Val Gardena, est un grimpeur expérimenté qui a ouvert à lui seul plus de 150 nouvelles voies dans les Dolomites. «Des alpinistes de renom tels que Reinhold Messner et Heinz Mariacher ont commencé à tracer des voies de plus en plus difficiles dans les Dolomites et ont forgé la renommée de la région», explique-t-il. Chaque génération d'alpinistes laisse son empreinte, et les Dolomites attirent encore des alpinistes du monde entier.

250 ans d'histoire du tourisme

L'impératrice Elisabeth, connue sous le nom de Sissi, a séjourné au château de Trauttmansdorff, près de Merano. Aujourd'hui, le château abrite le Touriseum, le musée du tourisme du Tyrol du Sud. Evelyn Reso, collaboratrice scientifique, explique avec fierté que le Touriseum est probablement le seul dans les Alpes à se consacrer exclusivement à l'histoire du tourisme. «Nous avons

Evelyn Reso propose un voyage dans le temps aux visiteurs du musée Touriseum.



conçu l'exposition permanente comme un voyage expérimental à travers vingt salles, qui donne vie à différentes époques pour les visiteurs», explique Evelyn Reso. Le Tyrol du Sud est devenu célèbre vers 1800 grâce aux marchands ambulants tyroliens et aux exploits du combattant de la liberté Andreas Hofer. A l'époque du romantisme, les magnifiques paysages de montagne sont recherchés et Merano devient une élégante station d'hiver fréquentée par la haute société européenne. Les récits de voyage et les guides touristiques ont contribué à l'attrait de la région. Le chemin de fer et la conquête des montagnes décrits par Ivo Rabanser ont donné une forte impulsion au tourisme dans les années 1850. Cependant, l'activité des hôtels de luxe et des stations thermales a été brusquement interrompue par la Première Guerre mondiale. L'annexion du Tyrol du Sud par l'Italie a eu deux conséquences. D'une part, elle a marqué

l'arrivée de nombreux vacanciers italiens et, d'autre part, elle a provoqué des bouleversements en raison des changements politiques, explique-t-elle encore.

L'envie de voyager et le miracle économique de l'après-guerre ont fait revenir les touristes et, grâce à l'autoroute du Brenner, le Tyrol du Sud s'est transformé en un véritable parc d'aventures. Selon Evelyn Reso, l'industrie touristique de la région se caractérise par une approche respectueuse de la nature, l'hospitalité des Tyroliens du Sud et l'accent mis d'une manière générale sur la qualité. L'expansion de l'infrastructure touristique avec des stations de ski telles que Plan de Corones et Sella, le vaste réseau de sentiers de randonnée et de VTT, les hôtels de bien-être et, en particulier, l'accueil chaleureux des habitants du Tyrol du Sud sont autant d'atouts pour le tourisme, garantissant un flux continu de visiteurs extérieurs tout au long de l'année. >

Les traces des Romains

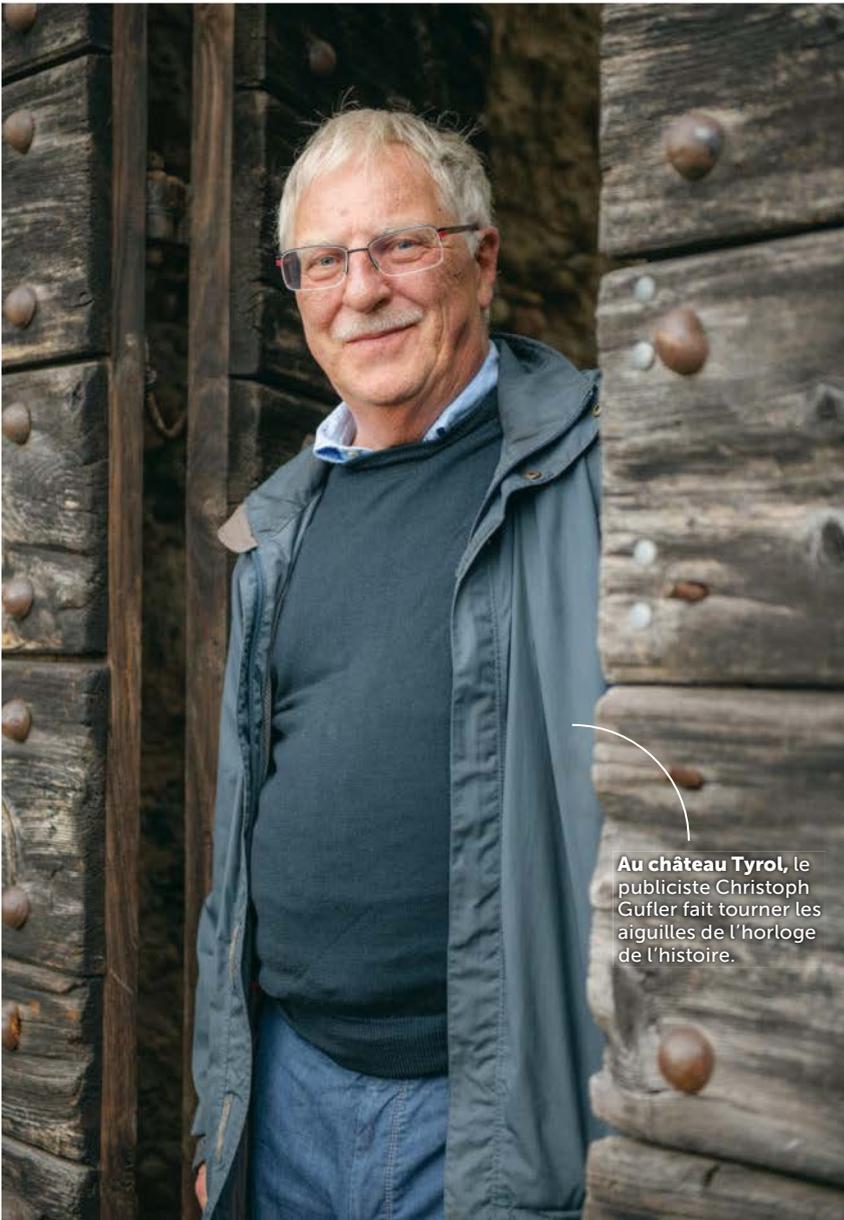
Du château Tyrol, la vue est splendide sur la vallée de l'Etsch. A ses pieds, les voies de communication d'hier et d'aujourd'hui se croisent. Pour Christoph Gufler, publiciste et médiateur culturel, c'est l'endroit idéal pour remonter le temps. Marchands et pèlerins traversaient en effet déjà le Tyrol du Sud, ou plutôt le Tyrol autrichien, avant le milieu du 18^e siècle. «Mais tout a commencé avec les voies romaines. Tous les 40 kilomètres environ le long de ces routes, les Romains construisaient ce que l'on appelle des «mansio», c'est-à-dire des stations de repos. Des villes comme San Candido ont vu le jour aux

