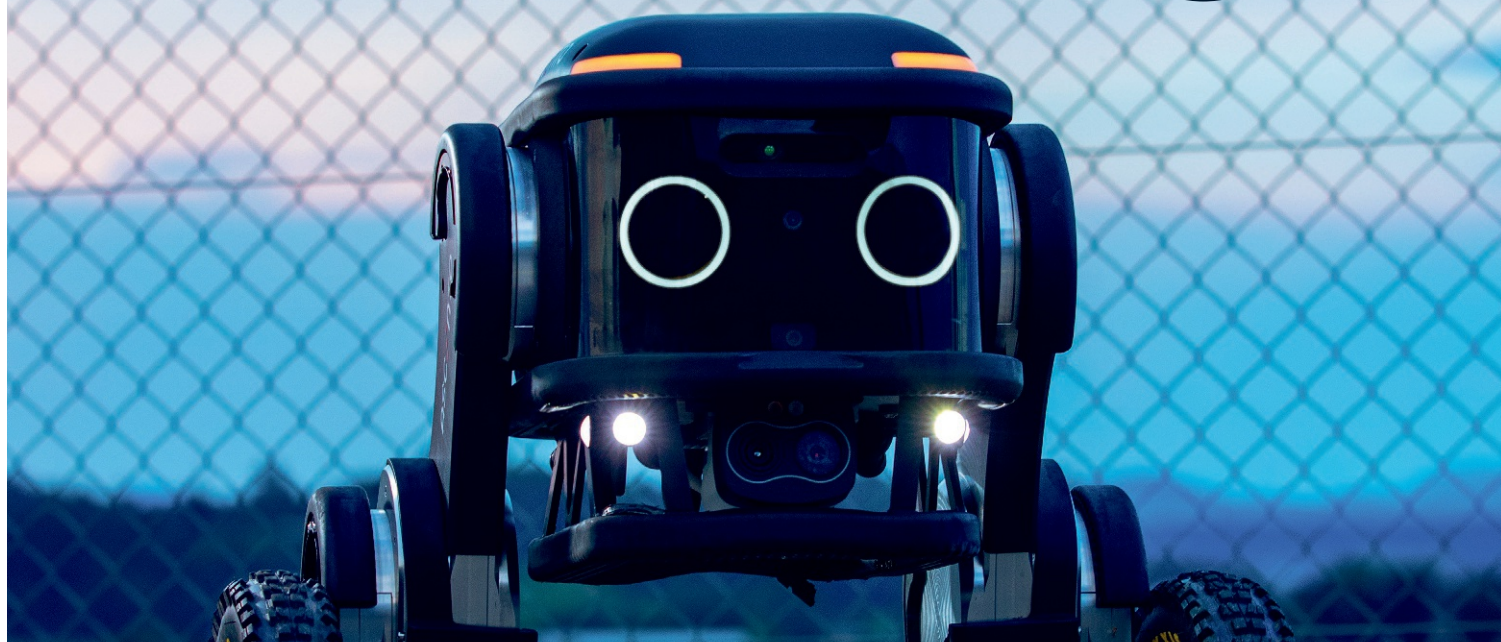




touring



**Présentez la carte
jaune pour vos
frais de voyage.**

Crédit initial¹
de **CHF 50.-**
offert



En savoir plus :
club.tcs.ch/cartedemembre





Avec la carte jaune, économisez sur vos frais de voyage :

Voyagez moins cher

- 1 % de cashback sur les réservations chez SWISS, Edelweiss, les CFF, Mobility et Airbnb
- Jusqu'à 5 centimes de réduction par litre de carburant ou 5 % de remise sur la recharge
- Économisez jusqu'à 5 % sur les voitures de location et 20 % sur le stationnement

Profitez d'autres avantages

- Carte de membre, de paiement et d'épargne tout-en-un
- TCS Member Mastercard® durablement gratuite
- Faites votre demande en ligne et économisez tout de suite

Avec la TCS Member Mastercard,
la meilleure carte de membre TCS
pour vos déplacements.



En savoir plus :
club.tcs.ch/cartedemembre

Crédit initial¹
de **CHF 50.-**
offert



¹ La TCS Member Mastercard est une carte de crédit sans cotisation annuelle émise par Cembra Money Bank SA, Zurich. Le crédit initial est versé environ 14 jours après la vérification de la demande et la réception de la TCS Member Mastercard. La demande de carte doit être effectuée d'ici au 30.11.2024 auprès de Cembra Money Bank SA. Cette offre s'adresse exclusivement aux membres du TCS qui résident en Suisse et ne détiennent pas encore de TCS Member Mastercard.



touring



Agent digital

Lorsque de drôles de robots
roulants effectuent des
rondes de surveillance.

BATTERIES La recherche de meilleures solutions à coups de milliards. | **TRAFIC** Lorsque l'autoroute sature, les villageois endurent. | **CORTE** La Corse côté cour, entre montagnes et tables gourmandes.

Noël entre Hollande & Belgique

Exclusif: festivités de fin d'année à bord du navire 5 étoiles de luxe TM Polaris

Voyage exclusif du 21 au 27 décembre 2024

Amsterdam

Les perles de Hollande & de Belgique dans leur parure de fête: Amsterdam, Rotterdam, Bruxelles, Anvers & Nimègue

Avec pension complète & dîner de gala la veille de Noël

Excursions déjà incluses!

7 jours, pension complète à bord incluse, dès

Fr. 1299.-

Cabine double, pont principal, arrière

Offre spéciale
283

Embarquez avec nous pour une agréable croisière de Noël à la découverte des villes joyaux de Hollande et de Belgique, toutes superbement décorées pour la circonstance, et laissez-vous choyer à bord du TM Polaris, un des fleurons de la navigation sur le Rhin!

La Grand-Place à Bruxelles



TM Polaris

Des cabines magnifiques



Notre navire 5 étoiles de luxe – le TM Polaris

C'est un des plus modernes et élégants bateaux 5 étoiles (année de construction 2022) à naviguer sur le Rhin qui sera notre chez-nous pendant les fêtes de Noël. A son bord, vous profitez de superbes cabines et suites tout confort et vous régalez chaque jour de l'excellente cuisine du restaurant.

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort (voyage aller/retour et pour les excursions à terre)
- ✓ 6 nuits à bord du TM Polaris ***** de luxe, dans la catégorie de cabine de votre choix
- ✓ Pension complète avec 3 repas par jour (petit déj.-buffet, repas de midi et du soir)
- ✓ Dîner de gala la veille de Noël
- ✓ Participation au programme de divertissements à bord
- ✓ Libre accès aux services du navire
- ✓ Visite guidée d'Amsterdam, Rotterdam & Bruxelles
- ✓ Taxes portuaires/écluses/mouillage
- ✓ Service bagages à l'embarquement et au débarquement
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Nos prix promo pour vous

Tous les prix par personne en Fr.

TM Polaris 7 jours départ Suisse		
Catégorie de cabine – prix en cabine double	Prix catalogue	Prix promo
Pont principal arrière	1669.-	1299.-
Pont principal	1799.-	1399.-
Pont interm. arrière, balcon fr.	1999.-	1599.-
Pont interm., balcon fr.	2079.-	1699.-
Pont sup. arrière, balcon fr.	2289.-	1899.-
Pont sup., balcon français	2399.-	1999.-
Pont sup. suite (24m²), balcon fr.	2899.-	2399.-

Suppléments pour voyageurs individuels:
Pont principal Fr. 899.-, pont interm. Fr. 1099.-

Choisissez votre lieu de départ:

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

Non inclus/en option:

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



Anvers



Votre programme de voyage

1er jour, samedi 21 décembre 2024 – Trajet jusqu'à Amsterdam

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Amsterdam, où notre bateau 5 étoiles de luxe exclusif nous attend pour l'embarquement. Installation dans nos cabines et apéritif de bienvenue.

2e jour, dimanche 22 décembre 2024 – Amsterdam & Lelystad

A l'occasion d'une rapide visite guidée, nous vous montrons ce matin les grands sites touristiques d'Amsterdam. Vous pouvez ensuite vous plonger dans l'univers lumineux de Noël du «Light Festival» d'Amsterdam. Après le repas de midi à bord, il est temps de larguer les amarres et voguer vers Lelystad. Ici, à même les rives de la mer du Nord, quelque 150 magasins vous offrent une dernière belle opportunité d'effectuer vos achats de Noël.

3e jour, lundi 23 décembre 2024 – Rotterdam

Après une matinée de détente sur le bateau, arrivée à Rotterdam. La métropole incarne le boom économique de la Hollande après la Seconde guerre mondiale et son immense port est devenu le deuxième plus grand du monde. Notre passionnant tour guidé prend fin dans la gigantesque halle de marché, au plafond recouvert d'une fresque pour le moins étonnante.

4e jour, mardi 24 décembre 2024 – Bruxelles & fête de Noël

La journée de Noël débute tout en douceur, notre navire accostant à Bruxelles en fin de matinée. Une passionnante visite guidée de la capitale belge nous attend, notamment des ruelles pittoresques de la vieille ville historique, du célèbre Manneken-Pis et bien sûr de la magnifique Grand-Place, une des plus belles qui soient. Ensuite, vous pourrez visiter le magnifique marché de Noël de la ville. Le soir, un dîner de gala festif nous attend à bord.

5e jour, mercredi 25 décembre 2024 – Anvers

Nous passons la journée de Noël à Anvers. Si vous appréciez les illuminations de Noël, vous êtes ici au bon endroit. La jolie capitale diamantaire est un pur joyau, et d'autant plus à la période de Noël. Allez-vous balader à votre guise au hasard des ruelles.

6e jour, jeudi 26 décembre 2024 – Nimègue

Arrivée le matin à Nimègue, une des plus anciennes villes de Hollande – une cité de convivialité dans son ambiance de Noël, son atmosphère recueillie et ses belles illuminations. Baladez-vous à travers la charmante ville jusqu'au grand sapin de Noël du Grotte Markt, en suivant les impressionnantes sculptures des «Semaines d'hiver de Nimègue».

7e jour, vendredi 27 décembre 2024 – Retour

Notre croisière s'achève à Cologne, d'où nous reprenons le car pour rentrer en Suisse.



GARANTIE DE VOYAGE

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

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr

EN PRÉAMBULE

Elle suscite le débat et alimente les craintes ou les espoirs. La **batterie** [page 11](#) est l'élément central et coûteux des voitures électriques. Qu'en est-il de leur capacité dans le futur et de la mise en place de solutions de recyclage durables? Notre reportage y répond. Sans l'aide d'une batterie, le nouveau **Renault Scenic E-Tech** [page 42](#) ne roulera pas très loin. Le crossover français n'existe plus qu'en version entièrement électrique. Lors de notre essai, il a su nous impressionner par sa bonne autonomie, ses performances de conduite attrayantes et son intérieur réussi. L'intérieur de la **Corse** [page 57](#) est particulièrement intéressant dans la région de Corte, son ancienne capitale. Des ruelles étroites semblent se blottir autour de la citadelle et on y découvre une gastronomie authentique et inventive.

Felix Maurhofer, rédacteur en chef



page 48

Un GPS pour vélo est un bon complément au cadenas. Le test TCS met en évidence les avantages et les inconvénients des différents traceurs.



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

Cette édition en chiffres:



La Suisse est un pays de sportifs:
76% de la population déclare faire
régulièrement du sport. **page 35**



Le TCS a testé 28 pneus d'hiver
de deux tailles. Quatre d'entre eux
se sont révélés insuffisants. **page 38**



Une voiture équipée d'une recharge
bidirectionnelle peut rapporter
environ 600 francs par an. **page 51**

Carnaval de Nice & Fête du Citron à Menton

Un week-end haut en couleurs sur la Côte d'Azur



Epoustouflante Côte d'Azur



Exclusif: avec places réservées en tribune

Bas prix permanents!

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse



Menton



Fête du Citron à Menton



Carnaval de Nice

4 jours,
demi-pension incluse, dès

Fr. 499.-

en chambre double/hôtel 3 étoiles

Offre spéciale

166

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort jusque sur la Riviera italienne
- ✓ 3 nuits dans la catégorie d'hôtel de votre choix
- ✓ 3 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 3 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Entrée aux célèbres Jardins Bioves
- ✓ 1 x billet (place en tribune) pour le corso fleuri de Nice
- ✓ 1 x billet (place en tribune) pour la Fête du Citron à Menton
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

21 au 24 février 2025

28 février au 3 mars 2025

Nos prix spéciaux pour vous

Prix par personne en chambre double

en hôtel 3 étoiles Fr. 499.-

en hôtel 4 étoiles Fr. 569.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 115.-

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

Le temps d'un week-end haut en couleurs, cap sur la magnifique Riviera des Fleurs et la Côte d'Azur, grand rendez-vous mondain, pour savourer le printemps là où il est le plus beau, au rythme des festivités du fameux Carnaval de Nice et de la célèbre Fête du Citron à Menton.

Votre programme de voyage

1er jour, vendredi – Trajet jusque sur la Riviera des Fleurs

Trajet en car spécial tout confort à destination de la Riviera des Fleurs, où nous sommes attendus à l'hôtel pour un délicieux repas du soir.

2e jour, samedi – Carnaval de Nice

Après un copieux petit déjeuner, nous partons pour Nice et admirons un panorama imprenable sur l'une des plus belles côtes d'Europe, parsemée de baies pittoresques. Nous voici enfin à Nice, avec ses maisons colorées typiques, son célèbre marché aux fleurs et sa pléthore de jolis cafés, restaurants et boutiques. Profitez de votre temps libre pour flâner à votre guise dans ce magnifique décor. Avec son célèbre casino, la Promenade des Anglais est le cœur battant du carnaval, qui a lieu chaque année et dont la première mention remonte à 1294. Admirez le magnifique corso fleuri, ses chars multicolores croulant sous les fleurs, ses personnages vêtus de costumes chatoyants et ses créatures comme surgies d'un autre monde! Pour l'occasion, nous vous avons réservé d'excellentes places en tribune. Après le corso fleuri, retour à l'hôtel et repas du soir.

3e jour, dimanche – Jardins Bioves & Fête du Citron à Menton

Après le petit déjeuner, nous nous dirigeons vers Menton. Protégée par les Alpes-Maritimes auxquelles elle est adossée, la ville est réputée pour avoir le climat le plus doux de la Côte d'Azur. D'où la présence de luxuriants jardins où orangers et citronniers prospèrent. Vous pourrez facilement vous en convaincre lors de la visite des fameux Jardins Bioves. Au cœur du Vieux Menton, on peut aussi admirer nombre de reproductions et de mosaïques faites de citrons et d'oranges. Dernier temps fort de notre escapade, le fantastique «corso des fruits dorés»! Admirez le cortège des gigantesques chars décorés d'oranges et de citrons, nul doute que vous serez conquis par le spectacle. Repas du soir à l'hôtel.

4e jour, lundi – Retour

Après le petit déjeuner, il sera temps de prendre le chemin du retour, la tête pleine d'inoubliables impressions printanières.



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 prise directe

avec l'univers
de la mobilité

LA QUESTION

Où est la 2^e plus
grande horloge de
gare d'Europe?

- a) Zurich
- b) La Chaux-de-Fonds
- c) Berne Wankdorf
- d) Aarau

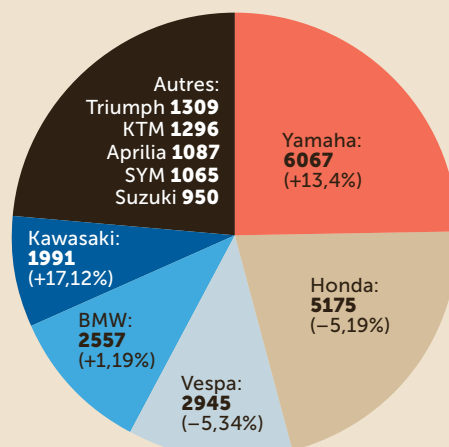
Réponse exacte: d) Avec un diamètre de 9 mètres, l'une des plus grandes horloges de gare se trouve à Aarau. En Europe, seule l'horloge de la gare de Cergy Saint-Christophe (F) est plus grande (10 mètres).

Photos Keystone, lld

LA STAT'

Les Suisses aiment Yamaha

De janvier à juillet 2024, 6067 nouvelles immatriculations de la marque ont été enregistrées, soit 13,4% de plus que l'année précédente à la même période.



Source: Office suisse motos et scooters

Chiffres absolus: nouvelles immatriculations; pourcentages: variations par rapport à la même période de l'année précédente.



lld

En route vers le permis de conduire!

Sur le portail du TCS, on trouve tout ce qu'il faut savoir pour obtenir son permis. Par exemple un graphique avec les cinq étapes principales, comprenant des indications sur les coûts et la durée. Ou encore un calculateur indiquant les coûts individuels ainsi qu'un quiz et de nombreuses autres informations. Les membres jusqu'à 26 ans profitent en outre de réductions – par exemple un accès gratuit durant un an à «TCS Theorie24» ou encore un rabais de 100 francs sur le cours complémentaire le plus proche.



Direction le portail des permis de conduire:
club.tcs.ch/permisdeconduire

LE CHIFFRE

65 000

kilomètres. C'est la longueur que l'on atteint en mettant bout à bout tous les chemins de randonnée de Suisse. Cette distance représente plus d'une fois et demie le tour de la Terre. Cette activité sportive est très populaire dans notre pays. Suisse Rando estime à 58% la part de la population résidente, âgée de 15 ans et plus, qui pratique régulièrement la randonnée.



Vite lu



Fraîcheur même dans les bouchons

Le club de mobilité ADAC a simulé dans sa chambre climatique le temps d'attente à 35° C et en plein soleil avec une Tesla Model Y. Lors de cette expérience, la climatisation a consommé entre 1,3 et 1,5 kWh par heure pour une température intérieure de 20° C, ce qui correspond à une autonomie de 8 km sur autoroute. La peur de rester en rade est donc infondée.



Les avantages du sociétariat

Qu'il s'agisse de réservations de vols, d'hôtels ou d'excursions, de faire le plein ou de charger votre véhicule, le laver ou le garer – les membres du TCS bénéficient d'avantages attractifs. Cela vaut également pour les offres propres au club comme la location de voiture, les stages de conduite, le camping et bien d'autres choses encore.

tcs.ch/benefits



L'architecture insolite de la Suisse

Le livret «Trente lieux insolites en Suisse» vous emmène à la découverte d'une remarquable colonie de Walser, d'une centrale hydro-électrique aérienne, d'un paysage de ponts particulier et d'autres lieux d'importance nationale. Un guide pratique pour les fans d'architecture et les amoureux de la Suisse.

transhelvetica.ch



1,34 million de voyageurs par jour

Au cours du premier semestre 2024, les CFF ont transporté plus de voyageurs que jamais. Chaque jour, 1,34 mio de voyageurs ont emprunté leurs trains, soit 0,7% de plus que durant la même période de l'année 2023. Malgré ce record et de nombreux chantiers, la ponctualité a été améliorée mais la situation financière des CFF reste, selon eux, tendue.



Tondeuse amphibie

Stefan Jaberg peut nettoyer jusqu'à 10 mètres carrés de berges par jour avec l'Amphimaster – parfois même le double. On le voit ici en train de libérer les rives de plantes ou déchets avec son véhicule amphibie sur le chemin de l'île Saint-Pierre, sur les bords du lac de Bienne. Cet engin peut se déplacer sur la terre ferme et flotter sur l'eau. Il est surtout utilisé pour des travaux de nettoyage dans les lacs et les étangs. Le cours d'eau est ensuite nettoyé à l'aide d'un râteau, et l'herbe coupée est ramenée à terre.

Ephraïm Bieri

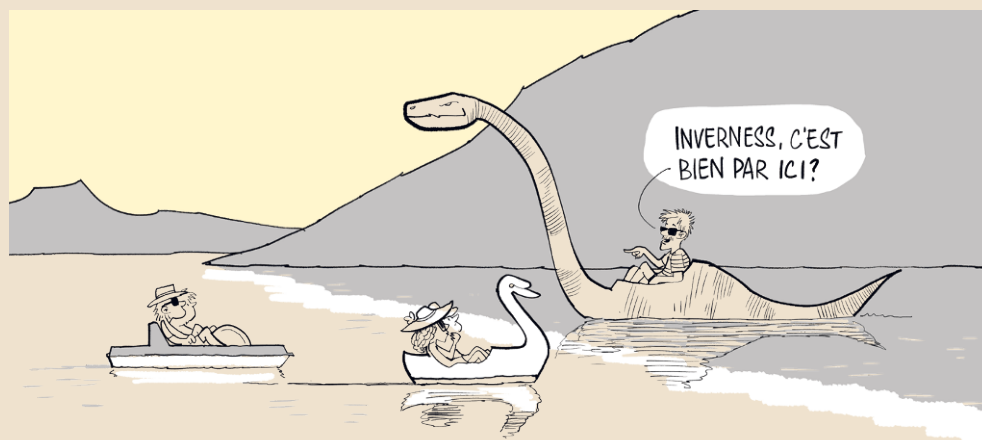


Un été intense pour le TCS

De juin à fin août, la centrale d'intervention du TCS a répondu à quelque 223 000 demandes et les patrouilles ont effectué 98 200 interventions. Près de 12 000 appels de dépannage à l'étranger ont été enregistrés, tandis que 5000 personnes en détresse ont sollicité l'aide du club, dont 1270 examens médicaux et 440 rapatriements sanitaires.

