



touring

La nature sans pitié

La multiplication des inondations et des coulées de boue menacent les infrastructures de transport.

PATROUILLE Comment le TCS choisit ses véhicules d'intervention. | **AUDI Q6** Un SUV électrique confortable et résolument haut de gamme. | **MOTOR CITY** Détroit a su se réinventer pour renaître.

Flamboyante Andalousie

Bel emplacement avec super hôtel au bord de la mer



Voyage
en avion

Soleil, plage &
magie de l'Alhambra

Profitez, le temps d'une semaine printanière, de la magie du sud de l'Espagne. De notre hôtel basé sur la plage de Torremolinos, nous rayonnons d'une excursion à l'autre et tombons sous le charme du patrimoine culturel mondial de l'Andalousie.

8 jours,
demi-pension incluse, dès

Fr. 1449.-

en chambre double, dép. 2.9, 9.9 & 16.9

Offre spéciale

113

Avec le célèbre hôtel Pierre &
Vacances «El Puerto» à Fuengirola

L'Alhambra de Grenade, d'une incroyable beauté

Magnifique ville de Cordoue



Ronda, si pittoresque

Votre programme de voyage

1er jour – Vol pour Malaga

Vol SWISS de Genève à Malaga. Transfert à l'hôtel et temps libre jusqu'au repas du soir.

2e jour – Grenade avec Alhambra

Grenade, la perle andalouse, mérite à elle seule un voyage, ne serait-ce que pour sa situation unique au pied de la Sierra Nevada, qui séduit chaque visiteur. Mais ce panorama exceptionnel est encore surpassé par l'éclat et la magnificence de l'illustre palais de l'Alhambra. Résidence d'un ancien souverain mauresque, l'Alhambra présente des décorations et des ornements d'une incroyable opulence. D'une cour à l'autre, on se croirait transporté dans l'ambiance des Mille et Une Nuits. Repas du soir à l'hôtel.

3e jour – Séville

Aujourd'hui, nous vous emmenons à la découverte de Séville, capitale de l'Andalousie et centre du flamenco, art oscillant entre fierté et mélancolie. Au programme, un tour de ville fort instructif et la visite du palais royal de l'Alcazar (entrée incluse), d'architecture Mudéjar. Allez ensuite flâner dans le parc Maria Luisa, l'oasis verte de Séville.

4e jour – Journée libre

Soleil, plage et mer: profitez pleinement de votre journée libre.

5e jour – Ronda

Sur les traces de Rilke et d'Hemingway, nous découvrons aujourd'hui Ronda: outre les vénérables arènes, on y trouve le Puente Nuevo, le palais du Marquis de Salvatierra et l'église Santa Maria Mayor.

6e jour – Cordoue

Cordoue était autrefois le centre du califat arabe. Son caractère mauresque se révèle en particulier lors d'une promenade dans les ruelles et sur les petites places de la vieille ville pittoresque. Cependant, la principale curiosité de Cordoue est la somptueuse mosquée Mezquita, que nous allons visiter. Une cathédrale a été construite au beau milieu d'un dédale de plus de 850 colonnes indépendantes qui semblent se déplacer en perspective.

7e jour – Journée libre

Profitez encore de cette dernière journée andalouse pour vous relaxer et vous imprégner du chaud soleil printanier.

8e jour – Vol retour

Petit déjeuner, puis transfert à l'aéroport de Malaga, où nous prenons l'avion pour rentrer en Suisse.

Compris dans le prix!

- ✓ Vols de ligne SWISS Genève-Malaga-Genève
- ✓ Toutes les taxes, frais et supplément carburant
- ✓ 7 nuits à l'hôtel El Puerto by P&V*** à Fuengirola
- ✓ 7 x petit déjeuner
- ✓ 7 x repas du soir
- ✓ Tous les transferts nécessaires
- ✓ Excursion guidée d'un jour à Grenade avec entrée à l'Alhambra
- ✓ Excursion guidée d'un jour à Ronda
- ✓ Excursion guidée d'un jour à Séville avec entrée au palais royal de l'Alcazar
- ✓ Excursion guidée d'un jour à Cordoue avec entrée à la Mezquita
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

1 au 8 juin 2025

2 au 9 septembre 2025*

9 au 16 septembre 2025*

16 au 23 septembre 2025*

* Dates promo sans supplément

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double à l'hôtel El Puerto by P&V ***, Fuengirola Fr. 1449.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 429.-

Supplément saisonnier 1.6.: Fr. 150.-

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

Vols: de/à Genève

reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr



EN PRÉAMBULE

Laves torrentielles, inondations, avalanches et incendies de forêt constituent une menace pour nos infrastructures de transport. La protection des routes et du rail contre les **risques naturels** [page 10](#) est un enjeu majeur. Des systèmes de surveillance sophistiqués et des ouvrages de protection coûteux permettent d'éviter le pire. **L'Audi Q6** [page 44](#) que nous avons testée est chic, confortable et performante. Elle n'est cependant pas à la portée de toutes les bourses. Ce n'est pas avec Audi, mais avec Ford que la ville de **Détroit** [page 57](#) a connu la prospérité puis le déclin. Notre reportage montre comment cette «Motor City», dans l'Etat du Michigan, est à nouveau en plein essor après s'être réinventée.

Felix Maurhofer, rédacteur en chef



fm

page 22

La flotte de véhicules de TCS Patrouille se compose de quatre nouvelles voitures. Parmi elles, on trouve la VW ID. Buzz ou la Mercedes Vito 119 (photo).



Lire «Touring» en version digitale ou le télécharger en PDF E-Paper: touring.ch/magazine

Cette édition en chiffres:



Les intempéries ont causé en moyenne 306 millions de francs de dommages par an en Suisse. [page 18](#)



La demande de voyages en avion a augmenté de 10,4% en 2024 par rapport à l'année précédente. [page 31](#)



Les dix trottinettes électriques que nous avons testées roulent bien mais sont difficilement réparables. [page 49](#)

Îles de la Baltique & cités hanséatiques

Un merveilleux voyage estival au fil de la belle côte allemande!

Voyage exclusif du 8 au 17 août 2025



Votre confortable bateau fluvial
– le MS Junker Jörg

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse



Stettin



Greifswald

Un voyage comme
une brise d'été!

Une croisière fluviale comme sortie d'un livre d'images! À bord du MS Junker Jörg, explorez les plus belles îles et stations de la Baltique en haute saison. Entre plages, architecture unique et villes hanséatiques comme Stralsund ou Szczecin, détendez-vous à bord et admirez les paysages!

Votre programme de voyage

1er jour, vendredi 8 août 2025 – Trajet jusqu'à Dresde

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Dresde, où nous sommes attendus pour le repas du soir.

2e jour, samedi 9 août 2025 – Dresde – Stralsund

Avant de rejoindre Stralsund, nous visitons Dresde, surnommée la Florence de l'Elbe. La ville se distingue par ses monuments prestigieux: l'Opéra Semper, la Frauenkirche, la Hofkirche et le Zwinger, complexe baroque abritant plusieurs musées. Ensuite, direction Stralsund, où nous prenons possession de nos cabines à bord du MS Junker Jörg.

3e jour, dimanche 10 août 2025 – Stralsund – Greifswald

Savourez votre premier petit déjeuner à bord, puis profitez d'une magnifique visite guidée de Stralsund (*), cité inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Son hôtel de ville médiéval, avec sa façade impressionnante et ses briques rouge vif, vaut particulièrement le détour. Nous quittons Stralsund en fin d'après-midi et voguons tranquillement en direction de Greifswald. Un bel après-midi de détente à bord, pour arriver à Greifswald après le repas du soir.

4e jour, lundi 11 août 2025 – Greifswald & île de Rügen

La visite guidée de ce matin nous fait découvrir Greifswald (*), la seconde ville hanséatique de notre circuit. Nous prenons ensuite le repas de midi à bord, tandis que notre bateau met le cap sur l'île de Rügen. L'après-midi, nous profitons d'un tour de l'île (*), occasion de visiter Binz et ses maisons d'architecture balnéaire du 19e siècle, ainsi que la côte mondiale connue pour ses falaises de craie. Nous repartons en soirée, direction Peenemünde, sur l'île d'Usedom.

5e jour, mardi 12 août 2025 – Île d'Usedom

Très prisée en été, l'île d'Usedom, que nous parcourons à la faveur d'un tour panoramique (*), nous dévoile des paysages à couper le souffle et de célèbres stations balnéaires impériales. De nombreuses maisons et villas rappellent aujourd'hui encore l'atmosphère des temps passés. Nous reprenons le bateau à midi, à Wolgast. Pendant que le Junker Jörg met le cap sur Szczecin l'après-midi, vous avez à nouveau tout loisir de vous relaxer à bord.

6e jour, mercredi 13 août 2025 – Szczecin

Bienvenue en Pologne dans la superbe ville hanséatique de Szczecin, appelée Stettin en allemand. Au cœur de notre intéressante visite (*), découvrez l'architecture gothique de la vieille ville, avec la cathédrale Saint-Jacques et le château reconstruit de Szczecin. Après quelques belles heures au soleil, nous arrivons avant le dîner à Swinemünde, célèbre station balnéaire d'Usedom, avec sa magnifique promenade invitant à la flânerie.

7e jour, jeudi 14 août 2025 – Swinemünde

Visite aujourd'hui de Swinemünde (*), caractérisée par ses bâtiments historiques tels que l'hôtel de ville, l'église du Christ, la tour de l'église de Luther, la maison bourgeoise et l'imposante forteresse d'époque prussienne. Nous poursuivons ensuite notre voyage, le temps d'un nouvel



Notre confortable navire de croisières fluviales – Le MS Junker Jörg

Le MS Junker Jörg ne dispose que de 56 cabines, réparties sur deux ponts. Toutes les cabines (12 m²) sont des cabines extérieures tout confort, dotées de fenêtres qui peuvent s'ouvrir et de deux lits séparés. es 8 élégantes suites (15 m²) du pont panoramique disposent de lit double et d'une baie vitrée qui s'ouvre sur un balcon français.



après-midi de calme sur le bateau, à contempler de beaux paysages. Le soir, nous jetons l'ancre à Wolgast, célèbre station thermale de l'île de Wollin.

8e jour, vendredi 15 août 2025 – Wolgast – Stralsund

Savourez pleinement votre dernière matinée à bord. Après le repas de midi, nous retrouvons Stralsund, où vous aurez l'après-midi de libre pour une visite à votre guise. Que diriez-vous par exemple de découvrir le célèbre Ozeanum, où vous pourrez voyager virtuellement du bassin portuaire de Stralsund à l'océan Arctique? Le capitaine et son équipage nous attendent à bord ce soir pour notre grand dîner de clôture.

9e jour, samedi 16 août 2025 – Stralsund – Leipzig

Après le petit déjeuner, il sera temps de prendre congé de notre navire. Cap sur Leipzig, où une passionnante visite guidée de la ville nous permet d'admirer le centre historique, le marché, l'ancien hôtel de ville, les fameux passages avec la cave d'Auerbach et le marché Augustus, tout récemment réaménagé. Repas du soir à notre hôtel.

10e jour, dimanche 17 août 2025 – Retour

Voyage pour rentrer en Suisse, la tête et les bagages remplis de beaux souvenirs.

(* Excursions incluses avec le forfait excursions



FORFAIT EXCURSIONS à Fr. 89.-

Leforait excursions comprend les 6 excursions marquées d'un (*) dans le programme. Le forfait doit se réserver à l'avance. L'économie réalisée est d'au moins 30%. Réservez d'excursions individuelles possible à bord.

10 jours, pension complète
à bord incluse, dès

Fr. 2269.-

Cab./ch. double, pont principal arrière

Offre spéciale

377

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 1 nuit en demi-pension dans un hôtel de classe moyenne supérieure à Dresde
- ✓ 1 nuit en demi-pension dans un hôtel de classe moyenne supérieure à Leipzig
- ✓ Visite guidée de Dresde et Leipzig
- ✓ 7 nuits à bord du MS Junker Jörg dans la catégorie de cabine réservée
- ✓ Croisière à bord du MS Junker Jörg de/à Stralsund selon programme
- ✓ Pension complète à bord, soit: copieux petit déjeuner-buffet, buffet pour le repas de midi, repas du soir servi sous forme de menu, café & pâtisserie l'après-midi, apéritif de bienvenue et de clôture, 1 x dîner de gala
- ✓ Animation à bord par un musicien
- ✓ Service bagages
- ✓ Toutes les taxes portuaires
- ✓ Propre guide suisse car-tours.ch à bord

Nos prix promo pour vous

Prix par pers. chambre/cabine double en Fr.

MS Junker Jörg 10 jours, départ Suisse

Catégories de cabines	Prix catalogue	Prix promo
Pont principal arrière	2879.-	2269.-
Pont principal	2959.-	2449.-
Pont panorama	3199.-	2749.-
Pont panorama Suite (balcon français)	3499.-	2999.-

Suppl. voyageurs individuels:

Pont principal Fr. 1399.-

Pont panorama 1599.-

Choisissez votre lieu de départ:

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

Non inclus/en option:

Excursions, dépenses personnelles, boissons & pourboires (suggérés Euro 7 – 10.- p. p./jour)
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Organisation: Holiday Partner, 8852 Altendorf

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr

reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

En prise directe

avec l'univers de la mobilité

LA QUESTION



Quelle est la voiture d'occasion la plus chère?

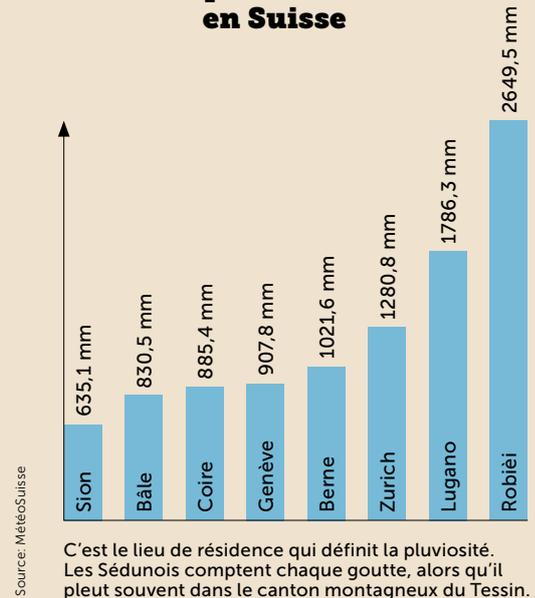
- a) La Ford GT40 de 1968
- b) La Mercedes-Benz 300 SLR Coupé de 1955
- c) La Ferrari 250 GTO de 1962
- d) L'Aston Martin DBR1 de 1959



Réponse exacte: b) Une Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut a changé de propriétaire pour 135 millions d'euros. La voiture est considérée comme la voiture d'occasion la plus chère de tous les temps. Les autres véhicules le sont également, mais ils ne peuvent pas rivaliser avec le coupé Uhlenhaut.

LA STAT'

Précipitations 2024 en Suisse



Stages «ElectDrive»

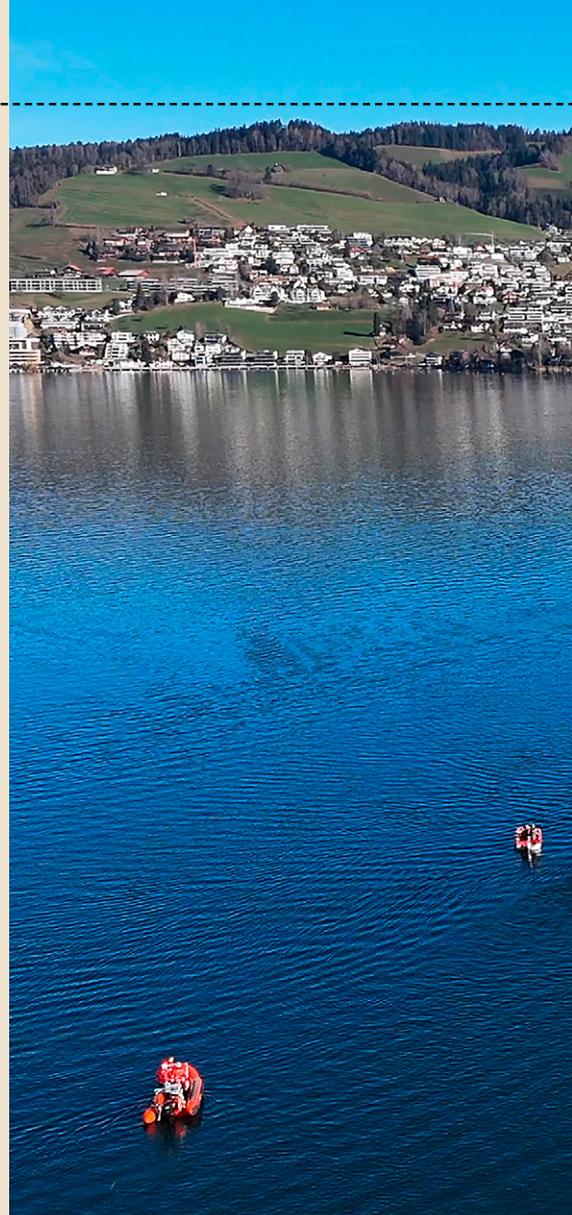
A partir du mois d'avril, TCS Training & Events proposera un nouveau stage de conduite pour les voitures à motorisation alternative. Ce cours d'une journée s'adresse aux conducteurs de voitures purement électriques (BEV), hybrides et hybrides plug-in (HEV et PHEV) ainsi que de véhicules au gaz naturel (CNG). Les participants découvrent les particularités des technologies de propulsion modernes et apprennent comment elles affectent leur comportement au volant. L'un des points forts est l'expérience de l'accélération et des réactions en situation limite. L'influence de «One Pedal to Drive» et de la récupération d'énergie sur la dynamique de conduite et l'efficacité énergétique est transmise de manière particulièrement pratique.

tcs.ch/electdrive

LE CHIFFRE

86 995

permis de conduire ont été retirés en 2024. Selon l'OFROU, cela représente une augmentation de 8,7% par rapport à 2023. La vitesse et l'alcoolémie sont les raisons les plus fréquentes pour un retrait de permis. Et après deux années de baisse, le nombre de permis d'élève conducteur retirés a de nouveau augmenté de manière significative en 2024, avec 4756 permis retirés.



Vite lu



Nouveau numéro du service client TCS

Les membres peuvent s'adresser au service client pour toute question concernant le sociétariat ou les produits du TCS. Celui-ci s'est désormais doté d'un nouveau numéro de téléphone (voir ci-dessous). Comme la grande majorité de la population suisse dispose d'un forfait illimité pour le réseau fixe, il n'y a plus de frais.

Nouveau numéro: 058 827 27 27



Des primes à revoir

Si l'Etat veut promouvoir l'achat de voitures électriques, il doit le faire par le biais de primes directes à l'achat. Telle est la conclusion de chercheurs ayant étudié la question sur la base du canton de Berne. Celui-ci mise sur une promotion avec des réductions d'impôts. Selon le rapport, les incitations à l'achat sont plus visibles et donc plus efficaces.

snf.ch



La belle vie en péniche

Devenir skipper le temps d'un week-end (sans permis bateau), voguer tranquillement sur les plus belles rivières d'Europe et laisser le quotidien derrière soi. Les vacances en péniche sont une forme particulièrement agréable de «slow tourisme». Nos offres incluent une grande diversité de bateaux dans douze pays différents.

tcs-peniches.ch



Recyclage de batteries auto

Début avril, la plus grande usine de recyclage de batteries de Suisse ouvrira ses portes à Biberist (SO). Elle est spécialisée dans les batteries de traction automobile. Le procédé utilisé vise à combiner des taux de recyclage élevés avec une faible empreinte carbone. Même les cellules neuves mais défectueuses y seront traitées.

librec.ch



Keystone

Tradition vivante

La coutume plus que centenaire de transporter le bois en le laissant flotter est ici bien présente. Du Moyen Âge jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, le bois était également transporté par flottage sur les rivières et les lacs en Suisse. Aujourd'hui, le flottage sur le lac d'Ägeri (Zoug), qui a lieu tous les deux ou trois ans, est un grand spectacle. Le 8 mars, environ 900 m³ de bois ont été transportés sur le lac. La traversée a pu être suivie sur place sur un grand écran avec des images de drones en direct, ainsi que par streaming.



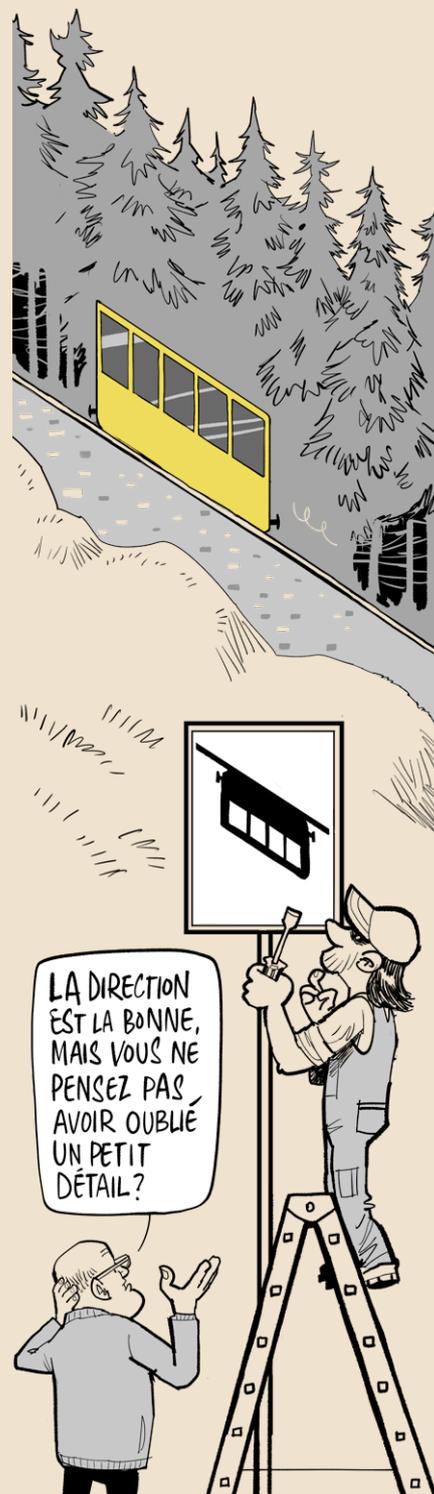
Mobilité sans souci

Les usagers des TP, cyclistes et piétons ne se déplacent pas sans encombre. Pour eux, le TCS Sociétariat de base – l'adhésion sans assistance dépannage – est intéressante. Elle comprend conseils juridiques gratuits, une protection juridique en cas d'accident, une assistance en cas de suppression de train ainsi que des avantages exclusifs sur les produits TCS.

tcs.ch/basis

SOUS LA LOUPE

Observations relatives à la mobilité par Illustres. Ce mois-ci: attention, funiculaire



LE TOP 5

Les communes les moins peuplées de Suisse



① Kammersrohr (SO)

Situé dans le canton de Soleure, à la frontière avec celui de Berne, cette commune est la moins peuplée des 2121 que compte le pays.