abords de ces stations. Les «mansio» sont en quelque sorte les berceaux du tourisme dans le Tyrol du Sud», explique Christoph Gufler. Plus tard, les monastères ont pris en charge l'hébergement de nombreux pèlerins qui se rendaient à Rome. Au fil du temps, les bâtiments monastiques sont devenus de plus en plus imposants. L'abbaye de Novacella, près de Varna, en est un exemple. Les pèlerins et les marchands y trouvaient également une protection contre les bandits, ce qui rendait leurs voyages plus sûrs.

«Au Moyen Age, les personnes instruites et les artistes voyageaient également et échangeaient des idées avec

les habitants, et les artistes peignaient des tableaux qui attiraient d'autres voyageurs», ajoute-t-il encore. Les nombreuses fermes des vallées ont également joué un rôle important. Elles étaient reliées par des chemins empruntés par les voyageurs, qui bénéficiaient de l'hospitalité du Tyrol du Sud. Ce réseau de chemins a ensuite été étendu à des fins touristiques. C'est ainsi que sont nées l'Alta Via di Merano et la Val Venosta.

Marchands, voyageurs, pèlerins, alpinistes, aristocrates et artistes ont façonné le tourisme dans le Tyrol du Sud. L'hospitalité des autochtones, mais aussi leur désir permanent de développement contribuent largement à la popularité de cette destination. Les aventuriers, les sportifs, les gourmets et les amateurs d'art peuvent trouver tout ce dont ils ont besoin pour des vacances enrichissantes dans une zone pas trop vaste. o



Au château Tyrol, le publiciste Christoph Gufler fait tourner les aiguilles de l'horloge de l'histoire.

S'y rendre



Hôtels historiques:

Bressanone: L'hôtel Adler, récemment rénové, est situé dans une maison classée datant de 1500. Le point fort de cet établissement de 43 chambres est la piscine sur le toit avec vue sur toute la ville. Nuitées avec petit-déjeuner à partir de 280 euros. adlerbrixen.com

Merano: L'hôtel Belle Epoque Adria est un joyau de l'Art nouveau, édifié en 1895. Un aperçu de l'époque et des guides de voyage anciens se trouvent dans la bibliothèque. Chacune des 49 chambres est unique et coûte à partir de 110 euros avec petit-déjeuner. hotel-adria.com

Unsere Liebe Frau im Walde: L'hôtel Gasthof zum Hirschen est une très ancienne auberge de pèlerins, rénovée de façon moderne et avec goût. Les chambres sont meublées avec sobriété. La cuisine slow food à base d'herbes du restaurant Cervo vaut le détour. zumhirschen.com

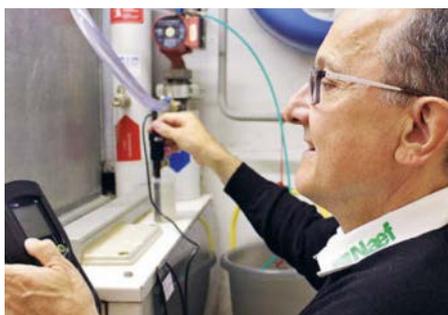
historicsouthtyrol.com
suedtirol.info

Offre pour
les lecteurs
et lectrices
de **Touring**

Des problèmes avec votre chauffage au sol?

Nous ramenons la chaleur!

Offre spéciale pour les lecteurs et lectrices du magazine **Touring**: faites vérifier votre chauffage par des spécialistes du Naef Group – pour seulement **280 francs** au lieu de 380.



Instructif: contrôle complet du chauffage au sol par le Naef Group.

Lorsque la performance calorifique des chauffages au sol diminue et/ou que le réglage ne fonctionne plus correctement, il convient de vérifier le système – notamment lorsque celui-ci a plus de 30 ans. En effet, nombre d'anciens tuyaux de chauffage au sol sont encore en plastique; ils se fragilisent avec le temps et peuvent s'encrasser. Dans tous les cas, il vaut la peine de faire appel à la compétence du Naef Group.

Offre: état des lieux avec vérification de tous les composants de l'installation sur place, évaluation de tous les paramètres et discussion. Valable jusqu'à fin juin 2024.

Naef GROUP HAT-Tech SA
Route du Pré-du-Bruit 1
1844 Villeneuve
Téléphone: +41 24 466 15 90
naef-group.com/touring-fr/



Vienne tout en douceurs

La capitale autrichienne est réputée pour ses gâteaux, chocolats et, bien sûr, pour ses viennoiseries. Voici trois adresses gourmandes que les visiteurs ne sauraient manquer sous aucun prétexte.

Pour les Viennois, la pâtisserie Gerstner fait autant partie du patrimoine de la ville que le célèbre Prater. L'établissement a été fondé en 1847 par Anton Gerstner et l'histoire raconte que l'impératrice Sissi aimait particulièrement y venir afin de déguster les violettes confites, qui rencontrent encore de nos jours beaucoup de succès. Les délices de chez Hüftgold sont tout aussi alléchants, alors que l'atmosphère de la pâtisserie am Meidlinger Markt (considérée comme une vraie découverte) est très différente. Située dans le «Karmeliterviertel», on y trouve pour l'instant uniquement les chocolats fins, végétaux et primés de Manuela Torres, mais un café va bientôt y être ouvert. ◦ jl



1 Gerstner

Passer la porte du 51 de la Kärtner Strasse, c'est pénétrer dans un autre monde. Les pièces réparties sur trois étages du Palais Todesco séduisent par leur opulence, tel le somptueux salon bleu du deuxième étage. Une vénérable pâtisserie viennoise peut difficilement être plus belle. Les touristes et les Viennois savourent avec la même ferveur les douceurs proposées, comme le gâteau de Sissi (avec une touche de violette, bien entendu) ou encore les strudels et les classiques salés des cafés viennois. Et prennent volontiers un petit verre de Schlumberger, un vin mousseux. Un tuyau: le brunch du dimanche.