SOUS LA LOUPE

Observations relatives à la mobilité par Illustres.
Ce mois-ci: en pédalo



LE TOP 5

Les voitures les plus vendues de l'histoire



① Toyota Corolla

Avec presque 60 ans d'existence et 12 générations, le modèle-phare de la marque japonaise a atteint le chiffre de 50 mio de ventes en juillet 2021.

Ventes: **plus de 50 millions**
Lancement: **1966**



② Ford F-Series

Le pick-up iconique de Ford s'étale sur 14 générations. Il est le plus vendu aux Etats-Unis depuis 47 ans d'affilée. L'an passé, 700 000 unités ont été vendues.

Ventes: **plus de 43 millions**
Lancement: **1948**



③ Volkswagen Golf

La voiture mythique de la marque allemande fête ses 50 ans cette année. La Golf 1 a été produite durant dix ans: 6,7 millions d'unités sont sorties des usines.

Ventes: **plus de 35 millions**
Lancement: **1974**



④ Volkswagen Passat

Un an plus vieille que sa cousine Golf, la Passat a connu de nombreuses évolutions. A ses débuts, la berline présentait des formes anguleuses, assouplies dès 1996.

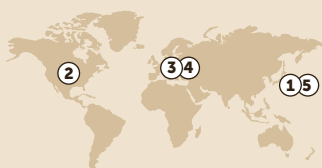
Ventes: **plus de 30 millions**
Lancement: **1973**



⑤ Honda Civic

Comme son nom l'indique, la Civic a conquis les villes et les citoyens («cities and citizens»). La plus célèbre des Honda en est déjà à sa onzième génération.

Ventes: **plus de 27 millions**
Lancement: **1972**



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



Volvo Trucks

L'e-mobilité s'élargit

Albert Rösti veut rassembler les acteurs de la mobilité électrique. La Feuille de route vise aussi les camions, les bus et les véhicules utilitaires à l'horizon 2030.

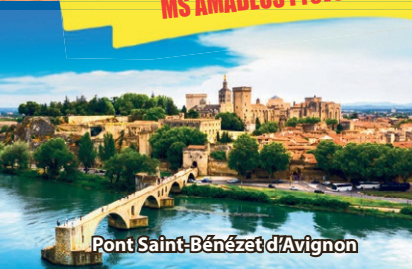
Afin d'atteindre les objectifs climatiques, de nombreux acteurs du domaine des transports et de l'énergie – privés comme publics – utilisent la Feuille de route pour la mobilité électrique. Cette plateforme, initiée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), formule des objectifs de développement en commun et sur une base volontaire. Lors de la dernière réunion, qui se concentrait jusqu'à présent sur l'électrification des voitures de tourisme, le conseiller fédéral et ministre des transports Albert Rösti a fait savoir qu'à l'horizon 2030, les camions, bus des transports publics et véhicules utilitaires légers seraient également intégrés.

Il faut plus que de simples véhicules

Les représentants d'entreprises et d'associations invités ont salué ces adaptations de la Feuille de route. Celle-ci permet d'exploiter les synergies et de faciliter la collaboration entre les acteurs. Une nécessité, car les défis se déplacent de plus en plus des véhicules vers les infrastructures de recharge. Les défis mentionnés se manifestent dans le nombre d'immatriculations des voitures de tourisme. Les ventes de voitures électriques stagnent au lieu de croître: celles entièrement électriques représentaient une part de marché de 18,2% fin août 2024 (août 2023: 19,3). Si l'on y ajoute les hybrides plug-in, on obtient 26,8% de véhicules à prise. C'est très loin des 50% de parts de marché visés par la Feuille de route pour 2025.

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse


**Prix résa anticipée -
Réservez dès maintenant!**
**Excellent navire 5 étoiles
MS AMADEUS Provence**


Pont Saint-Bénézet d'Avignon



Les arènes d'Arles



Des cabines de style



Détente à bord

8 jours, pension
complète à bord incluse, dès

Fr. 1999.-

Cabine double, pont principal arr.

Offre spéciale
362

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ Croisière à bord du MS AMADEUS Provence**** de/à Lyon selon programme
- ✓ 7 nuits dans la catégorie de cabine réservée
- ✓ Pension complète, soit 3 repas par jour (du dîner du 1er soir au petit déjeuner du 8e jour), y compris café, thé & pâtisserie l'après-midi (en fonction du programme du jour), cocktail de bienvenue, dîner de gala, snack de minuit
- ✓ Participation au programme d'animations à bord
- ✓ Libre accès aux services du navire
- ✓ Service bagages
- ✓ Toutes les taxes portuaires
- ✓ Propre guide suisse car-tours.ch à bord

Croisière pascalle - Printemps dans le sud de la France

Nouveau! De Bourgogne en Provence - Romantisme fluvial entre Rhône & Saône

Voyage exclusif du 16 au 23 avril 2025

Un voyage très particulier! A bord de notre bateau 5 étoiles, le MS AMADEUS Provence, nous sillonnons la belle région du sud de la France à l'occasion des fêtes de Pâques. Joyaux médiévaux, paysages enchanteurs de Provence, espaces sauvages de Camargue, formations rocheuses mondialement réputées d'Ardèche et paradis viticole de la Bourgogne – voici quelques-uns des temps forts mémorables de ce très beau circuit.

Votre programme de voyage
1er jour, mercredi 16 avril 2025 – Lyon

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Lyon, où notre magnifique bateau de croisières fluviales 5 étoiles, le MS AMADEUS Provence, nous attend. Largage des amarres après le repas du soir.

2e jour, jeudi 17 avril 2025 – Vignobles du Beaujolais & Abbaye de Cluny

Après le petit déjeuner, nous accostons à Mâcon. De là, possibilité de participer à une excursion dans la région viticole du Mâconnais et d'admirer l'Abbaye de Cluny (*), plus important édifice religieux d'Europe à l'époque médiévale. Départ de Mâcon en soirée, direction Chalon-sur-Saône.

3e jour, vendredi 18 avril 2025 – Ravissante Bourgogne

Dans le courant de la nuit, notre navire jette

l'ancre à Chalon-sur-Saône. Participez à une excursion à Beaune, au fil de célèbres villages viticoles (*), avec dégustation. L'excursion de l'après-midi nous conduit dans la petite cité médiévale de Brancion et au château sur l'eau de Cormatin, qui date du 17e siècle (*).

4e jour, samedi 19 avril 2025 – Lyon

Nous retrouvons Lyon tôt ce matin. La ville est connue comme la capitale des saveurs – raison pour laquelle nous vous invitons aujourd'hui à découvrir au marché couvert Paul Bocuse le savoir-faire des meilleurs producteurs lyonnais – avec dégustations de divers produits incluses (*). A midi, il sera temps de larguer les amarres pour suivre le Rhône en aval, à destination d'Avignon.

5e jour, dimanche 20 avril 2025 – Avignon & Pont du Gard

Arrivée à Avignon après le petit déjeuner. Lors de la balade guidée (*), nous visitons naturellement le monumental Palais des Papes. Notre excursion de l'après-midi s'articule autour d'un autre chef-d'œuvre architectural: l'aqueduc à trois étages du Pont du Gard (*).

6e jour, lundi 21 avril 2025 – Arles & la Camargue

Après le petit déjeuner, une balade vous permet d'admirer l'héritage romain d'Arles, en particulier son amphithéâtre construit vers 90 après J.-C. (*). L'après-midi, nous explorons les espaces sauvages de la Camargue (*), où la nature a conservé tous ses droits. Avec un brin de chance, vous pourrez voir les célèbres chevaux sauvages, les flamants roses et les taureaux noirs camarguais.

7e jour, mardi 22 avril 2025 – Gorges de l'Ardèche

Tôt le matin, notre bateau fait escale à Châteauneuf-du-Rhône, point de départ pour une splendide excursion vers les gorges de l'Ardèche (*). De spectaculaires plateformes d'observation garantissent un panorama exceptionnel! De retour à bord, à Le Pouzin, le reste de la journée est dédié à la détente.

8e jour, mercredi 23 avril 2025 – Retour

Après le petit déjeuner, il sera temps de prendre congé de notre luxueux navire et retrouver notre car pour rentrer en Suisse.

(*) Excursions incluses avec le forfait excursions

FORFAIT EXCURSIONS à FR. 249.-

Le forfait excursions comprend les 10 excursions marquées d'un (*) dans le programme. Réservation d'excursions individuelles possible à bord.

**Notre navire 5 étoiles –
Le MS AMADEUS Provence******

Le MS AMADEUS Provence est l'un des meilleurs navires en service sur les fleuves de France. Les suites spacieuses ont un balcon extérieur accessible, les cabines des ponts intermédiaire et supérieur disposent de grandes fenêtres panoramiques qui coulissent vers le bas en balcon français. Les petites fenêtres hautes (qui ne s'ouvrent pas) du pont principal offrent une bonne vue sur le paysage fluvial. Toutes les cabines sont luxueusement aménagées et offrent tout le confort souhaitable pour un voyage relaxant. Laissez-vous choir au quotidien par l'équipe de cuisine et profitez des luxueuses infrastructures.

Nos prix pour résa anticipée

Prix par personne cabine double en Fr.

MS AMADEUS Provence 8 jours, départ Suisse		
Catégories de cabines	Prix catalogue	Prix résa anticipée
Pont principal arrière	2389.-	1999.-
Pont principal	2599.-	2199.-
Pont intermédiaire arrière (balcon français)	2929.-	2499.-
Pont interm. (balcon fr.)	3199.-	2699.-
Pont supérieur (balcon fr.)	3489.-	2999.-
Pont sup. Suite avec balcon	3799.-	3299.-

Suppl. voyageurs individuels:

Pont principal Fr. 1199.-, Pont interm. Fr. 1499.-

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

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

STIHL TIMBERSPORTS®

— SWISS CHAMPIONSHIP 2024 —

PRESENTED BY



— PARCO URBANO, BELLINZONA —

27 SEPTEMBRE 2024

17:30 HEURES: NEWCOMER CUP

28 SEPTEMBRE 2024

13:00 HEURES: WOMEN'S CUP

15:00 HEURES: SWISS PRO CHAMPIONSHIP

29 SEPTEMBRE 2024

14:00 HEURES: EUROPEAN TROPHY

LIVESTREAM: **WWW.STIHL-TIMBERSPORTS.CH**

Vous trouverez
ici de plus
amples infor-
mations sur
l'événement



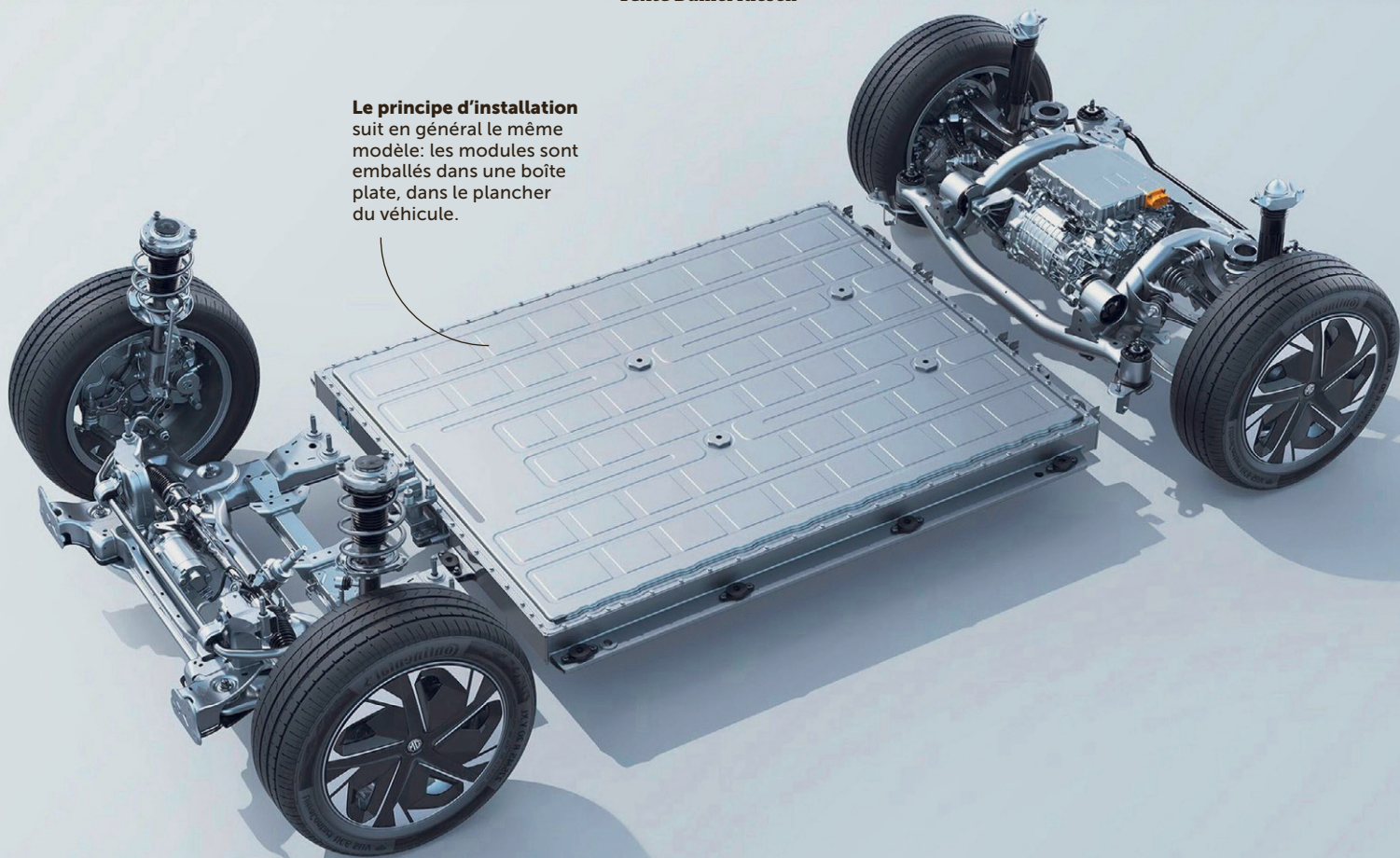


La batterie, un enjeu majeur

Les batteries ont remplacé le moteur en qualité de composant le plus important de la voiture et des milliards sont investis dans la recherche de batteries plus efficaces et économiques, et de préférence fabriquées en Europe.

Texte Daniel Riesen

Le principe d'installation suit en général le même modèle: les modules sont emballés dans une boîte plate, dans le plancher du véhicule.



La batterie est le composant le plus cher d'une voiture électrique.



Laboratoire de production de batteries. Ici chez le fournisseur européen Northvolt.

D

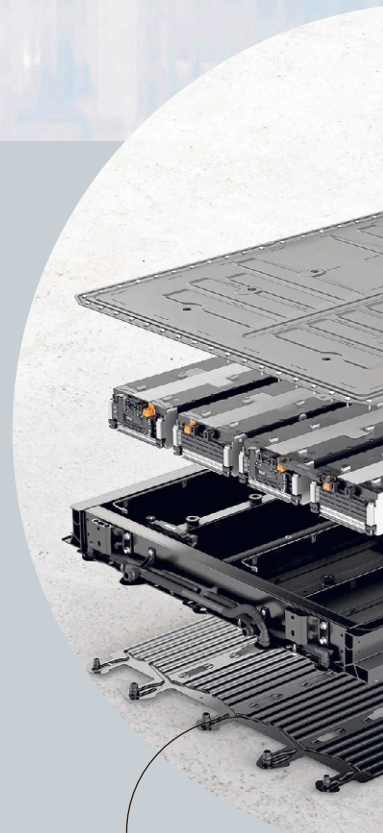
Les limites du lithium-ion

Une bonne trentaine d'années plus tard, les batteries de traction ont atteint un niveau remarquable, mais elles demeurent grandes, lourdes et chères. On attend donc un saut technologique comme le fut celui de la batterie Li-ion. Mais en quoi consisterait-il? Après tout, les progrès réalisés au cours des dernières décennies ont été considérables, même si l'évolution s'est faite plus lentement qu'espéré. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles les experts commentent volontiers les résultats de la recherche, mais renoncent à faire des prévisions temporelles. C'est également le cas de Corsin Battaglia, chercheur en batteries à l'Empa et professeur titulaire à l'EPFZ. Actuellement, on parle de batteries Li-ion de troisième génération, «mais la chimie atteint ses limites, donc on se demande ce qui viendra ensuite. Une quatrième génération ou quelque chose de complètement différent.»

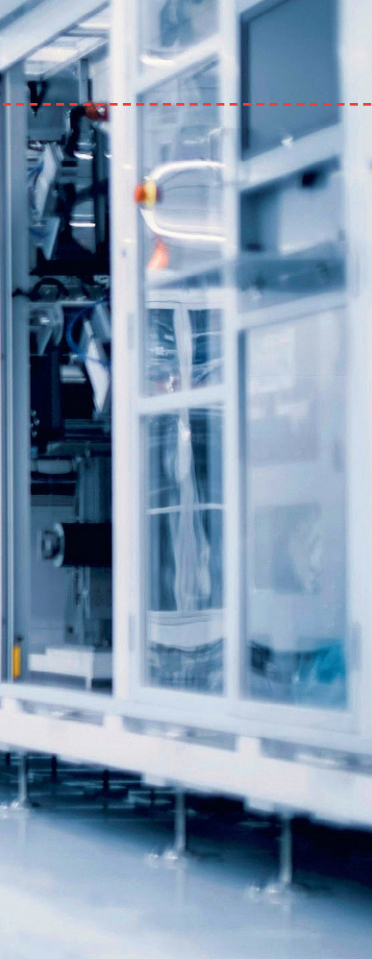
Corsin Battaglia n'est pas seulement un observateur des dernières avancées, son équipe a travaillé sur l'élément central des futures batteries solides. Celles-ci sont considérées comme le prochain «pas de géant» à venir. Il semble possible de doubler la densité énergétique si l'on parvient à remplacer l'électrolyte liquide actuel par un matériau solide – céramique et polymères probablement –, ce qui permettrait d'utiliser d'autres matériaux dans l'anode, essentielle pour le stockage de l'énergie (par exemple du lithium métallique au lieu du graphite utilisé jusqu'à présent). La densité énergétique plus élevée permet d'augmenter l'autonomie ou de réduire la taille des batteries. Autres avantages potentiels: une charge rapide, une longue durée de vie, donc une résistance aux cycles, ainsi qu'une plus grande sécurité contre les incendies.

Dans le monde de l'électromobilité, presque tout tourne autour des batteries puisque ce sont elles qui stockent l'électricité dont le moteur électrique a besoin pour avancer. Elles ont une influence décisive sur l'autonomie des véhicules et sur le temps que nous passons à la borne de recharge. En raison de leur taille et de leur poids, elles déterminent le type de construction du véhicule. Les professionnels ne ménagent pas leurs efforts pour rendre les voitures aussi aérodynamiques que possible, dans le but également de ménager les batteries. Et comme on l'imagine, il s'agit aussi d'une histoire d'argent puisqu'elles représentent jusqu'à 40% des coûts de fabrication.

Les voitures électriques existaient déjà au début de l'histoire de l'automobile. Si le moteur à combustion s'est imposé, il le doit surtout à sa capacité à accumuler l'énergie. En effet, les énergies fossiles contiennent environ 30 fois plus d'énergie que les batteries les plus modernes, et elles ont vite été disponibles en quantité et à bas prix. Ce n'est qu'avec l'introduction sur le marché des premières batteries lithium-ion dans l'électronique de divertissement, au début des années 1990, que les accumulateurs d'électricité électrochimiques rechargeables sont devenus intéressants – même si, au début, elles étaient encore vendues à des prix exorbitants et ne pouvaient donc pas être utilisées de manière industrielle.



Modules de batterie, regroupés en pack de batterie, avec d'innombrables connexions et une gestion thermique complexe; ici pour la Porsche Macan.

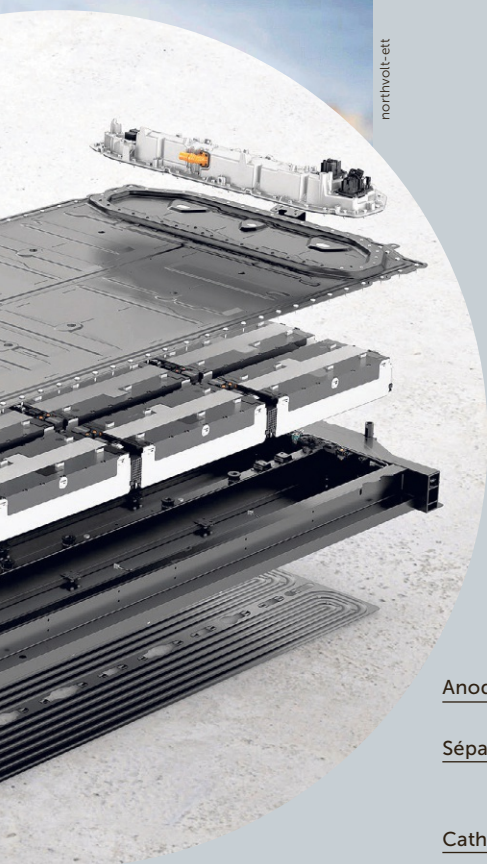


La batterie lithium-ion arrive lentement en fin de cycle.