Habitants: **31**

Superficie: **0,95 km²**



② Rebévelier (BE)

Bernois depuis 1815, le village est limitrophe de trois communes jurassiennes: Haute-Sorne au nord-est, Saulcy au nord-ouest et Lajoux à l'ouest.

Habitants: **34**

Superficie: **3,55 km²**



③ La Scheulte (BE)

La commune la plus septentrionale du canton de Berne est aussi une enclave: elle n'est accessible, par la route, que par les cantons du Jura ou Soleure.

Habitants: **35**

Superficie: **5,8 km²**



④ Cerentino (TI)

Cette commune comptait 625 habitants en 1591 et encore 209 en 1900. La baisse démographique est due en partie à l'exode rural.

Habitants: **38**

Superficie: **20,07 km²**



⑤ Bister (VS)

Bister peut se targuer d'un autre record: Edwin Zeiter a été le président de commune le plus longtemps resté en poste, de 1976 à 2024, soit 48 ans.

Habitants: **39**

Superficie: **5,8 km²**



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



Susanne Huber, CTJ

De gauche à droite: Thomas Nitsch, directeur général de CTJ, Oliver Grützner, responsable Tourisme & Loisirs du TCS, Raymond Eckl, 1^{er} président de CTJ.

TCS Camping récompensé

A l'occasion du salon Reise + Camping à Essen, le prix «Meilenstein 2025» a été attribué à TCS Camping pour récompenser la qualité de ses prestations.

L'Association allemande des journalistes du caravaning et du tourisme (Vereinigung der Caravaning- und Touristik-Journalisten, CTJ) a remis le prix «Meilenstein 2025» à TCS Camping lors du salon Reise + Camping, qui s'est déroulé en février dernier à Essen, en Allemagne. TCS Camping s'est vu remettre cette récompense en raison de sa remarquable évolution ces dernières années, de la célébration de son 75^e anniversaire ainsi que pour son engagement continu à enrichir l'expérience du camping.

Reconnaissance sans frontière

La distinction a été remise à Oliver Grützner, responsable Tourisme & Loisirs au Touring Club Suisse, qui s'est dit honoré par cette reconnaissance. «Nous nous réjouissons que notre engagement soit perçu positivement au-delà des frontières», a déclaré Oliver Grützner lors de la cérémonie. Quant à Raymond Eckl, premier président de la CTJ, il a salué la véritable «success story de TCS Camping ces dernières années». Chaque année, CTJ décerne le «Meilenstein» à des personnes ou à des organisations qui se sont distinguées dans le domaine du caravaning.

Nouvelle saison en vue

L'heure de la réouverture est arrivée pour les TCS Camping. Dès le mois d'avril, la plupart d'entre eux seront prêts à accueillir les hôtes. Informations et réservations:

tcs.ch/camping

Sicile - l'île des dieux

Fin de saison e-Bike-tours.ch sous le soleil du sud de l'Italie



e-Bike-tours.ch
Les plus beaux tours d'Europe, en bonne compagnie

Sous le soleil de la Sicile, réjouissez-vous de ce circuit à vélo au cœur d'un décor à nul autre pareil: des kilomètres de plages de sable, des côtes ponctuées de nombreuses baies, des ruines qui nous ramènent à l'Antiquité et des petites villes animées affichant leur splendeur baroque. Embarquez avec nous et laissez-vous envoûter par les paysages de rêve et l'histoire mouvementée de la plus grande île de la Méditerranée.

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à Gênes et embarquement

Trajet en car spécial moderne jusqu'à Gênes. Le soir, embarquement sur le ferry à destination de Palerme.

2e jour – En mer – Palerme

Profitez de la traversée pour prendre un grand bol d'air marin. Arrivée en soirée à Palerme. Après le débarquement, repas du soir et nuit à notre hôtel de Palerme.

3e jour – Palerme – Giardini Naxos

La journée débute par une visite guidée de Palerme, appréciée pour ses bâtiments historiques. Notre premier tour à vélo débute à Cefalù. Nous pédalons le long de la côte jusqu'à Santo Stefano di Camastra, connue pour ses ateliers de céramique. Retour en car à notre hôtel de Giardini Naxos.

Parcours e-bike: env. 40 km

4e jour – Acireale – Acì Trezza – Catane

De l'hôtel, nous roulons le long de la côte jusqu'à Acireale, connue pour ses nombreux citronniers. Nous poursuivons en car jusqu'à Acì Trezza. D'après la légende, le cyclope Polyphème aurait lancé les rochers qui se dressent au large, les Faraglioni, contre les bateaux d'Ulysse en fuite. Balade à Catane et temps libre.

Parcours e-bike: env. 50 km

5e jour – Vallée de l'Alcantara et Taormine

De l'hôtel, nous roulons ce matin à travers des vergers d'orangers et suivons la rivière Alcantara jusqu'à Francavilla di Sicilia, où un tour guidé et la visite d'un vieux moulin à huile, avec dégustation, nous attendent. Nous rejoignons ensuite Taormine, célèbre pour son théâtre gréco-romain, d'où l'on profite d'un spectaculaire coup d'œil sur la Méditerranée et l'Etna. Temps libre avant de rentrer à l'hôtel en e-bike.

Parcours e-bike: env. 50 km

6e jour – Syracuse antique – Noto

Départ en car pour Syracuse, jadis la cité la plus puissante du monde antique. Une ancienne voie ferrée transformée en piste cyclable nous offre une vue splendide sur la côte rocheuse et la vieille ville. Après un tour de ville à vélo, nous visitons l'île d'Ortygie. L'après-midi, nous pédalons jusqu'à la réserve naturelle de Fonte Ciane, où le papyrus pousse comme en Egypte.

Parcours e-bike: env. 35 km

7e jour – Noto, Marzamemi et Portopalo

La journée débute par la visite de la cité baroque de Noto. Après la balade, nous parcourons à vélo la magnifique réserve ornithologique de Vendicari, puis visitons le pittoresque village côtier de Marzamemi ainsi qu'un domaine viticole typique, avec dégustation. Puis continuation vers Portopalo, où mer Ionienne et Méditerranée se rencontrent.

Parcours e-bike: env. 50 km

8e jour – Ragusa, Modica et Scicli

Transfert en car à Ragusa. Là, nous enfourchons nos e-bikes pour une brève visite des ruelles de Ragusa Ibla. Départ ensuite pour Modica, connue pour ses maisons collées aux falaises. Nous y dégustons le chocolat sicilien. Temps libre, avant de repartir vers Scicli, d'où notre car nous ramène à l'hôtel.

Parcours e-bike: env. 40 km

9e jour – Caltagirone – Piazza Armerina – Palerme

Le car nous conduit à Caltagirone, où débute notre tour à vélo en direction de Piazza Armerina, où nous admirons les mosaïques de la Villa del Casale. Puis retour à Palerme en car, embarquement sur le ferry de nuit.

Parcours e-bike: env. 30 km

10e jour – En mer – Gênes

Après une belle journée en mer, nous accostons en soirée dans le port de Gênes. Nuit dans un hôtel de la région.

11e jour – Retour

Retour en Suisse après le petit déjeuner.



reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!



11 jours, petit déjeuner inclus, dès

Fr. 2499.-

en chambre double/ cabine intérieure

Compris dans les prix!

- Trajet en car spécial tout confort
- Transport des e-bikes dans une remorque professionnelle
- Traversée en ferry Gênes-Palerme / Palerme-Gênes, y c. 2 nuits avec petit déjeuner (base cabine double intérieure)
- 1 nuit à l'hôtel Astoria Palace ****, à Palerme
- 3 nuits à l'hôtel Arathena Rocks ****, à Giardini Naxos
- 3 nuits à l'hôtel Villa Favorita ****, à Noto
- 1 nuit dans un hôtel 4 étoiles de la région de Gênes
- 8 x petit déjeuner à l'hôtel
- 8 x repas du soir à l'hôtel
- Visite guidée de Palerme
- Visite d'un moulin à huile, avec dégustation
- Visite guidée de la vieille ville «Ortygia»
- Dégustation de vin avec collation
- Promenade guidée à Noto
- Dégustation du célèbre chocolat de Modica
- Promenade guidée à Ragusa
- Entrée à la Villa del Casale Piazza Armerina
- Tous les parcours e-bike selon programme
- Deux guides expérimentés pour tous les tours en e-bike
- Gratuit: chaque participant reçoit un article de sport e-Bike-tours.ch à choix

Votre date de voyage:

21 au 31 octobre 2025

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
en hôtels 4 étoiles **Fr. 2499.-**

Non inclus/en option:

Supplément chambre/cabine individuelle: Fr. 459.-
Suppléments cabines ferries:
- cabine double extérieure: Fr. 60.-
- cabine individuelle extérieure: Fr. 90.-
Sur demande: location e-bike: Fr. 36.- par jour
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne
(supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

Tavel, Cossonay, Vernier
(tous avec possibilité de parking)



Marzamemi



Ragusa



Désuperbes excursions à vélo

Parcours e-bike:

Les itinéraires empruntent des routes secondaires à faible trafic. Le parcours est plat à légèrement vallonné, avec quelques montées occasionnelles que nous maîtrisons sans problème avec nos vélos électriques.

11 jours
7 tours en e-bike
295
km



Réservez en toute simplicité Tél. 0848 00 77 55 ou www.e-Bike-tours.ch/fr



Le trafic à la merci des intempéries

Les dangers naturels tels qu'inondations, avalanches ou glissements de terrain entraînent de plus en plus des fermetures de routes et de voies ferrées. Les coûts de prévention et de réparation augmentent. Davantage d'ouvrages de protection et une surveillance accrue sont nécessaires.

Texte Felix Maurhofer - Photos Keystone-SDA



D'énormes masses d'eau ont détruit l'A13 à Löstallo, dans le Val Mesolcina (GR), au cours de l'été 2024.

L

Le 21 juin 2024, une énorme tempête s'est abattue sur le Val Mesolcina (GR). Après des heures de précipitations, celle-ci ont déclenché une coulée de boue qui a emporté des personnes, maisons et voitures. Le glissement de terrain et les masses d'eau ont également provoqué une érosion des berges qui a détruit l'autoroute A13 sur 200 mètres. En peu de temps, l'un des principaux axes nord-sud passant par le San Bernardino est devenu impraticable. Mais dès le 5 juillet, une ouverture partielle a été mise en place avec une voie dans chaque sens de circulation, et à partir du 3 septembre, l'autoroute a pu être à nouveau utilisée normalement. Le coût total de la reconstruction s'est élevé à environ 7 mio de francs. Les dommages causés dans la commune de Lostalio ont été estimés à 38 mio de francs.

Cependant, les intempéries dans le Val Mesolcina ne sont pas un cas isolé. De juin à septembre 2024, de fortes précipitations ont causé d'importants dégâts dans différentes régions. Les orages ont provoqué des crues centenaires, comme par exemple sur la Moesa dans le Val Mesolcina, où le débit a atteint $649 \text{ m}^3/\text{s}$, ce qui correspond au niveau de danger 5.

Dans d'autres régions, comme les vallées de Zermatt et de Saas (VS) ainsi qu'à Brienz (BE), les bâtiments et les infrastructures de transport ont également subi des dégâts. Les dommages causés à la ligne ferroviaire Matterhorn-Gotthard entre St. Niklaus et Kalpetran se sont élevés à plus de 10 mio de francs. Dans l'Oberland bernois aussi, en particulier à Brienz, un orage a détruit au mois d'août une partie du village, la rue principale et la ligne de chemin de fer.



Plus d'événements extrêmes

Ces exemples montrent la force destructrice que peuvent avoir les conditions météorologiques. Entre 1972 et 2023, les inondations, coulées de boue, glissements de terrain et chutes de pierres ont causé en Suisse des dommages d'un montant moyen d'environ 306 mio de francs par an. Selon l'OFEV, plus de 90% des dommages sont dus aux inondations et aux coulées de boue. «En Suisse, les coûts liés aux dangers naturels augmentent en raison de la hausse de la valeur des infrastructures, de l'expansion des zones d'habitation dans les zones à risque et des effets du changement climatique», constate l'OFEV.

Le dérèglement du climat entraîne une augmentation de la fréquence et de l'intensité de ces événements. Les risques naturels se manifestent de plus en plus dans des régions et à des saisons qui en étaient jusqu'à présent épargnées.

L'OFEV confirme que la principale raison de l'augmentation des événements extrêmes est le réchauffement climatique. Dans les Alpes, celui-ci a entraîné une augmentation de 2,9 degrés depuis le début des mesures en 1864, ce qui a pour conséquence des journées caniculaires, mais aussi de fortes précipitations. Depuis 1911, les précipitations ont augmenté de 25% en Suisse et avec une intensité supérieure de 11%, selon l'OFEV.

Routes nationales menacées

Face à ces conditions météorologiques extrêmes, la prévention est un point central. Le réseau routier national en fait partie. Selon l'Office fédéral des routes, environ 300 kilomètres du réseau routier national, qui s'étend sur plus de 2250 kilomètres, se trouvent dans des zones exposées où des mesures de protection sont nécessaires. Beaucoup d'entre elles ont déjà été mises en place lors de la construction des routes. Selon l'OFROU, une part plus importante du réseau des routes nationales est toutefois exposée à des risques naturels potentiels. C'est le cas par exemple de l'A9 le long du Rhône en Valais en cas de crue. La protection des infrastructures de transport et des personnes qui les utilisent est donc d'une grande importance pour l'OFROU.

Les mesures de protection peuvent être de nature structurelle ou organisationnelle. Les mesures structurelles comprennent les filets de protection contre les chutes de pierres, les paravalanches, le nettoyage des rochers au printemps ou les bassins de rétention des sédiments. Une mesure organisationnelle consiste à fermer les lieux à titre préventif, par exemple en cas de risque d'avalanche. Le rapport coût-bénéfice est également un facteur décisif dans le choix d'une mesure.



Les coûts de protection des routes nationales s'élèvent en moyenne à environ 20 millions par année.

Inondations: les lacs artificiels en renfort

Le projet de centrale électrique du Gornerli, au-dessus de Zermatt, au pied du glacier du Gorner, intègre déjà la protection contre les crues. Le lac de retenue devrait à l'avenir fournir plus que de l'énergie – il devrait également servir de bassin de rétention en cas d'intempéries. Le Gornerli est un exemple qui montre que l'idée a été mise en pratique. Robert Boes, professeur d'hydrologie à l'EPFZ, explique que ces projets prennent désormais en compte la protection contre les inondations. Les lacs artificiels ne sont jamais complètement remplis afin de pouvoir recueillir de l'eau en cas d'intempéries. Une partie du potentiel de production d'électricité est certes perdue, mais au profit de la protection contre les inondations.



Dans la vallée de Saas (VS), le chemin de fer et la route ont été coupés.

Gérer les risques naturels

Les coûts de protection des routes nationales s'élèvent en moyenne à environ 20 mio de francs par an, avec des fluctuations annuelles en fonction de l'ampleur des travaux de rénovation ou de construction de nouvelles structures de protection.

Même si le choix approprié des tracés et des structures permet de réduire au maximum les risques, il est nécessaire de définir clairement la manière de gérer les risques résiduels. C'est pourquoi l'OFROU a lancé en 2008 – en collaboration avec l'OFEV, les cantons et les hautes écoles – la Plate-forme nationale «Dangers naturels» (PLANAT). Un projet de gestion des dangers naturels sur les routes nationales. >



Travaux de déblaiement dans la vallée de Saas. Les dommages se sont élevés à 10 millions de francs.

De coûteux ouvrages, comme ici à Gurtnellen (UR), permettent d'éviter les dommages à l'infrastructure des CFF.



5400 ouvrages de protection pour le trafic ferroviaire

Le réseau ferroviaire des CFF, long de 3266 kilomètres, est exposé à divers risques naturels sur environ 1100 kilomètres. Selon les CFF, environ 5400 ouvrages de protection ainsi que la surveillance par des systèmes d'alarme, des dispositifs d'alerte en cas de risques naturels ou le service des avalanches protègent les voyageurs. Il s'agit notamment de digues de protection, de filets de protection contre les chutes de pierres, de consolidations de rochers, mais aussi de paravalanches, de dépotoirs à alluvions ou de consolidations de ruisseaux. La forêt joue elle aussi également un rôle important. Ainsi, sur une longueur de 340 kilomètres, environ 8700 hectares de forêt protègent la voie ferrée contre les avalanches, chutes de pierres et autres risques naturels. Cependant, ces forêts de protection sont exposées au risque d'incendie de forêt en raison de l'augmentation des périodes de chaleur et sécheresse. C'est pourquoi la gestion de celles-ci doit être adaptée. Car seule une forêt saine et diversifiée peut offrir une protection contre les risques naturels, constate les CFF.

Pour se protéger des risques naturels, les CFF investissent en moyenne entre 10 et 15 mio de francs par an, en tenant compte à la fois des investissements et de l'entretien des mesures de protection.

Des sols de plus en plus en mouvement

Marc Hauser, responsable des risques naturels aux CFF, voit dans le changement climatique l'une des principales raisons des conditions météorologiques extrêmes. Il y a différentes conséquences qui peuvent mettre en danger le système ferroviaire. Il s'agit notamment des changements dans le régime hydrologique, qui entraînent une augmentation importante des inondations ainsi que des glissements de terrain et de talus. En hiver, il y aura davantage d'avalanches de glissement. «Mais on ne peut pas encore parler d'une augmentation significative des phénomènes naturels liés au climat», explique-t-il. Dans la pratique, on constate toutefois que de nouveaux processus dangereux, tels que la neige glissante ou les «slush flows», ont fortement augmenté. Il s'explique: «Nous attribuons ces événements aux températures plus élevées pendant le semestre d'hiver ainsi qu'à une limite du 0 degré qui peut rapidement varier. Le semestre d'été 2023, trop chaud et trop mouillé, a confirmé une nouvelle tendance à cet égard. Il constate aussi une augmentation des événements d'origine humaine. Il s'agit p. ex. d'épandages (recouvrement de sédiments, de débris et de boue) et des inondations dues à un ruissellement de surface résultant de l'imperméabilisation ou du compactage des sols par l'agriculture, ainsi que des coulées de boue ou des glissements de terrain dus à des talus artificiels mal planifiés ou mal construits.

Usure accrue

Selon les CFF, la hausse continue des températures, les vagues de chaleur de plus en plus fréquentes et intenses accompagnées de périodes de sécheresse, le manque d'eau et l'augmentation des incendies de forêt et de talus représentent de nouveaux défis et risques pour la gestion des installations de l'infrastructure ferroviaire. Il en résulte une usure accrue et des dommages à l'infrastructure ferroviaire, ce qui peut entraîner des interruptions, des pannes ou des retards dans l'exploitation ferroviaire, et nuire à la disponibilité, à la ponctualité et à la satisfaction des clients. C'est pourquoi les installations doivent être remplacées plus tôt et les travaux de maintenance plus intensifs, selon les CFF. L'entreprise ferroviaire s'attend à l'avenir à une augmentation des coûts du cycle de vie ainsi qu'à une hausse des coûts de prévention et de gestion des événements météorologiques extrêmes. Mais Marc Hauser voit aussi des aspects positifs: «L'élévation de la limite du 0 degré en hiver réduit les efforts et donc les coûts d'entretien des installations en cas de gel et de neige. De plus, les CFF ont besoin de moins d'énergie en hiver pour chauffer les bâtiments et les aiguillages. Les températures hivernales plus élevées permettraient d'intensifier les travaux de construction durant l'hiver. «Comme il pleuvra davantage qu'il ne neigera à l'avenir, il pourrait y avoir plus d'eau disponible pour la production d'énergie à court et moyen terme», constate-t-il. ○



Sécuriser l'espace vital

La Stratégie 2018 «Gestion des risques liés aux dangers naturels» de la Plateforme nationale pour les dangers naturels (PLANT) tient compte des conditions actuelles, telle l'augmentation des événements météorologiques extrêmes. Elle contribue à la sécurisation à long terme de l'espace de vie et de l'espace économique suisses. Un espace sûr est une condition préalable à la qualité de vie. La stratégie définit des objectifs en matière de gestion des risques liés aux dangers naturels et explique comment les atteindre. La Suisse doit augmenter sa capacité de résilience afin de réduire les dommages et être capable d'agir rapidement après un événement. Elle doit également être prête et capable de s'adapter à des conditions changeantes, par exemple en cas de vagues de chaleur ou d'augmentation des fortes précipitations.

La responsabilité de la protection contre les dangers naturels incombe en premier lieu aux communes et aux cantons. La Confédération assume son rôle de direction stratégique et soutient les cantons financièrement et techniquement. La division Prévention des dangers de l'OFEV supervise l'application par les cantons de la loi sur l'aménagement des cours d'eau et de la loi sur les forêts, et exécute les tâches qui lui sont directement confiées. L'OFEV soutient en particulier les cantons dans la planification et la réalisation de mesures techniques et biologiques contre les processus hydrologiques, glissements de terrain et avalanches, ainsi que, en amont, dans la collecte de données et l'élaboration de cartes des dangers.

La forêt de protection est importante. Elle protège les voies ferrées sur une longueur de 340 kilomètres.

Le réseau ferroviaire des CFF, long de 3266 kilomètres, est exposé à divers risques naturels sur 1100 kilomètres environ.



De nombreux paravalanches empêchent les avalanches de s'abattre sur les infrastructures de transport.



Prévenir avant de ne plus pouvoir guérir

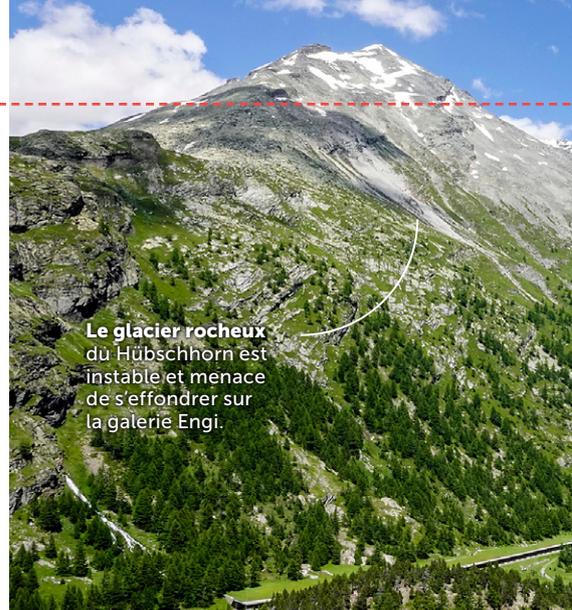
Une importante lave torrentielle a partiellement enseveli la galerie Engi, sur la route du col du Simplon, durant l'été 2024. L'incident était prévu et les spécialistes de l'OFROU ont ainsi pu éviter un drame grâce à une surveillance permanente.