Kärtner Strasse 51, gerstner.at



Château de Schönbrunn



Meidlinger Markt

3 Dulceria

Les chocolats végétaliens de Manuela Torres ressemblent à des œuvres d'art. Durant la pandémie, cette Argentine a fait de sa passion pour les douceurs son métier. Végétalienne depuis des années, elle propose un choix de confiseries sans beurre ni crème. La jeune femme de 29 ans a suivi des cours en ligne, a acquis les compétences nécessaires, puis a obtenu un certificat de l'association des pâtisseries de Vienne, afin de pouvoir fabriquer des produits chocolatés végétaliens. Depuis, elle ne cesse d'attirer de nouveaux clients.

Lilienbrunnngasse 5/1A, dulceria-chocolates.com



3



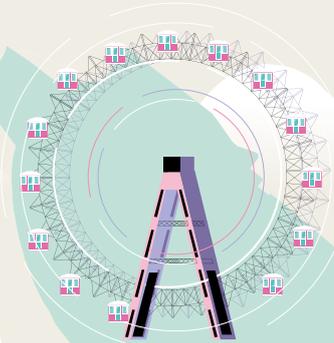
1



Opéra d'Etat de Vienne



Cathédrale Saint-Etienne



Prater de Vienne



2 Hüftgold

Un déménagement à Vienne – sa femme y avait trouvé un emploi – a également entraîné un changement professionnel pour Mark Ruiz Hellin. Ce publicitaire allemand a ouvert la mini-pâtisserie Hüftgold sur le Meidlinger Markt. Il est connu dans toute la ville pour ses «Punschrapferl» (punch cakes). Mais tous ses gâteaux et tartes valent à eux seuls le déplacement dans le 12^e arrondissement. Son petit café Ignaz & Rosalia est également charmant, avec des photos historiques du marché sur les murs et de la vaisselle à fleurs qu'il a déniché dans des marchés aux puces.

Meidlinger Markt, Stand 35–36, hueftgold.wien





Réservez
maintenant

Egalement pour les locations de voitures, le TCS en vaut la peine

Réservez votre voiture de location dans le monde entier avec la garantie du meilleur prix.

- Toutes les principales assurances incluses
- Jusqu'à 10% de rabais supplémentaire en cas de paiement avec une carte de crédit du TCS*

En tant que membre du TCS, vous bénéficiez d'une réduction supplémentaire de 5%. Code de bon : TCSTOUR

Réservable jusqu'au 30.6.2024 pour les locations jusqu'au 31.12.2024.

En savoir plus sur tcs-locationvoiture.ch

* 5% pour les titulaires d'une TCS Member Mastercard / 10% pour les titulaires d'une TCS Travel Mastercard Gold (crédités directement sur la carte de crédit).

Au bonheur des casaniers

Le nouveau baromètre du voyage du TCS montre que les Suisses semblent moins enclins à voyager que par le passé et l'argument financier est souvent mis en avant. Lorsqu'il s'agit de partir à l'étranger, l'Europe est la destination la plus prisée.

Texte Juliane Lutz

En 2023, 85% des Suisses ont effectué au moins un séjour de vacances (trois nuitées et plus), la plupart du temps hors de nos frontières. Le niveau d'avant la pandémie de coronavirus est ainsi presque atteint. Mais ils ne sont pas tout à fait autant enclins à voyager qu'auparavant: près de 40% d'entre eux ont l'intention de moins voyager que les années précédentes. Chez les membres du TCS, ce chiffre est de 43%. C'est ce que révèle le huitième baromètre du voyage réalisé par l'institut de recherche GFS Berne pour le TCS. Pour ce faire, 936 membres du TCS et 1002 autres personnes vivant en Suisse ont été interrogés par téléphone ou en ligne entre le 19 février et le 26 mars 2024.

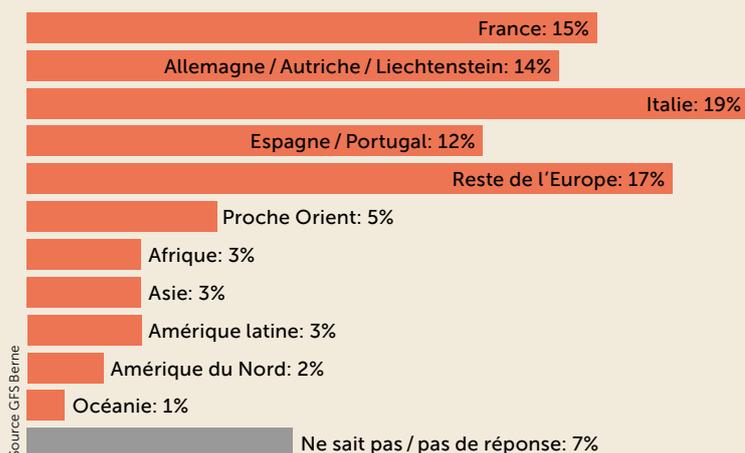
Voyager plus prudemment

Les gens deviennent également plus économes. Alors qu'en 2022 un pic avait été atteint – 36% voulaient alors dépenser plus pour leurs voyages que l'année précédente –, ils ne sont plus que 19% aujourd'hui à avoir cette intention. Ceux voulant même dépenser moins qu'en 2023 s'élèvent à 21% (membres TCS: 19%). Il semble que la course au rattrapage qui avait commencé après la pandémie dans le domaine des voyages soit terminée pour le moment. La situation économique plutôt fragile en Suisse et la situation politique mondiale instable devraient également contribuer à dépenser l'argent avec plus de prudence. En outre, la plupart des gens préfèrent des destinations sûres en Europe. Plus de la moitié d'entre eux ont passé leurs vacances «à proximité» en 2023, en Italie, en France, en Allemagne, en Autriche, en Espagne et au Portugal. Le reste de l'Europe a également enregistré une

Pays visité l'an passé

Où a mené le plus long voyage en 2023?

Voyageurs dès 18 ans, en pour cent, avec au moins un voyage à l'étranger



augmentation du nombre de touristes en provenance de Suisse. Parmi ceux qui ont voyagé outre-mer l'année dernière, les membres du TCS (31%) étaient plus nombreux que les non-membres (23%), peut-être, entre autres raisons, parce qu'ils se savent toujours bien assurés dans le monde entier grâce au Livret ETI.