L'espoir apporté par la batterie solide

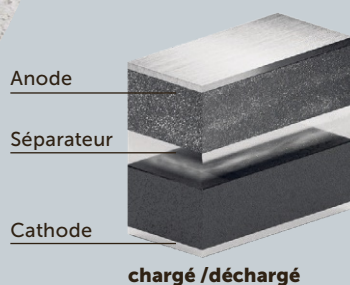
De nombreuses entreprises ont annoncé que leurs produits étaient prêts à être commercialisés dans les années à venir. Récemment, Samsung SDI a fait savoir que les premiers échantillons avaient été livrés à ses clients, et que la production en série devrait commencer en 2027. C'est également la date indiquée par Toyota concernant son propre développement. Une Toyota électrique pourrait ainsi parcourir 1000 km et être rechargée en dix minutes de 10 à 80% (soit pour 700 km).

Ce genre de pronostics incitent à l'optimisme. Il est pourtant inutile d'attendre avant d'acheter cette super batterie, car les batteries actuelles résolvent déjà tous les défis de la mobilité électrique. Elles se logent facilement dans le plancher de la voiture, fournissent une autonomie adaptée à l'utilisation, se chargent suffisamment rapidement et durent nettement plus longtemps qu'on ne le pensait encore il y a dix ans (notamment parce qu'elles sont devenues plus grandes et moins sollicitées). Des progrès sont néanmoins nécessaires dans différents domaines tels que les coûts, l'extraction et l'origine des matières premières, ainsi que le bilan environnemental lié à la production. ➤

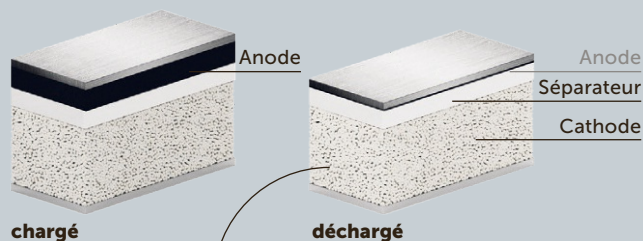


northvolt-et

Batterie lithium-ion



Batterie solide



Source Porsche Consulting

Les batteries à l'état solide promettent une densité énergétique et une puissance de charge élevées. Grâce à l'électrolyte solide, de nouveaux matériaux d'anode devraient être possibles. Ou l'anode peut même se dissoudre lors de la décharge.



Citroën et sa batterie LFP obtiennent un prix d'entrée avantageux pour la nouvelle ë-C3.



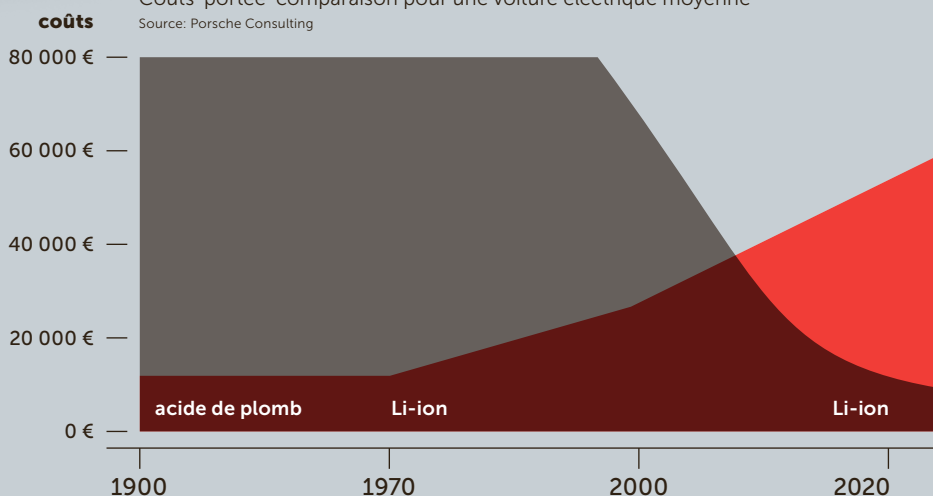
LFP pour des voitures moins chères

D'autres progrès passent également par les composants de la batterie, ce que l'on appelle communément la chimie cellulaire. Ces dernières années, on a ainsi trouvé le moyen de réduire la teneur en cobalt de la cathode des batteries haute performance (NMC). Les métaux, en partie problématiques et également coûteux, peuvent être entièrement remplacés, par exemple par du phosphate de fer. Les batteries LiFePO présentent une densité énergétique plus faible, mais leur fabrication est moins onéreuse et elles sont moins sensibles au froid. Elles offrent aux constructeurs la possibilité de produire des voitures électriques moins chères. Tesla ainsi que plusieurs constructeurs chinois proposent depuis un certain temps des variantes avec des batteries LiFePO ou LFP. Chez Citroën, une telle batterie dans sa nouvelle ë-C3 permet un prix d'entrée inférieur à 25 000 fr. Ce prix est considéré dans la branche comme le seuil acceptable à payer par le consommateur pour la mobilité électrique. Le prix à l'achat des voitures électriques représente un frein à la diffusion de l'électromobilité, ce n'est qu'ensuite qu'elles rentabilisent (généralement très rapidement) cet investissement initial – un calcul faisable pour tous les modèles de voitures sur le site de recherche de voitures du TCS.

Corsin Battaglia estime que l'utilisation des batteries LFP va se généraliser dans les années à venir. Il estime également que les batteries sodium-ion sont elles aussi intéressantes. «Elles devraient plutôt être utilisées dans des applications spéciales, bien que les premières voitures

Evolution de la batterie 1900–2030

Coûts-portée-comparaison pour une voiture électrique moyenne
Source: Porsche Consulting

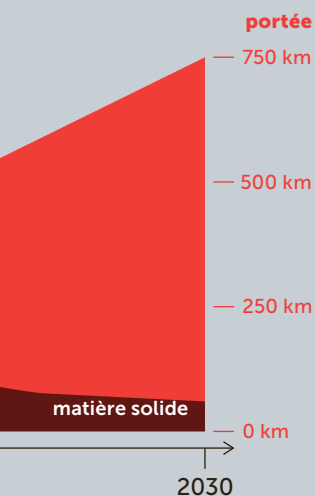


L'erreur des constructeurs automobiles a été de considérer les batteries comme un composant ordinaire.

électriques équipées de batteries sodium-ion aient déjà été présentées.» Le lithium en tant que porteur de charge est supprimé dans ce type de batterie, les ions sodium se déplaçant à sa place d'un pôle à l'autre. Il est prévisible que cette technique, potentiellement encore moins chère, atteigne à peu près les performances du LFP. D'autres idées circulent, comme celle d'une batterie lithium-air. «En raison de sa faible efficacité, il s'agit plutôt d'une idée irréaliste», déclare l'expert.



La Gigafactory de la coentreprise européenne ACC produit des batteries pour 800 000 voitures.



La Chine en fournisseur mondial

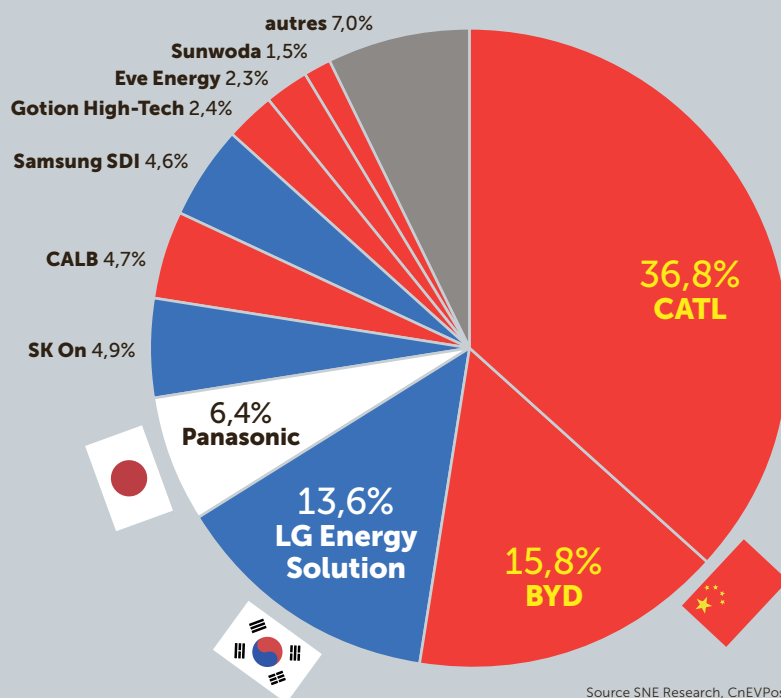
Une autre question qui intrigue est de savoir où seront fabriquées les batteries pour le nombre croissant de voitures électriques. Aujourd'hui, elles proviennent, dans l'ordre, de Chine, de Corée du Sud et du Japon. Les deux leaders du marché chinois, CATL et BYD, produisent à eux seuls près de la moitié des batteries haute tension. Les Etats-Unis et l'Europe veulent leur emboîter le pas, car tous les fabricants occidentaux dépendent encore des batteries fabriquées en Asie. Aujourd'hui, on peine à comprendre comment on en est arrivé à une telle dépendance. Philipp

Seidel, de la société de conseil Arthur D. Little, explique: «Lorsque les bases de l'électromobilité ont été posées, nos constructeurs automobiles considéraient la batterie comme un accessoire», a-t-il déclaré à la revue spécialisée «Auto Motor und Sport». En d'autres termes, on a procédé, comme on le fait depuis des décennies, dans un réseau dense de fournisseurs, mais sans tenir compte du fait que le stockage de l'énergie jouerait à l'avenir ce rôle central. De l'autre côté du globe, le capitalisme d'Etat chinois a résolument posé les jalons de la mobilité électrique. Les entreprises ont été rassurées au plus haut niveau du gouvernement, que ce soit par une vision de politique industrielle ou par la simple constatation que les véhicules électriques contribueraient à réduire la pollution de l'air des mégapoles. «Ici en Allemagne, nous aimons parler d'ouverture technologique, alors que les Chinois ont eu très tôt une sécurité technologique», explique Maximilian Fichtner, professeur à l'Université d'Ulm, pour illustrer cette différence. Ainsi, la politique européenne en matière de CO₂ dans le domaine de la mobilité est devenue, sans le vouloir, une importante opportunité pour les fabricants chinois de batteries et de voitures.

Fabrication et chaîne d'approvisionnement

Le fait de dépendre des fournisseurs en ces temps de tensions géopolitiques est doublement dan- ➔

Part de marché des batteries de traction 2023



TCS E-CHARGE: RECHARGER MALIN

Recharger facilement dans toute l'Europe

La batterie est bientôt vide et il est grand temps de la recharger! Ce qui était autrefois une source d'inquiétude laisse aujourd'hui place à un sourire confiant – du moins pour les utilisatrices et utilisateurs de TCS eCharge. L'app indique en effet plus de 380 000 points de recharge publics en Europe, y compris les disponibilités, les vitesses de charge et les tarifs. Payez directement avec la carte enregistrée via l'application ou la carte de recharge liée à l'app. Et avec une carte de crédit TCS Mastercard, vous bénéficiez même d'une remise de 5% sur la recharge.



Télécharger maintenant et recharger!
tcs.ch/e-charge



investissements
€ 1,5–3 mia
50% dans les bâtiments
50% dans les installations

☑ ☑ ☑
**défis
parallèles**

- ☑ **matière première**
approvisionnement
- ☑ **production**
démarrage de la
production
- ☑ **système**
distribution, clientèle



30–40 GWh
capacité annuelle d'une
usine de batteries
moyenne



places de travail
2500–3500
employés



risque
€ 1–2 mia
perte de chiffre d'affaires
en cas de retard de 6 mois
dans le lancement de la
production



facteur temps
2–6 ans
de l'idée au lancement
de la production



gereux, car non seulement les fournisseurs chinois fabriquent la plupart des cellules de batterie, mais ils contrôlent également, directement ou indirectement, une grande partie de la chaîne d'approvisionnement, y compris l'extraction et le traitement des matières premières. On essaie pourtant de contrer cette tendance. De leur côté, les Etats-Unis et l'Europe misent de plus en plus sur la politique industrielle. Il existe quelques usines d'assemblage sur sol européen, mais la production de cellules plus complexes se limite encore à quelques usines. Quelques spécialistes asiatiques fabriquent en Europe, et des joint-ventures de constructeurs automobiles sont également prêtes. Selon les prévisions, la capacité de production devrait passer d'environ 36 GWh à plus de 500 GWh entre 2020 et 2030. Ces derniers temps, l'incertitude quant au rythme s'est toutefois accrue. Il n'y a pas qu'en Suisse que l'e-mobilité stagne. Ce surplace entraîne des conséquences sur les prévisions de la demande à venir. ACC, la coentreprise de Mercedes-Benz, Stellantis et Total Energies, a provisoirement stoppé cet été des projets de construction à Kaiserslautern (D) et Termoli (I) – mais pas celui du nord de la France. Un autre exemple montre que la volonté et l'argent ne suffisent pas: BMW a stoppé un contrat de livraison avec le jeune fabricant de batteries Northvolt, car la production industrielle est fortement retardée et qu'il y a trop de déchets.

La Chine a très tôt misé sur la sécurité plutôt que sur l'ouverture technologique tant prisée ici.

D'autres facteurs freinent les investissements dans la construction de nouvelles usines en Europe, telle l'incertitude liée à des processus de fabrication qui ne seront pas dépassés dans peu de temps. Ou encore la crainte de ne pouvoir suivre le rythme des prix en Europe face aux fournisseurs chinois et américains, qui bénéficient probablement de subventions plus élevées.

Un gigantesque réservoir

En dépit de toutes les difficultés, il convient de souligner les avantages que la grande quantité de batteries automobiles pourrait apporter, quasiment comme effet secondaire bienvenu, à la sécurité de l'approvisionnement en électricité: la somme des accumulateurs dans les voitures constitue un réservoir de plus en plus important qui pourrait stabiliser les réseaux électriques de pays entiers. Dès que toutes les pièces techniques et commerciales du puzzle seront réunies pour une recharge bidirectionnelle en douceur – comme décrit en détail dans le cas particulier et passionnant du «Touring» 2/2023. ○

Abréviations dans le domaine des batteries

Même si une voiture électrique est aussi une voiture, l'électromobilité nous invite à nous familiariser avec de nouveaux termes et de nouvelles unités. En voici les abréviations les plus courantes.

kW

Le **kilowatt** (kW = 1000 watts) est une mesure de puissance. Il permet de chiffrer aussi bien la puissance de propulsion que la puissance de charge des véhicules électriques. Et en multipliant la puissance par le temps, on obtient la capacité de stockage (kWh). Pour convertir les kW en ch, on les multiplie par un facteur 1,36.

CATL

Depuis sept ans, la **Contemporary Amperex Technology Limited** est le plus grand fabricant mondial de batteries pour voitures électriques. Elle est cotée en bourse et a son siège à Ningde, en Chine. L'année dernière, sa part de marché globale s'élevait à près de 36%.

DC

DC est l'abréviation de **Direct Current**, courant continu. Alors que l'AC (courant alternatif) change de direction périodiquement, le DC circule toujours dans la même direction. Les batteries de traction peuvent être chargées en AC (assez lentement) ou DC (vitesse élevée à très élevée).

%

L'état de charge (SOC, State of Charge) et l'état de santé de la batterie (SOH, State of Health) sont exprimés **en pourcentage**. Le SOH renseigne sur l'état de la batterie au cours de sa vie. Le paramètre le plus important est l'évolution de sa capacité.

V

Ce V n'est pas celui de la victoire mais de **volt**, l'unité de mesure de la tension électrique. Multiplié par l'intensité du courant (ampère, A), on obtient la puissance en watts.



Li

Li est l'abréviation de l'élément chimique **lithium**, un métal léger. Les électrons de lithium, les ions, agissent comme porteurs de charge, raison pour laquelle on parle de batteries lithium-ion.

°C

La température est un facteur important. Les batteries modernes (Li-ion/NMC) sont refroidies ou chauffées selon l'environnement, car elles ont besoin d'une température de confort d'environ **23 degrés Celsius** pour être au mieux de leur forme.

Recyclage: la solution suisse

Que faire de toutes ces vieilles batteries? Il est légitime de se demander ce qu'il advient des grandes batteries de traction lorsqu'elles sont hors d'usage. Car leur fabrication nécessite de précieuses matières premières (et de l'énergie). La réponse est triple. Premièrement, les batteries vivent plus longtemps que nous le prévoyions il y a quelques années. Deuxièmement, les batteries de traction hors d'usage peuvent être réutilisées durant cinq à dix ans supplémentaires, en tant qu'accumulateur d'électricité stationnaire. Cela permet notamment d'amortir les fluctuations jour/nuit de l'électricité éolienne et photovoltaïque. Ensuite, troisièmement, elles sont recyclées. Les boîtiers en aluminium sont retirés, les modules de batterie sont broyés, puis ces matériaux sont séparés en fonction de leur valeur – principalement des métaux tels le lithium, le nickel, le manganèse et le cobalt (ainsi que le graphite). Ce n'est pas de la théorie, mais une pratique bien réelle, comme le démontre la société Batrec à Wimmis (photos), spécialisée dans les batteries issues de l'électronique grand public.

L'une ou l'autre batterie de voiture en fait également partie. L'usine de recyclage Librec, à Biberist, qui sera opérationnelle cet automne, est conçue pour les batteries de l'e-mobilité à grande échelle. J. Reinhardt en est l'initiateur et le CEO.

Rapport TCS sur le recyclage en Suisse:
tcs.ch/recyclage-batteries

Trois questions à

Jodok Reinhardt,
CEO Librec SA



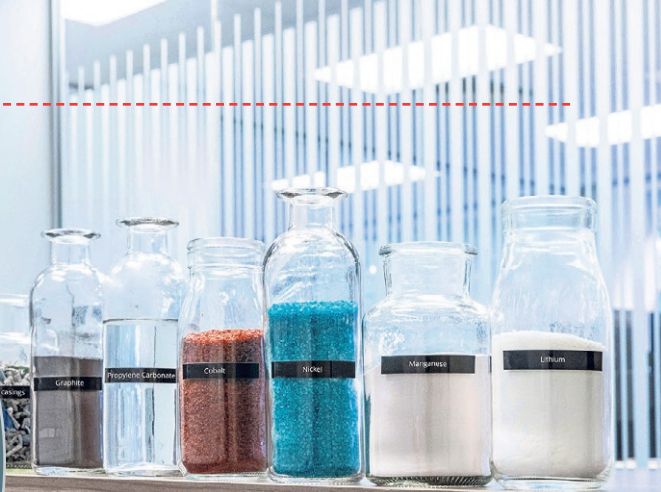
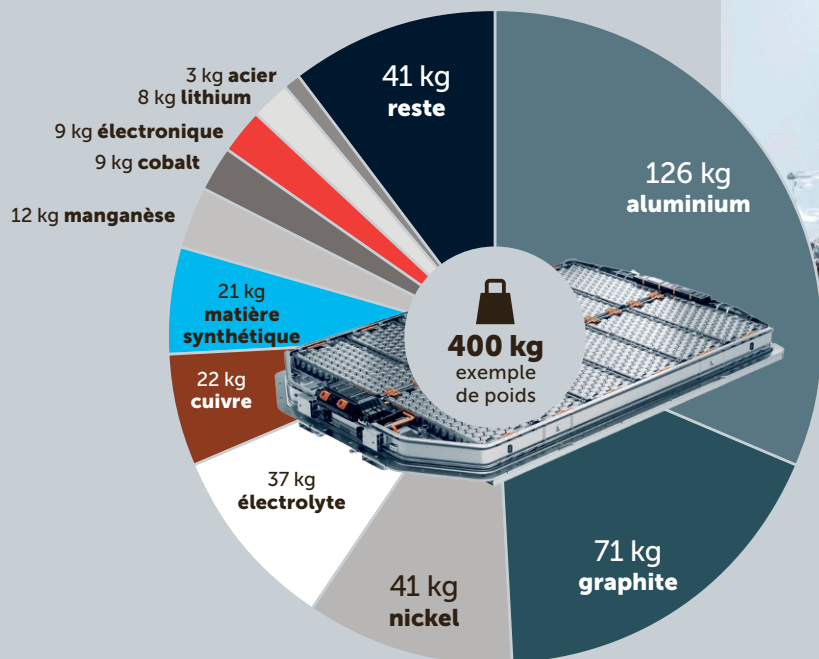
Quels sont les plus grands défis d'un tel projet, et quand le recyclage va-t-il véritablement commencer?