De petites coulées de boue en amont de la galerie Engi, longue d'environ 1,5 kilomètre, sur la route du col du Simplon, indiquaient dès 2020 qu'un danger potentiel guettait les flancs du Hübshorn. Cornelia Winkler, spécialiste des dangers naturels à la filiale de Thoune de l'Office fédéral des routes (OFROU), a interprété correctement ces signes, en collaboration avec l'unité territoriale et les spécialistes locaux des dangers naturels, et a pris les mesures nécessaires. L'ouvrage, qui protégeait déjà la route des avalanches, a alors fait l'objet d'une attention permanente. Le 29 juin 2024, les fortes précipitations ont déclenché une lave torrentielle de 10 000 mètres cubes qui s'est abattue sur la galerie et a également pénétré à l'intérieur de l'ouvrage. «Grâce à un système de surveillance sophistiqué, nous avons pu fermer la route à temps et personne n'a été blessé», explique cette ingénieure forestière de formation. Dans ses activités antérieures, elle a élaboré des cartes de dangers ou projeté des ouvrages de protection. Depuis trois ans, elle est employée comme spécialiste des dangers naturels à l'OFROU et, à ce titre, est responsable de la protection des routes nationales contre les dangers naturels dans les cantons de Berne et du Valais. Elle connaît bien les dangers potentiels des avalanches, des laves torrentielles, des tremblements de terre et des inondations dans les montagnes et les vallées et est spécialisée dans l'analyse des risques.

Une surveillance coûteuse

Outre la zone située au-dessus de cette galerie, les tronçons routiers suivants sont surveillés en permanence par l'OFROU: l'Axenstrasse (UR), l'A2 près de Bodio (TI) et d'Hergiswil (NW) où des mouvements de rochers menacent, ainsi que des avalanches près de Lungern (OW). Au Simplon, les spécialistes ont installé huit capteurs GPS, diverses caméras, une station météorologique, un radar pour les chutes de pierres ainsi qu'une corde de déclenchement dans le canal de lave torrentielle. Le monitoring aurait coûté environ 1,2 mio de francs. A cela s'ajoutent environ 100 000 francs de frais d'exploitation par an, selon Cornelia Winkler.

Depuis son bureau de Thoune, Cornelia Winkler peut tout surveiller. «Un glacier rocheux en train de fondre en haut du Hübshorn pose problème. En cas de fortes précipitations ou pendant la fonte des neiges, les capteurs nous permettent de voir à quelle vitesse les blocs de roche se déplacent vers l'aval», explique-t-elle. Ces données sont utiles car elles fournissent des indications sur la manière dont les matériaux de pente se comportent. «Cela nous permet de mieux comprendre les processus et d'évaluer le danger avec plus de précision», explique la spécialiste. En cas de danger, la route est automatiquement fermée. Le responsable de la voirie évalue ensuite la situation sur place et décide, en collaboration avec les spécialistes, si et quand la route peut être



Le glacier rocheux du Hübshorn est instable et menace de s'effondrer sur la galerie Engi.



Cornelia Winkler, spécialiste des risques naturels, surveille la galerie depuis la filiale OFROU de Thoune.

rouverte. En outre, divers observateurs des dangers naturels évaluent en permanence la situation dans la région.

Un danger pas écarté

Cornelia Winkler s'attend à de nouvelles coulées de boue sur la galerie Engi, qui sera renforcée et optimisée. Des travaux qui ne pourront être réalisés que dans le cadre de mesures de sécurité extrêmement strictes. Dans son secteur de compétence, il existe d'autres zones problématiques au Grand-Saint-Bernard, au Brünig ou entre Gampel et Goppenstein. «En raison des fortes précipitations attendues, l'activité des laves torrentielles va augmenter à l'avenir», estime-t-elle.

Les zones sensibles sont observées plusieurs fois par an à l'aide de points de mesure. Mais il existe toujours un risque résiduel que l'on ne peut jamais exclure. Il s'agit toujours d'évaluer les risques en termes de coûts et de bénéfices des mesures, ajoute-t-elle. ○



Une lave torrentielle a enseveli une partie de la galerie, entraînant la fermeture de la route du col du Simplon.



Le monitoring de protection de la galerie est composé de radars de détection des chutes de pierres et de capteurs GPS.



INFOROUTE DU TCS

Connaître l'état du trafic

Il n'y a pas mieux que l'inforoute du TCS pour se tenir au courant de la situation sur les routes, que ce soit en Suisse ou dans les pays limitrophes. Des milliers d'usagers de la route s'y informent chaque jour sur les embouteillages, l'état des routes, les fermetures de tunnels ou l'attente aux gares de chargement des voitures. Sur le portail intégré des cols, on trouve en outre des informations en temps réel sur les 77 principaux cols routiers suisses, de la météo aux éventuelles restrictions. Grâce aux prévisions de trafic et au planificateur d'itinéraires, l'inforoute du TCS est en outre parfaitement adaptée à la préparation des voyages: les trajets, les temps de parcours et les péages autoroutiers peuvent être calculés avec précision, ce qui permet d'économiser du temps, de l'argent et des nerfs. Pour rester à jour même en déplacement, cet outil utile est également disponible dans la nouvelle app pratique du TCS.

tcs.ch/inforoute

A l'épreuve du réchauffement

Depuis l'industrialisation, la Terre se réchauffe et le climat se modifie, c'est incontestable. Il en résulte des conditions météorologiques extrêmes et une augmentation des catastrophes naturelles. La Suisse n'est pas épargnée: ces dernières années, des inondations, des avalanches et des glissements de terrain ont détruit des habitations et des infrastructures de transport.

306

Entre 1972 et 2023, les inondations, les coulées de boue, les glissements de terrain et les éboulements ont causé en Suisse des **dommages d'un montant moyen d'environ 306 millions de francs** par an. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), plus de 90% des dommages sont dus aux inondations et aux coulées de boue.

5

En principe, plus l'air est chaud, plus il peut absorber de vapeur d'eau. Selon Copernicus, en 2024, l'atmosphère contenait environ **5% de vapeur d'eau de plus que la moyenne** des années 1991 à 2020, soit la plus forte concentration jamais enregistrée depuis le début des mesures. Dans de nombreuses régions, le risque de fortes pluies était donc plus élevé qu'à l'accoutumée.

1000

Les énormes quantités de neige tombées dans les Alpes pendant l'hiver avalancheux de 1999 ont causé des dégâts considérables. **Plus d'un millier d'avalanches y ont été enregistrées dans les Alpes**. Il y a eu 145 victimes d'avalanches. Et dans le Paznaun (A), 18 000 personnes ont dû être évacuées par hélicoptère.



2,9

Le réchauffement climatique a une influence directe sur le climat mondial. Au niveau mondial, la température moyenne actuelle est déjà de 1,3 degré Celsius, en Suisse même de **2,9 degrés Celsius au-dessus de la moyenne pré-industrielle** (1871–1900). La température mondiale n'a jamais été aussi élevée au cours des 2000 dernières années, voire même depuis 125 000 ans.

20

Le nombre de jours d'été et de nuits tropicales augmente, en particulier dans les régions de basse altitude au nord et au sud des Alpes. Alors que les nuits tropicales restent encore aujourd'hui une exception en Suisse, il faut s'attendre à ce que le Plateau enregistre entre cinq et **vingt nuits tropicales** par an d'ici le milieu du siècle si les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter.

11,5

L'ouragan Lothar a frappé l'Europe centrale en 1999, causant **des dommages s'élevant à 11,5 milliards d'euros**. Il s'agissait de la tempête la plus violente depuis 1876 et l'une des tempêtes les plus coûteuses au monde au cours des 50 dernières années.

65

Le réchauffement climatique a des répercussions sur de nombreux autres paramètres climatiques en Suisse. Ainsi, l'isotherme 0 degré s'élève nettement. En conséquence, les glaciers alpins **ont perdu environ 65% de leur volume** depuis 1850. Ils devraient avoir presque entièrement disparu des Alpes d'ici la fin du siècle.

Offre pour
les lecteurs
et lectrices
de Touring

Des problèmes avec
votre chauffage au sol?

Nous ramenons la chaleur!

Ne faites pas confiance à un chauffage au sol qui a plus de 35 ans : Faites contrôler votre chauffage par les spécialistes de Naef GROUP – offre spéciale pour les lectrices et lecteurs du magazine Touring chf 280 au lieu de chf 380.



Grâce au HAT-System, vous pouvez éviter ce genre de chantier.

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 35 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: Analyse de l'état par le biais d'une analyse de l'eau, y compris le contrôle de tous les composants de l'installation.

**Profitez maintenant de l'offre spéciale:
Valable via lien ou code QR.**

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

 **Naef** Assainissement des conduites par l'intérieur
GROUP | Leader en Suisse depuis 1985 avec l'original



**Offre: Scannez le
code QR et demandez
une étude.**





MAISON
GILLIARD

1885

Coups de cœur de **Loïc Meillard**



25%
+ LIVRAISON
OFFERTE

**Touring
Deals**

Loïc Meillard

Champion du monde de ski
et ambassadeur depuis 2021



LIVRAISON OFFERTE

Je souhaite profiter de cette **offre spéciale**
avec **20% de rabais** et **frais de port offerts**
(valeur CHF 15.-)*:

Carton(s) **Fendant Les Murettes** (6x75cl)
au prix de **CHF 80.40** (CHF 107.40)

Carton(s) **Dôle des Monts** (6x75cl)
au prix de **CHF 84.90** (CHF 113.40)

Carton(s) **Rosé Dôle des Monts** (6x75cl)
au prix de **CHF 84.90** (CHF 113.40)

Nom
Adresse
E-Mail
Date de naissance**
Signature

* Offre non cumulable, valable jusqu'au 30.04.2025, dans la limite des stocks disponibles
** Livraison uniquement aux personnes majeures

Passez commande
directement
sur notre site
www.gilliard.ch



Code promo
TCS325



MAISON GILLIARD | Rue de Loèche 70 | 1950 Sion | 027 329 89 29 | maison@gilliard.ch | www.gilliard.ch

Mobilité

LA FLOTTE TCS S'ADAPTE - EN PAGE 22
**LE CHOIX
DES
MODÈLES**



Un passeport batterie bientôt introduit dans l'UE. | Le TCS aide aussi ses membres lorsque leur borne de recharge est défectueuse. | Les prescriptions en matière de CO₂ adoucies.

La flotte jaune s'étoffe tout en puissance



Marque / modèle	Mercedes-Benz Vito 119
Propulsion	intégrale (AWD)
Moteur	2.0 TDI
Performance	140 kW / 190 ch
Boîte de vitesses	automatique, 9 rapports
Poids à vide aménagé	3030 kg
Charge remorquable	3500 kg
Lo / La / Ht	5,1 / 1,93 / 2,0 m
Quantité	33
Régions	dans toute la Suisse, principalement à Genève et Zurich
En service depuis	septembre 2022

Marque / modèle	VW T6.1
Propulsion	intégrale (AWD)
Moteur	2.0 TDI
Performance	150 kW / 204 ch
Boîte de vitesses	DSG 7 rapports
Poids à vide aménagé	2670 kg
Charge remorquable	3500 kg
Lo / La / Ht	4,9 / 1,9 / 2,0 m
Quantité	17
Régions	toute la Suisse, principalement en Valais
En service depuis	juillet 2024



Si nécessaire, le patrouilleur peut sortir l'essieu de remorquage de l'arrière.

Les véhicules de la Patrouille TCS doivent être performants et parcourir de nombreux kilomètres – environ 32 000 par voiture et par an en moyenne. Afin d’offrir le meilleur service, la flotte d’environ 250 véhicules est renouvelée après une évaluation approfondie. Nous vous présentons les quatre dernières acquisitions.

Texte Dominic Graf Photos Felix Maurhofer



Marque / modèle	Mazda CX-60
Propulsion	intégrale (AWD)
Moteur	3.3 TDI
Performance	187 kW / 254 ch
Boîte de vitesses	automatique, 8 rapports
Poids à vide aménagé	2175 kg
Charge remorquable	3500 kg
Lo / La / Ht	4,75 / 1,89 / 1,74 m
Quantité	5
Régions	toute la Suisse
En service depuis	décembre 2024

Marque / modèle	VW ID. Buzz RWD
Propulsion	propulsion arrière (RWD)
Moteur	machine synchrone à aimants permanents (PMSM)
Performance	150 kW / 204 ch
Boîte de vitesses	1 rapport
Poids à vide aménagé	2830 kg
Charge remorquable	2500 kg
Lo / La / Ht	4,71 / 1,99 / 1,97 m
Quantité	1
Régions	Suisse centrale
En service depuis	décembre 2024

Ce véhicule à quatre roues motrices est utilisé pour le transport de véhicules.



3 questions à

Sandro Berger,
responsable Gestion
de la flotte & logistique
au TCS



A quoi le TCS fait-il particulièrement attention lors du choix de ses véhicules d'intervention?

Nous recherchons avant tout des véhicules polyvalents. Ils doivent pouvoir servir aussi bien pour un simple dépannage que pour le transport de charges lourdes (remorque de 3,5 tonnes). Cette combinaison et les exigences techniques nous posent à chaque fois des défis de taille lors du choix de nouveaux véhicules.

Quelle est votre conclusion sur le nouvel essieu de remorquage du Mercedes-Benz Vito?

Les premières expériences sont tout à fait positives, notamment parce que le véhicule est ainsi équipé pour les tâches les plus diverses. D'une part, il sert pour des interventions

simples qui ne nécessitent pas l'essieu. D'autre part, le dispositif de remorquage est toujours à bord et peut être utilisé immédiatement en cas de panne empêchant la poursuite du trajet. Cela permet de gagner du temps et d'éviter des trajets inutiles. Les interventions peuvent ainsi être effectuées efficacement à la satisfaction des clients.

La flotte TCS dispose désormais d'un véhicule entièrement électrique. Qu'attendez-vous du VW ID. Buzz?

Il est utilisé de la même manière que le VW Caddy. Cela signifie que nous attendons de lui une grande fiabilité et qu'il plaise aux membres et au patrouilleur au quotidien. Les premiers retours sont prometteurs et il semble qu'il réponde à nos attentes élevées. ◦

DÉPANNAGE TCS

Finis les soucis!

Peu importe que vous rouliez à l'essence, au diesel, à l'électricité ou à la force de vos muscles, vous pouvez toujours compter sur l'aide du TCS en cas de problème. Les patrouilleurs connaissent tous les types de véhicules et parviennent dans la plupart des cas à réparer la panne sur place. Si la poursuite du voyage s'avère tout de même impossible, ils s'assurent que votre véhicule soit transporté jusqu'au garage le plus proche et que vous puissiez malgré tout arriver à destination sans frais supplémentaires.

[tcs.ch/depannage](https://www.tcs.ch/depannage)

Publicité



www.carxpert.ch

CARXPERT

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

CARXPERT

OFFRE SPÉCIALE POUR LES LECTEURS DU TOURING

CROISIÈRE FRANCOPHONE
AVEC CONFÉRENCIERS

Entre Patagonie et Terre de Feu, les terres australes en croisière

VOTRE ITINÉRAIRE DU 20 FÉVRIER AU 9 MARS 2026

Autre départ :
du 7 au 24 mars 2026

Embarquez pour une fabuleuse croisière sur les traces des grands navigateurs, à la découverte de lieux mythiques comme Ushuaia, le Cap Horn, le détroit de Magellan... et profitez des conférences proposées par nos intervenants.

J1 & 2 | Genève • Santiago du Chili

Après une nuit en vol, vous vous rendez au centre-ville pour un tour panoramique avant de rejoindre votre hôtel dans la capitale chilienne.

J3 | Puerto San Antonio

Vous embarquerez à bord de votre navire, qui larguera les amarres à 17h00.

J4 | En mer

Cette journée vous permettra de profiter du navire et d'assister aux conférences proposées par nos invités.

J5 | Puerto Montt

Petite ville chaleureuse du XIXe siècle, elle dispose d'une étonnante église en bois de séquoia avec un clocher de cuivre.

J6 | Puerto Chacabuco

Il s'agit du port principal de la région, situé en plein cœur des Andes méridionales.

J7 & 8 | En mer

Vous découvrirez les fjords chiliens, le canal Sarmiento et l'incontournable détroit de Magellan.

J9 | Punta Arenas

Vous ferez escale dans la capitale de la province de Magellan, dans la péninsule de Brunswick.

J10 | Ushuaia (Argentine)

Ville la plus australe du monde, Ushuaia est baignée par les eaux glaciales du canal de Beagle et entourée par la cordillère des Andes.



J11 | En mer

Vous passerez le mythique cap Horn, où se rencontrent l'océan Atlantique, l'océan Pacifique et l'océan Austral.

J12 | Port Stanley (Îles Malouines)

Vous naviguerez dans le détroit de Magellan, passage naturel entre le Pacifique et l'Atlantique.

J13 & 14 | En mer

À nouveau, vous aurez l'occasion de profiter de votre navire et des conférences données par nos invités.

J15 | Montevideo (Uruguay)

Sa vieille ville, sa cathédrale, le palais Salvo ou encore le théâtre Solis ne sont que quelques exemples parmi tant d'autres des surprises que cette ville vous réserve.

J16 | Buenos Aires (Argentine)

La capitale argentine est un doux mélange d'élégance, de traditions et de modernité, qui vous émerveillera.

J17 & 18 | Buenos Aires • Genève

Vous découvrirez San Antonio de Areco et le folklore local, avant de rejoindre l'aéroport en fin d'après-midi pour votre vol retour.

À partir de
CHF ~~6 490.-~~ / pers.

CHF 6 090.- / pers.*

au départ de Genève

Pour toute réservation avant le
30 avril 2025 avec le code TOURING

Nos prix comprennent :

Les vols aller-retour depuis Genève (avec escale) en classe économique • Les transferts en groupe • Le tour panoramique en groupe, les nuits à l'hôtel et les visites indiquées au programme • La croisière dans la catégorie choisie en pension complète (hors boissons) • L'accompagnement francophone • Les conférences • Les pourboires au personnel de bord • Les taxes aériennes et de sécurité connues au 29/05/2024, réajustables • Les taxes portuaires • Le port des bagages en gare maritime.

Nos prix ne comprennent pas :

Le pré- et post-acheminement vers et depuis Genève • Les excursions optionnelles • Les pré-séjour et post-séjour en option • Les boissons • Les dépenses personnelles à bord ou lors des excursions • Les pourboires d'usage aux guides et aux chauffeurs au cours des excursions • Les assurances annulation/bagages/rapatriement.



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 MER26)

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

GARANTIE DE VOYAGE

Voyages
d'exception

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 catégorie L 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 - © Shutterstock - © Voyages d'exception.

Passeport pour batterie

L'Union européenne introduira, à partir de 2027, un passeport numérique obligatoire pour les batteries d'une certaine taille. Des solutions sont également à l'étude en Suisse, même si tout n'est pas encore clair.

Texte Dino Nodari

Les batteries font partie de notre quotidien. Des petites piles boutons des montres ou jouets aux grosses batteries lithium-ion animant les voitures électriques, elles fournissent de l'énergie là où on en a besoin. Leur développement se poursuit à un rythme effréné, les rendant plus performantes, plus légères et moins chères. Ces accumulateurs d'énergie sont décisifs pour l'électromobilité, mais aussi pour la transition énergétique. En même temps, ils représentent un défi en termes de développement durable et de recyclage. Aujourd'hui, il n'est pas facile de comparer les matières premières, les composants et les performances des batteries.

Nouvelle réglementation de l'UE

Mais cela devrait changer. A partir de février 2027, l'Union européenne rendra obligatoire un passeport numérique pour les batteries de 2 kWh et plus. Celles des vélos électriques actuels, dont la capacité est en général d'environ 0,5 kWh, ne sont pas concernées. En revanche, le passeport numérique sera exigé pour les batteries des voitures électriques, mais aussi, par exemple, pour les solutions de stockage comme les centrales électriques de balcon. Un code QR permettra d'accéder aux données essentielles, qui n'ont pas encore été définies de manière précise. Les projets montrent toutefois que ce passeport numérique devra notamment permettre d'identifier la batterie et de connaître sa capacité, la nature et l'origine des matériaux qui la composent et, le cas échéant, les protocoles d'entretien et

Volvo propose déjà un passeport batterie numérique pour l'EX90.



Aperçu Voici à quoi pourrait ressembler un passeport batterie. Reste à définir quelles données il devrait contenir.



de réparation. Des informations sur la perte de capacité doivent également y figurer.

Le passeport batterie présenterait de l'intérêt pour les clients finaux, notamment en cas de deuxième utilisation de la batterie ou de revente d'une voiture électrique.

Une solution suisse

Pendant que l'Union européenne en est encore à définir les modalités concrètes, le Suédois Volvo, par exemple, propose déjà un passeport batterie pour l'EX90. Cela permet de consulter à tout moment des informations sur le fabricant, la composition, l'état de la batterie, sa capacité, son empreinte CO₂ ou son recyclage.

La start-up suisse Bloqsens, basée à Bâle, élabore également un passeport batterie, qu'elle entend finaliser cette année encore. «Nous proposons une solution complète pour l'agrégation des données et l'émission de passeports numériques pour divers produits, mais nous le faisons en ayant recours à une technologie particulière», explique-t-on chez Bloqsens.



Cette technologie est appelée «blockchain», ou chaîne de blocs. Il s'agit en quelque sorte d'un livre de caisse numérique contenant une liste d'enregistrements cryptés. Chaque transaction est enregistrée et ne peut plus être modifiée par la suite. Le stockage des données est décentralisé, ce qui le rend moins vulnérable aux attaques qu'une instance de contrôle centrale, capable de manipuler les transactions. A cet effet, théoriquement, la chaîne de blocs offre donc un niveau de sécurité plus élevé.

Alors que certains projets de passeport batterie, comme celui de Volvo, misent sur la technologie blockchain, d'autres y renoncent. «Mais après analyse approfondie des exigences posées au passeport numérique et des données en jeu, nous avons délibérément opté pour l'utilisation de la blockchain en raison des avantages considérables qu'elle représente selon nous», explique Peter Krummenacher. Le CEO de Bloqsens ne souhaite cependant pas se contenter de reproduire un passeport batterie simplement conforme aux critères de l'UE. Il doit être possible d'enregistrer de ma-

nière sécurisée les données les plus diverses d'une batterie ou, plus généralement, d'un produit. On pourrait également implémenter des possibilités visant par exemple à simplifier le dédouanement des batteries à l'exportation.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV), compétent en la matière, suit de près l'évolution de l'ordonnance de l'UE sur les batteries, comme on peut le lire sur la demande. Il s'agit notamment d'examiner les effets que ce passeport numérique pourrait avoir sur les acteurs en Suisse et de savoir s'il doit être introduit chez nous. «Diverses dispositions concernant la mise en œuvre du passeport batterie font toutefois encore défaut dans l'ordonnance de l'UE, notamment en ce qui concerne le calcul de la teneur en matières recyclées ou l'accès aux données», précise-t-on à l'OFEV. Il demeure encore beaucoup de questions ouvertes. Ce qui est certain, en revanche, c'est que si le passeport est effectivement introduit dans l'Union européenne, cela aura des conséquences pour les entreprises suisses exportatrices de batteries. o

LEX4YOU

Quid de l'itinérance de la recharge?