On prend aussi un peu plus l'avion pour arriver à destination. 35% des personnes interrogées ont indiqué ne pas avoir pris l'avion une seule fois l'année dernière. Lors de l'enquête de 2023, ils étaient encore 46% à avoir renoncé à prendre l'avion l'année précédente. La plupart des participants à l'enquête préfèrent toujours partir en vacances avec d'autres personnes et découvrir des

pays étrangers. Mais l'envie de voyager seul augmente légèrement, même si elle reste à un niveau relativement bas. Un plus grand nombre de personnes qu'en 2023 indiquent qu'elles sont devenues plus prudentes en voyage. Et près de 80% d'entre elles – également un peu plus que l'année dernière – déclarent vouloir voyager à l'écart du tourisme de masse.

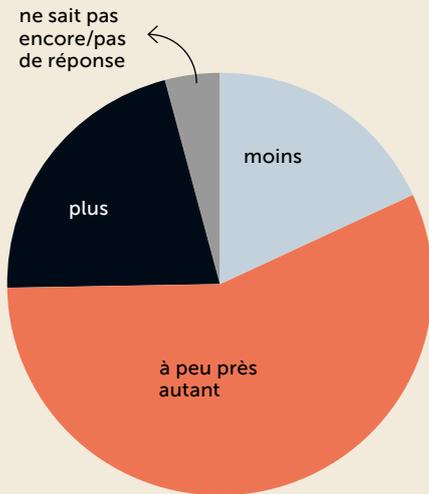
D'autres facteurs décisifs

Même si les Suisses se sentent bien informés des risques (environ 80%) et considèrent les voyages à l'étranger comme sûrs en 2024, la situation mondiale tendue laisse des traces. Ainsi, lors de la planification ou de la décision d'un voyage, des facteurs tels que la

Dépenses prévues pour les voyages en 2024

Prévoyez-vous de dépenser plus pour vos voyages en 2024, à peu près autant ou moins qu'en 2023?

En %, voyageurs dès 18 ans



guerre, la menace terroriste, les manifestations/débordements violents et la réputation internationale d'un pays (par ex. le traitement des droits de l'homme, la gestion du changement climatique) et d'éventuelles grèves ont nettement plus de poids qu'en 2023.

Pour s'informer sur les hôtels, les possibilités d'excursion, la sécurité dans le pays, et d'autres choses, avant un voyage, près de 70% des personnes interrogées font des recherches sur des sites de voyage en ligne. C'est plus de 10% de plus que l'année dernière. 55% se renseignent auprès de voyagistes. Le DFAE est presque à égalité, avec une demande d'informations en hausse de 10% par rapport à l'année dernière. Les personnes qui ont téléchargé «Travel Admin», l'appli de voyage du DFAE, trouveront également des informations importantes préparées par le TCS, telles que le prix des carburants (Europe), les prescriptions sur les véhicules ou les protocoles d'accidents des différents pays. ○

TCS LIVRET ETI

Profiter des plus beaux moments sans souci

Comme le montre le baromètre du voyage du TCS, les voyages nous tiennent toujours à cœur, pour autant qu'ils soient sûrs et dans notre budget. Il est donc important de s'assurer et de ne pas être livré à soi-même au cas où il se passerait quelque chose à l'étranger. Qu'il s'agisse d'un incident qui empêche le départ, d'un accident ou d'une maladie en cours de route, d'une panne de voiture ou d'une catastrophe naturelle dans le lieu de vacances – avec le Livret ETI, on peut toujours compter sur de l'aide depuis la Suisse. Et si vous avez déjà réservé vos vacances, pas de problème! Le Livret ETI est également valable pour les voyages déjà réservés.



Voyager en toute sécurité en Suisse et à l'étranger
tcs.ch/eti

Publicité



touringshop

www.touringshop.ch



Commander facilement en ligne une grande variété d'articles de voyage:
www.touringshop.ch



SANTÉ



La migraine: bien plus qu'un simple mal de tête

La migraine peut fortement influencer et limiter la vie des personnes concernées. Le Dr Judith Brunn, spécialiste en neurologie du centre des céphalées Hirslanden de Zurich, apporte des réponses.

Quels sont les symptômes typiques de la migraine?

Judith Brunn: Chez environ 20% des patients, la migraine est précédée d'une aura. Cela signifie des troubles visuels unilatéraux ou bilatéraux, des troubles de la sensibilité ou des difficultés à parler. En outre, de nombreuses personnes décrivent des signes annonciateurs non spécifiques tels qu'une forte fatigue, une fringale, un malaise, une sensation de maladie, une irritabilité, une humeur dépressive, des tensions dans la nuque ou des troubles gastro-intestinaux.

Quel est le rôle des hormones dans l'apparition de la migraine?

Les œstrogènes, en particulier, peuvent avoir une influence décisive sur les migraines chez les femmes et entraîner des modifications de la fréquence et de l'intensité des troubles pendant la puberté, la grossesse, mais également durant la ménopause.

Que faire lorsqu'une crise de migraine se profile?

De nombreuses personnes concernées ont intérêt à se retirer et à se reposer, à se rafraîchir la tête et à s'hydrater. Il peut également être utile de prendre à temps des médicaments contre la douleur. Outre les analgésiques en vente libre, les triptans traitant spécifiquement la migraine et les comprimés contre les nausées jouent un rôle important.

Vous trouverez l'interview complète sur: tcs.ch/migraine

Foot dans la foule

Un choix de lieux de retransmission publique de l'Euro 2024.