Jodok Reinhardt: Le plus grand défi jusqu'à présent a été le comportement imprévisible de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) en 2021 en ce qui concerne la mise en place d'une solution sectorielle à l'échelle de la Suisse, telle qu'elle est vécue depuis longtemps avec succès pour de nombreux flux de déchets par d'innombrables entreprises. Le grand avantage de la solution sectorielle suisse classique est le regroupement des volumes. Cela permet au secteur de travailler à moindre coût, au bénéfice des consommateurs, et d'utiliser des technologies plus sophistiquées et plus durables. Malheureusement, l'OFEV s'en est écarté, ce qui a fait reculer notre projet. Depuis, tout

est rentré dans l'ordre et nous sommes très satisfaits des progrès réalisés. Nous avons obtenu l'autorisation d'exploitation, et 90% des équipements sont terminés. Nous recevons régulièrement des batteries, et la décharge électrique profonde, première étape de la production, est déjà opérationnelle. La mise en service de l'installation principale de production de noir de carbone débutera sous peu. Nous prévoyons un démarrage de la production au 1^{er} octobre 2024. Notre procédé innovant nous permet de récupérer 97% de tous les matériaux recyclables et ne génère que 10 à 40 kilos d'équivalents CO₂ par tonne de matériau traité. C'est le



Porsche donne une seconde vie à des batteries de Taycan d'essai en tant que stockage d'énergie stationnaire.



Matières premières pour la fabrication de batteries. Beaucoup d'entre elles peuvent être récupérées grâce au recyclage.



Recyclage des batteries avec la nouvelle installation de séparation et de remplissage de Batrec.



Matériaux recyclables mélangés sous forme de flocons après le broyage des cellules de la batterie.

Le recyclage des batteries de traction est entièrement résolu sur le plan technique.

meilleur résultat au monde! En d'autres termes, le recyclage des batteries de traction issues de la mobilité électrique est entièrement résolu sur le plan technique et déjà mis en œuvre avec une installation industrielle en plein cœur de la Suisse.

Les retours de batteries de traction usagées sont encore plutôt faibles. Etes-vous en avance?

Librec est orienté vers le marché européen. 80% des matériaux de batteries qui doivent être recyclés aujourd'hui en Europe sont des rebuts de la production de batteries. Nous sommes en discussion avec de nombreux fabricants de batteries pour l'acceptation et le traitement de leurs déchets de production. A cela s'ajoutent les rappels de batteries présentant des défauts de production et enfin – comme vous le dites à juste titre – encore un petit nombre de batteries usagées. Oui, nous sommes entrés tôt sur le marché afin d'acquérir rapidement de l'expérience et de construire une position forte sur le marché pour les futures grandes quantités de batteries usagées. Pour nous, l'analyse de rentabilisation fonctionne.

Lors de la livraison d'un bloc de batteries, qui paie? Vous pour les matières premières contenues ou le fournisseur pour la reprise?

Cela dépend de deux facteurs. Si le donneur nous laisse la propriété du matériau, nous vendons notre matière recyclée – le noir de carbone – pour qu'elle soit transformée en matière première destinée à la production de batteries. Dans ce cas, nos revenus dépendent des cours mondiaux du nickel, du cobalt et du lithium contenus dans notre matière recyclée. Si ces cours sont élevés, nous pouvons acheter les batteries à nos clients, mais s'ils sont bas, nous avons parfois encore besoin d'un paiement. Actuellement, les prix des batteries usagées sont extrêmement bas. Dans l'autre cas, le donneur – par exemple un constructeur automobile ou un fabricant de batteries – reste propriétaire de ses matériaux de batteries et nous ne faisons que les transformer en noir de carbone recyclé en tant que sous-traitant. Cette variante présente le grand avantage d'éliminer le risque lié à la fluctuation des cours des matières premières pour toutes les parties concernées. ◦



Passez un hiver sportif grâce à une performance élevée.

Le WinterContact 8 S.

Sécurité et plaisir de conduite - développé en Allemagne.

- **Performances hivernales**
Sentez la différence: grâce à une traction forte, même sur la neige.
- **Sportivité**
Exploitez le plein potentiel de votre véhicule grâce à une tenue de route dynamique sur chaussée sèche.
- **Sécurité**
Ayez du plaisir à conduire même sur route mouillée, sans compromis en matière de sécurité.



En savoir plus :
www.continental-tires.com/ch/fr



Compatible avec les véhicules électriques



Mobilité



VOYAGE PANORAMIQUE EN PAGE 32
**ARRÊT
AVEC VUE
EN VALAIS**

Manque de personnel: des robots sur roues assurent la sécurité. | Embouteillages: les dangers du trafic d'évitement. | Conseils pour la prochaine saison de camping.



Alessandro Morra,
co-fondateur et CEO
d'Ascento, peut se
réjouir du succès
de ses robots.

Robots en patrouille

Le secteur de la sécurité connaît une forte croissance dans le monde, mais le manque de personnel demeure un problème. Les fondateurs d'**Ascento** proposent une solution: leurs robots peuvent assurer des services de patrouille.

Texte Juliane Lutz Photos Daniel Kellenberger



La machine est basée sur un système de moteurs et de nombreux capteurs qui communiquent constamment entre eux. Pendant les simulations, les développeurs ne disent pas au robot ce qu'il doit faire, mais plutôt que l'objectif doit être de rester stable. Il apprend alors lui-même à se déplacer en conséquence et à ne pas se renverser.

Il a l'air si sympathique qu'on voudrait presque que les enfants jouent avec lui ou qu'il nous apporte à manger. L'Ascento Guard n'a pourtant pas été conçu pour garder les enfants ou remplacer le personnel manquant dans le secteur de la restauration. Sa mission est de patrouiller dans les aéroports et les parkings, dans les halls et sur les sites particuliers, et de contrôler si tout est en ordre. Lors de l'entretien de «Touring» avec Alessandro Morra au siège d'Ascento à Zurich, un robot portant le nom d'une multinationale muniçoise attire l'attention. Là aussi, par la force des choses, on s'est mis au robot. L'année dernière, il manquait 13 000 travailleurs en Allemagne dans le secteur de la surveillance et de la sécurité. Selon le cabinet de conseil Mordor Intelligence, ce marché en forte croissance devrait représenter 94,77 milliards de dollars dans le monde en 2024. Mais dans de nombreux pays, le manque de personnel est un problème pour le secteur.

Des robots pour différentes missions

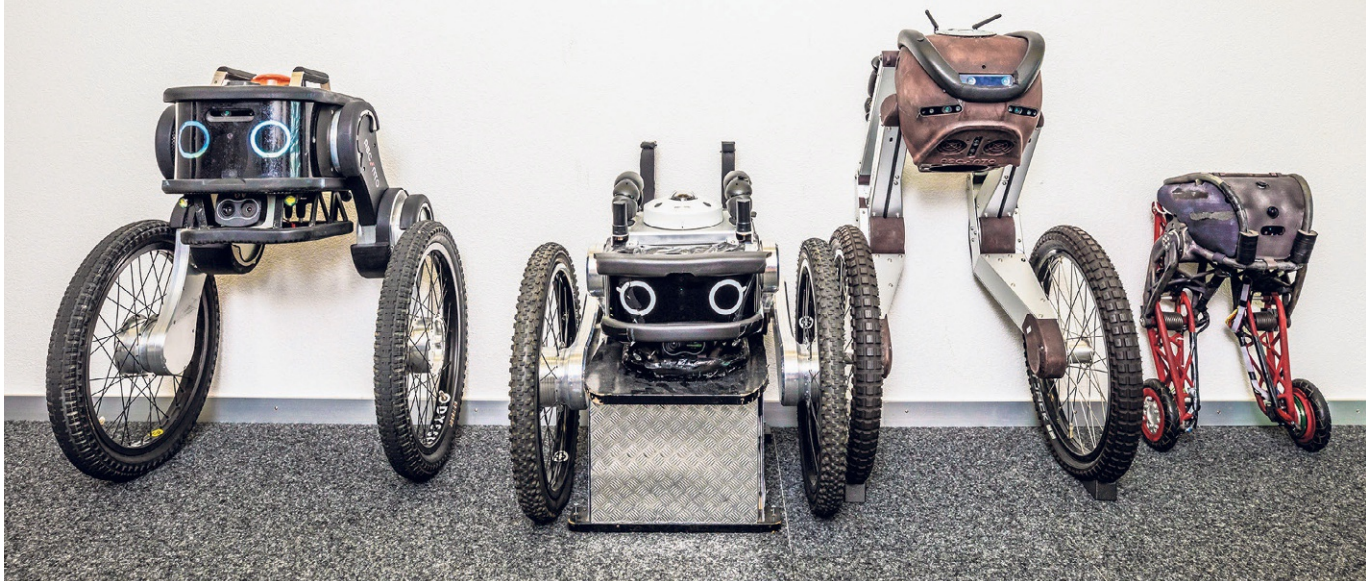
Les quatre fondateurs d'Ascento, Alessandro Morra, Ciro Salzmann, Dominik Mannhart et Miguel de la Iglesia Valls, veulent trouver une solution à ce problème. «Après avoir réussi, lors de nos études à l'EPFZ, à développer un robot capable d'aller partout où les humains peuvent se rendre, nous nous sommes demandé si un tel marché existait déjà», explique Alessandro Morra. Ce Zurichois de 28 ans aux racines italiennes est le CEO de la start-up créée en février 2023 et a étudié, comme les trois autres fonda-

teurs, dans le domaine Robotics, Systems and Control. Ils ont analysé différents marchés et se sont également tournés vers le secteur de la sécurité en raison de sa taille. Pour mieux comprendre cela, Alessandro Morra a travaillé de temps à autre comme agent de sécurité. «Nous avons ensuite réalisé qu'il s'agissait d'un marché énorme où les employés travaillent de nombreuses heures et où de multiples tâches sont répétitives», explique-t-il. La valeur ajoutée pour les entreprises réside dans le fait que les gardes se déplacent constamment et vérifient différents endroits. L'idéal pour un robot agile. En cliquant sur une vidéo sur ascento.ai, on le voit monter des escaliers, rouler sur un sol forestier cahoteux et même grimper sur un tas de broussailles. La neige et la pluie ne le dérangent pas et il recharge lui-même ses batteries. Si quelque chose croise la route de l'Ascento Guard, qui se déplace entre 4 et 5 km/h, il s'arrête. Il est équipé d'une caméra thermique et à 360 degrés, d'un microphone, d'un haut-parleur et d'un capteur de température. Il peut même détecter certains gaz. Certaines vidéos d'Ascento sont devenues virales et ont mené «Forbes» et «Reuters» à parler de la start-up.

Deux fois moins cher

Convaincus par leur produit, les fondateurs se sont tournés vers une entreprise de sécurité. Lorsqu'on leur a dit qu'ils étaient intéressés par une solution et non par un robot, ils ont pris les devants. Ils ont proposé de trouver une solution s'ils pouvaient la présenter à la direction. ➤

ASC-NTO



Le prototype (à dr.) est sorti de l'imprimante 3D en 2018. Les modèles dès 2023 (2^e depuis la dr.) ont des pieds en aluminium fraisés.

La tactique a fonctionné et l'entreprise de sécurité a utilisé la machine chez son premier client. «Il a prolongé jusqu'à fin 2026», ajoute-t-il.

Ils louent généralement les robots pour un an à des services de sécurité internes à l'entreprise et à des prestataires de services de surveillance et de protection qui effectuent des tâches pour les entreprises. La facturation est mensuelle. Cette solution est très intéressante d'un point de vue financier, car selon Alessandro Morra, les machines sont environ deux fois moins chères que les personnes. Selon lui, une personne travaillant pour une entreprise de sécurité coûte entre 50 et 90 francs par heure, en fonction de sa formation, de son activité et de son lieu de travail.

4,3 millions de dollars US pour Ascento

Entre-temps, les robots ont parcouru environ 16 000 kilomètres. Ils arpentent des itinéraires en Allemagne, aux Pays-Bas et en Suisse et vérifient si les portes et fenêtres sont ouvertes, si les clôtures sont intactes, si la lumière est allumée ou si des personnes se trouvent là où elles ne devraient pas être. Selon les clients, ils signalent un incident à la centrale ou directement à un service d'intervention. Et ils patrouillent sur appel, p. ex. lorsqu'un capteur a déclenché une alarme, et vérifient s'il y a eu un incident. Ils peuvent fournir des photos, des vidéos, des images infrarouges et thermiques. Leurs caméras peuvent être inté-

grées dans les systèmes de gestion vidéo des différentes entreprises, ce qui permet aux engins roulants de faire partie intégrante de leurs solutions de sécurité.

«Nous pouvons faire toutes les configurations souhaitées», explique Alessandro Morra. «Nous nous rendons sur place, programmons les itinéraires et les tâches, branchons la prise, et c'est tout. Une valeur ajoutée pour les entreprises de sécurité dès le premier jour.» Selon lui, cela est possible parce qu'ils ont réussi à simplifier l'IA et la technologie complexe. L'entreprise Securitas a été intéressée très tôt. Depuis 2023, un Ascento Guard vérifie les autorisations de stationnement sur le terrain de l'entreprise. «La technologie semble être tournée vers l'avenir et a incité Securitas SA à intégrer la robotique dans des services de sécurité appropriés tels que la protection de sites et de périmètres», explique Urs Stadler, chef de la communication du Groupe Securitas à Zollikofen. Comme le recrutement de collaborateurs adéquats est difficile, la robotique soutient les hommes dans les activités de routine au moyen de capteurs très développés. «Toutefois, même un robot moderne ne remplace pas les spécialistes de la sécurité formés et leurs points forts», ajoute Stadler. Pourtant, la niche sera suffisamment grande pour Ascento. C'est également ce que pensent les investisseurs, qui ont injecté 4,3 mio de dollars dans la start-up en 2023. ○

Stannah

**Monte-escaliers Stannah.
Le choix n°1 en Suisse
pour surmonter les difficultés
liées aux escaliers.**



Nous fabriquons les monte-escaliers les plus sûrs du marché, car nous en sommes soucieux.

Il existe un monte-escalier Stannah pour tous les escaliers, tournants, droits, d'intérieur ou d'extérieur. Emprunter les escaliers n'a jamais été aussi facile.

GRATUIT

Repose-pied automatique
d'une valeur de
CHF 400.- pour les
membres du TCS



Partout en
Suisse

- ✓ Produits de qualité excellente
- ✓ Service Clients 24h/7
- ✓ Fabricant depuis 157 ans

✉ sales@stannah.ch
🌐 www.stannah.ch



Français
T 021 510 48 38

Allemand
T 044 512 31 03

Italian
T 091 210 98 10



Coupez ici

Merci de nous envoyer vos informations gratuites !

TCS09241

Nom :

Prénom :

Rue :

NPA/Lieu :

Téléphone :



**Stannah
Switzerland AG
Steinackerstrasse 6,
8902 Urdorf**



Les villages victimes du trafic d'évitement

Le 24 novembre, nous voterons sur six projets visant à éliminer les goulets d'étranglement sur les autoroutes. Car c'est uniquement si la circulation peut s'écouler normalement sur les autoroutes que les communes et les villes ne souffriront pas du trafic d'évitement et que la sécurité y sera largement améliorée.

Texte Dino Nodari

Vaut-il la peine de quitter l'autoroute ou de rester dans les embouteillages? Une question que se posent quotidiennement les pendulaires et les chauffeurs professionnels. Les derniers chiffres des embouteillages publiés par la Confédération prouvent une fois de plus qu'il ne s'agit pas simplement d'un sentiment subjectif d'automobilistes frustrés. L'année dernière, 48 807 heures de bouchons ont été recensées, soit 22,4% de plus qu'en 2022, ce qui constitue une fois de plus un record, comme l'indique l'Office fédéral des routes (OFROU) dans un communiqué. En cas d'embouteillages sur les autoroutes, de nombreux automobilistes tentent de les

contourner via les routes cantonales et communales. Le trafic d'évitement qui en résulte entraîne une augmentation de la charge de trafic dans les communes, avec des conséquences négatives pour la population y vivant. «Alors que le trafic d'évitement le long des principaux axes de circulation du Plateau et des zones urbaines est constaté depuis des années, les liaisons nord-sud aux passages alpins (A2 Gothard, A13 San Bernardino) ont de plus en plus été touchées ces dernières années», écrit l'OFROU dans sa statistique «Evolution du trafic et flux du trafic 2023». La saturation de nos infrastructures autoroutières est une évidence et elle amène

beaucoup de conducteurs à choisir une route traversant des villages, à proximité d'écoles, d'hôpitaux et de maisons de retraite. Pourtant, les autoroutes sont beaucoup plus sûres, comme l'indique Stefan Siegrist, directeur du Bureau de prévention des accidents (BPA). «Que ce soit en valeur absolue ou par rapport au nombre de kilomètres parcourus, il y a nettement moins de blessés graves et de tués sur les autoroutes que sur les routes en dehors ou dans les localités», explique-t-il.

Un phénomène malsain

Une évolution également observée par la conseillère nationale UDC Diana

Gutjahr: «Nous habitons dans un quartier encore calme, mais le trafic d'évitement se constate aussi chez nous. Des pendulaires craignent les embouteillages sur les axes principaux et les évitent.» Notre infrastructure a plus de soixante ans et n'est donc pas conçue pour accueillir ces véhicules, dit-elle.

Supprimer les goulets

Il en résulte, selon elle, des embouteillages et un trafic supplémentaires importants. L'entrepreneuse ne s'inquiète pas uniquement en tant que mère de famille, mais également au niveau de l'économie. Les embouteillages entraînent des coûts élevés, car les retards nuisent à l'efficacité. «Si nos employés sont bloqués dans les bouchons, ils ne peuvent pas faire leur travail. Rien que sur les routes nationales, les goulets d'étranglement entraînent des dommages estimés à 1,2 milliard de francs par an, et même de 3 milliards de francs sur l'ensemble du réseau routier. C'est pourquoi nous avons un besoin urgent d'éliminer de façon ciblée les gou-

lets d'étranglement», ajoute-t-elle. Une élimination des goulets d'étranglement conforme aux six projets de l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales soumis au vote.

Ces aménagements sont absolument nécessaires, affirme Christophe Reymond. Le directeur général du Centre Patronal ajoute que cela est particulièrement vrai pour la région Vaud-Genève, une région qui connaît une croissance démographique beaucoup plus forte que le reste du pays. Rien que l'année dernière, environ 25 000 habitants supplémentaires y ont été enregistrés. «Tant pour le canton de Vaud que pour celui de Genève, ce projet n'est en réalité qu'une mise à niveau et non un développement», constate Christophe Reymond. L'autoroute A1 entre Lausanne et Genève a été conçue alors que la région comptait trois fois moins d'habitants. Chaque jour, 90 000 véhicules y circulent, alors que ce tronçon n'a été initialement conçu que pour 20 000 véhicules. Christophe Reymond prédit que si l'étape d'aménagement 2023 est rejetée,

le nombre d'embouteillages explosera dans les prochaines années. Cela n'affecterait pas seulement les automobilistes, mais aussi l'économie.

L'exemple du tunnel du Gubrist prouve l'efficacité de l'élimination des goulets d'étranglement. Après l'ouverture du troisième tube, le trafic sur le réseau routier secondaire a diminué de jusqu'à 20%, et les accidents ont chuté de 75%. Les données disponibles ne permettent pas de démontrer explicitement l'impact exact du trafic d'évitement sur la sécurité dans les villages situés le long de l'autoroute, explique Stefan Siegrist. «Mais une augmentation du trafic motorisé est certainement défavorable à la sécurité de la mobilité douce. Les routes hors et dans les localités étant moins sûres que les autoroutes, il pourrait également en résulter un risque d'accident accru pour le trafic motorisé», explique le directeur du BPA. Les six projets soumis au vote le 24 novembre pourraient donc contribuer à réduire le nombre de pendulaires effectuant de périlleux détours par les villages. o



Pour moi et pour toi. **pronto**

**FAITES
LE PLEIN
CHEZ
NOUS DU
MATIN AU
SOIR.**



**5 centimes
de rabais**

**5 centimes de rabais
par litre d'essence/de diesel.**

**Bon valable du 26 septembre au
31 octobre 2024.** Utilisable lors du paiement à la caisse de tous les Coop Pronto avec station-service, sauf automates. Le bon n'est pas cumulable avec argent Reka, d'autres bons ou actions, valable une seule fois.

**Coop Pronto.
Pour le vite fait
et le tout frais.**



7610813650120

«Un danger pour notre approvisionnement»

Les embouteillages sur les autoroutes ont également un impact sur le porte-monnaie des consommateurs, explique Thierry Burkart, président central de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG).

Interview Dino Nodari

Comment le secteur des transports évalue-t-il l'état de nos autoroutes?

Thierry Burkart: Le réseau des routes nationales est de plus en plus surchargé. Année après année, on enregistre des records négatifs d'heures de bouchons. La sécurité de planification des temps de transport diminue fortement. Cela renchérit les coûts de transport au détriment des clients. Et bien que le métier de chauffeur soit agréable, son attractivité diminue en raison des situations d'embouteillage fréquentes et stressantes. La pénurie de chauffeurs augmente. Tout cela met en péril la sécurité d'approvisionnement de notre pays.

En raison des embouteillages?

Sur la route, près de 80% de toutes les marchandises sont transportées en trafic intérieur. L'approvisionnement et l'élimination dépendent donc de manière décisive d'une infrastructure routière performante. Si l'on considère que pratiquement tout ce que nous avons chez nous a été transporté au moins une fois par camion, on ne saurait être trop conscient de l'importance d'une infrastructure routière fonctionnelle.