Si vous souhaitez recharger votre voiture électrique sur le réseau d'un autre fournisseur, vous devrez éventuellement payer des frais d'itinérance. En effet, le fournisseur d'une borne de recharge est libre de fixer son tarif et d'éventuelles réductions ou majorations. Il doit cependant indiquer le prix de manière transparente.

Le fournisseur d'une borne de recharge est considéré comme le «consommateur final» le plus proche et reçoit une facture transparente de la part de l'exploitant de réseau. Quant au fournisseur de la borne, il doit s'en tenir à l'objectif de l'Ordonnance sur l'indication des prix. Ses tarifs doivent être comparables à ceux des autres exploitants et il ne doit pas induire les clients en erreur. En plus du prix de base, il doit déclarer si certains prix ne sont valables que pour les titulaires d'un abonnement de l'exploitant correspondant et s'il demande des frais supplémentaires aux clients externes. Il doit communiquer les prix là où le processus de recharge a lieu: sur l'écran de la borne de recharge ou sur le téléphone portable du client.

Vera Beutler
D' iur., responsable de l'Info-Center
«Droit & Assurances»
lex4you.ch



Restez branchés

La borne de recharge à domicile est défectueuse? Le TCS vous aide, si nécessaire, avec une solution provisoire. Le service Wallbox-Assistance est inclus pour les membres ayant souscrit au sociétariat le plus récent.

Fin 2024, plus de 300 000 voitures en Suisse se branchaient sur une prise. A titre de comparaison, en 2013, on comptait 2000 voitures purement électriques ou hybrides. En tant que plus grand club de mobilité du pays, le TCS observe et accompagne cette évolution depuis ses débuts, et soutient ses membres, par exemple au moyen de la ligne d'assistance pour la mobilité électrique ou l'application de recharge TCS eCharge. De plus, grâce à une formation continue en mobilité électrique et à un équipement spécifique, les patrouilleurs du TCS sont à la pointe de la technologie afin de pouvoir apporter une aide rapide et fiable en cas de panne de voiture

Wallbox-Assistance En cas de problème avec leur borne, les membres peuvent désormais faire appel au club.



ou de vélo électrique. Le club élargit désormais la gamme de services proposés à ses membres avec un nouveau service: la Wallbox-Assistance.

Garder sa mobilité grâce à une solution d'urgence

La voiture est branchée au câble, mais la batterie ne se charge pas. Que faire? Un dysfonctionnement et la réparation d'une Wallbox domestique défectueuse peuvent prendre du temps. Pour retrouver immédiatement leur mobilité, les membres du TCS peuvent désormais demander simplement de l'aide à leur club. Parfois, le problème peut déjà être clarifié et résolu directement par téléphone. Sinon, l'opérateur envoie un patrouilleur qui se met en route dans les plus brefs délais.

Une fois sur place, le patrouilleur TCS vérifie d'abord les sources d'erreur possibles. Si le problème persiste, il met à la disposition du membre une solution provisoire, qui peut être branchée sur n'importe quelle prise électrique standard, assurant la recharge du véhicule et la mobilité jusqu'à la réparation du dispositif de recharge. Le service complet convient à tout type de station de recharge domestique, indépendamment de la marque, du modèle ou du fournisseur.

Avec la Wallbox-Assistance, le TCS répond aux besoins croissants liés à la diffusion de l'électromobilité. Dès à présent, cette prestation fait automatiquement partie intégrante des services offerts aux membres du TCS depuis 2018 ou qui ont entre-temps mis à jour leur adhésion antérieure. La nouvelle Wallbox-Assistance n'est qu'un des nombreux avantages garantis aux membres, qui rendent la mobilité de plus de 1,6 million de personnes plus sûre, plus simple et plus économique (voir l'aperçu ci-contre). o dg

TCS SOCIÉTARIAT

Vos avantages encore étendus

Vous êtes devenu(e) membre du TCS avant 2018? Le club a depuis renouvelé son sociétariat en continu, comme par exemple avec la Wallbox-Assistance. Vérifiez si vous bénéficiez déjà **des prestations étendues!** Nous vous aidons, il vous suffit d'appeler le centre de contact TCS au 058 827 27 27.

En devenant membre du Touring Club Suisse, vous bénéficiez d'une multitude d'avantages, quelle que soit la manière dont vous organisez votre mobilité:

- Dépannage pour voitures, motos et scooters de tous types de propulsion
- **Dépannage pour vélos et e-bikes**
- Protection juridique casco
- **Protection juridique accident pour piétons, conducteurs de vélo et pendulaires**
- **Conseils juridiques gratuits** (Lex4you)
- **Protection intempéries et pour les passagers de transports publics** (organisation et participation aux frais de taxi ou d'hôtel si la destination ne peut être atteinte le jour même en raison d'intempéries ou de retards/annulations des transports publics)
- TCS Member Mastercard® gratuite
- Helpline pour la mobilité électrique
- Application TCS eCharge et carte de recharge (sans abonnement ni frais de base)
- **Wallbox-Assistance**
- Accès exclusif au TCS Livret ETI ou à TCS Home
- Avantages tarifaires sur les produits complémentaires du TCS tels que les assurances protection juridique, l'assurance vélo ou le Livret protection d'urgence
- Programme d'avantages TCS Benefits
- «Touring», magazine du club
- Contribution à l'engagement du TCS pour le bien commun (sécurité routière, tests de produits, etc.)
- Activités des sections

Vous trouverez tous les avantages, les informations et les options de sociétariat en ligne sur tcs.ch/societariat

Test de stations de recharge à domicile

Le plus pratique est de recharger sa voiture électrique à la maison, sur une borne murale (Wallbox). Le TCS a testé six stations de recharge domestiques de 11 kW. Tous les modèles sont bons, mais trois d'entre eux sont plus performants que les autres. C'est la conclusion du nouveau test TCS des stations de recharge à domicile. Elles assurent la liaison entre le câble de charge normalisé de type 2 et une prise CEE16, et se chargent de la connexion avec la voiture. La puissance de charge est de 11 kW. Cela permet de recharger pratiquement toutes les batteries durant la nuit.

Les avantages de la recharge chez soi sont évidents: c'est pratique, le courant fourni par le raccordement domestique est généralement moins cher que celui fourni en déplacement et la vitesse

Le vainqueur du test ex-aequo est la Wallbox de Feyree, au prix, de plus, très bas.



de recharge relativement commode préserve la batterie. Et cela pour un investissement raisonnable: les Wallboxes coûtent entre 200 et 700 francs environ selon le test TCS. A cela s'ajoutent les frais d'installation.

Des charges très efficaces...

Les six produits sélectionnés remplissent tous la tâche d'une Wallbox, à savoir transmettre l'électricité au chargeur de la voiture de manière fiable et avec le moins de pertes possible. Lors des mesures de test, toujours dans les mêmes conditions – avec la même voiture électrique, au même niveau de

charge (SOC) et à une température constante de 23 degrés –, tous les appareils ont atteint une efficacité de charge de 99%. Des différences apparaissent au niveau de la facilité de montage et d'autres aspects pratiques tels que la longueur du câble (entre 5 et 7,5 m).

... mais certaines proposent plus

Les différences sont plus importantes en ce qui concerne les fonctionnalités. Trois des six marques proposent une app en plus de la «borne murale». Grâce au téléphone portable et à l'app, les fonctions sont diverses. Sandro Capun, expert responsable du TCS, explique: «Les stations de Ctek, Feyree et EB Troller offrent diverses autres possibilités telles que des plans de charge, des démarrages de charge différés, une limitation de l'électricité, une limitation de la capacité ou encore des statistiques. Ces fonctions sont activées par l'application, qui peut être connectée aux trois produits via Bluetooth ou Wi-Fi.» [o dan tcs.ch/wallbox-11kw](https://tcs.ch/wallbox-11kw)

Publicité

« J'organise et réserve mes voyages moi-même »

Désormais, le TCS me permet de choisir et de réserver moi-même des camping-cars, des voitures de location, des liaisons par ferry, des péniches et bien plus encore, au gré de mes envies.

Profitez-vous aussi de l'univers des voyages du TCS et profitez de réductions attrayantes pour les membres.

tcs.ch/mondeduvoyage

TCS – toujours à mes côtés.



Prix pour les
membres TCS
dès **340.-**
par personne
pour 4 nuits



Smart-Hotel MINUSIO



Parkhotel EMMAUS



Hotel NESSI

Printemps au Tessin!

Benvenuti-Hôtels, Ascona / Locarno



Expérience de vacances au Tessin

Les hôtels Benvenuti *** jouissent d'une situation privilégiée dans la région touristique très prisée d'Ascona/Locarno et sont le point de départ idéal pour de magnifiques excursions dans la nature fascinante des montagnes et vallées environnantes ou au bord du lac Majeur. Benvenuti est synonyme de personnalité et d'hospitalité chaleureuse all'italianità. Laissez-vous séduire.

Smart-HOTEL MINUSIO *** Minusio-Locarno

Avec ses 24 chambres, le Smart-HOTEL MINUSIO se trouve au-dessus du quartier des villas de Locarno, à quelques minutes à pied de la promenade du lac avec une vue magnifique sur le Lac Majeur. Vous y trouverez des chambres modernes avec balcon, une piscine extérieure chauffée avec pelouse et un petit bar.

Parkhotel EMMAUS *** Losone-Ascona

Le Parkhotel EMMAUS à Losone-Ascona vous séduira par sa situation calme et son vaste parc de 9'000m². Dotées d'un confort moderne, les chambres sont inondées de lumière et disposent de vastes terrasses ou balcons avec vue sur le parc.

Hotel NESSI *** Locarno-Solduno

Si vous recherchez le calme et la détente, l'hôtel Nessi est l'endroit idéal. Idéal pour les personnes qui recherchent une combinaison raffinée de proximité avec la ville et de détente au bord de la piscine. Le jardin offre beaucoup d'intimité. Le courant de la rivière Maggia, ainsi que toute la région du Lac Majeur, donnent beaucoup de force et d'énergie.

OFFRE EXCLUSIVE

- 4 nuitées dans l'un des hôtels 3 étoiles Benvenuti
- Petit déjeuner raffiné sous forme de buffet
- Spumante tessinois „Charme” dans la chambre
- Parking inclus
- Ticino Ticket (pour l'utilisation gratuite des transports publics)

TARIFS ET VALIDITÉ

Vous passez la nuit dans une belle chambre double avec une vue magnifique. Le paiement se fait directement à l'hôtel.

Basse saison

16 février au 15 juin 2025 et
15 septembre au 20 décembre 2025 *

Prix spécial pour les membres du TCS
CHF 340.- par personne au lieu de CHF 408.-

Haute saison

16 juin au 14 septembre 2025

Prix spécial pour les membres du TCS:
CHF 420.- par personne au lieu de CHF 504.-

* Offre valable dans le Smart-HOTEL MINUSIO et dans le Hotel Nessi jusqu'au 30 novembre 2025. Offre non valable les jours fériés et lors d'événements spéciaux locaux. Le contingent est limité. Le séjour peut être doublé au maximum. Prix des chambres doubles à usage individuel selon le système. Pas de chambres individuelles disponibles.



INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS

Centrale de réservations:
Tél 041 368 09 90 (lun.-sam.)
welcome@benvenuti.ch
www.benvenuti.ch/touring

Choisissez dans l'écran de réservations et vos dates, puis entrez le code promotionnel TOURING pour arriver directement sur cette offre spéciale.



Trafic aérien au beau fixe

Le trafic mondial de passagers aériens a connu une année 2024 record selon Iata, principale organisation des compagnies aériennes. La demande pour les voyages en avion a augmenté, dépassant même les valeurs d'avant Covid.

Texte Pascale Stehlin Illustration Oliver Maier

13,6

pour cent. C'est la hausse des voyages internationaux par rapport à l'année précédente. Quant aux vols intérieurs, ils ont aussi progressé mais plus légèrement avec une augmentation de 5,7%.

340

compagnies sont fédérées par la faitière Iata, représentant plus de 80% du trafic aérien mondial. La hausse des vols commerciaux constatée en 2024 devrait se poursuivre en 2025, selon les prévisions de Iata.

4,89

C'est en milliards le nombre de passagers-kilomètres répertoriés en 2024. La demande pour les voyages en avion a augmenté de 10,4% par rapport à 2023 et de 3,8% par rapport à 2019, année de référence avant la pandémie de Covid.

83,5

pour cent. C'est le taux de remplissage moyen des avions en 2024. Du côté de l'offre, malgré une hausse de 8,7%, les capacités des compagnies n'ont pas totalement suivi la demande, entraînant ce taux de remplissage élevé.

32,2

millions de passagers ont été enregistrés dans les aéroports de Bâle, Genève et Zurich durant le semestre d'été, soit de mai à octobre 2024. Cela représente une hausse de 7% par rapport à l'année précédente. Avec respectivement 17,7 millions et 9,2 millions de passagers, Zurich et Genève ont atteint les valeurs d'avant la pandémie.

11,1

représente le pourcentage de hausse du fret aérien atteint en 2024, selon Iata. Le boom du commerce en ligne mais aussi les tensions géopolitiques qui ont pénalisé le fret maritime expliquent en partie cette augmentation des volumes.

318

personnes ont perdu la vie dans des accidents d'avion en 2024, selon Aviation Safety Network qui a comptabilisé uniquement les vols commerciaux réguliers. Ce qui fait de 2024 l'année la plus meurtrière depuis 2018. Toutefois, l'avion reste le moyen de transport le plus sûr.



Retour vers le passé ou vers le futur?

Dès CHF 2.20
par carte

Partagez votre aventure par carte postale!

Créez-la simplement dans l'application et envoyez-la en Courrier A à tous vos proches.



PostCard Creator

Téléchargez l'application et lancez-vous





«Il faudra soutenir l'engagement des entreprises et protéger nos emplois.»

Peter Goetschi, président central du TCS

La Suisse n'est pas une île

Jusqu'en 1984, la Suisse produisait ses propres voitures. Et même si les Monteverdi, élégantes et puissantes, n'étaient pas accessibles à tous les budgets, elles restent un excellent souvenir. Elles ont permis à la Suisse de montrer son savoir-faire, bien au-delà de ses frontières. Si la Suisse ne produit aujourd'hui plus d'automobile, elle est extrêmement créative dans ce secteur. Celui-ci est vivant. En tant que troisième branche d'importation de Suisse, ce secteur dynamique est un employeur important et travaille avec les plus grands constructeurs automobiles du monde, aussi bien par l'intermédiaire de grands groupes que de jeunes start-ups.

Mais depuis le début de l'année, en Suisse comme ailleurs, les rouages sont grippés. Même l'Allemagne, pays de l'automobile, est confrontée à une crise qu'elle n'aurait jamais imaginée. Soudain, les fermetures d'usines dans le secteur automobile deviennent des réalités! Les ventes de voitures stagnent, voire reculent. L'électromobilité en particulier ne rencontre pas le succès escompté, surtout dans le monde politique. Or, sans une véritable percée de la mobilité électrique, les objectifs d'émissions fixés pour les années à venir ne pourront pas être atteints, ce qui impliquera des pénalités pour les constructeurs et les importateurs automobiles. C'est un véritable cercle vicieux.

Dans ce contexte, l'Union européenne réagit et revoit sa feuille de route en matière d'objectifs climatiques. Elle veut donner aux constructeurs automobiles européens un peu d'air, c'est-à-dire un peu plus de flexibilité, pour atteindre les objectifs de leur flotte en matière d'émissions de CO₂. Cette concession doit permettre d'éviter des pénalités excessives, sans toutefois perdre de vue l'objectif de décarbonation de la mobilité. Ce dernier point n'est pas remis en cause.

De son côté, la Suisse a toujours calqué ses objectifs climatiques sur ceux de l'UE, comme en témoignent les récentes lois sur le climat et sur le CO₂. Il s'agit maintenant de suivre cette voie de manière pragmatique, et non idéologique: si l'UE modifie ses règles internes, nous devons aussi adapter les nôtres. A n'en pas douter, quelques voix vertes s'élèveront pour nous inviter à faire cavalier seul. Face à ces idées, il faudra soutenir l'engagement des entreprises et protéger nos emplois.

Certes, la situation géopolitique générale invite tous les pays à se réindustrialiser. Je suis toutefois convaincu que la Suisse n'a ni la capacité ni l'intérêt d'investir dans une production automobile propre qui réponde à ses propres exigences en matière de CO₂. Nous sommes et resterons définitivement un pays importateur de voitures au milieu de l'Europe, dépendant de la production automobile de nos voisins. Même dans nos rêves les plus fous, nous ne serons jamais une île. o

OTTO'S



Dépaysement total avec notre mobilier de jardin.

Chaise

Bastia structure métal époxy noir, avec cordes synthétiques tendues, noir ou beige



env. 110 kg

Disponible aussi en ligne. ottos.ch

24.90

Chaise

Viner synthétique gris, pieds métal noir



env. 110 kg

29.90
au lieu de 39.90

-25%

Table

Fabian plateau céramique HPL, structure inox, 180/250 x 74 x 100 cm



799.-

au lieu de 999.-

-20%



Disponible aussi en ligne. ottos.ch

Ensemble de balcon

Korsika structure métal noir, avec cordes synthétiques anthracite enrobées, coussins polyester anthracite, fauteuil: 59 x 82 x 63 cm, table basse avec plateau en verre: Ø 45 cm, hauteur: 45 cm



ca. 100 kg

Disponible aussi en ligne. ottos.ch

179.-

au lieu de 229.-

-21%

Canapé lounge

Tours structure métal époxy noir, coussins polyester gris, banquette: 143 x 65 x 67 cm, tabouret/table basse: 65 x 30 x 65 cm



399.-

Disponible aussi en ligne. ottos.ch

Lounge de jardin

Hamm structure alu époxy anthracite, coussins polyester Spun anthracite avec grain antidérapant (lavable)



799.-

banquette: 149 x 75 x 76 cm, fauteuil: 66 x 75 x 76 cm, table basse Sintered Stone anthracite: 100 x 40 x 55 cm

Disponible aussi en ligne. ottos.ch

Vaste choix. Toujours. Avantageux.

ottos.ch

Technique

PLAISIR ET SIMPLICITÉ EN PAGE 37
**LA MOTO
SANS-
FAÇON**



Test de trottinettes électriques à bas prix: entre satisfaction et interrogations. | Audi Q6: un SUV électrique élégant et ultramoderne. | A 120 km/h en quelques coups de pédales.

Détente & plaisir au bord
du lac de Lugano

JUSQU'À
168 EUR
PAR PERSONNE
ÉCONOMISER



PRIVATE SELECTION
HOTELS & TOURS

la magie personnalisée



PARCO SAN MARCO HOTELS & BEACH RESORT

Un lieu qui est plus qu'une simple destination touristique - le Parco San Marco allie une nature à couper le souffle à un confort exclusif. Sur 23,5 hectares, notre complexe s'étend le long du lac de Lugano, à quelques minutes seulement du village typiquement italien de Porlezza. De la plage privée de 3.000 m² à la forêt luxuriante, vous profiterez d'un décor qui invite à la rêverie. Vivez des moments incomparables entre eau et montagne, près du lac de Côme et de la ville de Lugano. Laissez-vous choyer par des moments forts culinaires, des suites luxueuses et une offre variée de bien-être et de loisirs. Parco San Marco - votre séjour parfait au bord du lac de Lugano.

OFFRE EXCLUSIVE

- 3 nuits pour 2 adultes dans une suite Easy One-Bedroom avec jardin et vue sur le jardin
- Petit-déjeuner quotidien « Buongiorno » jusqu'à 10h30
- Libre accès au Family SPA San Marco
- 10 % de réduction sur les soins de beauté & massages (sauf forfaits & produits)
- Garde d'enfants gratuite (avril - octobre)
- Utilisation gratuite des vélos de l'hôtel (selon disponibilité)
- 50 % de réduction sur le parking
- WLAN gratuit

TCS CONSEIL VOYAGE :



PRIX

Par personne en occupation double dans la Easy One-Bedroom Suite

Avant et après saison

04.04. au 16.04.25 inclus
27.04. au 23.05.25 inclus
19.10. au 01.11.25 inclus
23.12. au 30.12.25 inclus
01.01. au 04.01.26 inclus

EUR 309.—

Moyenne saison

16.04. au 26.04.25 inclus
24.05. au 26.06.25 inclus
07.09. au 18.10.25 inclus
(Ne peut pas être réservé du 17.06. au 20.06.25)

EUR 369.—

Haute saison

27.06. au 10.07.25 inclus
17.08. au 06.09.25 inclus
(Ne peut pas être réservé du 11.07. au 16.08.25)

EUR 504.—

Suppléments

Pour la suite avec vue sur le lac **EUR 150.—** total pour 3 nuits pour la suite
Personne supplémentaire **EUR 90.—** total pour 3 nuits
(occupation max. 4 pers.)

L'offre peut être doublée au maximum sauf en haute saison.
Le paiement s'effectue en euros directement à l'hôtel.

Cette offre exclusive n'est disponible que chez Private Selection Hotels & Tours peut être réservé

www.privateselection.ch/touring
Tél. 041 368 10 05 (lu-sa)
info@privateselection.ch

Réservations via centre d'appel/e-mail
avec mot-clé : « Touring ».



La poignée d'embrayage est superflue avec l'assistance au changement de vitesses ASA de BMW.

Une timide révolution

Les motos à boîte automatique existent depuis un certain temps déjà, mais leur côté peu sportif rebute plus d'un motard. Pourtant, cette tendance se confirme lentement.

Texte Daniel Riesen

A l'achat d'une moto, on se préoccupe de questions fondamentales telles que le budget, la marque et le modèle, ou encore le look. Des caractéristiques d'équipement jouent aussi un rôle croissant, qu'il s'agisse des kits de coffres ou des aspects numériques. Cette année, un élément supplémentaire vient s'ajouter à la liste, à savoir la boîte de vitesses automatique. Donnant le ton chez quatre marques, BMW, Honda, KTM et Yamaha, elle n'est actuellement disponible que pour quelques modèles et le plus souvent en option. Mais la tendance est

bien réelle si l'on considère que l'an dernier encore, l'offre automatique se limitait à un seul fabricant, Honda. Avec la diversité des marques, c'est aussi la diversité des technologies qui s'installe.