Seemätteli, Nidau

L'emplacement est charmant car situé au bord du lac de Biene. L'entrée coûte 5 francs. Possibilité de réserver une table (à partir de quatre personnes) pour 30 francs, comprenant l'entrée, une bière et une collation par personne.

seemaetteli.ch



Musée Fifa, Zurich

Un lieu incontournable pour tous les fans de football durant l'Euro 2024. Les matchs sont diffusés dans le bar ainsi qu'en terrasse. L'entrée est gratuite mais il est conseillé d'arriver tôt car il y a toujours beaucoup de monde.

fifamuseum.com



Plaine de Plainpalais, Genève

Les Genevoises et Genevois se retrouvent sur la Plaine de Plainpalais pour suivre leurs équipes favorites. L'entrée est gratuite. Quatre écrans géants et de nombreux stands de nourriture sont installés.

fanzone-geneve.ch



Schlosswiese, Arbon

«20 minutes» a désigné ce lieu comme l'un des cinq plus beaux de retransmission publique du pays. L'entrée est gratuite et il est possible de réserver des tables (payantes) pour dix personnes lors des matchs de l'équipe nationale.

euro-arbon.ch

MARCHÉ

APPARTEMENT DE VACANCES, SUISSE

Bains de Saillon très joli studio. Fr.350.-/ sem.-.+nett. et taxe. Wifi. Tél. **024 459 1686 / 079 417 4726**

Locarno-Minusio Eco-maisons, vue lac, piscine chauffée, jardin, calme www.paganetti.ch Tél 091 743 16 10

Val d'Hérens, 1500 m., petit chalet 2 à 4 personnes. 750.- frs/sem., tél. : **079 347 93 68**

FRANCE

Cavalaire-sur-Mer
A louer villa familiale pour 6 pers.
Piscine, vue mer, tout confort.
www.villacavalaire.ch
079 455 15 47 Mme Scheidegger

VÉHICULES À MOTEUR A-Z

Achat automobiles récentes.
Déplacement à votre domicile.
Pascal Demierre tél **078 609 09 95**
www.autoromandie.ch

Collectionneur recherche Oldtimers et Youngtimers, déplacement et paiement rapide. **079 571 1820**

VÉHICULES À MOTEUR A-Z

Achète camping-car caravane motos tout modèle cash et rapide 7/7 urbacar@bluewin.ch 079 443 45 47

Achat Voitures, jeep, 4x4, Bus Occasion + Export, ds l'état. 7/7j Enlèvement. Cash. **079 534 00 11**

DIVERS

Achète toute montre (automatique, mécanique, à quartz, Swatch), montre de poche, pendule, pendulette, pendule Atmos, réveil, outillage d'horlogerie. Tout objet en étain, service argenté. Tout bijou fantaisie et autres. Cloche, sonnaillle, découpage, Poya, ancien jouet. Toute pièce de monnaie. Maroquinerie de marque, objet de marque (foulard, briquet, stylo). Couteau militaire, médaille de tir. Toute sculpture de Brienz et sculpture en bronze. Je me rends à domicile ou selon entente. Paiement cash. Mme Barry 079/563 70 31

A vendre rare et exceptionnel 1 lot de plus de 500 modèles réduits autos au 1/18. (Exoto, Cmc, Autoart, Spark, etc.) Prix à convenir. Curieux et pas sérieux s'abstenir. **079 808 51 73**

Le magazine le plus lu de Suisse

Insérer une petite annonce

Contact:
Touring Club Suisse
Chantale Hofer
Vanessa Ukoh
e-mail: anzeigen@tcs.ch



touring



Connais-tu notre édition en ligne du magazine Touring?
touring.ch

Le plus grand choix en Suisse : 600 véhicules en stock livrables de suite !

bantam wankmüller

HANROAD
Bleu Cumulus
CHF **52'900.-**

bantam van
dès CHF **60'380.-**
tout équipé

P696GJ **PILOTE**
~~86'100.-~~
CHF **75'900.-**
tout équipé

Forster
dès CHF **57'100.-**

Demandez notre REMISE €!

www.bantam.ch 1037 ETAGNIERES/VD, Rte en Rambuz 1, bwinfo@bantam.ch, 021 731 91 91 **Location & vente**

3011

Texte Juliane Lutz Photo Emanuel Freudiger

Depuis mars, Christine Gerber vit son rêve. Enfant déjà, elle voulait devenir conducteur – la forme féminine n’existait pas encore – du Mattelift. Lors des visites sur la plateforme de la cathédrale, sa grand-mère lui donnait toujours 20 centimes avec lesquels la fillette pouvait descendre, puis remonter, les 32 mètres de la Badgasse. «Les conducteurs de la Matte, avec leur casquette à visière, étaient des modèles pour les enfants de l’époque, ils étaient presque plus respectés que les policiers», se souvient Christine Gerber. Cette sage-femme de formation est la deuxième conductrice de cette institution bernoise, qui existe depuis 1897. La première fut Maja Mores, qui a rejoint l’équipe des «liftboys» en 2020.

Deux fois par semaine, Christine Gerber vend des billets et des cartes multicourses, contrôle les billets ou l’abonnement général de chacun. Parmi ses tâches, elle monte, après sa prise de service, jusqu’à la plateforme de la cathédrale afin de vérifier que tout est en ordre là-haut. Depuis la pandémie, les contrôleurs ne prennent plus l’ascenseur avec les clients. Elle le nettoie également deux fois par jour. Ce travail est «tout simplement un plaisir», avoue Christine Gerber, que ses petits-enfants appellent désormais «Matteliftgrosi», la grand-mère du Mattelift. Le contact avec les gens lui plaît particulièrement. Elle s’entretient avec les touristes en anglais, en français et en italien, répond à leurs questions et leur donne des conseils pour visiter la ville. Les habitants du quartier – pour eux, l’ascenseur est un moyen de transport important pour se rendre rapidement au bus ou au train le matin et donc au travail – sont déjà comme une famille pour elle. «J’ai été très chaleureusement accueillie», dit-elle. On apprend beaucoup de choses, par exemple comment vont les enfants ou le petit chat. On lui demande parfois des conseils, car ces huit dernières années, elle a travaillé comme conseillère en télé-médecine pour le service d’urgence de la ville de Berne. Après 47 ans dans le secteur de la santé, elle ne voulait plus avoir autant de responsabilités et préférerait gagner sa vie en exerçant une autre activité.

Ce qui la réjouit également, c’est qu’elle travaille désormais près de l’Aar, car c’est là qu’elle a toujours voulu vivre, au bord de la rivière. o

mattelift.ch

Job panoramique

Chaque matin, la conductrice monte sur la plateforme de la cathédrale afin de contrôler si tout est en ordre.

La trottinette électrique
populaire du TCS



Mobilité intelligente

La micromobilité pour tous les foyers.

Petits véhicules pour petits trajets.

Université, travail, sport, loisirs, vacances :
ce pack trottinette électrique populaire
garantit votre mobilité intelligente.
Certifié par les spécialistes du TCS.
Légal sur les routes suisses.