Et qu'est-ce que cela signifie pour le prix des marchandises transportées?

Plus il y a d'embouteillages, plus il faut de véhicules utilitaires pour traiter la même quantité de commandes dans le même temps. C'est précisément la raison pour laquelle le nombre de camionnettes a explosé ces dernières années. En conséquence, les coûts par chargement augmentent – ce qui renchérit également les prix pour l'économie, le commerce et les consommateurs. Il s'agit

d'une spirale négative à l'effet exponentiel: plus il y a d'embouteillages, plus il y a de camionnettes, qui à leur tour provoquent des embouteillages.

Quel est l'impact réel des arrêts et démarrages fréquents sur la consommation de carburant des camions?

La consommation de carburant dans les embouteillages est beaucoup plus élevée que dans le trafic fluide, tant pour les voitures que pour les camions. Comme toute la masse doit être remise en mouvement à chaque démarrage, les embouteillages fréquents nuisent également à l'environnement et au climat.

Le 24 novembre, nous voterons sur six projets autoroutiers. Pourquoi faut-il voter oui, selon vous?

La mobilité, le transport et la logistique sont des conditions préalables à la croissance économique et à la prospérité du pays. Pour que l'approvisionnement et l'élimination des déchets puissent continuer à se faire avec la qualité et la ponctualité habituelles, il faut des infrastructures modernes et performantes.

Que répondez-vous à l'argument des opposants selon lequel ce projet bétonnerait la Suisse?

Les aménagements prévus sont extrêmement efficaces en termes de surface. Concrètement, peu de terrains seront nécessaires, car la plupart des projets – à Schaffhouse, Bâle et Saint-Gall – concernent des tunnels. Les extensions de Berne à Kirchberg et du Vengeron à Nyon sont raisonnables en termes de surface nécessaire, puisqu'il ne s'agit au total que de 8 hectares de surfaces.



Thierry Burkart Le président du PLR est conseiller aux Etats argovien et président central de l'Association suisse des transports routiers. Avocat de formation, il a été vice-président du TCS de 2012 à 2020.

Mais l'argent pour l'extension des autoroutes ne manque-t-il pas pour d'autres projets qui pourraient s'avérer plus urgents?

Les projets sont financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce fonds dispose actuellement d'une réserve de 5,3 mia de francs, qui ne peuvent en aucun cas être utilisés à d'autres fins. Il est également alimenté par l'impôt sur les huiles minérales et la vignette, des taxes prélevées sur les automobilistes. Ils ont donc déjà payé la facture de l'extension. o



La touche en plus pour parfaire son séjour au camping: le nouvel emplacement Comfort.

David Birri

Suisse Caravan Salon à Berne

Le rendez-vous incontournable pour réussir sa saison de camping se tiendra fin octobre à Berne.

Le Suisse Caravan Salon aura lieu du 24 au 28 octobre 2024, à BERNEXPO. Comme le dit très bien le slogan de l'événement: «L'aventure commence ici.» En effet, l'exposition permet aux novices d'obtenir des conseils précieux sur le camping et le caravanning. Quant aux pratiquants expérimentés, ils pourront découvrir les dernières nouveautés de la

branche. Une vaste gamme de véhicules des marques leader ainsi que les accessoires nécessaires à un bon séjour seront entre autres présentés aux visiteurs du salon. Pour enrichir le programme, des conférences sont aussi prévues. Par exemple, l'un des membres du TCS, Edwin Schafer, présentera son voyage intitulé «TransAfrika», durant lequel il a parcouru plus de 29 000 km avec son camper tout-terrain. Il partagera son expérience sur la grande scène au rez-de-chaussée.

Rabais pour les membres

Le stand du TCS (D001) se situe dans la halle 1.2, à BERNEXPO. Les membres du TCS peuvent obtenir un rabais de 5 fr. sur le billet adulte standard (excepté le lundi 28.10).

Pour profiter de cet avantage, il suffit d'utiliser le code indiqué ci-dessous.

Les billets peuvent être réservés et imprimés en ligne sur le site du Suisse Caravan Salon.

Votre code personnel:
sc24tcs
à insérer sur:
suissecaravansalon.ch/ticket

Nouveauté sur le stand du TCS

Sur le stand du TCS, une nouveauté disponible depuis cette saison sera aussi dévoilée: l'emplacement Comfort. Il s'agit d'une parcelle en partie ombragée de 100 m². Elle sied à une voiture, une tente ou un petit bus. Sur la parcelle, une cuisine privée, ainsi qu'une table avec des bancs couverts, pouvant accueillir jusqu'à quatre personnes, sont aménagés. De quoi camper sans se priver pour autant de concocter de bons petits plats dans un confort bienvenu. Ce service est disponible dans les campings suivants: Flaach, Salavaux, Vézenaz, Sempach, Disentis et Soleure. o pst

LEX4YOU

Location d'une caravane dans le jardin

Si l'on souhaite accueillir des vacanciers dans son jardin, il vaut mieux se renseigner au préalable auprès de la commune. En effet, la commune et les cantons disposent d'une marge de manœuvre considérable dans le cadre juridique de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement fixé par le droit fédéral. En règle générale, il est permis de laisser un camping-car mobile dans le jardin sur un sol pavé ou asphalté pour une durée limitée.

Une location est notamment autorisée si elle est conforme à la zone et si elle ne perturbe pas l'utilisation prévue à l'origine. La commune peut toutefois interdire les deux, pour autant qu'une interdiction soit proportionnelle et non arbitraire.

Une place de stationnement fixe est soumise à autorisation dans une zone d'habitation et n'est généralement autorisée que si elle n'est pas surdimensionnée. Enfin, dans la zone agricole, un permis de construire n'est parfois plus nécessaire pour les places de stationnement dans le cadre d'une «activité accessoire non agricole».

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





Une flotte de véhicules
entre de bonnes mains
Daniel Trochsler fait
confiance à la TCS
Carte Entreprise.

Protection de la mobilité sur mesure

Depuis 1984, la TCS Carte Entreprise permet aux PME d'arriver à bon port. Le TCS fête ce jubilé avec un concours ainsi que des rabais.

Transport de marchandises, livraisons ou service externe: de nombreuses entreprises dépendent d'une mobilité sans faille. En cas de panne, cela coûte non seulement du temps, de l'argent et nécessite des nerfs solides, mais cela peut aussi nuire à la bonne réputation de la société. La TCS Carte Entreprise est un gage de sécurité et permet aux clients d'arriver à destination grâce à la meilleure assistance routière de Suisse.

Des PME satisfaites depuis 40 ans

Chaque année, le TCS gère en moyenne plus de 3800 sinistres liés aux véhicules d'entreprise. Depuis son lancement en 1984, quelque 34 000 PME de toutes les branches ont fait confiance à la TCS Carte Entreprise. Le fait que 92% des clients soient satisfaits des prestations

et que neuf personnes sur dix recommandent la carte expliquent ce succès depuis quatre décennies.

Le service de livraison Blitz-Kurier D. Trochsler figure parmi ces clients. «Il est important pour nous d'être bien couverts partout, même au-delà des frontières», explique son directeur Daniel Trochsler. C'est pourquoi il a opté pour le service de dépannage et d'assistance en cas d'accident dans toute l'Europe. Et l'un des avantages de la TCS Carte Entreprise est sa polyvalence. Qu'il s'agisse d'assistance en cas de panne en Suisse ou en Europe, de protection juridique en matière de circulation ou d'une combinaison de protection globale, chaque entreprise choisit sa protection mobilité en fonction de ses besoins. D'autres avantages s'ajoutent à cela, telle la carte car-

burant gratuite avec jusqu'à 6,5 ct. de rabais par litre dans plus de 2000 stations BP, Shell, Agrola, Eni et Migrol.

40% de réduction pour le jubilé

Le TCS fête le jubilé de la Carte Entreprise avec un rabais: les entreprises qui souhaitent assurer leur flotte avec la meilleure protection de mobilité bénéficient désormais d'un rabais de 40% lors d'une nouvelle souscription.* o

Calculer la prime: entreprise.tcs.ch

*Valable la 1^{re} année en cas de conclusion jusqu'au 31.12.2024.

CONCOURS

Gagnez des super prix!

«La TCS Carte Entreprise est arrivée!» C'est ainsi que le «Touring» annonçait en septembre 1984 le début d'une histoire à succès. 40 ans plus tard, la Carte Entreprise est toujours utilisée pour la protection et la mobilité des PME. A cet occasion, le TCS met en jeu des prix attractifs. Il suffit de répondre en ligne à la question du concours pour gagner un scooter électrique, une Boom-Box ou un bon d'essence. La date limite de participation est le 31 octobre 2024.



Participez et gagnez
tcs.ch/40

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

VOTRE ITINÉRAIRE DU 2 AU 19 DÉCEMBRE 2025

Autres départs : du 17 février au 6 mars 2025 et du 4 au 21 mars 2025

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 de Pierre-Jean Furet**.

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 Solís 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 ~~6 190.-~~ / pers.

CHF 5 690.- / pers.*

au départ de Genève

Pour toute réservation avant le 30 novembre 2024 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 01/04/2024, 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 PATAG)

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

GARANTIE DE VOYAGE

Cette croisière est organisée par Voyages d'exception / Licence n° IM075150063 - Les invités seront présents sauf cas de force majeure - Programme garanti à partir de 30 inscrits - *Prix par personne incluant la réduction, en cabine intérieure 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.

Voyages
d'exception



Un arrêt insolite au barrage de Tseuzier, point de départ idéal pour la randonnée.

Un arrêt avec vue

Et si nous prenions le car postal juste pour le plaisir de découvrir un arrêt de bus insolite? Direction le barrage de Tseuzier en Valais, qui offre un sublime panorama.

Texte Pascale Stehlin Photos Fabian Hugo

Pour ces parcours exigeants, les conducteurs s'entraînent d'abord sans passagers, avec un collègue expérimenté.



Le voyage fait lui aussi partie des vacances, entend-on souvent. Cette expression se prête bien à notre excursion du jour. A la recherche d'une destination surprenante, et plus particulièrement d'un arrêt de bus insolite, j'ai choisi de me rendre au barrage de Tseuzier, situé à l'est d'Anzère, en Valais. A la gare routière de Sion, je monte à bord et m'installe confortablement à l'avant pour ne pas perdre une miette de mon trajet. Le bus s'éloigne doucement de la cité valaisanne et prend peu

à peu de la hauteur en se dirigeant vers Anzère. Après une vingtaine de minutes, le chauffeur nous propose une halte originale. A St-Romain, un village de la commune d'Ayent, on peut en effet découvrir une fresque représentant le billet de 100 francs. Certains passagers dégagent leur téléphone portable pour capturer la coupure peinte qui représente le bisse d'Ayent, alors que les habitués n'y prêtent plus guère attention. Mais l'horaire doit être respecté et nous remontons nous installer dans le car postal pour la suite du parcours.

Virages en épingle

A mesure que nous montons, le tracé devient plus sinueux. Les personnes les plus sensibles ont intérêt à regarder la route pour ne pas avoir de haut-le-cœur. Fort heureusement, notre chauffeur est très expérimenté. Paulo était chauffeur poids lourd avant de rejoindre CarPostal. Il officie souvent sur la ligne 352 et la connaît comme sa poche. Entre Samarin et Les Fiefs, le bus jaune doit emprunter un virage en épingle impressionnant. Quelques manœuvres sont nécessaires pour franchir cet obstacle. Le bus poursuit son ascension à une vitesse ne dépassant pas les 30 km/h, ce qui nous laisse le temps d'admirer les épicéas et aulnes verts bordant la route. Je cueillerais d'ailleurs volontiers ces quelques myrtilles qui me font de l'œil.

Clair obscur

Le car postal s'engouffre maintenant dans un étroit tunnel. Son obscurité contraste avec le soleil qui nous régala jusqu'ici. Autour du bus, que de la pierre brunâtre et grise donnant à cette traversée des allures d'explorations souterraines. Paulo klaxonne plusieurs fois pour prévenir d'éventuels usagers d'attendre leur tour de l'autre côté du tunnel. Le son de l'avertisseur à trois tons reste reconnaissable entre tous. D'ailleurs, il fête cette année ses 100 ans d'existence puisqu'il a retenti pour la première fois en 1924. Les conductrices et les conducteurs de cars postaux en font usage sur les routes de montagne. On ne s'en lasse pas car il n'a pas pris une ride.

Et voilà que nous retrouvons la lumière extérieure. Paulo remercie d'un geste de la main la voiture qui s'était ar-



A peine descendu du car postal, le lac de Tseuzier s'offre à nous dans toute sa splendeur miroitante.



Sur le parcours, on emprunte un tunnel étroit, qui est à sens unique.

rêtée pour nous laisser le champ libre. Notre destination n'est plus très loin. Au passage, on aperçoit une petite chapelle dédiée à la Sainte Vierge, qui est décorée par de nombreuses bougies. Le parcours en est d'ailleurs jalonné. Puis sur la droite se dresse enfin l'imposant mur du barrage de Tseuzier, aussi appelé barrage du Rawyl. Il impressionne du haut de ses 156 mètres et donne le vertige lorsque l'on contemple son précipice. Notre bus se parque sur une vaste place sur la gauche. En une petite heure depuis Sion, nous avons atteint l'arrêt qui vaut clairement le déplacement. Il a ceci d'insolite qu'il se situe pile devant

le lac de Tseuzier pour nous offrir un décor de carte postale.

Aquarelle naturelle

Tapi à 1777 mètres d'altitude, le lac de Tseuzier est un lac artificiel formé par le barrage du même nom. Ce joyau bleu-vert donne envie de s'y plonger. Le soleil balaie ses berges et lui confère des reflets scintillants. Cette étendue d'eau, qui atteint une profondeur maximale de 140 mètres, repose calmement entourée de forêts et d'un cirque majestueux. Par un temps radieux comme celui d'aujourd'hui, on aperçoit juste en face le Schnidehorn qui pointe à 2937 mètres, affichant fièrement ses restes de neige. Et sur la gauche se dresse le Six des Eaux Froides. Pour profiter de ce cadre exceptionnel, il est possible de faire le tour du lac. Le parcours de 4,7 kilomètres est accessible à tous les niveaux.

Il est déjà temps de repartir pour Paulo, qui a profité de cette halte pour se dégourdir les jambes. A contrecœur, je rejoins les autres passagers et prends place dans le bus, tout en jetant un ultime regard au panorama unique de ce lieu particulier. Mais un dernier coup de klaxon, jubilé oblige, me sort de ma rêverie alors que le lac a déjà disparu. o

S'y rendre: depuis Sion, prendre le bus 351 jusqu'au Creux. Changer pour le bus 352 jusqu'au barrage de Tseuzier. Informations et horaires: carpostal.ch

Améliorations possibles

Les experts du TCS ont examiné la compatibilité de 57 aires de ravitaillement suisses avec l'accueil de camping-cars. Beaucoup sont équipées, d'autres moins.

Texte Felix Maurhofer Test et photo Jürg Reinhard

De plus en plus de camping-cars et de caravanes circulent en Suisse ou la traversent. Les aires de ravitaillement des autoroutes sont donc très sollicitées. Le TCS a voulu savoir dans quelle mesure elles répondent aux besoins des campeurs sur la route des vacances. Pour la première fois, les 57 aires de ravitaillement ont donc été évaluées selon plusieurs critères pondérés comme suit: station de service pour l'eau grise, l'eau noire et l'eau douce (35%), accès, par-

kings, sécurité et signalisation (25%), zones de détente (25%), infrastructure de recharge rapide (10%) et offre de bouteilles de gaz (5%). L'évaluation maximale possible est donc de 100%.

Parmi les aires de ravitaillement examinées, 13 ont obtenu un score supérieur à 60%. Les voyageurs y trouvent une infrastructure suffisante à bonne, couvrant la plupart de leurs besoins.

Le vainqueur du test des aires de ravitaillement pour camping-cars et cara-

vanes est l'aire de La Côte Lac, sur l'A1 entre Nyon et Lausanne, en direction de Berne. Grâce à son offre de bouteilles de gaz, ses places de parking en nombre suffisant, ses six stations de recharge et sa vaste zone de détente, elle se place en tête. Une petite déduction a été faite en raison de l'absence de caniveau pour les eaux grises, bien que les eaux noires puissent être évacuées sans problème et que de l'eau fraîche soit également disponible.

Ni bouteilles de gaz, ni stations de recharge

Le restoroute Weinland, sur l'A4 entre Winterthur et Schaffhouse, est le moins bien classé. Il est de petite taille et ressemble plutôt à une station-service avec shop. On n'y trouve ni bouteilles de gaz, ni stations de recharge. Il n'y a pas de places de stationnement pour les camping-cars et la durée du parage est limitée à 15 minutes.

Elimination des déchets problématique

Dans la plupart des aires de ravitaillement contrôlées, il s'est avéré que des améliorations restent nécessaires dans presque tous les domaines. Ainsi, seules onze d'entre elles permettent d'éliminer les eaux grises et noires. L'offre de bouteilles de gaz, essentielle pour les campeurs, est en outre insuffisante. Il est néanmoins possible d'échanger les bouteilles vides contre des pleines sur 19 aires. En revanche, aucune ne propose d'adaptateur pour bouteilles de gaz, ce qui est un gros inconvénient pour les voyageurs venus de l'étranger. o

Aires de repos ou de ravitaillement?

Les aires de ravitaillement sont destinées aux plus longues pauses durant un voyage. Elles disposent de restaurants, de commerces et d'aires de stationnement et de repos pour les camions. En Suisse, les aires de repos sont gérées par des entreprises privées. Les concessions sont accordées par les cantons.

Il existe une centaine d'aires de repos le long des routes nationales suisses, servant à une brève pause-détente et offrant des installations sanitaires. Elles sont de plus en plus équipées d'installations de restauration mobiles et de stations de recharge rapide. L'OFROU est responsable de leur construction, de l'exploitation et de l'entretien.



Les aires de ravitaillement ne sont pas toutes conçues pour les camping-cars.

Une Suisse sportive

L'activité physique est importante pour le corps et l'esprit et aide à rester mobile. La Suisse l'a bien compris. Les enfants participent à des camps sportifs, et de nombreux Suisses restent actifs jusqu'à un âge avancé, par exemple en se rendant au fitness.

Texte Juliane Lutz Illustration Oliver Maier

76

pour cent des Suisses font régulièrement du sport. Seuls 16% de la population se considèrent comme non sportifs. En comparaison, 50% des Autrichiens et 33% des Allemands n'aiment pas faire de l'exercice.

3

clubs de pentathlon se trouvent en Suisse, aussi peu que probablement aucune autre activité sportive. Le pentathlon moderne, bien que très diversifié, est donc définitivement un sport marginal dans notre pays.

1337

clubs de football existent actuellement (état: juillet 2024) en Suisse, dans lesquels évoluent 336 960 joueuses et joueurs. La proportion de femmes n'est toujours que de 11,7%.

1,31

million de Suissesses et Suisses se sont entraînés dans des fitness en 2023. Ce sont 13% de plus qu'en 2022. L'âge moyen est de 40 ans. 27,3% des membres sont âgés de 50 ans ou plus.

642 000

enfants et adolescents participent à des cours et des camps du programme Jeunesse + Sport chaque année en Suisse. Environ 90 disciplines sportives différentes sont couvertes, de l'aïkido au wushu/kung-fu.

58

pour cent des 65-74 ans pratiquent du sport plusieurs fois par semaine (au moins trois heures). Il s'agit donc du groupe d'âge le plus actif, juste après les 15-24 ans, dont 59% font également du sport plusieurs fois par semaine.

50

pour cent des articles de sport vendus par le commerçant en ligne Galaxus/Digitec au cours des deux premiers trimestres 2024 étaient des lampes de vélo, des casques et d'autres articles en lien avec le vélo. En deuxième et troisième position, on trouvait des équipements de plein air (env. 15%) et des articles de fitness (env. 10%).



TCS Protection juridique circulation :
vous aide également si vous
n'avez rien vu arriver.



Une protection spéciale est indispensable sur la route en automne, y compris sur le plan juridique.

Sur la route, les dangers cachés ont souvent de graves conséquences et peuvent se terminer devant les tribunaux. C'est pourquoi vous devriez opter pour la TCS Protection juridique circulation et faire confiance à l'aide de nos avocats, juristes et experts.

Souscrire maintenant ou se laisser conseiller :

0844 888 111

tcs.ch/circulation



Technique

GRAND TEST EN PAGE 42
**RENAULT
SCENIC
E-TECH**

Test de pneus d'hiver: 28 modèles passés au crible, six sont «très recommandés». | La rivale de la Vespa: la Lambretta reprend du service. | Traceurs GPS: les voleurs localisés.

L'hiver en toute sécurité

Le TCS a testé 28 pneus de deux dimensions distinctes. Si six d'entre eux sont recommandés sans réserve, ce n'est absolument pas le cas de quatre autres.

Texte Daniel Riesen Test Reto Blättler Photos Marc Wittkowski

Dans le Grand Nord, les conditions sont idéales pour tester des pneus hiver.



Quand Jon Snow murmurait «l'hiver arrive» dans la série télévisée «Game of Thrones», les spectateurs pouvaient s'attendre au pire. Au volant, les événements sont heureusement plus faciles à maîtriser que dans la fiction. Il suffit d'opter pour de bons pneus d'hiver. Pour savoir lesquels répondent à ce critère, une comparaison indépendante, comme celle proposée par le test de pneus du TCS, est indispensable.