Aprilia avait misé sur un concept techniquement éprouvé dès fin 2007 sur la Mana 850, équipée d'une boîte CVT inspirée des scooters. Pas de poignée d'embrayage et changement de vitesses automatique ou via des touches au guidon. C'était commode, mais la Mana n'a pas eu le succès escompté en dépit d'un prix raisonnable. Le manque de noto-

riété de la marque de Vénétie y était peut-être pour quelque chose. La transmission automatique inspirée des scooters n'a plus été vue depuis lors sur des motos, mais d'autres systèmes ont fait leur apparition.

Honda a pris les devants

La boîte de vitesses robotisée a été inaugurée sur une GT, la Yamaha FJR 1300. Et en 2009, Honda proposait sur la sportive VFR 1200 une solution inspirée de l'automobile, la boîte de vitesses à double embrayage. Au fil des ans, >

elle a été perfectionnée et étendue à d'autres modèles. La majorité de la clientèle s'acquiesce d'un supplément de prix qui tourne généralement autour des 1000 francs. Depuis l'an dernier, Honda propose en outre l'E-Clutch, plus léger et moins cher. Plus de poignée d'embrayage, mais ce n'est pas une vraie boîte automatique (voir «Touring» 9/2024).

News chez BMW, KTM et Yamaha

BMW, en revanche, vient d'en lancer une. Le système, appelé ASA, est dérivé d'une boîte classique à six rapports, mais deux moteurs électriques sont chargés de l'embrayage et du passage des vitesses. La R 1300 GS peut en être équipée.

Outre le mode automatique D, il est possible de changer de rapports via un sélecteur au pied, sans poignée d'embrayage. Le système Y-AMT de Yamaha fait également appel à deux moteurs électriques pour l'embrayage et la boîte de vitesses, avec la possibilité de rouler

en mode entièrement automatique ou manuel. Mais ici via une commande au guidon. Donc il n'y a plus de sélecteur au pied sur la Tracer 9, une moto sportive.

Un radar pour gérer les bouchons

Une KTM à boîte de vitesses automatisée (AMT), la 1390 Super Adventure S, est annoncée en outre pour cette année. La solution de la marque autrichienne se distingue par le fait que l'embrayage est ici centrifuge. Ce système est intéressant dans la mesure où il permet de transformer le régulateur de vitesse adaptatif en un dispositif automatique de gestion des embouteillages avec stop and go, sans intervention du pilote.

Les motos conventionnelles, avec poignée d'embrayage et boîte de vitesses, sont encore la norme. Nous en présentons cinq dans de brefs comptes rendus d'essais. Mais, là aussi, certains modèles peuvent également rouler en mode automatique, comme la Honda NC750X à boîte DTC ou les scooters de BMW et Vespa. ◦



gitudinal typique de la marque. Le refroidissement par air des culasses, l'un des avantages de cette disposition, n'est plus indispensable avec le refroidissement liquide. Cela permet de se conformer aux normes antipollution et de générer la puissance que l'on attend d'une enduro haut de gamme. 84,6 kW (115 ch) et 105 Nm de couple garantissent de bonnes réserves de puissance, même en duo. Soit dit en passant, la passagère a fait l'éloge de la selle après une sortie à deux.

Le conducteur est à l'aise lui aussi au guidon de ce trail de voyage dynamique, mais jamais nerveux. Le moteur a du caractère et l'assistant de changement de vitesses intervient souvent à des régimes assez bas, mais rien de grave.

A l'essai: un gros trail, une moto pour pendulaires et des scooters

Des cours comptes-rendus d'essais réalisés au quotidien en Suisse, ou lors de tests hivernaux organisés dans le sud.

1 BMW CE 02

Le petit deux-roues électrique de BMW a été conçu surtout pour la ville. Cet engin de 132 kg, d'une puissance de 11 kW et capable d'atteindre 95 km/h, y est comme un poisson dans l'eau. Alors moto ou scooter? Du point de vue pratique, le CE 02 joue plutôt le rôle d'un scooter, mais la position d'assise et le guidon assez large rappellent une moto. La selle ressemble à une planche, ce qui est gênant surtout à l'arrêt, à cause des bords saillants.

En revanche, les poignées chauffantes (option) sont appréciées quand il fait froid. Il est possible d'emmener un passager, mais c'est serré. Quant aux bagages, il faut les mettre dans un sac à dos ou se procurer les petites sacoches latérales (option). La sécurité est assurée par un ABS sur la roue avant et le moteur électrique siffle aux oreilles du pilote (mais pas des passants). Correctement dimensionnée, la batterie de

4 kWh se recharge sur une prise domestique. A partir de 8700 francs, ou 7700 francs pour la version de 4 kW limitée 45 km/h.

2 Moto Guzzi Stelvio

Le gros trail appelé Stelvio, du nom du légendaire col alpin, mise sur le V2 lon-





3

La protection contre le vent est bonne et l'écran bien lisible. La chaîne est remplacée par un cardan intégré au monobras oscillant, ce qui simplifie l'entretien.

La Stelvio est un gros trail parfaitement équipé, destiné à des motards prêts à renoncer à l'inflation de puissance et de prix ayant cours dans ce segment. Avec le radar et d'autres systèmes d'assistance, la Stelvio est facturé 17 295 francs, ou 1000 francs de moins pour la version de base.

3 Honda NC750X

La mise à jour de la Honda NC750X pour 2025 englobe une évolution de l'excellente boîte de vitesses à double embrayage (DTC). Cette Honda allie ainsi le confort des maxi-scooters – hormis la

facilité d'accès – avec les prestations routières d'une moto. En l'enfourchant pour la première fois, il faut encore réfléchir: débloquer l'antidémarrage, appuyer sur le bouton de démarrage, déplacer vers la gauche le sélecteur qui est en dessous, et la boîte automatique enclenche la première vitesse. On accélère et c'est parti! Et pour passer en mode manuel, il suffit de déplacer encore une fois ledit sélecteur vers la gauche.

Dans les deux modes, la boîte DTC est rapide et souple, et cela même à vitesse réduite. On ne tarde pas à se fier entièrement à l'automatisme. Mais entre les modes Standard (régimes bas) et Sport (régimes inutilement élevés), il y aurait de la place pour un troisième mode intermédiaire. Cette transmission

s'harmonise parfaitement avec le bicylindre en V à longue course et au couple élevé. On a du mal à croire que la puissance disponible n'excède pas 43,1 kW (58 ch).

Offrant une bonne protection aérodynamique, une position de conduite confortable, des coffres à bagages (option) et un compartiment de rangement devant le conducteur, la Honda NC750X est une alternative décontractée pour se rendre au travail ou en excursion. Elle coûte 10 690 francs avec la boîte DTC. Ceux qui préfèrent débrayer et passer les vitesses eux-mêmes économisent 1200 francs et 10 kg de poids de la moto.

4 Piaggio, un deuxième printemps

La Primavera est le scooter classique et vif de la gamme Vespa. Les versions animées par un moteur de 50 ou 125 cm³ (en photo: la rouge) ont été rejointes il y a quelque temps par la Primavera Elettrica. Toutes les Primavera ont en commun d'être faciles à conduire et de se faufiler avec aisance dans le trafic. Face au moteur électrique, les moteurs thermiques n'ont aucune chance en termes d'accélération départ arrêté. Mais celui de 125 cm³ est crédité d'une vitesse de pointe plus élevée.

Toutes les Primavera ont un look classique très chic. Intégré dans le bras oscillant de l'Elettrica, le moteur électrique est reconnaissable à son cache nervuré. Mais l'écart de prix est quant à lui conséquent. La Primavera 125 est disponible en effet dès 4995 francs, alors que l'Elettrica se négocie à partir de 7495 francs. o



4

COURS DE CONDUITE MOTO DU TCS

Cours d'échauffement

Bien commencer la saison de moto et en toute sécurité, c'est possible avec TCS WarmUp, un cours d'une journée avec des exercices variés. Pour les personnes disposant de peu de temps, le TCS propose des cours après le travail de trois heures. Pour différentes disciplines, mais aussi sur des thèmes spécifiques, par exemple la technique de freinage ou de virage.

tcs.ch/cours-conduite



Des feux gênants

Le progrès a parfois des effets pervers. Le rayonnement accru des feux de croisement dérange les usagers arrivant en sens inverse.

Des courriers de membres du TCS font état de problèmes croissants liés à l'éblouissement des phares de voitures arrivant en sens inverse. C'est ce que confirme une étude réalisée par plusieurs clubs de mobilité européens. Or, l'éblouissement est une source de stress. Dans le cadre d'une enquête représentative, 36% des sondés ont déclaré être régulièrement éblouis par des véhicules circulant en sens inverse, et deux tiers ont affirmé que cela les agace.

En conduite nocturne, il est clair que les phares des véhicules constituent une charge pour les yeux et le cerveau des usagers arrivant en face. Et donc un risque. Le fort contraste entre les sources de lumière et la chaussée fait que l'on a parfois du mal à distinguer sa propre voie de circulation. Cela a toujours été le cas lorsque le conducteur venant en face oublie de commuter en feux de croisement, ou quand les conditions sont mauvaises. Mais ce phénomène est aggravé par le fait que, même correctement réglés, les phares high tech produisent une intensité lumineuse susceptible de gêner davantage les autres conducteurs. Le passage de l'éclairage halogène aux phares xénon, puis aux LED, a eu pour effet bénéfique une amélioration de la qualité et de l'intensité d'éclairage de la chaussée. Tant la technologie laser que l'éclairage LED garan-

tissent une luminance extrêmement élevée, mesurée en termes de luminosité par centimètre carré. A courte distance, il existe même un risque de lésion oculaire.

La mise en circulation des voitures est soumise à de nombreuses prescriptions techniques, notamment en ce qui concerne les phares et les feux arrière. Mais la luminance des sources d'éclairage n'est pas réglementée.

Requêtes au législateur

C'est ce que le TCS veut changer. Mais cela ne passe pas par le législateur suisse, c'est au niveau international qu'il faut agir. Les directives ECE, édictées par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), constituent le levier législatif permettant d'obliger les constructeurs à avoir recours à une technologie aussi sûre que possible.

Afin d'initier des changements à ce niveau, les clubs de mobilité européens ont créé une taskforce au sein du groupe de travail technique de la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). C'est un travail de fond qui exige de la ténacité et de la patience, mais qui peut se révéler payant pour les membres et pour la sécurité routière générale. Une chose est sûre, ce thème fera l'objet d'autres articles. o dan

Nos conseils

Évitez de fixer la source de lumière, regardez plutôt la route et le bord droit de la chaussée devant vous.

Gardez les vitres du véhicule propres et portez des lunettes à verres antireflets propres.

Contrôlez régulièrement le réglage et la portée de vos phares.

Corrigez la portée des phares quand votre véhicule est chargé (s'il ne le fait pas automatiquement).

En cas de mauvaise visibilité, ne vous contentez pas des feux de jour. Allumez vos feux de croisement pour que les feux arrière de votre voiture soient allumés aussi.

TCS ASSURANCE VÉHICULE

Réduction de prime grâce au stage de conduite

Saviez-vous que vous pouvez bénéficier d'une réduction de prime allant jusqu'à 20% sur les assurances véhicules à moteur du TCS si vous suivez un stage de conduite facultatif auprès du TCS? Qu'il s'agisse d'une voiture, camionnette de livraison, moto, scooter, camping-car caravane, voiture ancienne ou d'une voiture électrique: une formation à la conduite vous permettra de connaître votre véhicule, ses limites et ses possibilités. Demandez dès maintenant une offre sans engagement et bénéficiez de la meilleure protection pour vous et votre véhicule!

tcs.ch/vehicules

Un vélo, ça se bichonne!

Selon notre enquête, un vélo électrique coûte 4500 francs et un S-Pedelec environ 6000 francs. Des prix qui incitent leurs propriétaires à en prendre soin.

Il existe des cyclistes qui se fichent allègrement de l'entretien de leur monture et qui réagissent une fois que la chaîne grince ou que les freins ne répondent plus. D'autres, en revanche, sont des fétichistes de l'entretien, leur vélo est dans le même état que lors du premier jour. Ces derniers n'ont guère besoin de conseils sur l'utilisation de leur vélo, et les premiers cités ne les écouteront même pas. Pour tous les autres, le TCS recommande un entretien régulier sans acharnement et un service annuel ou un contrôle chez un professionnel tous les 2000 kilomètres environ.

L'indispensable service annuel

Selon notre enquête, 69% des personnes couvertes par l'assurance vélo du TCS respectent la recommandation du contrôle annuel. Ceux qui possèdent un vélo électrique parcourent, selon leurs propres indications, environ 1400 kilomètres par an, contre 1800 kilomètres pour les vélos électriques rapides (S-Pedelecs, jusqu'à 45 km/h). Les différences sont toutefois importantes: 8% parcourent moins de 100 kilomètres par an, 15% en parcourent plus de 2500. Les Suisses ont payé environ 4500 francs pour leur vélo électrique jusqu'à 25 km/h et 6000 pour leur S-Pedelec.

Pièces d'usure et coûts de main-d'œuvre

La transmission, c'est-à-dire les chaînes et les pignons ainsi que les freins, sont les pièces d'usure classiques des vélos. Cela se reflète dans l'enquête – une partie des participants a même eu

l'amabilité de transmettre au TCS le détail des factures du service. La fourchette de prix pour les plaquettes de frein allait de 12 à 31 francs (sans la main-d'œuvre), et de 29 à 73 francs pour une chaîne. Ce qui est frappant, c'est que seule une minorité d'ateliers indique un taux horaire pour la main-d'œuvre. Là où des taux horaires sont déclarés, ils s'élèvent en moyenne à 123 francs. La clientèle est largement satisfaite du service fourni par l'atelier de réparation de vélos. Le taux de satisfaction est un peu plus faible chez les utilisateurs de S-Pedelecs, ce qui s'explique peut-être aussi par des attentes plus élevées.

Aussi important et justifié que soit le service annuel pour une conduite sûre et confortable, il ne remplace pas une utilisation soignée de l'engin. Voici quelques conseils à ce sujet en bref:

- Ne jamais laisser un vélo sous la pluie, il sera ainsi protégé de la saleté et de la rouille.
- Nettoyez-le régulièrement avec de l'eau et une éponge, puis séchez avec un chiffon. Il arrive parfois que l'on découvre des dommages sur le vélo.
- Chaîne: le plus important est le nettoyage. Appliquez quelques gouttes d'huile si nécessaire, au plus tard tous les 500 kilomètres.
- Vérifiez que les plaquettes de frein sont suffisamment épaisses. Pour les freins à disque, il est plus facile de les évaluer à la lumière d'une lampe de poche.
- Contrôler la pression de gonflage, qui peut et doit être très différente selon le type de vélo et de pneu. ○ dan

Pour «Heureusement que je suis membre du TCS !», nous recommandons : ①

E-VTT Fully
CILO HILLCROSS
CXF°06+

aux prix de **CHF 3990.-**
au lieu de CHF 5490.-

Code de réduction :
TCSHILLCROSS0425

Cilo



- Vélo de trail (Fully) moderne et léger pour les sorties sportives
- Moteur central puissant Shimano EP801 avec couple de 85 Nm
- Batterie Shimano entièrement intégrée de 630 Wh pour les excursions variées
- Affichage Shimano avec trois niveaux d'assistance différents et aide à la poussée, affichage de l'état de charge, de la vitesse, de la distance de déplacement et de la distance totale
- Boîte de vitesses Shimano SLX à 12 rapports
- Freins à disque hydrauliques Shimano à quatre pistons
- Fourche de suspension RockShox FS 35 Gold RL (150 mm de course de suspension) et amortissement RockShox Deluxe Select RT
- Pneus : Schwalbe Hans Dampf à l'arrière et Nobby Nic à l'avant
- Peut être équipé ultérieurement d'un garde-boue et d'un éclairage
- Cadre en carbone disponible en trois tailles et différentes dimensions de roues : S (16,5" / 27,5"), M (18,5" / 29") et L (20,5" / 29")

● Shadow Stone



**l'e-bike c'est
notre affaire.**

mway
E-Bikes made easy

N° infoline : +41 44 545 20 00

Plus d'informations
sur l'offre et les
produits



m-way.ch/fr/tcs-offre

VOTRE OFFRE TCS



Assurance vélo TCS
incluse avec m-way

ÉCONOMISEZ JUSQU'À

1500.- CHF

2 E-VTC
KALKHOFF ENDEAVOUR
5+ MOVE

aux prix de **CHF 2999.-**
au lieu de CHF 4199.-

Code de réduction :
TCSKALKHOFF0425

- Puissants freins à disque hydrauliques Tektro T535, 4 pistons, 180 mm
- Batterie Bosch PowerTube entièrement intégrée de 625 Wh pour de longues randonnées
- Écran couleur Bosch Kiox affichant le mode de conduite, la distance parcourue, la vitesse, etc.
- Moteur performant Bosch Performance Smart System avec 75 Nm de couple
- Transmission par chaîne Shimano Cues à 9 vitesses
- Porte-bagages robuste MK HD inclus
- Équipé d'un antivol de cadre et d'un système d'éclairage Hermans MR9
- Poids système élevé jusqu'à 170 kg, idéal pour une charge importante ou une remorque
- Cadre en aluminium robuste disponible en tailles S, M et L:

 Jetgrey Matt

 KALKHOFF



REMP LISSEZ LE TALON ET PROFITEZ!

CILO HILLCROSS
CXF°06+

S M L
 Shadow Stone

KALKHOFF ENDEAVOUR
5+ MOVE

S M L
 Jetgrey Matt

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, Räf felstrasse 25, 8045 Zurich

mway
E-Bikes made easy

Livraison avec commande talon dans les 10 jours à votre domicile.

AUDI Q6

Un SUV high-tech au look classique

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger



La clientèle attend beaucoup du nouvel Audi Q6.
Le TCS a testé ce SUV électrique premium
dans sa version à traction intégrale quattro.



Audi Q6 Un SUV électrique à l'imposante calandre «single-frame». Les 285 kW sont répartis sur les quatre roues.

Écran incurvé et tourné vers le conducteur. L'affichage tête haute fait du grand cinéma.



L'Audi Q6 incarne le juste milieu. Pas d'étalement de force comme le Q8, pas de compromis d'habitabilité comme le Q4. Sa longueur de 4,77 mètres est à la limite supérieure dans les parkings, dont les places sont d'ailleurs souvent trop étroites pour sa largeur de 1,95 mètre. La direction sur les quatre roues serait donc idéale pour manœuvrer, mais le Q6 ne dispose hélas pas de cette astuce technique. En revanche, il offre presque tout ce qui agrément la vie. A commencer par un standard de qualité qui se traduit par des portes se refermant discrètement avec un bruit mat, ou encore par la construction soignée des sièges à appuie-tête fixes et assise extensible pour les personnes longilignes.

L'environnement numérique du Q6 est accueillant également. Composé de deux éléments aux angles arrondis, l'écran OLED incurvé et orienté vers le conducteur fait sens du point de vue ergonomique et crée un sentiment de sécurité. L'écran passager optionnel crée quant à lui un sentiment d'égalité. Les interrupteurs physiques et autres boutons moletés métalliques, autrefois typiques d'Audi, ont en grande partie disparu. Ils sont remplacés par des commandes tactiles placées sur l'écran, dans le panneau de porte et sur les branches du volant. Audi propose aussi du grand cinéma avec l'affichage tête haute, qui projette dans le pare-brise l'approche des limites de vitesse comme un panneau virtuel flottant sur l'asphalte. En cas de forte accélération, l'affichage de la vitesse gonfle et vous saute au visage à >

A propos du freinage régénératif



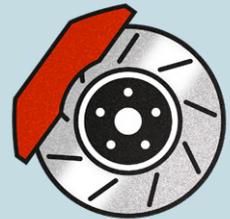
Niveaux de décélération

Dès que l'on lève le pied de l'accélérateur, la récupération d'énergie typique des véhicules électriques entre en jeu (on peut également opter pour la roue libre). Les deux palettes au volant et la position B (Brake) du sélecteur permettent d'opter pour trois niveaux de décélération. La pédale de frein n'est nécessaire que pour décélérer plus fort.



D'abord à l'arrière, puis à l'avant

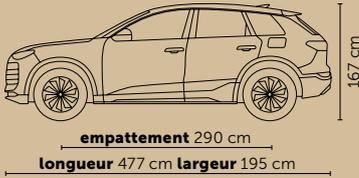
On renforce encore la récupération avec la pédale de frein. Selon Audi, on peut obtenir une puissance de récupération allant jusqu'à 220 kW par essieu moteur. Pour cela, le calculateur (HCP1) active la récupération allant le train arrière, le train avant venant en appoint si la pression exercée sur la pédale augmente.



D'abord à l'avant, puis à l'arrière

Lorsqu'une décélération plus forte est nécessaire, le freinage par friction entre en jeu. D'abord à l'avant, puis à l'arrière si nécessaire, jusqu'à l'entrée en fonction de l'ABS. Cette répartition du freinage est gérée par le HCP1, qui agit aussi sur le châssis, et non plus par un système de régulation du freinage comme précédemment.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 526–1529 litres plus 64 litres (frunk)
pneus: devant 255/45 R21, derrière 285/55 R21

Voiture d'essai

Audi Q6 e-tron: 5 portes, 5 places, dès 79 900 fr.; Q6 e-tron quattro dès 85 900 fr. (véhicule testé e-tron quattro: 120 340 fr.), inclus: Interieur S line, Edition one grey, MMI experience pro, Tech pro Q6
Garanties: 2 ans sans limitation de kilométrage; batterie: 8 ans resp. 160 000 km; antirouille: 12 ans; composants: 2 ans; garantie mobilité: illimitée
Importateur: Amag Import AG Audi Schweiz, Alte Steinhäuserstrasse 12, 6330 Cham, audi.ch

Données techniques

Moteur: moteur asynchrone (ASM) devant, moteur à aimant permanent (PSM) arrière; max. 285 kW (387 ch); 855 Nm; traction intégrale; vitesse max.: 210 km/h

Batterie: batterie lithium-ion (NMC), 100 kWh bruts, 94,9 kWh nets; chargeur embarqué (AC): 22 kW; puissance de charge maximale (DC): 270 kW

Poids: 2568 kg poids à vide (véhicule testé: 2449 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total admissible: 2940 kg; charge utile effective: 491 kg; charge tractable: 2400 kg

Les concurrents

Mercedes EQE 350 4Matic, dès 90 700 fr.

Porsche Macan 4, dès 95 800 fr.

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO₂ calculées sur le cycle de vie de la voiture:

tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie

Une enveloppe de SUV classique pour un contenu high-tech. Véhicule spacieux, mais pas énormément de place pour les bagages. Abstraction faite du coffre avant, le Q6, pendant thermique du Q6, est aussi bien doté en la matière. Electrique ne rime pas forcément avec espace à bord.