+



VMAX-
Handyhalter
im Wert von
CHF 29.90

+



VMAX-Bag
im Wert von
CHF 59.90

+



VMAX-Compressor
im Wert von
CHF 29.90

VMAX VX5 GT
d'une valeur
de CHF 549.-



Pour une durée
limitée au prix spécial
de CHF 499.-
au lieu de 668.-



20 km/h

36 km

400 W

36 V

25%



Commandez maintenant
sur club.tcs.ch/trottinette
ou au +41 32 675 00 80

touring impressum

Magazine du Touring Club Suisse

Editeur
Touring Club Suisse
CP 820, 1214 Vernier (GE)

Rédacteur en chef
Felix Maurhofer (fm)

Rédacteur en chef adjoint
Dino Nodari (dno)

Rédaction
Daniel Riesen (dan)
Dominic Graf (dg)
Jérôme Burgener (jb)
Juliane Lutz (jl)
Pascale Stehlin (pst)
Philippe Rawyler (pra)

Directeur artistique
Alban Seeger

Concept
Michele Iseppi

Rédacteur photo
Emanuel Freudiger (ef)

Layout
Sara Bönzli
Stephan Kneubühl
Andreas Waber
Mathias Wyssenbach (mw)

Correctorat
Madeleine Röthlisberger (F)
Michela Ferrari (I)
Susanne Troxler (D)

Traductions
Philippe Rawyler (F)
Grazia Annen (I)

Adresse postale
TCS, Rédaction Touring
Poststrasse 1
3072 Ostermundigen
Tél. +41 58 827 35 00
touring@tcs.ch

Tirage
Edition française: 355 148
Tirage total: 1 111 449

Direction des publications/
Marketing médias
Cumi Karagülle

Annonces
Cédric Martin, +41 79 621 38 32
Roger Müller, responsable ventes
Chantale Hofer, +41 79 123 45 33
Vanessa Ukoh, +41 76 536 81 99
anzeigen@tcs.ch

Abonnement: Compris dans
la cotisation de membre TCS.
Touring paraît 10 fois par année.

Changements d'adresse: Prière
de les annoncer directement en
mentionnant votre numéro de
membre: Siège central du TCS,
CP 820, 1214 Vernier,
0844 888 111, info@tcs.ch

L'ensemble des textes et photos sont
protégés par le droit d'auteur. Toute re-
production, même partielle, nécessite
l'autorisation écrite de l'éditeur. La
rédaction se réserve le droit de ne pas
publier les textes non commandés.

Production
Swissprinters SA
Brühlstrasse 5, 4800 Zofingue

imprimé en
suisse

LE QUIZ

Lisez attentivement ce magazine pour pouvoir
répondre correctement à la question suivante.

Quelle personne a eu l'idée d'appeler la roche du
Tyrol du Sud «dolomite»?



Participation gratuite
jusqu'au 23.6.2024 sur
touring.ch/quiz-lecteurs

A

Nicolas Théodore
de Saussure

B

Déodat de Gratet
de Dolomieu

C

Franz Joseph Müller
von Reichenstein

**Prix: 1 bon pour un cours de conduite de TCS Training & Events
d'une valeur de 100 fr.**

tcs.ch/cours-conduite

Tous les lectrices et lecteurs de Touring de Suisse et du Liechtenstein sont autorisés à participer, à l'exclusion des collaborateurs TCS et des membres de leur famille. La gagnante ou le gagnant sera tiré au sort et avisé personnellement. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du quiz. Tout recours juridique est exclu.

Lettres de lecteurs

Statistique des accidents

«Touring» 5/2024, page 6

Le nombre de décès sur les passages piétons est alarmant. Je trouve de plus en plus urgent de réintroduire le signe de la main. Il y aurait également moins d'accidents si les piétons respectaient la règle «s'arrêter, regarder, écouter» et suivaient la recommandation de ne traverser la route que lorsque cela est sûr. Je ne supporte plus les montées d'adrénaline au volant, les piétons qui traversent la route sans regarder, les yeux sur leur smartphone et occupés à tapoter. Ils ne sont jamais amendés, pas plus que les cyclistes, dont le comportement laisse aussi souvent à désirer.

A. Corminboeuf @

Déchets sauvages

«Touring» 5/2024, page 10

Je ne savais pas que la Suisse disposait d'un centre de compétences contre les déchets sauvages. J'ai enseigné le littering en tant que matière

facultative au niveau secondaire à partir de 2015 parce que cela devait être un thème scolaire. Les élèves se promenaient dans les rues, les ruelles et les places avec leurs téléphones portables. De retour en classe, nous avons projeté les images sur l'écran, les avons classées et avons établi un catalogue de questions avec des mesures telles que la sensibilisation. Les élèves ont été très étonnés de tout ce qu'ils ont dû retenir. S'occuper du littering sensibilise!

E. Bregy @

L'absence de dépôt sur les emballages vides est la principale raison du littering des canettes en aluminium, des bouteilles en PET et en verre. De nombreux pays ont entretemps introduit un dépôt, car il permet de monétiser les déchets et de «punir» finan-

cièrement les contrevenants. Comme l'argent se trouve pour ainsi dire dans la rue, quelqu'un est récompensé pour ramasser les déchets. Les mauvaises habitudes sont tout simplement acceptées chez nous, au lieu d'inciter les contrevenants à se débarrasser de leurs déchets chez eux. Je suis vraiment frustré par les déchets dans l'espace public et j'ai honte à chaque fois que j'ai des visiteurs étrangers.

M. Balmer @

Conduite autonome

«Touring» 5/2024, page 27

On peut avoir des avis divergents sur le sens ou non de la conduite autonome. Mais si l'on aime conduire sa voiture et/ou si l'on est prévoyant et économe, il est peu probable que celle-ci nous plaise beaucoup.

F. Egolf @

La rédaction se réserve le droit de raccourcir les contributions. Les lettres de lecteurs peuvent également être transmises par e-mail: touring@tcs.ch. Elles sont aussi publiées dans l'édition online de Touring. touring.ch



La Morris Ten Series M est devenue un véritable bijou grâce à mes rénovations.



Du tuning avant l'heure

Après mon apprentissage de mécanicien automobile, j'ai été engagé en 1960 dans un grand garage, mon premier emploi. Après VW et Porsche, je souhaitais également me familiariser avec les véhicules Opel et GM.