En collaboration avec des clubs partenaires, le TCS a testé cette année 28 pneus dans les deux dimensions les plus courantes parmi les petites voitures

et les compactes. Pour faire court, trois produits de chaque dimension ont obtenu l'évaluation «très recommandé» et quatre «non recommandé». Entre les deux, il reste un large espace médian occupé par des pneus «recommandés» ou «recommandés sous réserve». La présentation claire de toutes les évaluations est disponible en ligne sur pneus.tcs.ch.

Lacunes rédhibitoires

Voici quelques aspects de l'évaluation. Le test de pneus ressemble en quelque sorte à un concours d'athlétisme. Si vous ne réussissez pas dans une disci-

pline, vous perdez quasiment toute chance d'obtenir un bon classement. Le Winrun de 205/55 R16 91H en donne l'exemple. Il est bon sur le sec comme sur la neige, mais échoue sur route mouillée. «Ce pneu n'offre pratiquement pas d'adhérence sur le mouillé et combine très mal les forces longitudinales et transversales», constate Reto Blättler, expert en pneus du TCS. «Cela se traduit par un sous-virage ou un survirage précoces et prononcés. Ces lacunes évidentes ne peuvent pas être compensées, même par de bonnes prestations dans d'autres domaines.» Dans la dimension –

Meilleurs pneus 205/55 R16 91H



Continental WinterContact TS870

Pneu très équilibré avec les meilleures valeurs sur chaussée mouillée, mais aussi sur la neige et le verglas. Egalement au top en termes de durabilité.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Goodyear UltraGrip Performance 3

Equilibré et obtenant de bonnes notes sur tous les sols, ainsi qu'en termes d'efficacité et d'usure. Le Goodyear est en outre silencieux.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Michelin Alpin 6

Le Michelin est bon dans les trois domaines relatifs à la sécurité, mais jamais au top. En revanche, il présente le meilleur bilan environnemental.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆

plus grande – de 215/55 R17 98V, ce sont également des insuffisances sur le mouillé qui aboutissent dans deux cas (les marques Triangle et Davanti) à la mention «non recommandé». Le pneu hiver de Kenda, quant à lui, ne peut pas être recommandé à cause de lacunes en termes d'efficacité et de durabilité (critères environnementaux), et ce malgré une note satisfaisante en termes de sécurité. Il pèse notamment 12,4 kilogrammes, soit 41% de plus que le pneu le plus léger du test, mais séduit néanmoins par sa grande longévité (65 000 km).

Les 205/55 en 16 pouces

Les pneus les mieux notés ne présentent en revanche pas de faiblesses notables. Dans la dimension de 205/55 R16 (compactes), il s'agit des produits très recommandés de Continental, Goodyear et Michelin (dans cet ordre). Le Continental WinterContact brille par son niveau de sécurité au top et le Michelin par son meilleur bilan écologique, le Goodyear occupant la deuxième place dans ces deux critères principaux. Voici quelques exemples de prestations bonnes et moins bonnes dans la dimension de 205/55. Lors d'un freinage sur chaussée >

Quelques conseils

Choisissez un pneu qui soit au moins «recommandé» dans le test du TCS.

Comparez votre profil d'utilisateur (kilométrage annuel, plaine ou montagne) avec les points forts et les points faibles relevés.

Le prix ne devrait pas être votre critère principal.

Selon votre profil d'exigences, un pneu de qualité ou de 2^e ligne avantageux peut également convenir.

Achetez des pneus neufs de moins de trois ans. L'indication DOT, sur le flanc du pneu, permet de connaître la date de fabrication.

Les pneus hiver doivent présenter un profil résiduel minimal de 4 mm en début de saison.

Montez toujours quatre pneus du même modèle et du même type.

En cas de profondeurs de profil différentes, montez les meilleurs pneus à l'arrière. Le guidage latéral du train arrière est en effet déterminant pour la stabilité, en particulier dans les virages.

Même une voiture munie d'aides à la conduite modernes a besoin de bons pneus.

Si le véhicule est chargé, augmentez la pression des pneus conformément aux prescriptions du constructeur.

mouillée (de 80 à 0 km/h), la voiture de notre test, une Volkswagen Golf 8, s'arrête après 35 mètres avec les pneus de Continental et Pirelli, et seulement après 41 mètres avec le Winrun; la vitesse de collision serait alors d'environ 30 km/h. Et dans le test d'aquaplaning, le pneu de Hankook décolle à 84 km/h, alors que celui de Zeetex perd déjà le contact à 69 km/h. Enfin, en ce qui concerne l'usure, le Michelin permet de parcourir 53 000 kilomètres, contre

seulement 33 000 kilomètres pour le Vredestein.

Les 215/55 en 17 pouces

Goodyear, Dunlop et Vredestein sont sur le podium du test de la dimension 215/55 R17 (SUV de classe moyenne inférieure), réalisé sur un VW T-Roc. Les pneus de ce trio obtiennent l'évaluation globale «très recommandé» grâce à leur équilibre. Ils sont devant en matière de sécurité, avec un certain

écart par rapport au reste du peloton. Ici aussi, quelques chiffres à titre d'exemple. La voiture s'immobilise après 34 mètres sur chaussée mouillée avec le Pirelli et au bout de 41 mètres seulement avec le Davanti. Et au freinage sur neige, le Davanti (31 m de 50 à 0 km/h) est battu par le Kenda, qui obtient le meilleur résultat avec 26 mètres. Une différence qui, en situation d'urgence, impliquerait une vitesse de collision de 20 km/h environ. o

Meilleurs pneus 215/55 R17 98V



Goodyear UltraGrip Performance 3

Ici, le Goodyear s'impose clairement. Meilleure note (à égalité avec le Dunlop) pour la sécurité et bilan écologique au top.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Dunlop Winter Sport 5

Comme tous les gagnants, le Dunlop est équilibré. Il obtient les meilleures notes sur chaussée mouillée et sèche, ainsi que la 3^e place pour l'usure.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Vredestein Wintrac Pro

Le Vredestein est le meilleur sur la neige et le verglas, critères centraux pour un pneu hiver. Mais il est bon aussi sur le mouillé et le sec.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆

La tenue sur le mouillé est un critère décisif, notamment lors d'hivers peu neigeux.



La vidéo
du test 205



La vidéo
du test 215

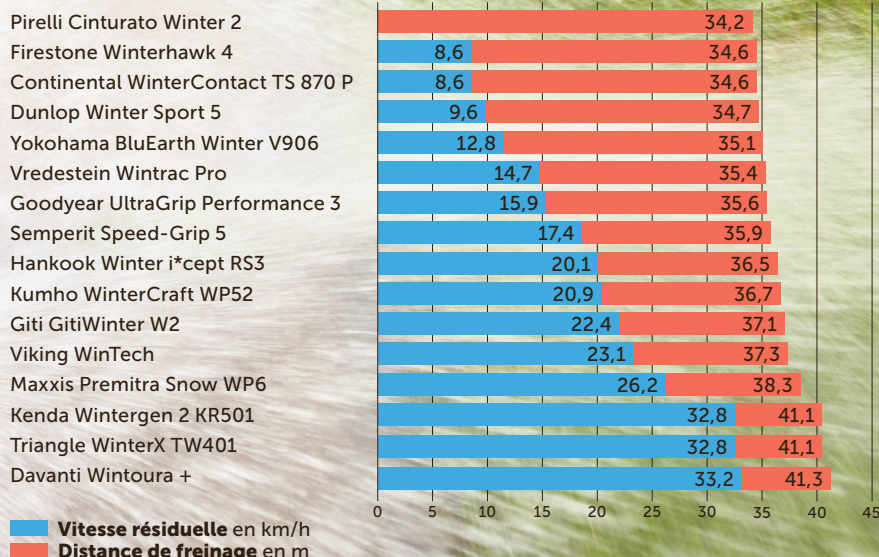
tcs.ch/portail-video

Guide «Pneus d'hiver 2024»

Outre les résultats détaillés du test actuel des pneus d'hiver, le guide contient également une foule d'informations et de conseils sur les pneus. Commande ou téléchargement sur le site web.
pneus.tcs.ch

Arrêt ou vitesse résiduelle

La vitesse «résiduelle» à l'endroit où la voiture équipée des meilleurs pneus est déjà arrêtée illustre la performance de freinage. Comparatif réalisé avec des pneus hiver de 215/55 R17 98V lors d'un freinage à fond de 80 à 0 km/h sur asphalte mouillé, par rapport au pneu le mieux classé (Pirelli Cinturato Winter 2).



**EN SÉCURITÉ AVEC
LE TCS SOCIÉTARIAT**

Tests consommateurs du TCS: professionnels et neutres

Les pneus sont le seul lien entre le véhicule et le sol. Il est donc d'autant plus important de faire le bon choix en matière de pneus. Avec ses tests annuels de pneus, le TCS offre une base de décision idéale – et ce depuis plus de 50 ans.

Si les experts du TCS peuvent régulièrement contrôler en toute neutralité non seulement les pneus les plus récents, mais aussi les sièges pour enfants, les vélos et bien d'autres choses encore, c'est principalement grâce aux cotisations versées par les membres du TCS.

Merci beaucoup, cher membre, de contribuer par votre cotisation annuelle à la sécurité sur les routes suisses.

tcs.ch/notre-engagement

Publicité

Garage
plus

Carrosserie
plus

**VOTRE VOITURE
ENTRE DE BONNES MAINS**



www.garageplus.ch

www.carrosserieplus.ch

RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIC

Entrée en scène réussie

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger



Les Renault Scenic essence et diesel ont fait leur temps. Le nouveau Scenic E-Tech est électrique. En tant que tel, il s'est mué en un crossover qui ne fait pas dans la démesure, mais est pourtant très agréable à conduire.



Qu'est devenu le paisible Scenic d'autrefois? Balayé par la vague des SUV et autres crossovers!

Escamotable Le support de tablette aménagé dans l'accoudoir central arrière.



Renault entend éradiquer les derniers moteurs à combustion interne d'ici 2030. Pour y parvenir, le constructeur a besoin de modèles comme le nouveau Scenic, qui porte le suffixe E-Tech Electric pour plus de clarté. A l'instar de la Mégane, le crossover repose désormais sur la plateforme AmpR Medium, qui n'est plus compatible avec des motorisations thermiques.

Dès son lancement en 1996, le Scenic a offert aux petites familles ce que l'Espace a donné aux familles nombreuses: de la place pour affronter le quotidien et voyager confortablement grâce à un espace de rangement suffisant. Et cela a été conservé, malgré un style ayant gagné en élégance et le passage de l'essence ou du diesel à l'électricité. Même la conversion du monospace au crossover n'y a rien changé. Cela étant, tant la Mégane Scénic de 1996 que les versions ultérieures du Scénic et du Grand Scénic disposaient d'un grand hayon. Celui du Scenic E-Tech Electric (le «é» a disparu entre-temps) ne libère qu'une ouverture nettement plus étroite, bien que le coffre soit toujours spacieux. Le toit en verre, appelé Solarbay, procure une agréable sensation d'espace. Sa translucidité est modulable entièrement ou par segments, via un bouton ou la commande vocale.

Le Scenic n'est donc pas plus spacieux, mais il a gagné en tempérament. Jamais, jusqu'ici, le crossover français n'avait été capable de signer les 100 km/h départ arrêté en moins de neuf secondes. Et il n'a jamais été aussi puissant. Pourtant, chez Renault, >

A propos: spécialisé en électricité



Une entreprise dans l'entreprise

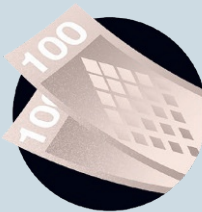
En 2023, Renault transférerait ses activités dans le domaine de la mobilité électrique à la société Ampere. Cette filiale emploie près de 11 000 salariés, dont 35% d'ingénieurs. Elle a aussi pour mission de poursuivre la numérisation. D'ici 2026, Ampere donnera naissance au premier Software Defined Vehicle de Renault, tel est l'objectif.



Made in France

Bien entendu, c'est Renault qui donne le ton chez Ampere. Nissan et Mitsubishi sont aussi de la partie, et le fabricant de puces Qualcomm est candidat.

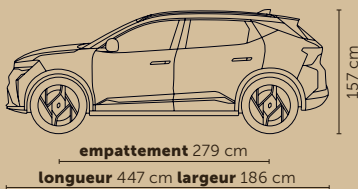
Les sites de production sont situés majoritairement en France et le moteur est produit à Cléon. Il s'agit de «mettre en place une chaîne de création de valeur européenne efficace.»



Economie d'échelle

Des quantités plus importantes réduisent le coût à l'unité, c'est vrai également pour le virage énergétique. Ampere vise des économies d'échelle en développant et fabriquant des produits informatiques et des batteries pour plusieurs marques. Pour 2027/2028, l'objectif est de réduire les coûts de construction des voitures électriques de 40%.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 545–1670 litres
pneus: avant/arrière 235/45 R20

VOITURE D'ESSAI

Renault Scenic: 5 portes, 5 places, dès 43 700 fr. (version haut de gamme iconic dès 49 700 fr.; véhicule testé: 53 950 fr.)

Garanties: 3 ans garantie nouveau véhicule ou 100 000 km (selon circonstance), batterie: 8 ans ou 160 000 km, rouille: 12 ans, service dépannage, peinture et accessoires: 3 ans
Importateur: Renault Suisse SA, Bergermoosstr. 4, 8902 Urdorf, renault.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Traction: moteur électrique synchrone à excitation séparée; max. 160 kW (218 ch); 300 Nm; traction avant; vitesse maximale: 160 km/h

Batterie: batterie lithium-ion (NMC), 87 kWh (nets), 400 V; chargeur embarqué: 22 kW; puissance de charge maximale DC: 150 kW

Poids: 1917–1993 kg à vide (véhicule testé: 1945 kg), données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total: 2441 kg; charge tractable: 1100 kg freinée, 750 kg non freinée

CARROSSERIE

Design extérieur combinant les arêtes et les formes galbées, ceinture de caisse assez haute. La face avant arbore des optiques horizontales et verticales, ainsi que de nombreux symboles en forme de losange. Le Scenic est plutôt court et de faible hauteur pour un SUV du segment C.

HABITACLE

Habitacle très spacieux. L'espace aux jambes est généreusement compté. Le coffre est très volumineux, mais sa profondeur rend difficile la manutention d'objets lourds.

CONFORT

Sans être aérien, le nouveau Scenic est bien amorti. Il est en outre très silencieux. Les sièges paraissent assez fermes, mais celui du conducteur est réglable dans tous les sens et dispose même de fonctions de massage dans la version testée.

COMPORTEMENT

Véhicule bien posé, grâce à une direction directe et un roulis bien maîtrisé. Lors de ce test, la motricité de ce modèle à traction avant n'a pas présenté de lacune.

MOTEUR ET TRANSMISSION

La propulsion électrique a été configurée avec douceur, ce qui ménage les cervicales au démarrage. Cela n'empêche pas les accélérations à vitesse moyenne d'être plus que correctes. Assez pour s'insérer rapidement dans le flux de trafic.

CONSOMMATION/AUTONOMIE

Combinée à une grande batterie, la consommation – inférieure à la valeur officielle – permet de voyager sereinement.

SÉCURITÉ

Le Scenic freine parfaitement et même la version de base est richement dotée en aides à la conduite. Il obtient les cinq étoiles Euro NCAP.

ÉLECTRIFICATION

Puissance moteur et puissance de recharge dans la moyenne. Assuré par une pompe à chaleur, le refroidissement est efficace. Planification de la charge efficace grâce au système d'exploitation Google et préconditionnement de la batterie en fonction de la borne choisie.

PRIX-PRESTATIONS

Les prix, parfois nettement inférieurs à 50 000 francs, sont un défi difficile à relever pour la concurrence.

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h): 8,4 s
(usine: 7,9 s)

Elasticité

60–100 km/h: 3,8 s

Diamètre de braquage: 11,2 m

Freinage (100–0 km/h): 34,9 m

Insonorisation

60 km/h: 56 dB (A)

100 km/h: 61 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien

km / mois	heures	coûts (fr.)*
30 000 / 12 (Ø)	0,8	131.–

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an	10,8	2383.–
--------------	------	--------

* matériel inclus. Liquides inclus.

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	fixes	variables
15 000	70	604.–	269.–	
30 000	46	604.–	537.–	

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS ASSURANCE AUTO

Prime annuelle (fr.): 757,70

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

CONSOMMATION

Usine (WLTP): 18,9 kWh/100 km

Emissions de CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 122 g/km

EtiquetteEnergie (A–G): A

CONSOMMATION DU TEST

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 17°C

Mixte

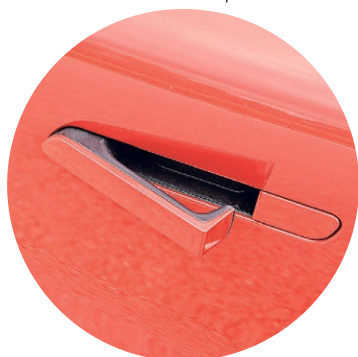
sans pertes de charge: 16,2 kWh/100 km

avec pertes de charge: 18,2 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

Mixte: 537 km

Les poignées escamotables sont aérodynamiques, mais paraissent fragiles.



Sorties d'échappement devenues superflues puisque le Scenic est devenu électrique.



Grand affichage pour le conducteur, écran d'infodivertissement de format moyen et des touches.

on n'entend pas se livrer à une course aux armements, considérant que 218 ch font largement l'affaire pour un modèle familial. Cette retenue prend notamment en compte des considérations de sécurité, comme l'assurance Guido Haak, responsable de la planification stratégique des produits du groupe Renault.

On est accueilli à bord par une séquence sonore composée par Jean-Michel Jarre. Le sélecteur de marche se présente sous la forme de l'un des nombreux leviers présents derrière le volant. Les sensations de conduite sont empreintes de légèreté grâce à la puissance suffisante disponible, à la direction très directe, au diamètre de braquage pas trop grand et, sans doute aussi, à la nature des liaisons au sol. La finition intérieure claire de la version haut de gamme iconic diffuse également une atmosphère de légèreté, même si la sellerie d'un blanc immaculé a de quoi donner quelques sueurs froides aux parents. ○

- ➕ **Autonomie remarquable**
- Silence à bord**
- Poids raisonnable**
- Recharge AC jusqu'à 22 kW**
- Infodivertissement fluide**
- Planification de la charge simple/rapide**
- Sensation d'espace bien réelle**
- Assistants intrusifs facilement désactivables**

- ➖ **Direction directe, mais ressenti artificiel**
- Grand angle mort au niveau des montants A et des rétroviseurs**
- Puissance de charge DC correcte, sans plus**
- Pas d'option de forte récupération d'énergie**
- Alerte d'angle mort uniquement en finition haut de gamme iconic**

Ses rivaux



Honda e:Ny1

Le crossover Honda électrique au nom difficile à prononcer est un peu plus compact que le Scenic, mais aussi spacieux en dépit d'un coffre un peu étriqué. L'e:Ny1 est agréable à conduire, sans aucune ambition de sportivité. Il est proposé actuellement (à la clôture de la rédaction) avec 13 000 francs de rabais!

Catégorie	SUV compact
Lo / La / Ht	4,39 / 1,79 / 1,59 m
Poids	1733–1756 kg
Volume du coffre	344–1176 l
Moteur, traction	él., 150 kW, FWD
Capacité batterie	61,9 kWh nets
Puissance de charge maximale	78 kW DC, 11 kW AC
Autonomie (WLTP)	412 km
0–100 km/h	7,6 s
Prix	dès 45 990 fr..



Peugeot e3008

Le principal concurrent du Scenic est français. Bien que plus lourd, le Peugeot e3008 est de gabarit comparable. L'intérieur est chic. Contrairement à celle de Renault, la plateforme est compatible avec des motorisations thermiques. Le prix d'entrée de gamme de l'e3008 a baissé de 2500 francs depuis son lancement.

Catégorie	SUV compact
Lo / La / Ht	4,54 / 1,90 / 1,64 m
Poids	2183–2301 kg
Volume du coffre	520–1480 l
Moteur, traction	él., 157 kW, FWD
Capacité batterie	73 kWh nets
Puissance de charge maximale	160 kW DC, 11 kW AC
Autonomie (WLTP)	415–545 km
0–100 km/h	8,8 s
Prix	dès 48 000 fr.

tcs.ch/recherche-auto

Le design italien de la Lambretta G350 plaît, la technique vient de SYM.



LAMBRETTA G350 SPECIAL

Le retour de la marque mythique

La mythique Lambretta est de retour. Cette marque italienne était restée silencieuse pendant 46 ans, jusqu'à ce que les héritiers d'Innocenti la relancent, en 2017. Aujourd'hui, Lambretta peut à nouveau se targuer d'une large gamme de scooters – du V50 au G350 – caractérisés par une silhouette allongée et des lignes franches. Côté technique, tous les composants sont fournis par le fabricant taïwanais SYM.