Habitacle

Ergonomie globalement parfaite, hormis quelques ratés numériques et d'étranges messages d'erreur.

Confort

Excellent à maints égards. Habitabilité généreuse à l'avant comme à l'arrière, faible niveau sonore. Mais sur autoroute, un bourdonnement émane du soubassement.

Comportement

Direction progressive agréable, mais exempte de retour d'informations. Le volant vaguement rectangulaire (option) est une question de goût. Nous le préférons rond et bien en mains.

Moteur et transmission

Performances souveraines. A l'accélération sur sol sec, plus rapide qu'Audi ne le promet.

Electrification

Grosse batterie. La tension de 800 V permet des puissances de freinage régénératif et de charge élevées (220 et 270 kW). Nous avons manqué de peu la vitesse de charge promise (23 min au lieu de 21 pour un SOC de 10 à 80% par temps frais). Le préconditionnement se fait via la planification de la charge (température de la batterie sur l'écran). Une activation «manuelle» (comme chez VW p. ex.) serait la bienvenue.

Consommation

La surface frontale d'un SUV et le c_x de 0,30 ne permettent pas de faire des miracles. La mesure TCS-RDE, effectuée par temps frais et avec des jantes de 21 pouces, dépasse la valeur WLTP. Mais grâce à la grande batterie, l'autonomie est suffisante.

Sécurité

Cinq étoiles au test de sécurité Euro NCAP. Le maximum en termes de protection des occupants, enfants inclus. Le Q6 signale si un bambin a été «oublié» à bord.

Prix-prestations

Si le ticket d'entrée semble acceptable au vu de ce qui est proposé, ça devient douloureux avec les options.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0–100 km/h): 5,7 s
(usine: 5,9 s)

Elasticité: 60–100 km/h: 2,6 s

Diamètre de braquage: 12 m
(usine: 12,1 m)

Freinage (100–0 km/h): 35,6 m

Insonorisation

60 km/h: 57 dB (A)
100 km/h: 63 dB (A)

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 9 °C
Mixte

sans perte de charge: 21,1 kWh/100 km
avec perte de charge: 25,8 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

Mixte: 450 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP): 19,3 kWh/100 km
Emissions CO₂: 0 g/km
Moyenne suisse de CO₂: 113 g/km
EtiquetteEnergie (A–G): C

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an 12,6 1355.–

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	fixes	variables
15 000	1.03	870.–	447.–	
30 000	0.69	870.–	894.–	

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS assurance auto

Prime annuelle (fr.): 1034.70

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

Communication avec l'environnement: un large choix de signatures lumineuses.



Un design aux courbes artistiques. Les prises AC à gauche et à droite sont pratiques.

l'instar des effets spéciaux en 3D, avec d'épaisses touffes de flèches rouges apparaissant à l'approche de la limitation. Et quand la navigation est activée, des symboles bleus indiquent la voie à suivre au mètre près.

Le SUV électrique prend grand soin de sa cargaison. La suspension pneumatique, dotée d'amortisseurs à adaptation sélective pour chaque roue, encaisse creux et bosses avec une grande sensibilité, même dans le mode dynamique le plus «ferme». En mode confort, le Q6 plane même comme sur un nuage, pas loin des américaines d'autrefois. En revanche, on souhaiterait un étalement au-delà du mode dynamique, afin qu'un peu plus de précision s'oppose à l'excellent niveau d'adhérence et de motricité. A cet égard, l'Audi A6 est plus dynamique que le Q6, ne serait-ce que parce que son centre de gravité est plus proche de l'asphalte. Disponible en break ou une berline à hayon, elle affiche par ailleurs des talents comparables, comme «Touring» l'a expliqué dans son édition 12/2024-1/2025. ◦

- +** **Habitacle élégant et moderne**
SUV électrique de caractère
Suspension très confortable
Ecran au top (esthétique et ergonomie)
Affichage tête haute original
Touches pour les commandes essentielles
Prix de base conforme au marché
Seuil de chargement pas trop haut

- **Qualité parfois discutable des matériaux dans l'habitacle**
Consommation assez élevée
Volume du coffre correct, sans plus
Petits bugs numériques
Options coûteuses
Selon les goûts, châssis manquant un peu de dynamisme



Black Badge pour la Spectre

Depuis son lancement, la Rolls-Royce électrique Spectre est la plus raffinée. Dans sa version Black Badge, elle devient la Rolls la plus puissante de tous les temps. Si l'on appuie sur le bouton «infini» (c'est son nom), on obtient un couple de plus de 1000 Nm et une puissance de 485 kW. Fini le temps où la marque se taisait sur sa puissance.



Arrondi anguleux: Kia EV4

Le constructeur coréen élargit rapidement son offre de véhicules entièrement électriques. La berline à hayon EV4 de 4,73 m de long sera lancée sur le marché cette année encore, tandis que la variante à hayon GT-Line est plus courte de 30 cm. Elle est équipée d'un moteur avant de 150 kW et de deux batteries (58 ou 81 kWh) au choix.

TCS PROTECTION JURIDIQUE CIRCULATION

Les pros du TCS sont là pour vous

Que ce soit en voiture, en transports en commun, à vélo ou à pied: il peut toujours arriver quelque chose en chemin. Si un litige en découle, cela peut s'avérer très coûteux. Prenez donc vos précautions! La protection juridique circulation du TCS vous offre une protection juridique et financière optimale en cas de litige.

tcs.ch/circulation



Rouler
en toute
sécurité ?



Il y a
tellement
plus simple !



En savoir plus !

Continental 

La mal-aimée du bitume

La trottinette électrique agace autant les piétons que les automobilistes. Nous en avons testé dix modèles, tous chinois, et à moins de 500 francs. Elles roulent bien mais ne freinent pas beaucoup.

Texte Daniel Riesen Test Stefan Eichenberger Photos Emanuel Freudiger

Les critiques se moquent parfois des voitures en les qualifiant de véhicules stationnaires, car elles passent la plupart de leur temps à l'arrêt plutôt qu'en mouvement. Cependant, les véritables véhicules immobiles sur les routes sont en réalité les trottinettes électriques, en particulier celles disponibles à la location dans les villes. Le test du TCS sur les trottinettes électriques porte sur l'achat et les performances dans une gamme de prix allant de 300 à un peu moins de 500 francs.

Autonomie et sécurité en question

Dix modèles parmi les plus populaires ont été testés et seuls deux obtiennent (de justesse) la mention «très recommandé». Stefan Eichenberger, responsable des tests, voit plusieurs problèmes. Le premier, purement pratique, s'applique à la puissance et l'autonomie. Le point central des coûts des véhicules électriques est, comme chacun le sait, la batterie, et il n'est donc pas surprenant que les trottinettes bon marché ne sont pas des marathoniennes. A une exception près, elles ont parcouru entre 14 et

25 kilomètres au banc d'essai. «En dessous de 20 kilomètres, on se demande si ces véhicules sont adaptés à un usage quotidien, car la capacité de la batterie diminue», souligne Stefan Eichenberger. D'ailleurs, les véhicules du test ne sont pas faits pour être conduits trop longtemps, car les efforts pour économiser sur le confort sont évidents. Tout comme la puissance limitée des moteurs, surtout pour les conducteurs les plus lourds, qui se fait surtout sentir en montée, tandis que la vitesse maximale – limitée par la loi à 20 km/h – a quand même été dépassée par un produit.

Stefan Eichenberger porte un regard critique sur la trottinette électrique en termes de sécurité. D'une part, il observe qu'elles irritent souvent les automobilistes et les cyclistes dans la circulation routière, en tant qu'obstacles lents, mais aussi en tant que danger pour les piétons lorsque les trottinettes roulent sur les trottoirs sans autorisation. Les fabricants de ces engins n'y sont pour rien, au contraire de leurs performances de freinage modestes et de l'éclairage, parfois insuffisant.

A l'atelier ou au rebut

Les possibilités de réparation et donc la longévité des produits, qui proviennent tous de Chine, soulèvent également des questions. C'est particulièrement vrai pour les achats en ligne. En cas de défaut, la trottinette électrique doit être renvoyée, mais l'emballage d'origine doit être conservé. Les frais présumés ne sont pas proportionnels au prix d'achat. Le responsable du test précise: «Il est donc probable que ces trottinettes électriques deviennent des articles jetables.» Néanmoins, «la probabilité de réparation est un peu plus élevée pour les trottinettes électriques achetées dans un magasin». ◦

Les résultats détaillés du test ainsi qu'un aperçu sur: tcs.ch/e-trottinette



Un engin bon marché et peu gourmand en énergie pour le dernier kilomètre.



Une trott' sanglée sur le banc d'essai TCS pour mesurer la consommation électrique et l'autonomie.

TOURINGSHOP

Micromobilité dans le Touringshop du TCS

Une sélection de trottinettes électriques est proposée en ligne dans le Touringshop. En tant que membre du TCS, vous bénéficiez de la garantie d'assistance, de satisfaction et de mobilité: si votre véhicule présente un défaut ou nécessite un entretien durant les 24 premiers mois, le TCS vous fournira sans frais un véhicule de remplacement durant la durée de la réparation ou de l'entretien.

touringshop.ch



Le plein de TCS Benefits pour vos voyages

En tant que membre du TCS,
profitez de remises exclusives
lors de vos déplacements.



Ces TCS Benefits et bien d'autres encore vous attendent :

Jusqu'à **5% de remise** sur votre TCS **location de voiture** (casco complète et autres prestations incluses).

Jusqu'à **3% de remise** sur votre **location de camping-car TCS** et jusqu'à **20% de remise sur les réservations de campings**.

4% de remise sur une sélection de réservations sur **booking.com**.

Découvrir TCS Benefits maintenant

club.tcs.ch/benefits



Vous trouverez également tous les TCS Benefits dans votre appli TCS



Porsche Macan: quatre motorisations désormais toutes électriques, de 265 à 470 kW.

PORSCHE MACAN 4 ELECTRIC

Différent, encore que...

Tout a été changé sur le Porsche Macan, sauf le nom. La nouvelle plateforme entièrement électrique est partagée avec les Audi A6/Q6 (voir précédemment). La carrosserie est nouvelle également, même si elle comporte des éléments de style typiques de Porsche, avec un petit air de 911.

Cela dit, le Macan reste un grand SUV «compact» de caractère sportif, dans l'esprit Porsche par nature, jusqu'ici best-seller de la marque et, de ce fait, porteur des meilleurs espoirs électriques.

En résumé, on peut dire qu'il se conduit toujours comme une berline, près du sol, pas comme un SUV haut sur pattes et sommairement réglé pour être

FICHE TECHNIQUE

Lo / La / Ht: 4,78 / 1,94 / 1,62 m;
poïds: 2459 kg; **coffre:** 540–1348 l
Traction: 2 moteurs électriques synchrones (PSM), 300 kW (408 ch), 650 Nm; 0–100 km/h: 5,2 s; batterie: 95 kWh
Autonomie (WLTP): 516–612 km
Prix: Macan 4 dès 95 800 fr.; véhicule testé: 116 110 fr. (Macan dès 91 900 fr.)

dynamique. La suspension pneumatique et les amortisseurs actifs autorisent le tangage lié au confort, mais reprennent immédiatement le contrôle dès que le

véhicule s'engage dans un virage. Il en résulte un roulis millimétré et une conduite très précise. Bien que la jante du volant soit assez fine, le conducteur a l'impression de tenir le train avant entre ses mains grâce à un retour d'informations souple autour de la position zéro, mais tranchant en cas de braquage.

Fort freinage et recharge rapide

Le Macan est également en avance sur le plan électrique. La puissance brute transmise aux quatre roues est bien présente, même si là n'est pas l'essentiel. La récupération d'énergie peut atteindre 240 kW, ce qui correspond à une décélération de 4,3 m/s², soit la moitié d'un freinage d'urgence. L'architecture 800 V permet une charge très rapide. Par une température extérieure de 0 °C, la recharge «normale» (de 10 à 80% du SOC) n'a duré que 22 minutes avec une puissance de charge maximale affichée de 275 kW. Porsche promet 270 kW et 21 min. La consommation sur autoroute en hiver a oscillé entre 20 et 25 kWh/100 km, ce qui permet de parcourir 400 km entre deux recharges.

L'habitacle du Macan reste de niveau élevé. Matériaux fins, finition solide, pas de fioritures. Seule la console centrale ajourée montre un soupçon d'extravagance. Le bel affichage de conduite est entièrement configurable et l'écran central – certes petit – s'intègre bien au tableau de bord. Quelques agréables molettes et interrupteurs permettent en outre de conserver un contact physique avec les commandes. **o dan**

Une quinquempâtée

«Une voiture pour tous», c'est ainsi que Thomas Schäfer, directeur chez Volkswagen, voit la Polo, «synonyme de mobilité abordable». La voiture remplit cette mission depuis maintenant 50 ans – depuis 2017 dans sa 6^e génération – et s'est vendue à plus de 20 mio d'exemplaires dans le monde. La petite VW, qui ne se distinguait guère de l'Audi 50, est née en 1975. Elle pesait moins de 700 kg, mesurait 3,50 m de long et développait 40 ch. Aujourd'hui, la Polo dépasse de peu les 4 m et pèse environ 1200 kg. En version GTI, elle développe jusqu'à 207 ch, et elle a même atteint



318 ch lors du championnat du monde des rallyes. L'intérieur a également changé. La Polo I «Oceanic Blue» de 1975, entièrement restaurée, compte une demi-douzaine de boutons. Avec la mise à jour de 2021, elle a été numérisée, restant une «voiture pour tous», avec un prix démarrant à 24 000 francs. **o dan**

Innovation

Le monde captivant de l'évolution des e-bikes

Texte Dominic Graf

Vigoz Le «vélo» ne pèse que 550 kg et peut parcourir 160 km avec une seule charge de batterie. Avec une vitesse maximale de 120 km/h, il est même adapté à la conduite sur autoroute.

Carrosserie protectrice

Grâce à sa climatisation et à l'espace pour les bagages, les courses, les passagers ou le siège enfant (compatible Isofix), le Vigoz est conçu pour un usage quotidien et pour toutes les saisons.



Fusée à pédales

Il y a vingt ans, une évolution spectaculaire a eu lieu dans le domaine de la mobilité lorsque le vélo s'est doté d'un moteur électrique. Soudainement, même les grands-parents se sont remis en selle avec entrain. Avec 1,5 million d'e-bikes actuellement en Suisse, c'est donc un petit moteur central d'une puissance inférieure à celle d'une tondeuse à gazon qui a ouvert à tout le monde un nouveau moyen de locomotion sain et durable. Le succès a conduit à une évolution avec des véhicules de plus en plus performants et parfois aussi originaux, qui n'ont

généralement plus que les pédales en commun avec un vélo standard. C'est le cas du Vigoz de Cixi. Depuis 2016, l'entreprise française travaille sur le vélo avec cabine. Il devrait être commercialisé en 2027. Bien que le concept ne soit pas nouveau – souvenons-nous du légendaire Twike –, il offre une véritable innovation: les pédales électriques, en abrégé PERS. Sans chaîne ni courroie, elles transmettent la force de pédalage de manière intuitive et offrent au cycliste, dès que la vitesse cible est atteinte, une résistance adaptée à son style. Cette capsule de fitness moderne avec une vitesse maximale de 120 km/h est également très rapide.

Petit mais costaud

Le fournisseur automobile ZF bouscule le marché des e-bikes. Avec le Centrix, l'entreprise de Friedrichshafen (D) a développé un moteur de 600 watts, léger (2,5 kg) et fin (88 mm). Ce système promet de nouvelles libertés dans la conception des vélos.



ZF Centrix se fixe à l'aide d'une seule pince et de quatre vis (plug & play). Cela permet de gagner du temps lors de l'installation et de la maintenance et convient à pratiquement tous les types de vélos électriques.

En détail



Redescente sur terre

DJI domine le marché des drones et connaît les moteurs électriques, les logiciels et la connectivité. Les Chinois se sont dit qu'ils pourraient étendre ce savoir-faire aux e-MTB. Et voilà: le DJI Avinox était né. Un système complet composé d'un moteur central (jusqu'à 1000 W), de batteries haute performance (jusqu'à 800 Wh), de touchpads et d'une app.



Flyer avance à reculons

Le pionnier suisse des e-bikes, Flyer, mise à nouveau sur le moteur-moyeu arrière pour certains modèles. Autrefois le mode de propulsion dominant, il a été remplacé par le moteur central plus stable. Le moteur arrière est plus compact et plus léger, moins bruyant et nécessite moins d'entretien. Son plus grand atout? Il peut récupérer de l'énergie.



L'union fait la force

Avec son unité moteur-boîte de vitesses, l'entreprise Pinion de Stuttgart a fait sensation. Au lieu d'être reliée à la roue arrière, la boîte de vitesses est intégrée au moteur central dans un même boîtier. Cela a non seulement un effet sur la rapidité de passage des vitesses, mais permet aussi de changer de vitesse à l'arrêt ou en pleine accélération sous forte charge.



Résister ou s'adapter?

«Vous avez déjà un vélo électrique, mais vous ne le savez pas encore.» C'est ainsi que la start-up Skarper fait la promotion de son système d'entraînement, qui permet de transformer des vélos normaux en e-bikes. Cette technologie se compose d'une transmission, d'un moteur et d'une batterie dans un seul boîtier. Seule condition: avoir un frein à disque à l'arrière.

Le S-Pedelec en toute sécurité

Les vélos électriques rapides (S-Pedelecs) permettent de parcourir jusqu'à 20 km pour se rendre au travail. Selon le trajet et le trafic, ils offrent une alternative aux transports en commun ou à la voiture et permettent de rester en forme. Pour les utiliser en toute sécurité, par presque tous les temps, un équipement de qualité est nécessaire. Bien que, légalement, le port d'un casque conforme à la norme EN 1078 soit suffisant, il est recommandé de porter un casque répondant à la norme NTA 8776, offrant une meilleure protection. Les casques avec visière intégrée sont aussi un plus. Autre élément important: des vêtements qui vous protègent bien.

Un autre point concerne la technologie de transmission: les vélos électriques à courroie sont certes plus chers à l'achat que les modèles à chaîne, mais deviennent rentables avec un kilométrage élevé. Alors qu'une courroie peut être utilisée jusqu'à environ 20 000 km sans entretien, les moteurs centraux des S-Pedelecs nécessitent plus d'entretien et un remplacement plus fréquent de la chaîne et de la cassette. Ce problème ne se pose pas pour les modèles équipés d'un moteur dans le moyeu de la roue arrière, car le moteur électrique transmet instantanément la puissance.

Stefan Eichenberger
Expert TCS deux-roues
tcs.ch/expert





TCS Voyages
Passion et savoir-faire



Avantage membres CHF 400.-

Japon

Couleurs d'automne au Pays du Soleil Levant

Du 23 novembre au 9 décembre 2025



Avantage membres CHF 400.-

Tanzanie & Zanzibar

Safari découverte de la savane à la plage

Du 19 au 28 juillet 2025



Avantage membres CHF 400.-

L'Ouest Américain

Los Angeles et San Francisco en passant par les grands parcs

Du 2 au 15 mai 2025



Avantage membres CHF 300.-

Pouilles

L'Italie entre Orient et Occident

Du 12 au 20 octobre 2025



Avantage membres CHF 300.-

Motor Mania & Dolce Vita

Lamborghini, Ducati, Maserati, Pagani, Ferrari & cuisine italienne

Du 4 au 7 septembre 2025



Avantage membres CHF 100.-

Irlande

Les splendeurs de l'île d'Émeraude

Du 20 au 27 juin 2025



Avantage membres CHF 100.-

Val Poschiavo

Voyage gourmand er nature vierge aux Grisons

Du 6 au 10 octobre 2025



Avantage membres CHF 500.-

En train à travers le Canada

De Toronto à Vancouver à bord du Rocky Mountaineer et Le Canadien

Du 18 septembre au 3 octobre 2025



Avantage membres CHF 400.-

Croisière exclusive et safari en Afrique australe

Circuit au cœur de la nature et des villes mythiques du Sud de l'Afrique

Du 20 septembre au 3 octobre 2025

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

DÉTROIT EN PAGE 57
**MOTOR CITY
RENAÎT**

Détroit, entre apogée, faillite, renaissance et scène musicale foisonnante. | L'effervescente Tirana ou l'énergie d'une ville faisant fi du passé. | Quatre destinations jubilaires en 2025.

**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





Renouveau confirmé

Un peu plus de dix ans après la faillite, Détroit a repris de sa superbe. Désormais, tous les éléments-clés pour faire briller une ville sont réunis. Le patrimoine centenaire y côtoie une volonté de se réinventer.

Reportage Jérôme Burgener

Q

Qu'ont en commun le terminal McNamara de l'aéroport de Détroit, l'Institut des Arts (DIA) ou encore le Comerica Park, le stade de l'équipe de baseball des Tigers? Tous ces lieux sont, en partie, décorés par des carreaux en céramique produits par Pewabic. Fondée en 1903, c'est l'une des plus anciennes poteries en activité dans le pays, reconnue pour ses glaçures irisées.

En 2018, Pewabic a été choisie pour décorer les arrêts de la QLINE, le nouveau système de transports publics de Détroit. Une ligne de bus relie directement le centre-ville (Rosa Parks Transit Center) à l'atelier historique.

En franchissant la porte de la poterie, on est immédiatement accueilli par des carreaux émaillés aux motifs distinctifs, mêlant l'esthétique de l'Art nouveau et l'influence industrielle locale.

Les carreaux de Pewabic ornent l'entrée du stade des Detroit Tigers.



Le majestueux Court Rivera du Detroit Institute of Arts laisse sans voix.

L'équipe chaleureuse n'hésitera pas à vous faire visiter le petit musée dédié à l'histoire de Pewabic et dans lequel sont également exposés de récents essais de glaçures irisées sur des vases.

Certaines pièces uniques, tout comme la collection régulière, sont disponibles dans la charmante boutique de la poterie. Juste derrière se trouvent les ateliers où sont façonnés vases, bols et carreaux. Pour une immersion encore plus complète, il est possible, sur réservation, de participer à un atelier d'une heure et d'apprendre les bases du glaçage sur carreaux.

Art toujours, et pas des moindres, avec le Detroit Institute of Arts. Non content d'accueillir des œuvres du monde entier comme les classiques intemporels de Bruegel ou du Caravage, le DIA met également en lumière des artistes contemporains, notamment d'origine amérindienne. Mais la pièce de résistance incontestable reste «Detroit Industry Murals» de Diego Rivera et financée par Edsel Ford, fils de Henry Ford. Le peintre mexicain l'a directement créée sur place entre 1932 et 1933. Elle recouvre les quatre murs du Court Rivera, lui-même partiellement orné de carreaux de Pewabic. L'œuvre de Rivera montre de multiples facettes de la vie industrielle et de la dualité entre la nature et la technologie, la création et la destruction. Il est facile de se perdre à observer les multiples détails, parfois ironiques, parfois provocateurs, disséminés sur des dizaines de mètres carrés. Afin d'être sûr de profiter au maximum des œuvres, mieux vaut prévoir quel-

ques heures à errer dans les innombrables galeries du DIA.