Lorsqu'un client a changé de véhicule, j'ai pu acheter la Morris Ten Series M (1939–1948), déjà ancienne à l'époque, pour 350 francs. Pendant mon temps libre, j'ai démonté le moteur, l'ai mis en pièces détachées, remplacé et réparé toutes les pièces défectueuses ou endommagées. Ensuite, j'ai peint le carter, la pompe et le filtre à huile en vert, et tous les composants d'eau en bleu ainsi que le joint de culasse dans un rouge resplendissant. J'ai poli tous les tuyaux en cuivre et le tout est devenu un véritable petit joyau. Pour attirer l'attention, j'ai peint le toit en carreaux noirs et blancs.



Notre premier grand voyage nous a conduits dans la Yougoslavie de l'époque: nous avons obtenu une autorisation spéciale pour notre club de plongée afin de pouvoir camper et plonger. Et c'est là que les avantages de ce véhicule sont apparus. Par temps chaud, le pare-brise pouvait être relevé horizontalement au moyen d'une petite manivelle et d'une chaîne semi-rigide. Les fenêtres latérales ainsi que la vitre arrière étaient équipées de stores intérieurs afin d'éliminer le rayonnement solaire ou de repousser les regards indiscrets. Le grand hayon massif s'ouvrait vers le bas

jusqu'à l'horizontale, devenant ainsi une banquette pratique. Et pour le luxe, les sièges étaient recouverts de cuir.

Cette voiture est devenue très connue dans notre région: l'«échiquier» était présent à toutes les fêtes de village. A l'époque, les lois étaient plus clémentes avec la limite d'alcoolémie. Je n'ai dû me faire remorquer qu'une seule fois, pour un différentiel capricieux, sinon la voiture a toujours bien fonctionné. J'ai pu revendre la Morris Ten des années plus tard au même prix que celui auquel je l'avais achetée. J'avais besoin d'une voiture plus grande. ○

Walti Guggenbühl

«Mon «échiquier» était présent à toutes les fêtes de village.»

Votre première voiture en photo

On n'oublie jamais son premier véhicule, ni les péripéties vécues à son bord. Intrigantes, exaltantes ou émouvantes. Partagez vos anecdotes et envoyez-nous témoignages et photos.

touring@tcs.ch

Bordeaux - Rioja - Pays basque

Vignobles renommés, stations balnéaires chics, lieux de pèlerinage & fantastiques villes d'art

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse

Ce voyage grandiose nous fait traverser les vignobles les plus pittoresques et les meilleurs monde. Nous découvrons de renommée mondiale, domaines viticoles de renommée mondiale, visiteurs des viticulteurs privés et dégustons des vins délicats. Sur la vaste côte Atlantique, nous flânonnons dans des stations balnéaires chics, dégustons les meilleures huîtres de France et respirons l'air frais de la mer à pleins poumons. En traversant les régions sauvages des Pyrénées et les célèbres sites de pèlerinage jalonnant les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, nous atteignons enfin le fantastique Pays basque, où l'art, la culture et la cuisine semblent se fondre dans une magnifique symphonie.



La dune du Pilat



Le Vieux Bordeaux



Pampelune

10 jours,
demi-pension incluse, dès

Fr. 2199.-

en chambre double
Offre spéciale

165

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles à Tours
- ✓ 2 nuits dans un hôtel 4 étoiles à Bordeaux
- ✓ 2 nuits dans un hôtel 4 étoiles à Bayonne
- ✓ 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles à Bilbao
- ✓ 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles à Pampelune
- ✓ 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles à Lourdes
- ✓ 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles à Lyon
- ✓ 9 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 9 x repas du soir à l'hôtel ou dans un restaurant à proximité
- ✓ Circuit guidé selon programme
- ✓ Visite des célèbres Caves de Hennessy avec dégustation de Cognac
- ✓ Visite guidée de Bordeaux
- ✓ Visite d'un château et dégustation de différents vins de la région du Médoc
- ✓ Promenade en bateau à Arcachon vers l'île des pêcheurs, avec dégustation d'huîtres
- ✓ Entrée et visite guidée des grottes de Sare avec méchoui et boissons
- ✓ Entrée au musée Guggenheim de Bilbao
- ✓ Visite guidée de Pampelune
- ✓ Visite d'un domaine viticole avec dégustation de vins dans la région de la Rioja
- ✓ Visite guidée de Toulouse
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Voyage exclusif du 14 au 23 septembre 2024

Votre programme de voyage

1er jour, samedi 14 septembre 2024 – Trajet jusqu'à Tours

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Tours. Repas du soir à l'hôtel.

2e jour, dimanche 15 septembre 2024 – Poitiers – Cognac – Bordeaux

Le matin, promenade à Tours, avant de continuer vers Poitiers, où vous pourrez admirer l'une des façades d'église les plus intéressantes de France. A Cognac, nous vous invitons ensuite à une dégustation de cognac dans les caves Hennessy. Puis poursuite du voyage jusqu'à Bordeaux. Repas du soir à l'hôtel.

3e jour, lundi 16 septembre 2024 – Bordeaux et Médoc

Visite guidée de Bordeaux, où nous admirons la vieille ville, la cathédrale et le musée futuriste du vin. L'après-midi, excursion dans la région du Médoc le long d'illustres domaines comme Mouton Rothschild, Château Lafitte et Margaux. Une dégustation chez un vigneron privé figure bien sûr au programme. Repas du soir à l'hôtel.

4e jour, mardi 17 septembre 2024 – Arcachon, Landes et Bayonne

A Arcachon, tour en bateau avec dégusta-

tion d'huîtres, jusqu'à l'île des pêcheurs. Possibilité ensuite d'escalader la plus grande dune de sable d'Europe, celle du Pilat. A travers les grandes pinèdes des Landes, nous rejoignons ensuite Bayonne, plus au sud. Repas du soir à l'hôtel.

5e jour, mercredi 18 septembre 2024 – Environs de Biarritz et Saint-Jean-de-Luz

Ce matin, promenade dans la station balnéaire mondaine de Biarritz, puis dans celle, plus petite, de Saint-Jean-de-Luz. A midi, nous sommes attendus pour un «méchoui» près des grottes préhistoriques de Sare. Visite des grottes avant de rentrer à Bayonne. Repas du soir à l'hôtel.