Un scooter sportif racé

Le G350 Special est l'étalon le plus fougueux de l'écurie Lambretta. Son moteur monocylindre de 330 cm³ transmet 27 ch et un couple maximal de 27 Nm sur le bitume. Assez pour permettre à ce scooter de 173 kilogrammes d'enchaîner les virages avec aisance. La vitesse de pointe de 128 km/h démontre

Un écran TFT couleur moderne affiche les paramètres de conduite.



FICHE TECHNIQUE

Poids: 173 kg; **moteur:** 330 ccm, refroidissement liquide, 27 ch/27 Nm;
vitesse maximale: 128 km/h;
consommation (usine): 3,7 l/100 km;
capacité du réservoir: 9,5 l
Prix: dès 7299 fr.

que cet engin est aussi fait pour les longues distances.

Confortablement installé au guidon du G350 Special, on est frappé par le sentiment de stabilité qu'il procure. C'est dû pour une part à l'empattement long et à la qualité de la partie-cycle. La suspension avant – qui s'harmonise bien avec celle de la roue arrière – se compose de deux bras oscillants courts, dont la précontrainte est réglable en fonction de la charge. L'ABS est également de la partie.

Au lieu d'un écran classique, le guidon arbore un affichage TFT couleur clairement lisible. Un port USB a été prévu pour le smartphone. La mise en marche s'effectue via une clé de contact et un bouton de démarrage. Et l'éclairage a été confié à des LED. Robuste et de qualité, la finition répond aux plus hautes exigences. **o fm**



L'Audi A6 devient électrique

Certaines choses sont nouvelles pour que d'autres puissent rester comme avant. C'est le cas de l'A6, berline et break d'Audi, pour qui le chiffre pair est depuis peu synonyme d'électromobilité. Le groupe propulseur et le concept numérique viennent de la nouvelle plateforme PPE. Elle est encore plus impressionnante sur l'A6 que sur le SUV Q6. Grâce à un excellent Cx (0,21 pour la Sportback et 0,24 pour le break Avant), l'autonomie devrait atteindre 750 et 720 kilomètres. L'A6 e-tron Performance (270 kW, propulsion) et la S6 e-tron (370 kW, traction intégrale) seront lancées en version Sportback et Avant. Le ticket d'entrée a été fixé à 82 500 francs (S6: 105 000 fr.).

TCS PROTECTION JURIDIQUE CIRCULATION

Au TCS, la défense de vos droits est l'une de nos priorités

Un accident de moto, même sans gravité, peut avoir de fâcheuses conséquences. Une simple tôle froissée peut avoir des répercussions financières et dégénérer en litige. Peu importe que ce soit à moto, en voiture, à vélo, en transports publics ou à pied: grâce à plus de 80 avocats et juristes à disposition, la TCS Protection juridique circulation est à vos côtés. En plus des conseils d'experts et de la défense de vos intérêts, le TCS prend non seulement en charge les frais d'avocat, de procédure et d'expertise, mais couvre également une somme pouvant atteindre 2 mio de francs par cas.

tcs.ch/circulation



Triumph Daytona 660: moteur trois cylindres, 95 ch et un poids de 201 kg.

TRIUMPH DAYTONA 660

Dynamique mais abordable

Les jeunes d'aujourd'hui ne sont pas si différents de ceux d'hier. Les constructeurs le redécouvrent et produisent (à nouveau) des motos au design sportif. La cavalerie débordante tend à être supplantée par une technologie moins chère,

d'origine extrême-orientale. La Triumph Daytona 660 se contente d'un cadre et d'un bras oscillant en acier, ainsi que d'éléments de suspension simples. Même certaines pièces rapportées, comme les pédales, proviennent du rayon des

accessoires bon marché. Le constructeur n'a pas prévu de quickshift, ce qui lui permet de proposer une moto sportive de moyenne cylindrée pour environ 10 000 francs (au lieu de 15 000 précédemment). La machine testée, en «rouge Carnival», était facturée 10 515 francs.

Presque une sportive

L'assise est modérément sportive sur une selle étroite, les jambes agréablement calées sous le réservoir. C'est l'ergonomie d'une GT, ce que la Daytona 660 n'est pas. Pour cela, le carénage devrait être plus large, le cadre arrière plus généreux et la bulle réglable en hauteur dans l'idéal.

Cette moto procure des sensations merveilleusement équilibrées. Elle affiche les données géométriques d'une sportive, mais se pilote de manière bien posée. Le confort de suspension est correct et les limites dynamiques sont repoussées à des niveaux de vitesse prohibés. A cela s'ajoute un moteur formidable, avec beaucoup de punch, une prise de gaz douce et presque pas de vibrations. **dan**

Publicité



Accéder à la voiture
de ses rêves est devenu
un jeu d'enfant.

Trouver son bonheur en quelques clics

Faire l'acquisition d'une voiture neuve ne se fait pas à la légère. La recherche de voitures du TCS constitue en cela une aide précieuse permettant de dénicher le véhicule qui vous convient réellement. Avec près de 2000 voitures répertoriées – de la voiture à combustion

jusqu'au modèle entièrement électrique –, quasiment toutes les voitures disponibles en Suisse sont inventoriées avec leurs caractéristiques techniques, leurs performances, mais également leur prix à l'achat et leurs coûts d'exploitation. Tout cela en quelques clics. Il est égale-

ment possible de sélectionner jusqu'à trois modèles différents et d'effectuer un comparatif précis. Une base idéale pour prendre la bonne décision avant l'achat. Une fonction permet désormais de réserver en ligne des essais routiers sur des modèles de différentes marques. Cette offre est en constante évolution.

Calcul de l'empreinte carbone

L'empreinte écologique d'un véhicule est devenu un facteur quasi indispensable de nos jours. Grâce au calculateur de l'empreinte carbone intégré dans la recherche de voitures, il est également possible de calculer et de comparer les émissions de CO₂ au cours du cycle de vie d'une voiture. Ces analyses tiennent compte de la fabrication, de l'utilisation, de la consommation ainsi que de l'élimination du véhicule. Ces valeurs résultent des calculs effectués par l'Institut Paul Scherrer à l'aide des données et des modèles les plus récents. **dg**



tcs.ch/recherche-auto

Les voleurs suivis à la trace

Le test des traceurs GPS pour vélos montre, selon les produits, des différences d'utilisation, de fiabilité et de fonctionnement.

Texte Felix Maurhofer Test Stefan Eichenberger/Sandro Capun

En 2023, 48 000 vélos ont été déclarés volés à la police. Et ce sont les vélos électriques onéreux qui ont été particulièrement appréciés des voleurs – ils en ont dérobé 21 000. Une bonne raison pour sécuriser son deux-roues avec un antivol fiable. Mais il est également possible d'installer un traceur de vélo, qui peut être utile pour élucider le vol.

Stefan Eichenberger, expert en vélo du TCS, a testé, en collaboration avec le «Velojournal», neuf de ces traceurs dans différentes situations telles que dans la cave d'un immeuble, sur une aire d'auto-route ou au premier sous-sol d'un parking souterrain. Il s'agit de systèmes qui ne coûtent pas plus de 400 francs pour cinq ans d'utilisation. Il s'est avéré qu'une localisation n'était possible, indépendamment de la situation, qu'avec des traceurs montés de manière fixe dans le boîtier du moteur. Les «Social GPS Tags», comme l'AirTag d'Apple ou le SmartTag2 de Samsung, obtiennent certes des résultats acceptables dans les zones peuplées, mais échouent complètement dans les endroits isolés.

Lorsqu'un traceur peut être raccordé à une alimentation électrique existante d'un vélo électrique, il existe plusieurs systèmes qui ont obtenu une évaluation globale très recommandée (It's my bike) ou même excellente (Powunity BikeTrax et Bosch Connect Modul).

Le Swisstrack et le Tkstar n'ont même pas pu être mis en service, car ils fonctionnent via le réseau GSM (réseau 2G), qui a été supprimé en Suisse.

Détection et assistance

Les traceurs installés dans le boîtier du moteur ne peuvent pratiquement pas être démasqués. Cependant, comme les systèmes de traçage se généralisent, les voleurs expérimentés seront bientôt capables de reconnaître et d'enlever les systèmes plus conventionnels montés à l'extérieur du vélo. En ce qui concerne l'assistance après un vol, il existe une

grande différence entre les traceurs et les tags. Avec les traceurs, il est facile de faire une déclaration de vol via l'application et d'envoyer le lien vers la localisation en direct. Pour les tags, il est certes possible d'envoyer le lieu en direct, mais comme aucune information sur le vélo ne peut être enregistrée, il n'est pas possible d'établir un rapport de vol.

Apps conviviales

Les apps de tous les traceurs sont parfaitement utilisables et globalement intuitives. À l'exception des tags, toutes

les apps sont utilisables sur les téléphones Android et Apple. Le Knog Scout Bike Alarm et l'Apple AirTag ne sont utilisables qu'avec des appareils Apple, le SmartTag2 qu'avec des téléphones Samsung.

Pour les traceurs fixes et le modèle Invoxia, des coûts annuels pour la transmission des données s'ajoutent aux coûts d'acquisition. La nouvelle fonction Google «Find My Device» n'a pas été testée. Elle est arrivée trop tard sur le marché. o

tcs.ch/traceur-gps

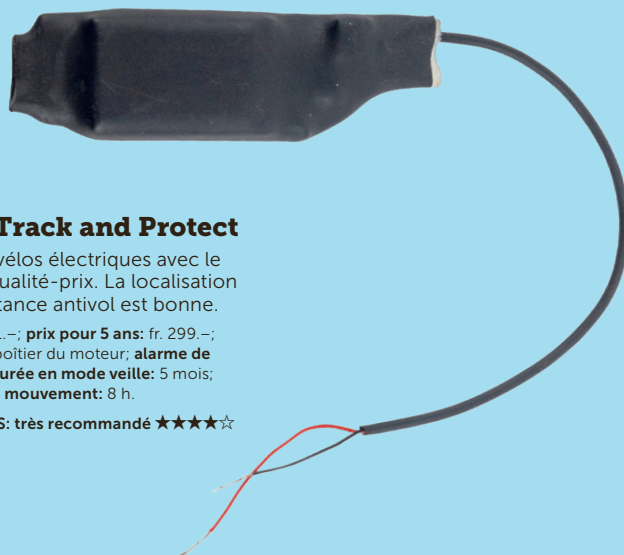


PowUnity BikeTrax

Le vainqueur du test pour les vélos électriques peut être suivi en direct et offre une localisation très fiable.

Prix appareil: fr. 170.-; prix pour 5 ans: fr. 410.-;
montage: dans le boîtier du moteur; alarme de mouvement: oui; durée en mode veille: 6 mois; durée en mouvement: 14 h.

Recommandation TCS: excellent ★★★★★



It's my bike Track and Protect

Le traceur pour vélos électriques avec le meilleur rapport qualité-prix. La localisation est fiable, l'assistance antivol est bonne.

Prix appareil: fr. 191.-; prix pour 5 ans: fr. 299.-;
montage: dans le boîtier du moteur; alarme de mouvement: oui; durée en mode veille: 5 mois;
durée en mouvement: 8 h.

Recommandation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Knog Scout Bike Alarm & Finder

Le meilleur traceur pour vélos et vélos électriques est facile à installer.

Prix appareil: fr. 70.-; prix pour 5 ans: fr. 70.-;
montage: sur le porte-bouteille; alarme de mouvement: oui; durée de fonctionnement: 2 à 6 mois.

Recommandation TCS: recommandé ★★★★★☆

Recommandations TCS

Prévenez les vols en premier lieu avec un bon cadenas.

N'achetez pas de traceurs qui fonctionnent via le réseau GSM (réseau 2G).

Vérifiez si un traceur peut être installé sur votre vélo électrique (par exemple suffisamment de place dans le boîtier du moteur).

Les systèmes basés sur Social GPS (AirTag, SmartTag2) peuvent localiser un vélo dans les zones peuplées. S'il n'y a pas de téléphone à proximité, il n'y a pas de signal non plus.

Pensez au fait qu'un produit entraîne des frais annuels.

TCS ASSURANCE VÉLO

Protection optimale en cas de vol ou de dégâts

Un traceur GPS peut aider à retrouver un vélo volé – mais même les meilleurs modèles numériques n'offrent pas encore une sécurité totale contre les vols. Pour celles et ceux qui souhaitent jouer la carte de la sécurité, l'assurance vélo du TCS offre une protection optimale, et ce à plusieurs égards. D'une part, grâce à la protection contre le vol dans toute l'Europe, l'assurance rembourse jusqu'à 100% du prix du vélo neuf. D'autre part, le TCS prend également en charge les frais de réparation après un accident – où que ce soit en Europe. Si l'on tombe en panne en Suisse, on peut en outre toujours compter sur le meilleur service de dépannage du pays. Et les membres du TCS profitent en outre d'une prime plus avantageuse ainsi que d'une protection étendue à tous les vélos et vélos électriques d'un même ménage.

tcs.ch/velo

Innovation

Le monde captivant de la mobilité ludique.

Texte Dominic Graf



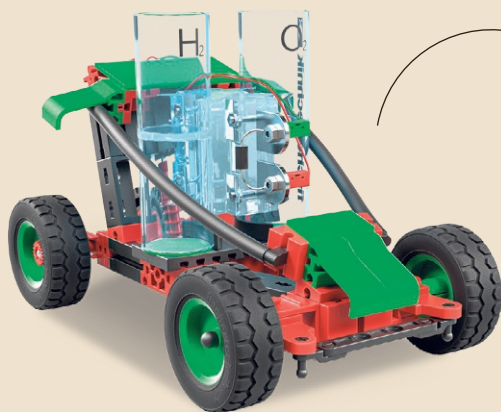
Carrera déraille

Qui ne connaît pas le circuit de course automobile sur rail de Carrera? Depuis 1963, il trône encore et toujours sous de nombreux sapins de Noël et transforme bien des salons ou chambres d'enfant en un mini-circuit animé. Aujourd'hui, plus de 60 ans plus tard, les rails ont disparu et les petits bolides filent à toute allure sur le circuit, le tout grâce à une technologie moderne. Cela est possible d'une part grâce à la connexion entre la voiture et un smartphone ou une tablette, qui se transforme en volant polyvalent via une application. En plus de la direction, une simulation de véhicule ou de course est calculée en perma-

nence en arrière-plan. Le conducteur peut ainsi sélectionner et régler différents paramètres ayant une influence directe sur la conduite et le déroulement de la course. D'autre part, pour que les voitures gardent leur trajectoire, la surface des éléments de la chaussée est dotée de motifs triangulaires spéciaux. A l'aide de ces modèles et d'un capteur optique sur le dessous du véhicule, la position, l'orientation ainsi que la distance par rapport aux limites du circuit peuvent être déterminées avec précision pour chaque voiture. Carrera Hybrid devrait être disponible à partir de novembre 2024.

Bricolons une voiture à hydrogène!

Avec le kit H2 Fuel Cell Car de Fischertechnik, les enfants (et les adultes) apprennent de manière ludique comment fonctionne une voiture à pile à combustible. En plus de cela, on fabrique soi-même l'hydrogène nécessaire à la propulsion sans émissions.



Jouet didactique

La voiture H2 Fuel Cell est disponible dès 81 francs. À partir de 9 ans.

En détail



La trott' bondissante

La trottinette s'est démocratisée en tant que moyen de déplacement et se prête à maintes figures et cascades. La trottinette trampoline d'Indo permet de s'entraîner à ces mouvements dès le plus jeune âge et dans un environnement sûr. Elle ne pèse même pas un kilo et possède une planche en mousse. Le tout sans roues, bien entendu.



Pour les codeurs en herbe

Le Sphero Indi est une petite voiture-robot qui permet aux enfants dès 4 ans d'apprendre les premières bases de la programmation et de l'informatique. L'endroit où elle doit se rendre est déterminé au moyen de cartes de couleur. Le codage ludique ne nécessite ni logiciel, ni écran, ni terminal et stimule la pensée spatiale et logique.



Stylo magique

Comme par magie, les petites voitures-jouets de Magischer Stift suivent chaque ligne noire que vous tracez. Derrière cet étonnant phénomène se cachent un capteur et une technologie d'induction. Ce jouet innovant améliore la motricité fine, éveille la créativité, stimule les capacités à résoudre les problèmes et encourage la pensée critique.



Mobilité rusée

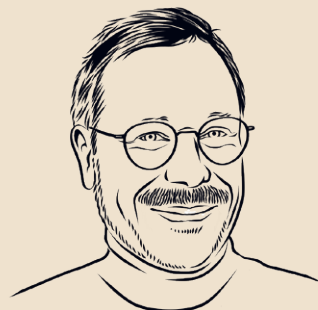
Similaire à la technique Lego mais en grandeur nature, le kit modulaire d'Infento se compose de 167 pièces qui permettent d'assembler jusqu'à 13 véhicules. Ainsi, en grandissant, la draisiennne se transforme en tricycle et finalement en scooter. Une belle manière de développer l'habileté technique, et ce durant toute l'enfance.

L'EXPERT TCS

«V2X Suisse»

L'ère des voitures électriques bidirectionnelles est à nos portes. La plupart des véhicules restant stationnés plus longtemps qu'ils ne sont utilisés, ceux capables de restituer de l'énergie au réseau présentent un grand potentiel, que ce soit pour optimiser l'autoconsommation domestique de la production photovoltaïque (V2H), pour stabiliser le réseau (V2G) ou pour les deux à la fois (V2X). Pour en tester la faisabilité, Mobility a mené, avec six partenaires, le projet pilote «V2X Suisse» de 2021 à 2024. Cinquante Honda-e, des stations de recharge bidirectionnelles d'EVTEC et un logiciel de gestion de sun2wheel ont été utilisés. Après plus de 800 000 km de tests, le système répond bien aux exigences techniques des entreprises électriques, et les voitures sont aptes à fournir de l'énergie dans les secondes qui suivent la demande du gestionnaire de réseau. L'avantage financier a ainsi été quantifié à environ 600 fr. par voiture et par an! Le projet «V2X Suisse» a donc démontré qu'il est possible de connecter de nombreuses voitures électriques à une «centrale électrique virtuelle» permettant de gérer le flux d'énergie en temps réel. La recharge bidirectionnelle va se généraliser car un véhicule électrique stationné génère des revenus financiers. Il reste à voir si elle sera principalement utilisée pour le V2H ou le V2G.

Marco Piffaretti
Expert en e-mobilité et président
de sun2wheel
sun2wheel.ch



En exclusivité pour les membres du TCS



Cilo SHIMANO

1 CILO ROCKTRAIL CXM°06+ & CXL°06+

au prix de **CHF 2390.-**
au lieu de CHF 3690.-



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

- Hardtail polyvalent pour les sorties sportives et les longues excursions
- Moteur central sportif Shimano Steps E7000 avec couple de 60 Nm
- Batterie Shimano entièrement intégrée de 630 Wh pour les longues sorties
- Shimano Steps Display avec trois niveaux d'assistance et aide à la poussée, affichage de l'état de charge, de la vitesse, de la distance de déplacement et de la distance totale
- Freins à disque hydrauliques Shimano à quatre pistons
- Fourche de suspension RockShox Recon RL (120 mm de débattement)
- Dérailleur Shimano Deore à 11 vitesses
- Peut être équipé ultérieurement d'un garde-boue, d'un porte-bagages et d'un éclairage
- Cadre en aluminium disponible en cinq tailles et deux couleurs:



Gold Olive



Turquoise Pastel

VOTRE OFFRE TCS

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

Offre 1

CILO ROCKTRAIL CXM°06+ & CXL°06+

Code de réduction :
TCSROCKTRAIL1024

Économisez
CHF

1300.-

Offre 2

CILO HILLCROSS CXF°06

Code de réduction :
TCSHILLCROSS1024

N° infoline : +41 44 545 20 00

Plus d'informations sur
l'offre et les produits



m-way.ch/fr/tcs-offre

Dans la limite des stocks disponibles, non cumulable avec d'autres promotions et rabais. Valable uniquement pour une commande du Cilo Rocktrail CXM°06+, CXL°06+ et Cilo Hillcross CXF°06. Dans l'une de nos 30 filiales m-way, sur notre boutique en ligne m-way.com (ajouter le vélo électrique au panier puis saisir le code de réduction) ou avec le talon envoyé. Un code de réduction par membre et par achat. Les conditions générales de Swiss E-Mobility Group (Suisse) SA s'appliquent. **Exclusivement pour les membres du TCS. La remise est valable du 26.09.-30.10.2024**

2 CILO HILLCROSS CXF°06

au prix de **CHF 3990.-**
au lieu de CHF 5290.-

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

- Vélo de trail (Fully) moderne et léger pour les sorties sportives
- Moteur central puissant Shimano EP801 avec couple de 85 Nm
- Batterie Shimano BTE8036 entièrement intégrée de 500 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 F35 Gold (150 mm de course de suspension) et amortissement RockShox Deluxe Select RT
- Peut être équipé ultérieurement d'un garde-boue et d'un éclairage
- Cadre en carbone en trois tailles

 Olive



Parfait pour
des excursions
sportives

Cilo SHIMANO

REMP LISSEZ LE TALON ET PROFITEZ!