Parcourir ces couloirs creuse à coup sûr l'appétit. Pour combler la faim, rendez-vous au Baobab Fare, l'un des restaurants les plus en vue de Détroit ces dernières années. Le couple Hamissi Mamba et Nadia Nijimbere, originaire du Burundi, y propose des spécialités de l'Afrique de l'Est. Le Nyumbani (bœuf mijoté fondant et épinards aux cacahuètes) accompagné d'un jus de fruit de la passion acidulé est vraiment mémorable et apporte des saveurs peu exploitées.

Club fluorescent

Pour terminer la soirée en plein centre-ville, aucune hésitation: Deluux Fluxx, un club à la décoration unique et radicale. Des illustrations phosphorescentes imaginées par le duo d'artistes Faile recouvrent les murs, couplées à une lumière ultraviolette faisant exploser les couleurs. Boissons abordables, musique de qualité et public enthousiaste font de ce lieu un incontournable de la vie nocturne de Détroit.

Après une bonne nuit de sommeil – on conseillera l'appartement-hôtel Roost, situé dans la magnifique Book Tower, certainement un des bâtiments les plus impressionnants de Détroit – une visite du centre-ville s'impose. Il faut sans hésiter se diriger directement vers le Fisher Building. Cet immeuble de 130 mètres de haut est considéré comme «le plus bel objet d'art de Détroit» et comme le chef-d'œuvre de l'architecte Albert Kahn. Inspiré par l'architecture

maya, le gratte-ciel ne fut jamais terminé: la Grande Dépression ayant frappé, seule la première des trois étapes fut réalisée entre 1927 et 1928. N'en reste pas moins un bâtiment majestueux dont les décorations et dorures intérieures frappent par leur contemporanéité. D'autres tours valent le détour, il suffit de déambuler dans le centre-ville pour tomber nez-à-nez avec celles-ci. Suite à ce déferlement de bâtiments tous plus mégalomanes les uns que les autres, il fait bon de se rendre à Hitsville U.S.A. (capitale des succès). Le nom peut sem-

Au Deluux Fluxx, on danse entouré d'affiches phosphorescentes et acidulées.



Hitsville U.S.A.: une énorme part de l'histoire musicale américaine.



bler prétentieux mais c'est bel et bien la réalité. Hitsville était le QG de Motown Records, responsable de certaines des chansons les plus connues de la planète. La visite du désormais musée rappelle à quel point des titres comme «My Girl» (The Temptations), «Reach Out I'll Be There» (The Four Tops) ou «I Want You Back» (The Jackson 5) ont marqué l'histoire de la culture pop mondiale. L'attraction principale reste le studio d'enregistrement où ces classiques ont vu le jour, un véritable sanctuaire de la pop.

Pour continuer l'exploration du patrimoine musical de la ville, le quartier branché de Canfield semble une halte

toute trouvée. C'est là que se trouve un autre QG, celui de Third Man Records, label de Jack White des White Stripes («Seven Nation Army»). En entrant, on est accueilli par une boutique de musique en somme assez classique, proposant des centaines de vinyles dont une grande partie produite par le label, directement sur place. Mais à l'arrière se trouve le secret: l'usine de production de disques. Derrière une grande baie vitrée, les clients peuvent directement voir comment sont fabriqués les 33 et 45 tours. Une opportunité tout à fait unique et qui vaut à coup sûr le déplacement. >



La Book Tower domine et impressionne.

Un titan dans la nuit

De nuit, la gare centrale s'impose comme un monument dominant et glorieusement illuminé. Il est donc préférable d'aller visiter ce bijou néoclassique en fin de journée afin de bénéficier de ce splendide spectacle en se rendant à Corktown, l'historique quartier irlandais de Détroit et nouvel eldorado des sorties nocturnes. En guise d'apéro, on peut conseiller le bar Supergeil et son vaste choix de cocktails, certains assez uniques: le Over Under et son whisky de seigle accompagné d'Underberg (un amer allemand) et d'ananas fumé ou, pour ceux qui veulent placer le dessert avant le repas, le Pale Blue Dot: une fusion entre un Blue Hawaiian et un Painkiller, recouverte de crème fouettée et d'un cracker...

Pour un repas copieux et savoureux, on peut conseiller Slows Bar BQ. Ce restaurant propose une cuisine généreuse, mettant à l'honneur les viandes. Parmi ses spécialités, une pile de poitrine de bœuf fumé et l'incontournable Yardbird, classé parmi les trois meilleurs sandwiches des Etats-Unis. Composé de poulet effiloché et de bacon croustillant, il saura satisfaire les appétits les plus exigeants.

Naissance de la voiture du siècle

Un détour par la Ford Piquette Plant est recommandé, que vous soyez amateur d'automobile ou non. Dans cette relativement menue usine est née, à partir de 1904, la voiture qui deviendra la matrice de l'automobile moderne: le modèle T. Ce qui était une fabrique est désormais



Slows Bar BQ propose des plats capables de combler toutes les faims.

un musée dédié à cette voiture. Les guides savent manier l'humour quand il s'agit de faire revivre les moments les plus marquants, de la création du modèle T jusqu'en mai 1927, quand sortit la 15 millionième Ford T et que la production cessa peu de temps après. On peut poursuivre avec une visite du présent de la marque en se dirigeant vers Ford Rouge. Il n'est pas exagéré de parler de vision futuriste en assistant au show de présentation. Le pick-up F-150 se matérialise sous nos yeux dans un spectacle hollywoodien. Musique héroïque et basses lourdes comprises. Encore chamboulé par cette introduction, bienvenue dans le mastodonte Ford Rouge: 2,5 km² de site industriel dédié à la production du modèle, 2^e le plus vendu de l'histoire avec 43 millions d'unités. ◦

Ce voyage a été rendu possible grâce à Visit Detroit.



Voyage:

Aucun vol direct depuis Genève ou Zurich. La solution la plus rapide est de partir de l'un des deux aéroports avec un vol opéré par KLM pour Amsterdam, puis un vol Delta Airlines pour Détroit. Le voyage dure généralement onze heures.

Se loger:

Roost Apartment Hotel, des chambres spacieuses dans l'historique Book Tower, située en plein centre-ville. myroost.com

Boire et manger:

Le Suprême: de la cuisine française entre classicisme et modernité, au sein de la Book Tower. lesupremedetroit.com

Parc: des plats créatifs dans un lieu de standing. On conseillera la burrata flambée. parcdetroit.com

Buddy's: là où la pizza façon Détroit est née. Incroyablement croustillant et moelleuse. A accompagner d'une bière conçue pour Buddy's. buddyspizza.com

The Yard: idéal pour boire un verre en soirée dans le quartier de Corktown. En plus, si le cœur vous en dit, il est possible de se livrer au lancer de hache dans l'enceinte de l'établissement. theyardcorktown.com



Ford Piquette Plant, là où le modèle T est né et a été produit à 15 millions d'exemplaires.

TCS ETI PROTECTION PLUS

Parfaitement couvert, aussi aux Etats-Unis

Les frais médicaux peuvent souvent s'avérer plus chers à l'étranger qu'en Suisse, que ce soit pour des traitements d'urgence ambulatoires ou des séjours hospitaliers prolongés. D'autant plus que l'assurance-maladie et l'assurance-accidents obligatoires ne couvrent les frais que jusqu'à un certain seuil. Optez pour la Protection Plus du Livret ETI afin de partir bien préparé et sans inquiétude.



365 jours de protection pour tous les voyages et excursions: tcs.ch/eti



TCS Assurance auto : la meilleure protection au meilleur prix. Pour vous et votre voiture.



Calculez votre prime en ligne ou appelez-nous.
Demandez-nous conseil !



[tcs.ch/prime](https://www.tcs.ch/prime)



0800 801 000



Pour toute
souscription,
un bon d'achat
de CHF 100.-
pour un cours de
conduite !

Une protection optimale adaptée à vos besoins et au meilleur tarif !
TCS Assurance auto : nous sommes là pour vous même en cas
de sinistre.

Finance Scout24

Assurances automobiles
Satisfaction client 2024

5.3
bien

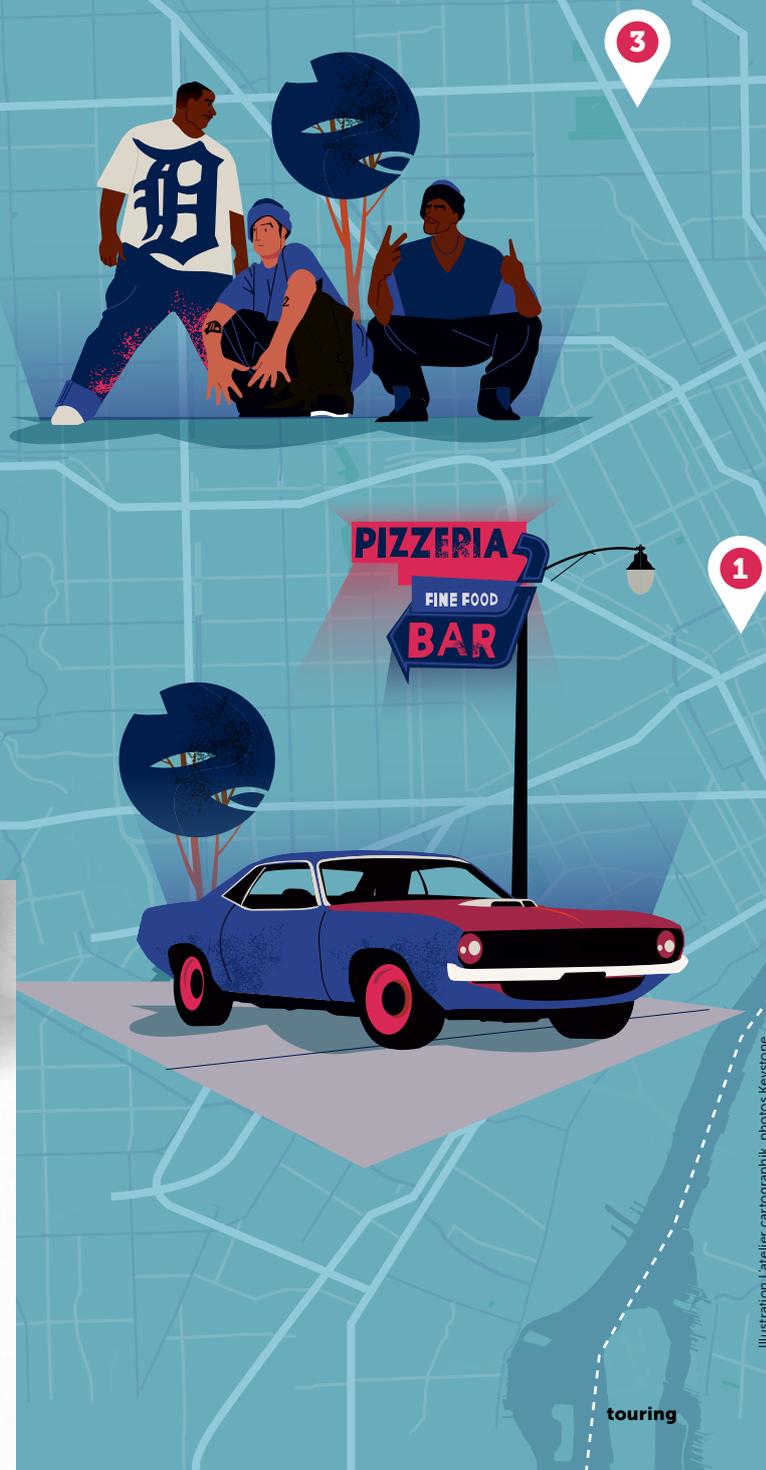
Les sons de Détroit

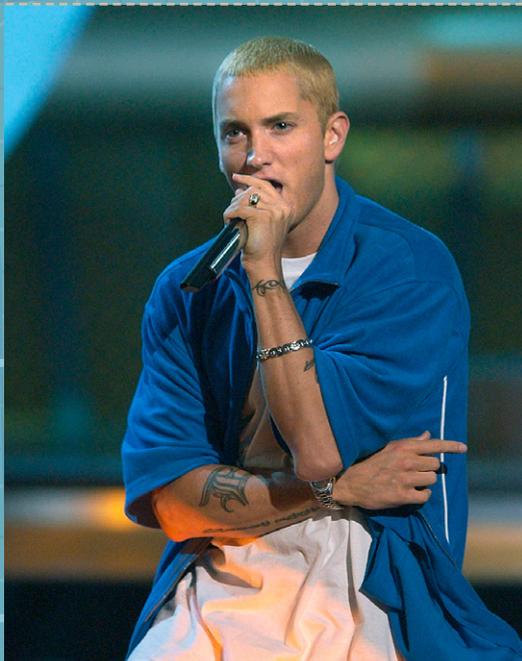
Détroit est iconique par bien des aspects: l'automobile, des équipes de sport ou encore une nourriture bien à elle. Un autre point crucial par lequel brille la cité est la musique, et depuis longtemps.

Détroit peut se targuer d'avoir une légende, au moins, dans chaque style musical au sens large. Les grands noms de la pop comme Aretha Franklin, Stevie Wonder ou encore Madonna ont des liens avec la ville. Dans un registre plus musclé, MC5 et Iggy Pop and The Stooges ont émergé à Détroit, posant les bases de deux styles qui exploseront un peu plus tard: le punk et le hard rock. Dans un registre moins organique, Détroit est aussi un des berceaux de la techno (Juan Atkins, Jeff Mills). Petit tour d'horizon forcément non exhaustif du paysage musical plus récent de la Motor City, entre labels et lieux cultes. o **jb**

1 Hitsville U.S.A.

Hitsville U.S.A. était le studio de la Motown à Détroit de 1959 à 1971 avant sa relocalisation à Los Angeles par le patron et producteur Berry Gordy. En douze ans, le label a littéralement inondé la planète de tubes pop. Difficile de définir un grand gagnant parmi ces dizaines de morceaux. Puisqu'il faut choisir, élisons «Reach Out, I'll Be There» des Four Tops, sorti sur Motown Records en juillet 1967. Impossible de ne pas être touché en plein cœur quand démarrent les lignes de guitare et de flûte avant l'apparition de la rythmique soutenue et jusqu'à l'explosion rageuse et intense du refrain.





3 «8 Mile»

Originaire du quartier de «8 Mile» (en fait, plutôt une route séparant Détroit des quartiers périphériques), le rappeur Eminem a écrit et enregistré «Lose Yourself» durant le tournage du film «8 Mile», un récit quasiment autobiographique sorti en 2002, évoquant les difficultés à se faire une place dans le monde du rap. Le titre n'a pas seulement conquis les fans de l'artiste, et du rap en général, puisqu'il a reçu l'Oscar de la meilleure chanson originale. Ce morceau se veut lui aussi autobiographique et s'éloigne des habituelles paroles absurdes, voire provocantes, de l'enfant terrible de Détroit.



Keystone/Camera Press/Chris Floyd

2 Third Man Records

Début du millénaire, le rock 'n' roll vit une phase de renaissance avec des groupes comme The Strokes à New York. A Détroit, le rock n'a jamais vraiment disparu et, puisqu'il y a souvent un parrain pour encadrer une scène musicale, il est nécessaire d'évoquer Jack White, patron de Third Man Records et chanteur/guitariste des White Stripes quand ils existaient encore. En 2002, Jack et Meg, la batteuse, envoient «Fell In Love With a Girl»: un rock 'n' roll saturé, superbement mis en clip par Michel Gondry. Durant deux minutes, une animation en stop-motion à base de Lego secoue autant les petites briques que l'auditeur.



2

Comerica Park



Caesars Windsor Hotel

ÉTATS-UNIS
CANADA

Intemporelle et fiévreuse

En une seule journée, Tirana peut offrir une variété d'ambiances, de points de vue et d'expériences entre le passé, le présent et le futur.

Texte et photos Jérôme Burgener

La chose qui frappe d'entrée de jeu en arrivant à Tirana est l'énergie. Une explosion d'énergie, de vitalité et de possibilités. Car l'Albanie a été maintenue isolée durant des décennies, sous l'emprise d'Enver Hoxha, président du régime communiste de 1941 à 1985.

Pour débiter la journée, il est très facile de se rendre sur le Mont Dajti. Il suffit de traverser l'agglomération en bus, ou en taxi de préférence, pour atteindre le quartier de Porcelani et grimper dans une cabine du Dajti Ekspres. Le téléphérique prend une petite vingtaine de minutes pour atteindre la montagne du même nom. L'ascension, longue de 4 kilomètres, permet de bien observer la vivante Tirana et mieux visualiser son architecture et son urbanité. A l'arrivée, à 1600 mètres d'altitude, se dessine un paysage étrange, surtout par temps brumeux, au milieu duquel trône le belvédère, ressemblant à un vaisseau spatial de l'ère soviétique. La terrasse permet une nouvelle fois d'admirer la ville et ses alentours, composés de collines, de lacs et de forêts. Les déplacements depuis le centre de Tirana et la balade sur le Mont Dajti durent environ trois heures.

La présence du passé

Au retour, il est possible de faire rapidement un détour par le Bunk'art 1, à quelques centaines de mètres du téléphérique. Cet ancien bunker – l'Albanie en compte 170 000 au total, symbole de l'isolation et de la paranoïa d'Enver Hoxha envers le reste du monde – est désormais un lieu d'exposition présentant les souvenirs de l'ère communiste à travers de nombreuses formes d'expression, ainsi que des œuvres d'art, sur cinq

étages souterrains. Mais si vous préférez retourner dans le centre, direction Bunk'art 2, consacré aux crimes perpétrés durant la période communiste, à deux pas de la place Skanderbeg. La plus grande zone piétonne des Balkans permet d'effectuer un bond dans l'histoire mouvementée du 20^e siècle: des immeubles de style fasciste construits durant l'occupation par l'Italie de 1939 à 1944 côtoient d'autres bâtiments à l'esthétique soviétique ainsi que la mosquée Et'hem Bey et, bien entendu, une statue de George Kastrioti «Skanderbeg», considéré comme le héros national pour sa résistance face à l'empire ottoman au 15^e siècle. De nombreux locaux aiment discuter à son pied, protégés du soleil.

La tradition modernisée

Après en avoir pris plein la vue, Ismet Shehu mettra vos papilles en ébullition dans son restaurant Ceren, situé en plein cœur du château de Tirana, non loin de la place Skanderbeg. Le jeune chef réinterprète les ingrédients et mets clés de la gastronomie albanaise. La mousse de basilic parsemée de grenades et les flija, une superposition de crêpes cuites grâce à une plaque chauffée sur un feu ouvert, offrent une savoureuse entrée en matière. Pour le dessert, Ismet Shehu explose les codes en proposant sa version du mille-feuille. L'emploi de pâte à baklava donne une touche nouvelle à ce classique, particulièrement croquante. Si le temps ou l'appétit manque, il suffit de commander uniquement cette somptueuse création avant de poursuivre l'exploration de la capitale.

A quelques centaines de mètres de la forteresse se trouve un autre lieu incontournable: la pyramide de Tirana.

D'abord imaginée par Pranvera, fille du dictateur Hoxha, comme un musée à la gloire de son père, cette pièce maîtresse du centre-ville est désormais un lieu dédié à l'apprentissage des nouvelles technologies pour les jeunes âgés de 12 à 18 ans. Le travail du bureau d'architecte néerlandais MVRDV a transformé l'ensemble de béton gris en un bijou blanc. Son sommet offre une vue idéale sur les tours modernes qui poussent dans la ville. Pour poursuivre l'exploration du passé complexe de l'Albanie, la Maison des Feuilles est la prochaine destination. Derrière ce doux nom se cache en réalité le Musée de la surveillance secrète. Dans cette ancienne clinique, les salles détaillent les sombres méthodes de persécution et de torture opérées par la police politique communiste d'Enver Hoxha. Intense et terrifiant.

Pour conclure cette journée riche en découvertes, le quartier de Blloku propose d'innombrables possibilités pour un verre en terrasse ou accoudé au zinc d'un bar prisé par les locaux. L'autre option est de se rendre à l'Observator, au 13^e étage d'un immeuble, pour savourer un cocktail en regardant le soleil se coucher sur la fiévreuse Tirana. o

Se loger:

Mercure Tirana, 29 Nentori Street, Tirana 1000, mercure.accor.com

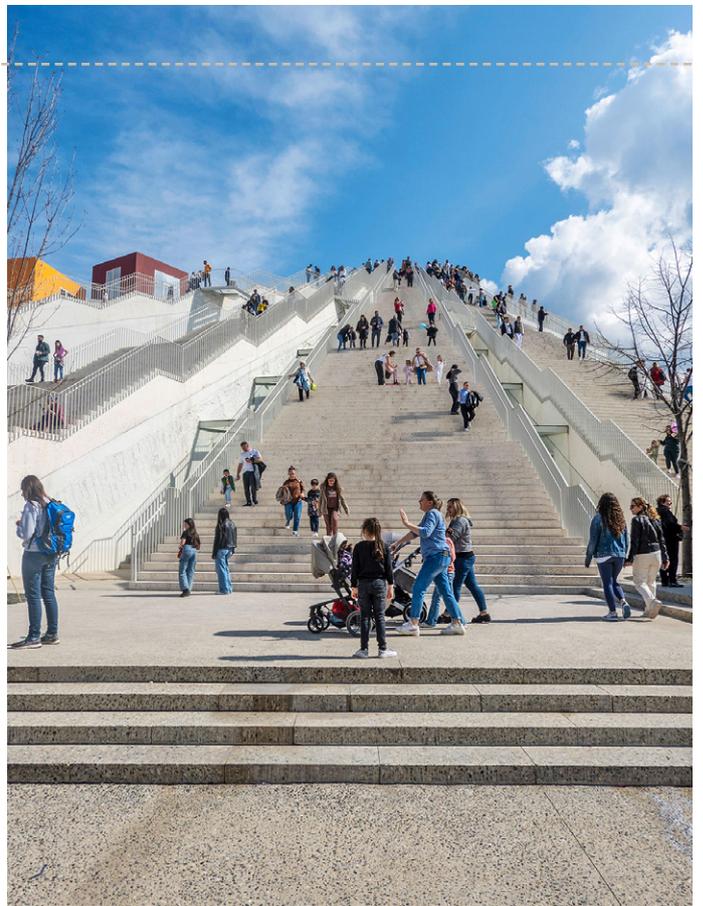
Se nourrir:

Ceren Ismet Shehu, Tek Kalaja e Tiranes, Shëtitorja Murat Toptani, Tirana 1001.

Mayfair, EGT Tower, Rruga Abdyl Frashëri, Tirana 1001.

visit-tirana.com

Ce reportage a pu être réalisé grâce à l'invitation des hôtels Mercure.