6e jour, jeudi 19 septembre 2024 – Saint-Sébastien et Bilbao

Après le petit déjeuner et un court trajet en car, nous atteignons la frontière espagnole et bientôt l'une des plus belles stations balnéaires du monde, Saint-Sébastien. L'après-midi, nous continuons vers Bilbao et son célèbre musée Guggenheim, que nous visitons bien sûr. Repas du soir et nuit à Bilbao.

7e jour, vendredi 20 septembre 2024 – Pays basque espagnol et Rioja

Visite de la célèbre Bodega Remelluri dans la région de la Rioja et avons tout loisir d'apprécier ses vins fins lors d'une dégustation.

Puis nous découvrons Logroño, chef-lieu de cette région viticole. Arrivée l'après-midi à Pampelune, avec sa belle vieille ville et sa célèbre cathédrale. Repas du soir à l'hôtel.

8e jour, samedi 21 septembre 2024 – Saint-Jean-Pied-de-Port et Lourdes

Retour en France aujourd'hui. Via Saint-Jean-Pied-de-Port et les contreforts des Pyrénées, nous rejoignons Lourdes, le lieu de pèlerinage le plus célèbre du monde. Repas du soir et nuit à Lourdes.

9e jour, dimanche 22 septembre 2024 – En route pour Lyon, via Toulouse

Aujourd'hui, nous découvrons Toulouse, la ville rose sur le Canal du Midi. Visite guidée avant de repartir en direction du Massif central, puis la vallée du Rhône pour rejoindre Lyon. Repas du soir et nuit à Lyon.

10e jour, lundi 23 septembre 2024 – Retour

Après le petit déjeuner, voyage pour rentrer en Suisse.

GARANTIE DE VOYAGE

reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double

en hôtels 4 étoiles

Fr. 2199.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 599.-
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne
(supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

Genève, Lausanne, Yverdon, Bienne,
Martigny, Montreux, Fribourg, Neuchâtel

Offrez-vous une parenthèse loin du quotidien
Une journée de vacances avec car-tours.ch

Excursions avec trajet en car
 & repas de midi toujours inclus!

Voyages à prix promo exceptionnels!

Offert: un bon de voyage de
 Fr. 30.- par réservation!



Excursion d'un jour
 avec repas de midi inclus
Fr. 139.-
 Journée de rêve
 n° 4

Le premier chemin de fer de montagne d'Europe a plus de 150 ans et se trouve au cœur de la Suisse. Embarquez avec nous pour un inoubliable voyage en train jusqu'au Rigi. Du sommet, la vue à 360 degrés sur 13 lacs & la chaîne des Alpes est à couper le souffle. Un bon repas de midi en bonne compagnie et la magnifique descente en plaine sur Arth-Goldau clôtureront cette belle journée.

Rigi - la reine des montagnes

Vues de rêve & plus de 150 ans d'histoire ferroviaire

COMPRIS DANS LE PRIX! * Trajet en car spécial tout confort * Montée en train à crémaillère Vitznau – Rigi Kulm * Descente en train à crémaillère Rigi Kulm / Staffel – Arth Goldau * Repas de midi de 3 plats au Rigi Staffel * Guide suisse privé * Guide suisse privé
 * Offert: un bon car-tours.ch de Fr. 30.- à faire valoir sur un futur voyage de plusieurs jours

Genève - Nyon - Lausanne - Yverdon:
 Martigny - Montreux - Bulle - Fribourg:

11 juillet | 25 juillet | 7 août | 22 août
 18 juillet | 1er août | 14 août | 29 août



Excursion d'un jour
 avec repas de midi inclus
Fr. 149.-
 Journée de rêve
 n° 5

Nous rejoignons d'abord le col du Grimsel, où nous savourons un repas de midi décontracté au sympathique hôtel Alpenrösl. C'est à Gletsch que débute ensuite notre aventure ferroviaire et il est impressionnant de voir le petit train à vapeur rénové avec tant d'amour gravir la spectaculaire ligne sommitale de la Furka, en route pour Realp! Après une courte promenade et un arrêt à Realp, nous prenons le train régional pour Oberwald, où notre car nous attend pour nous ramener à notre point de départ.

Légendaire train à vapeur de la Furka

Une inoubliable journée à la montagne!

COMPRIS DANS LE PRIX! * Trajet en car spécial tout confort * Repas de midi de 3 plats à l'hôtel Alpenrösl, au col du Grimsel * Train à vapeur de la Furka (Gletsch-Realp) * Promenade et arrêt à Realp * Parcours en train régional (Realp-Oberwald) * Guide suisse privé
 * Offert: un bon car-tours.ch de Fr. 30.- à faire valoir sur un futur voyage de plusieurs jours

Genève - Nyon - Lausanne - Yverdon:
 Bulle - Montreux - Martigny - Sion:

13 juillet | 19 juillet | 27 juillet | 2 août | 10 août | 1 septembre
 14 juillet | 28 juillet | 1 août | 17 août | 31 août



Excursion d'un jour
 avec repas de midi inclus
Fr. 129.-
 Journée de rêve
 n° 1

Depuis 1893, un train à crémaillère nostalgique relie Wilderswil à la Schynige Platte. Installez-vous confortablement à bord d'une voiture rétro à ciel ouvert et profitez de l'une des plus belles aventures ferroviaires de Suisse, avec panorama imprenable sur les lacs de Thoune et de Brienz. Un délicieux repas de midi nous est servi au charmant restaurant panoramique du sommet, vue sur l'Eiger, le Mönch & la Jungfrau comprise!

Parcours rétro à la Schynige Platte

Panorama de rêve & fantastique flore alpine dans la région de la Jungfrau

COMPRIS DANS LE PRIX! * Trajet en car spécial tout confort * Parcours rétro en train pour monter à la Schynige Platte (Wilderswil – Schynige Platte - Wilderswil) * Savoureux repas de midi de 3 plats au restaurant de montagne Schynige Platte * Visite libre du jardin botanique alpin * Guide suisse privé * Offert: un bon car-tours.ch de Fr. 30.- à faire valoir sur un futur voyage de plusieurs jours

Genève - Nyon - Lausanne - Yverdon:
 Martigny - Montreux - Bulle - Fribourg:
 Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel - Bienne:

12 juillet | 23 août
 19 juillet | 30 août
 16 août

GARANTIE DE VOYAGE
reka *Noch mehr sparen -*
 bis 100% REKA-Checks!