Bunk'art 2: un ancien bunker devenu musée.
Maison des Feuilles: les méthodes de surveillance de la dictature communiste y sont exposées (ci-contre).
Pyramide de Tirana: elle a échappé à la démolition pour devenir un centre de formation pour les jeunes.
Place Skanderbeg: entre architecture soviétique et tours modernes, les habitants aiment s'y retrouver pour discuter.



Célébrons en fête

Quatre villes ou pays pour autant de jubilés.



Bruxelles fête 100 ans d'Art Déco

Indissociable de ce courant architectural majeur et résolument moderne, la capitale belge met sur pied un programme de visites, d'expositions et d'événements afin de le faire (re)découvrir à travers des palais, des immeubles et des jardins.

visit.brussels



Bath célèbre Jane Austen

Les œuvres de l'auteure née en 1775, telles que «Orgueil et préjugés», continuent d'enthousiasmer. Bath, où Jane Austen vécut un certain temps, célèbre en grande pompe le 250^e anniversaire de sa naissance, par exemple avec des bals costumés.

visitbath.co.uk



Suède: Fifi Brindacier a 80 ans

L'année du jubilé est idéale pour des vacances en famille en Suède, car le personnage pour enfants est célébré dans tout le pays. Et dans le parc d'Astrid Lindgrens Värld, à Vimmerby, tout tourne autour des grandes aventures de Fifi.

astridlindgrensvard.se



L'hommage de Bâle et Fribourg à Tinguely

Le génial sculpteur-recycleur et peintre aurait eu 100 ans cette année. L'occasion pour la cité rhénane, mais également pour Fribourg – son autre ville de cœur – d'organiser de nombreux événements et expositions perpétuant son héritage.

tinguely100.com

SANTÉ



La technologie au service de la santé

Les capteurs d'activités et les technologies portables sont bien plus qu'une aide au quotidien. Le Prof. D^r Johannes Scherr, de la Clinique universitaire de Balgrist, explique comment les objets connectés (wearables) modifient la médecine et quels en sont les avantages pour les patientes et patients.

Comment les technologies telles que les capteurs d'activités ont-elles modifié les soins de santé?

D^r Johannes Scherr: Autrefois, il fallait un grand électrocardiogramme pour la surveillance cardiaque. Aujourd'hui, de petits objets connectés peuvent assumer des fonctions similaires. Cela a simplifié la détection de troubles cardiaques ou d'autres anomalies. Les patients peuvent utiliser de tels appareils de manière autonome pour surveiller leurs paramètres vitaux et, en cas d'écart, consulter directement leur médecin.

Quels sont les paramètres vitaux que l'on peut mesurer avec fiabilité?

Les mesures les plus fiables portent sur l'activité physique, la fréquence cardiaque (notamment avec une sangle de poitrine) et la température du corps. Souvent, ces valeurs concordent bien avec les examens cliniques.

Pensez-vous que ces appareils puissent inciter les gens à adopter un mode de vie plus sain?

Tout à fait. Les objets connectés donnent une représentation visuelle de données sur la santé qui peut être très motivante. Nous comprenons mieux notre propre santé quand nous voyons comment les efforts impactent notre quotidien. Par ailleurs, les capteurs d'activités sont une sorte d'incitation externe qui nous aide à surmonter la propension à l'inertie.

Retrouvez l'intégralité de l'interview sur tcs.ch/capteurs-activites

3018

Texte Juliane Lutz Photo Fabian Hugo

Toujours patient et de bonne humeur:
Daniel Fehlmann, élu meilleur moniteur auto-école de Suisse 2025

En Suisse, environ 66% des élèves conducteurs réussissent l'examen pratique du premier coup. Daniel Fehlmann, élu meilleur moniteur d'auto-école de Suisse 2025, fait passer l'examen à 90% des femmes et hommes qui apprennent à conduire avec lui. Quand on lui demande comment il y parvient, il répond qu'il se forme en permanence, qu'il réfléchit à la manière dont il pourrait améliorer son travail ou expliquer les choses plus simplement pour que les futurs conducteurs comprennent vite et bien. Et il ajoute: «La plupart des gens apprécient aussi le fait que je reste toujours calme et patient. Et je ne manque pas d'humour non plus.» Cela ne le dérange pas d'expliquer toujours les mêmes choses. «Je ne m'en lasse jamais, car je m'adapte à chaque fois à de nouvelles personnes: des plus jeunes, des plus âgées, et des personnalités très différentes. Avec les uns, j'apprends à me garer, avec les autres, je prends l'autoroute», explique cet homme de 48 ans, qui dirige l'auto-école Bern West à Bümpliz, en banlieue bernoise, et qui, autrefois, était un conducteur de camion passionné.

Personne n'a encore échoué

Il n'y a pas eu de cas désespéré au cours de ses 19 ans de carrière en tant que moniteur d'auto-école. «Certains apprennent plus vite ou sont plus concentrés que d'autres, mais jusqu'à présent, tous ceux qui le voulaient ont réussi», dit-il. En général, la plupart des élèves passent l'examen pratique après 25 leçons. Il ne peut pas confirmer le cliché selon lequel les hommes conduisent mieux que les femmes. «Les femmes n'ont pas besoin de plus de leçons. Ce qui compte, c'est de vraiment vouloir apprendre et de s'exercer autant que possible.» L'âge des élèves conducteurs a légèrement augmenté au cours des 20 dernières années. «La moyenne est de 20 ans, et de plus en plus de personnes passent leur permis à 25 ou 30 ans, car elles en ont besoin pour travailler. Daniel Fehlmann, qui travaille actuellement avec un moteur à combustion et un moteur hybride, ne constate pas d'engouement particulier pour les voitures électriques. «Les expériences avec notre ID.3 étaient bonnes et les autonomies étaient tout à fait suffisantes. Mais très peu de gens choisissent une auto-école en fonction des voitures. Ce sont les moniteurs de conduite qui sont décisifs.» ◦



MARCHÉ

APPARTEMENT DE VACANCES, SUISSE

Bains de Saillon très joli studio.
Fr.350.-/ sem.-.+nett. et taxe. Wifi.
Tél. **024 459 16 86 / 079 417 47 26**

St-Jean/Orimentz a louer par quin-
zaine Été chalet tout confort,
3 chambres. **Tel 078 606 53 00**
Contact@tatouts.ch

FRANCE

**Gîte à louer à Saint-Quentin-La-
Poterie** (Uzès-Gard), 2-4 pers.,
(2 ch. sép., séjour-cuisine) 60m2,
jouissance piscine privée, à 5 min
à pied du centre, parking privé.
+41 76 437 32 22 ou
masdesgarrigues30700@gmail.com

Maison de vacances près de Narbonne
et mer, climatisée, Piscine privée, max
6 pers., sans animaux. **www.cedan.ch**

CARAVANES / MOBIL-HOME

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

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 18 20**

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

DIVERS

**Formations d'anglais
Séjours linguistiques**
The Language House
www.tlh.ch 022 321 52 63

Achat multiple
Montre mécanique, automatique, à
quartz, Swatch, montre de poche,
pendulette, pendule Atmos, réveil,
outillage d'horlogerie. Tout objet
en étain ou argenté. Tous bijoux en
or, en argent ou fantaisie. Cloche,
sonnaille, découpage, poya, ancien
jouet. Pièce de monnaie, maroquin-
erie et objet de marque (sac, fou-
lard, briquet, stylo) Couteau mili-
taire, médaille. Sculpture de Brienz
ou de bronze. Je me rends à domicile
ou selon entente, paiement cash
Mme Barry tél. 079/563 70 31

**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**



Quelle voiture électrique t'amène plus loin?

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



OUVERT LE DIMANCHE

Journées portes ouvertes
du vendredi au lundi: 28 - 31 mars

Scannez-moi et accédez
à toutes nos offres
www.bantam.ch/offres



**Remise
exceptionnelle
sur 600
véhicules
en stock**

-15 % sur les articles de camping
(articles soldés exclus)

bantam Etagnières

bantam.ch Fournisseur officiel des campeurs

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

Jérôme Burgener (jb)

Dominic Graf (dg)

Juliane Lutz (jl)

Philippe Rawyler (pra)

Daniel Riesen (dan)

Pascale Stehlin (pst)

Directeur artistique

Alban Seeger

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 de la rédaction

Touring Club Suisse

Rédaction Touring

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Tél. +41 58 827 35 00

touring@tcs.ch

Tirage

Edition française: 361 081

Tirage total: 1 138 455

Direction des publications/

Marketing médias

Cumi Karagülle

Annonces

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.

Mutations et demandes
concernant le sociétariat

tcs.ch/login

Ou prière de les annoncer
directement en mentionnant
votre numéro de membre:

Touring Club Suisse

CP 820, 1214 Vernier,

058 827 27 27, 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

CH Media Print AG,

Neumattstrasse 1, 5001 Aarau

Vogt-Schild Druck AG, Gutenberg-

strasse 1, 4552 Derendingen

imprimé en
suisse

LE QUIZ

Lisez attentivement ce magazine afin de pouvoir
répondre correctement à la question suivante.**Au col du Simplon, des appareils optiques
surveillent de près tout mouvement de terrain.
Quelle méthode mécanique est utilisée?**

A

Un sismographe

B

Des buzzers à flanc
de colline

C

Une corde de
déclenchement**Prix: 1 bon TCS location de voiture d'une valeur de 100 fr.**tcs.ch/location-voiture

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.

Participation gratuite
jusqu'au 27.4.2025 sur
touring.ch/quiz-lecteurs

Lettres de lecteurs

Merci, la patrouille!

Merci beaucoup pour le service de remorquage super rapide. Grâce à la sécurité offerte par le TCS, je peux encore faire des balades en mobylette. Nous sommes membres depuis 70 ans et le resterons aussi longtemps que possible. Le TCS est fortement recommandé: une fois TCS, toujours TCS.

E. Frei

Retour à la simplicité

L'éclairage d'un véhicule doit le rendre visible et offrir une bonne visibilité. Les gadgets lumineux complexes à l'avant et à l'arrière des voitures modernes, les clignotants et les éblouissements, les lumières se voulant ludiques qui pointent vers l'extérieur détournent massivement l'attention. Il en va de même pour les feux arrière: alors que deux points rouges permettent rapidement et facilement de se repérer en termes de distance et de changement de direction

(virage), une barre continue ne le permet pas et empêche ainsi d'évaluer rapidement les mouvements des véhicules qui précèdent. Le bouton de clignotant de la Tesla (le «Touring» en parle) est la cerise sur le gâteau de cette absurdité. Les commandes de base d'une voiture devraient être largement unificables, simples, aussi explicites que possible et sans menus compliqués. Il serait temps de fixer des limites claires en refusant l'homologation de telles absurdités par les autorités compétentes. Malheureusement, chaque détail, aussi insignifiant soit-il, est réglementé, par exemple les systèmes d'assistance, qui ont tendance à provoquer des situations dangereuses sur la route au lieu de les éviter. Et au final, la sécurité en pâtit.

M. Bacher

Feux allumés en journéeSelon l'article 41 de la loi sur la circulation routière (LCR 741.01), les véhicules à moteur doivent être constamment éclairés pendant la conduite, et ceci depuis le 1^{er} janvier 2014. Depuis lors, les discussions vont bon train. La loi laisse manifestement une grande marge d'interprétation. Les feux de croisement sont les feux appropriés.

H. P. Burkhardt @

Merci TCS!

Je lis toujours avec plaisir toutes les publications du TCS. Je suis membre depuis 50 ans et je suis toujours très satisfait de tous les services du TCS, un grand merci!

R. Jaquet

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 Giovanna» en photo souvenir, sous le beau soleil scandinave.



Direction le Nord

En cette chaude journée du 29 juin 2023, j'ai entamé une épopée vers le cap Nord avec ma fidèle acolyte: ma bien-aimée Citroën 2CV 6 Special de 1985, surnommée «La Giovanna» en l'honneur de mon père Giovanni qui me l'a offerte il y a 30 ans (et à bien y penser, c'est peut-être à ce moment-là que le voyage a véritablement commencé).

Mon rêve a toujours été d'avoir un petit camping-car, j'ai donc transformé Giovanna en mini camping-car avec lit, réfrigérateur et cuisine. Par sécurité, j'ai également emporté un petit réservoir d'essence (en effet, les stations-service pouvaient être assez éloignées les unes des autres) et un réservoir d'eau potable.

J'ai traversé sept pays en commençant par la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne, et en poursuivant par la Scandinavie, avec le Danemark, la Suède, la Norvège et la Finlande. Des villes comme Stockholm, avec son centre caractéristique où se mêlent architecture classique et bâtiments modernes étince-



lants, la réservée Oslo et la belle Trondheim, avec sa fantastique cathédrale et son pont fluvial historique, m'ont accueillie avec leur charme typiquement nordique, m'amenant jusqu'à Bodø, une ville portuaire un peu grise, où j'ai pris le ferry pour me rendre aux célèbres et magnifiques îles Lofoten, à voir absolument. Avec leurs petites montagnes rocheuses qui font face à la mer, elles ressemblent à un véritable tableau. Et il est curieux d'arriver dans le petit village de Å, puis de rencontrer pas moins de trois localités dénommées Bø. Après A et B, il ne put y avoir que C, et ce fut donc le cap Nord.

Je l'atteignis alors qu'il ne restait que neuf jours avant le retour. Inutile de dire combien de lacs, de montagnes, de forêts, de lagunes et de rivières j'ai pu admirer, chaque kilomètre offrant un nouveau panorama saisissant et l'incroyable expérience de pouvoir assister à l'extraordinaire soleil de minuit – ce coucher de soleil éternel.

Enfin, après 22 jours de voyage, 9952 km parcourus et deux fuseaux horaires traversés, deux ampoules changées, un pneu remplacé par une roue de secours, je suis rentrée à Lugano, avec ma Giovanna bien-aimée. Un voyage qui restera à jamais dans ma mémoire mais surtout dans mon cœur. ◦

Sara Beretta Piccoli

«Ma 2CV est un mini camping-car avec lit, réfrigérateur et cuisine.»

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

Les fantastiques cascades de Krka

Sous le soleil de la Croatie

A bord de notre yacht de rêve fraîchement rénové, le MS Avantura, nous partons explorer cet été les plus belles villes et bijoux insulaires de la côte croate. En cours de croisière, nous jetons l'ancre dans des criques romantiques pour nous rafraîchir dans une mer d'un bleu intense et flânon le soir dans de jolies villes portuaires, occasion de passer de bons moments dans de sympathiques bistrot!


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

**Super yacht 5 étoiles
MS Avantura**
**Toutes les excursions & visites
déjà incluses!**

 9 jours, demi-pension
à bord incluse, dès

Fr. 2699.-

Cabine à 3 lits, pont inférieur

**Offre spéciale
124**


Split – une vieille ville pittoresque



Krk, une ville magnifique

**Compris dans le prix!**

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 7 nuits à bord du MS Avantura dans la catégorie de cabine réservée
- ✓ 1 nuit en demi-pension à l'hôtel NH ****, à Padoue
- ✓ 7 x petit déjeuner à bord
- ✓ 5 x repas de midi à bord
- ✓ 1 x repas du soir à bord, le premier jour
- ✓ 1 x dîner du capitaine
- ✓ Croisière à bord du MS Avantura d'Opatija à Split selon programme
- ✓ Toutes les visites guidées à Split, Zadar, Losinj, Rab, Krk & Opatija
- ✓ Excursion au parc national de Krka, avec entrée, visite guidée et transferts en bus
- ✓ Dégustation de Rabka Torta, sur Rab
- ✓ Entrée à la Villa Angiolina, à Opatija
- ✓ Toutes les taxes de séjour et portuaires
- ✓ Propre guide suisse car-tours.ch à bord

Croisière en yacht - l'été en Croatie

Baignade, découverte & détente à bord du MS Avantura!

Voyage exclusif du 29 juin au 7 juillet 2025

Votre programme de voyage

1er jour, dimanche 29 juin 2025 – Trajet jusqu'à Opatija

Trajet en car spécial tout confort jusqu'au port d'Opatija, où nous attend le MS Avantura et son équipage. Repas du soir à bord.

2e jour, lundi 30 juin 2025 – Opatija & île de Krk

Visite guidée d'Opatija, la «grande dame» de la côte Adriatique. Baladez-vous ensuite sur le front de mer, avant que nous ne larguions les amarres à destination de l'île de Krk, où un tour guidé nous fait découvrir la capitale animée, bâtie sur les vestiges d'une ancienne colonie romaine. Soirée libre pour dîner dans un de ses nombreux restaurants.

3e jour, mardi 1er juillet 2025 – Île de Rab

Après une matinée de détente à bord et une pause baignade dans une baie reculée, nous atteignons

l'île de Rab et sa capitale. Balade dans la pittoresque bourgade ceinturée d'imposants remparts et dégustation de la spécialité locale, la Rabka Torta. Soirée libre, par exemple pour manger dans un des restaurants typiques de Rab.

4e jour, mercredi 2 juillet 2025 – Île de Losinj

Ce matin, le capitaine met le cap sur Losinj, perle insulaire à la végétation verdoyante, où un guide local nous fait découvrir les particularités de l'île et du joli village de pêcheurs de Mali Losinj. Soirée libre pour aller manger dans le port.

5e jour, jeudi 3 juillet 2025 – Zadar

En route vers le sud, nous dépassons le magnifique archipel face au littoral croate. Après une pause baignade, nous accostons dans la fière cité portuaire de Zadar et flânon, accompagnés d'un guide, dans la vieille ville pittoresque riche de 2000 ans d'histoire. Retour à bord le soir pour savourer le dîner du capitaine au coucher du soleil.

6e jour, vendredi 4 juillet 2025 – Parc national de Krka & Sibenik

Détente sur le pont et baignade en mer, avant de retrouver notre chauffeur de car au port de Sibenik pour une excursion aux célèbres cascades de Krka. Admirez un des plus beaux spectacles naturels au monde! Soirée libre dans la ravissante vieille ville de Sibenik.

7e jour, samedi 5 juillet 2025 – Split

Dernière baignade avant de rejoindre le port de Split, dont l'attraction principale est la fantastique vieille ville née sur les vestiges du palais de Dioclétien. Visite guidée, puis soirée libre.

8e jour, dimanche 6 juillet 2025 – Split – Padoue

Après le petit déjeuner, il est temps de prendre congé du MS Avantura. Notre chauffeur de car nous attend au port, pour débiter notre voyage retour. Etape intermédiaire pour la nuit dans la région à Padoue.

9e jour, lundi 7 juillet 2025 – Retour

Voyage pour rentrer en Suisse, la tête et les bagages remplis de merveilleux souvenirs.



Notre yacht de luxe – Le MS Avantura

Le MS Avantura (année de construction 2019 – Rénovation 2023) s'inscrit parmi les yachts les plus appréciés de Croatie. Ce beau bateau peut embarquer 39 passagers au maximum, dans ses 20 cabines. Toutes sont confortables et élégamment aménagées. Profitez du jacuzzi et admirez les superbes paysages du littoral depuis le pont Soleil. De délicieux repas nous sont servis tous les jours dans le beau restaurant et nous pouvons ensuite terminer la soirée autour d'un verre au bar/salon.



Des cabines élégantes

Places limitées! Réservez illico & profitez! Tél. 0848 00 77 99 www.car-tours.ch/fr
reka Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

JAB
CH-1214 Vernier
P.P./Journal

Poste CH SA
touring

TONI

Paris - l'amour pur

Une échappée urbaine de première classe, à prix raisonnable!

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse



L'Arc de Triomphe



Comme un coup de foudre

Venez passer avec nous un agréable week-end dans la ville de l'amour. Nous avons réservé des dates de séjour idéales au bel hôtel 4 étoiles Novotel Saclay. Comme de coutume, nous vous avons concocté un programme-découvertes incluant de nombreux points forts, qui s'achève par une sympathique soirée en musique dans un bistrot parisien!



Un café typique



Votrer hôtel 4 étoiles - Novotel Saclay



Montmartre

**Avec hôtel 4 étoiles
& grand pack de prestations!**



4 jours,
dès
Fr. 699.-
en chambre double, départ 18.7
**Offre spéciale
205**

Votre programme de voyage

1er jour, vendredi - Trajet jusqu'à Paris-Saclay

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Paris Saclay, où nous sommes attendus à notre bel hôtel 4 étoiles pour le repas du soir.

2e jour, samedi - Hauts-lieux parisiens

A l'occasion d'un tour de ville riche d'impressions, découverte des monuments mondialement renommés de Paris: place de la Concorde, Champs-Élysées, Arc de Triomphe, Tour Eiffel, cathédrale Notre-Dame, etc. - ayez toujours votre appareil photo à portée de main! Une vue panoramique à couper le souffle sur la capitale française nous attend ensuite, du haut des 209 m de la Tour Montparnasse. Vous aurez tout loisir après de flâner dans les quartiers chics parisiens, avant que nous nous retrouvions tous ensemble le soir pour participer à une croisière romantique sur la Seine, tout en dégustant une coupe de champagne.

3e jour, dimanche - Orangerie & Montmartre

Aujourd'hui, nous découvrons le cœur du Paris des bords de Seine. Au légendaire Jardin des Tuileries, juste à côté du Louvre, nous visitons le musée de l'Orangerie, consacré au peintre impressionniste Monet - une expérience mémorable. Temps libre ensuite pour flâner sur les Champs-Élysées et s'attarder dans un café parisien. En fin d'après-midi, nous prenons le funiculaire pour monter sur la butte de Montmartre. Après une balade sur la Place du Tertre et jusqu'au Bateau Ivre, sur le vignoble de la célèbre colline parisienne, nous vous attendons pour un repas du soir de trois plats, en musique, au restaurant traditionnel «La Bonne Franquette». Vous aurez ensuite encore un peu de temps pour découvrir Montmartre individuellement.

4e jour, lundi - Retour

Voyage pour rentrer en Suisse après le petit déjeuner.

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 3 nuits à l'hôtel Novotel Saclay ****, à Paris-Saclay
- ✓ 3 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 1 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Accueil à l'hôtel avec une coupe de champagne
- ✓ 1 x repas du soir en musique au restaurant «La Bonne Franquette», à Montmartre
- ✓ Visite guidée de Paris
- ✓ Montée à la Tour Montparnasse
- ✓ Entrée & visite de l'Orangerie au Jardin des Tuileries
- ✓ Croisière romantique sur la Seine
- ✓ Montée en funiculaire à Montmartre
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

30 mai au 2 juin 2025

18 au 21 juillet 2025 *

19 au 22 septembre 2025

* Date promo sans supplément

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
à l'hôtel Novotel Saclay **,**
Paris-Saclay Fr. 699.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 195.-
Supplément saisonnier départ mai & sept.: Fr. 40.-
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%!
GARANTIE DE VOYAGE

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