Cilo Rocktrail CXM°06+

■ 27.5" / M ■ 27.5" / L
■ 27.5" / XL

Cilo Rocktrail CXL°06+

■ 27.5" / XS ■ 27.5" / S

Cilo Hillcross CXF°06

■ 27.5" / S ■ 29" / M
■ 29" / L

Prénom :

Nom :

Adresse:

NPA/localité :

E-Mail :

Téléphone :

Date/Signature :

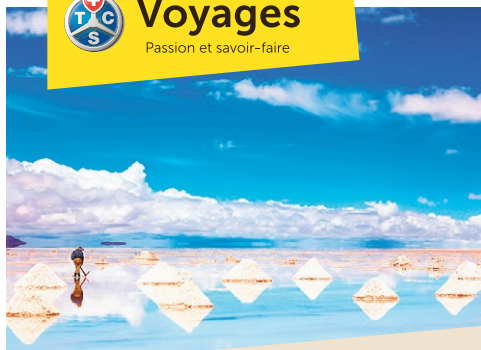
Remplissez le talon et envoyez-le à l'adresse suivante :

Swiss E-Mobility Group (Suisse) SA, à l'attention de TCS Commandes, Räfelstrasse 25, 8045 Zurich



Voyages

Passion et savoir-faire

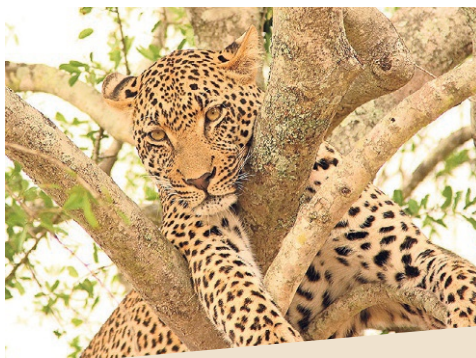


Avantage membres CHF 400.–

Chili – Bolivie

Un voyage des étoiles à la lune

5–20 novembre 2024



Avantage membres CHF 400.–

Afrique du Sud

Terre de contrastes

1^{er}–16 décembre 2024



Avantage membres CHF 300.–

Laponie finlandaise

Magie hivernale et découverte
au-delà du cercle polaire

18–24 janvier 2025



Avantage membres CHF 200.–

Nouvel An au Tessin

Des glaciers aux palmiers
en trains panoramiques suisses

28 décembre 2024–2 janvier 2025



Avantage membres CHF 300.–

Nouvel An sur la Côte Amalfitaine

Réveillon en Italie

28 décembre 2024–2 janvier 2025



Avantage membres CHF 400.–

Croisière de Nouvel-An aux Caraïbes + Miami

Réveillon de la Saint-Sylvestre
sous le soleil des Antilles

28 décembre 2024–10 janvier 2025

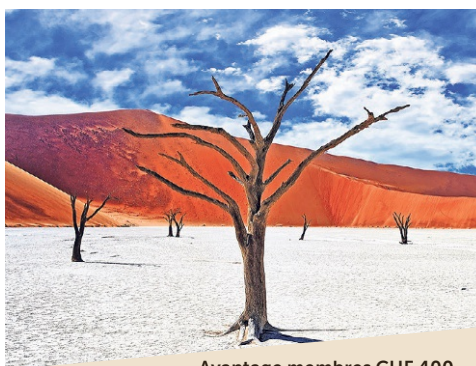


Avantage membres CHF 500.–

Équateur & croisière Galapagos

Voyage entre deux hémisphères

6–24 mai 2025



Avantage membres CHF 400.–

Rallye en Namibie

Désert, mer et safari

13–30 avril 2025



Avantage membres CHF 500.–

Croisière avec PONANT en Polynésie

Croisière dans les îles du paradis
avec le Paul Gauguin

12–26 mai 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

MEISENHEIM EN PAGE 64
**LE VIN
DU
PALATINAT**

Corse: expériences gourmandes en plein cœur de l'île de Beauté. | Prolonger l'été: quatre beaux livres illustrés. | Plus qu'un point de chute: découvrir Ajaccio et ses alentours.

Au-dessus des nuages

Kurhaus Cademario

Cademario-Lugano

Situé à 12 kilomètres de Lugano, le Kurhaus Cademario Hotel & Spa offre un havre de paix avec une vue imprenable sur le lac de Lugano et les montagnes tessinoises. Le village élégant et romantique de Cademario se trouve directement sur des sentiers de randonnée et de vélo et allie parfaitement calme, plaisir et activité.

Le Kurhaus Cademario Hotel & Spa est un lieu de détente depuis 1914. Le DOT.Spa de 2.200 m² réunit les cinq éléments en harmonie - avec des cascades, des cheminées, des murs en pierre et une piscine extérieure panoramique qui compte parmi les motifs photographiques les plus appréciés du Tessin.

PRIX ET VALIDITÉ

Tous les prix par personne pour 2 nuits

12 septembre 2024 - 31 mars 2025
sauf 28.12.24 - 1.1.25

Toutes les chambres avec balcon et vue lac

En CD (occupation double) CHF 409.-

En CD (à usage individuel) CHF 592.-

Chambre occupée
par 3 personnes CHF 357.-

La taxe de séjour de CHF 6.20 par personne et par nuit n'est pas incluse dans le prix.

Offre exclusive Touring

- 2 nuitées en chambre Classic avec balcon et vue sur le lac
- Riche buffet de petit-déjeuner avec vue
- 1 dîner en trois plats le soir de votre choix
- 1 boisson chaude au bar
- 1 massage aromatique (50 minutes)
- Libre accès au DOT.Spa avec bassin de régénération, univers de sauna et, en été, bassin sportif en plein air
- 10% de réduction sur les produits DOT et les traitements bien-être
- WLAN et parking gratuits

Pour informations et réservations

Private Selection Hotels & Tours

041 368 10 05 (lu-sam)

info@privateselection.ch

Réservation en ligne:

www.privateselection.ch/touring

Vous trouverez ici toutes les
Offres Touring Club
de Private Selection Hotels



PRIVATE SELECTION
HOTELS & TOURS

la magie personnalisée

PRIX ET VALIDITÉ

Tous les prix par personne pour 2 nuits

12 septembre 2024 - 31 mars 2025
sauf 28.12.24 - 1.1.25

En CD (jardin) CHF 329.-

Suite junior CHF 429.-

En CD (à usage individuel) CHF 399.-

Supplément week-end (FR / SA) CHF 50.-

Offre exclusive Touring

- 2 nuitées en chambre double ou en suite junior
- chaque jour un copieux buffet de petit-déjeuner et un dîner à 4 plats
- Utilisation de l'espace bien-être „Fleur de Pomme“ et sac bien-être
- Participation au programme actif + relax quotidien (yoga, Pilates, QiGong, bain de forêt, Aqua Fit, etc.)
- Utilisation du parking inclus

Wellnesshotel Golf Panorama

Lipperswil

La combinaison parfaite entre bien-être, activité et plaisir : Entre les douces collines de Thurgovie et le lac de Constance, le Wellnesshotel Golf Panorama propose des chambres modernes, un vaste espace bien-être, une cuisine exceptionnelle et un terrain de golf soigné. Entouré de nature, il est idéal pour les golfeurs, les cyclistes et les randonneurs - ceux qui recherchent le calme et ceux qui aiment profiter de la vie. Découvrez la région idyllique et les destinations d'excursion comme Stein am Rhein, les chutes du Rhin ou l'île de Mainau.





Le domaine Guelfucci,
proche de Corte, est
connu pour ses fruits
et ses légumes, mais
aussi pour ses vins fins.

La Corse en son cœur

La bien nommée île de beauté semble resplendir sur l'intégralité de son territoire. Mais c'est à l'intérieur, dans la région de Corte, qu'elle a su conserver toute son authenticité. Et la gastronomie de la région se veut communicative.

Texte et photos Juliane Lutz

L

Le chien lève légèrement sa tête lorsque son maître apporte deux grands plats en les posant sur la table. L'un de ces plats est constitué de tarte aux herbes et l'autre de la charcuterie corse. Le lonzu et la coppa feraient le bonheur de ce Cane Corso à la gueule imposante. Pour les accompagner, Antoine Guelfucci propose un vin rouge, le sciaccarellu corse. Les hôtes – trois couples venus d'Allemagne et un du Québec – en sont déjà à leur troisième service, après un cake aux courgettes et des beignets au Brocciu. Ils discutent joyeusement en français et en anglais et profitent de la soirée sur la terrasse avec vue sur les vignobles et, bien sûr, du repas, dont les légumes et les fruits proviennent du domaine. Marina Guelfucci est une excellente cuisinière. Son mari, agriculteur dans l'âme depuis 34 ans, l'aide et la conseille dans l'entretien des vignes. Les dîners qu'ils organisent tous les mercredis dans leur manoir bicentenaire, délicatement peint en bleu clair, à la périphérie de Corte, sont très appréciés. Afin de pouvoir proposer des vins parfaitement adaptés aux délicieux repas de Marina, le couple a décidé de planter lui-même des vignes. Marina a suivi une formation en œnologie et leur domaine viticole existe depuis dix ans. Ils sont en train de se convertir à l'agriculture biologique. Interrogé sur la production annuelle, Antoine répond : «Ce n'est pas tant le nombre de bouteilles qui nous intéresse. Nous produisons la quantité dont nous avons besoin. Et si certains cépages ou certaines cuvées sont plus appréciés que d'autres, nous nous concentrons sur ceux-ci.» Et de rappeler que, jusqu'en 1934, Corte et ses environs étaient la plus grande région viticole de Corse.

Une petite ville chargée d'histoire

Les nombreux visiteurs qui se promènent autour de la place Gaffory en

admirant la citadelle perchée sur un rocher ne le savent probablement pas. La partie ancienne de la ville, avec ses ruelles étroites, ses robustes maisons et ses façades luxuriantes, a été construite à l'époque où la république de Gênes régnait sur l'île. A l'époque, Corte ne s'étendait que jusqu'à l'actuel Cours Paoli, du nom du plus célèbre combattant pour la liberté de l'île. Pasquale Paoli proclama l'indépendance en 1755, dirigea la Corse comme un Etat, fit de Corte sa capitale et donna à ses habitants une constitution démocratique, avant même celle des Etats-Unis. Il y fonda également une université. La ville perdit toutefois de son importance lorsque les Corses furent défaits par les Français, en 1769, lors de la bataille de Ponte Novu. «La réouverture de l'université en 1981 a donné un grand coup de fouet à l'île et a fait revenir de nombreux jeunes depuis le continent», explique Gabriel de Jager. L'historien est à moitié Corse et à moitié Néerlandais. Il est incollable sur la Corse et la ville de Corte, dont la moitié des 7600 habitants sont des étudiants. Dans les années 1970, la tentative de l'Etat français d'instaurer un tourisme de masse et de



La citadelle est le symbole de Corte, l'ancienne capitale de la Corse.

La viticultrice Marina Guelfucci et son mari Antoine organisent des dîners une fois par semaine. Les visiteurs y viennent du monde entier.



peuvent paître où bon leur semble sur 60 hectares de terrain. Cet homme introverti a appris son métier par son parrain, formé lui-même par ses ancêtres. Sur rendez-vous, on peut observer comment François, qui est aussi un excellent cuisinier, fabrique le «roi des fromages corses». Le Brocciu est un fromage frais, fabriqué à partir du petit-lait de brebis ou de chèvre obtenu lors de la fabrication du fromage. Sa fabrication dure 90 minutes et nécessite beaucoup d'expérience. L'instant où le lait est additionné au petit-lait détermine sa qualité. Parallèlement, il produit d'autres fromages succulents. Son fils Florent, 28 ans, ne souhaite pas non plus faire autre chose. Il a étudié dans un lycée agricole à Bordeaux et aide son père ➤



grandes exploitations agricoles sur l'île avait déjà incité les Corses à revenir sur leur île et à redécouvrir leurs anciennes traditions, explique l'historien. Il vit délibérément à l'intérieur de l'île pour une question d'authenticité, alors que les communes de la côte se sont souvent développées rapidement. «A Corte et dans les environs, les gens sont chaleureux, ouverts et serviables. Tout le monde se connaît ici.»

La naissance du Brocciu

Il en va de même pour le couple Guel-fucci. Ce qu'ils ne récoltent ou ne produisent pas eux-mêmes, ils se le procurent auprès de connaissances. Le Brocciu, incontournable sur l'île, est acheté chez François Bienfait. Cet homme de 57 ans élève 120 moutons dans sa ferme, à une vingtaine de minutes de Corte. Durant la journée, ils



Le fromage de François Bienfait – tout frais ou affiné – est très prisé à Corte et dans ses environs.

Le propriétaire de 120 moutons produit également du Brocciu. Il est consommé frais, salé ou sucré, et utilisé dans de nombreux plats.



Le jeune boulanger Carl Anto Casanova avec de délicieuses tartes salées.

le matin. Ensuite, il vend le fromage et d'autres produits raffinés dans son magasin U Casgile, dans le vieux quartier de Corte.

Les Bienfait et les Guelfucci achètent le pain et les pâtisseries chez Edmond Casanova, qui tient, dit-on, la meilleure boulangerie de Corse. Ceux qui ont goûté ses Migliacci, des petits pains à la levure salée et au fromage de chèvre ou de brebis, ou ses Falculelle, à base de Brocciu, de jaune d'œuf et de farine aux arômes d'agrumes, sont du même avis. On y trouve aussi des glaces produites uniquement avec des ingrédients naturels. Et là aussi, les enfants continuent de s'engager dans l'exploitation. o

Ces reportages ont été possibles grâce à l'invitation de l'Agence du Tourisme de la Corse.



Voyage:

Vois directs Genève-Ajaccio ou ferries, par exemple au départ de Nice, Toulon, Gênes, Livourne.

Boire et manger:

Casa Guelfucci, Corte, chambres d'hôtes et dégustation de vins accompagnés d'un repas (sur réservation). osteria-di-l-orta.com

U Campanile, place Gaffory, Corte, spécialités corses.

Pâtisserie Casanova, 6 Course Paoli, Corte.

Se loger:

Hotel Dominique Colonna, Corte. Nataly Colonna dirige ce magnifique établissement situé sur la Restonica, avec piscine et terrasse surplombant la rivière. Idéal pour se reposer. dominique-colonna.com

Ferme Bienfait, campings, sur demande François Bienfait cuisine. rosa.djabella@orange.fr

Hotel U Castellu, Vizzavona, hôtel sympathique dans la forêt entre Ajaccio et Corte, bonne cuisine. hotel-ucastellu.fr

visit-corsica.com

TCS Medline Voyage

La santé est sans doute le «bagage» le plus précieux que nous emportons avec nous en voyage. Pour que notre corps ne nous joue pas de mauvais tours pendant les plus belles semaines de l'année, il est recommandé de s'informer et de se faire conseiller avant le départ. Les membres du TCS peuvent le faire par téléphone en appelant TCS Medline Voyage by TCS MyMed et Hirslanden. Les spécialistes du TCS et du groupe Hirslanden répondent aux questions médicales relatives aux voyages, par exemple sur l'état de santé, les maladies chroniques, les vaccinations, la pharmacie de voyage ou les voyages pendant une grossesse. Même pour convenir d'un rendez-vous chez le médecin, d'un test ou d'un check-up, il vaut la peine d'appeler. L'offre s'adresse exclusivement aux membres du TCS et est gratuite.

TCS Medline Voyage
058 827 67 00 (tarif réseau fixe)
Lu-ve 8h00-19h00, sa 8h00-16h00

La première protection
voyage en Suisse
tcs.ch/eti

Plante bonne à tout faire

L'immortelle est omniprésente en Corse. Seule, elle passe inaperçue. Ce n'est qu'en masse qu'elle impressionne par sa couleur jaune intense. Aussi connue sous le nom d'immortelle italienne ou d'herbe à curry, elle est utilisée en cuisine. Mais c'est en tant que plante médicinale qu'elle révèle ses véritables pouvoirs. «L'immortelle est efficace contre les bleus et pour la cicatrisation des petites blessures, elle favorise la circulation sanguine et la régénération cellulaire», explique l'entrepreneur Pierre-Louis Antoniotti. Elle a fait l'objet de nombreuses recherches et est considérée comme aussi efficace que l'arnica.

Si vous vous rendez de Corte à Castifao, à 34 kilomètres de là, vous passerez devant les champs jaunes des Antoniotti. Pierre-Louis a quitté son travail de jour-

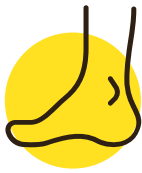


L'ex-journaliste Pierre-Louis Antoniotti fournit de l'huile d'immortelle dans le monde entier.

naliste radio à Bastia pour fonder la société Tesoru di Machja avec son père. Depuis 2020, les deux hommes produisent une huile précieuse à partir d'immortelles. Les clients sont des pharmacies de Corse et de France continentale, des laboratoires et des grossistes du monde entier qui transforment la matière première en leurs propres produits. Les Corses aiment ajouter un peu d'huile dans les crèmes pour la peau et les yeux, car on attribue aussi à l'immortelle des propriétés régénératrices. «Elle est très utilisée dans l'industrie cosmétique», confirme Pierre-Louis Antoniotti, qui compte des fabricants de produits d'aromathérapie parmi ses clients. Les personnes qui visitent la petite entreprise sur rendez-vous peuvent acheter sur place, dans la mini-boutique, des lotions pour le corps et autres articles contenant de l'huile d'immortelle, afin d'en tester les effets par elles-mêmes.

immortellecorsebio.com

SANTÉ



Santé des pieds: trop souvent négligée

Madame Yvonne Siegenthaler-Matter, de la Société Suisse des Podologues (SSP), explique pourquoi des soins adéquats et des chaussures adaptées sont essentiels.

Quelle est la fréquence des problèmes de pieds en Suisse?

Yvonne Siegenthaler-Matter: En Suisse, environ 40% de la population souffre de problèmes de pieds de toutes sortes. C'est grave et alarmant si l'on considère l'importance de nos pieds. Chaque jour, ils nous portent tout au long de la vie. Chaque personne parcourt en moyenne près de quatre fois le tour de la Terre. Malheureusement, nous ne remercions pas assez nos pieds pour cela.

A quoi faut-il faire attention lors de l'achat de chaussures?

Si les chaussures sont trop petites ou trop grandes, trop larges ou trop étroites, elles influencent considérablement le bien-être et la santé. Les orteils ont besoin d'espace, alors que le talon doit être fermement maintenu. Les chaussures doivent s'adapter aux pieds et non l'inverse.

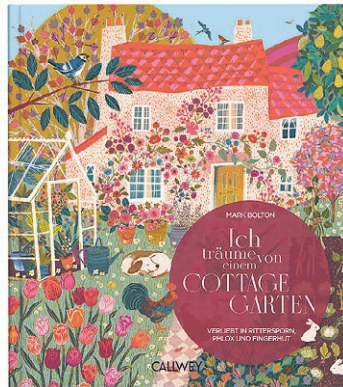
Est-il bon pour la santé de marcher pieds nus?

Marcher pieds nus dans des prés, sur des sols forestiers ou dans le sable peut également être bénéfique pour nos pieds presque toujours enfermés dans des chaussures. Lorsque l'on marche pieds nus, la fonction de préhension des orteils est sollicitée et stimulée à chaque pas que l'on fait. Par ailleurs, la marche pieds nus active la musculature, stimule la circulation sanguine et le système immunitaire et favorise la coordination.

Retrouvez l'interview complète sur:
tcs.ch/sante-des-pieds

Sur la table basse

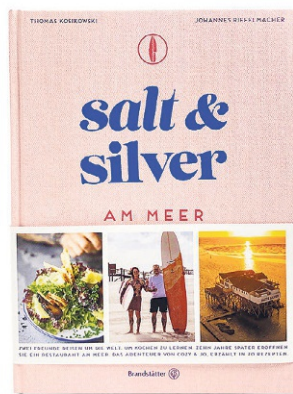
Prolongez l'été avec une belle sélection de livres.



Des fleurs pour contrer le blues automnal

Penser aux jardins et à la beauté végétale permet de prolonger l'été, du moins dans la tête. Le photographe Mark Bolton montre comment créer un cottage coloré et photographier les fleurs qui le compose. DE

callwey.de



Quasi aussi beau que les vacances à la plage

Deux hommes abandonnent tout pour explorer 22 pays et trouvent le bonheur dans la gastronomie. Leur livre parle de leur restaurant de plage «Salt & Silver» au bord de la mer du Nord et donne une faim de loup (de mer). DE

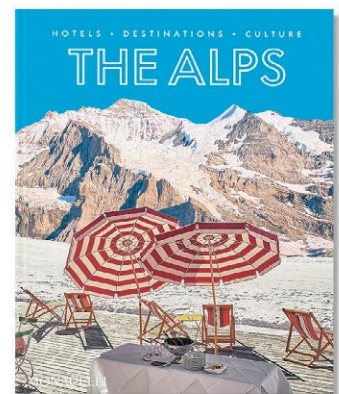
brandstaetterverlag.com



On entendrait presque les vagues

Idyllique, un peu sauvage, Biarritz a été aimée par Coco Chanel ou Victor Hugo. Dans «Biarritz Basque», elle est mise en image par des photographes, puis racontée par Frédéric Beigbeder. Idéal pour se remémorer la brise marine. FR

assouline.com



Un regard frais sur les Alpes

Plus de soleil, moins de grisaille: «The Alps», par Sebastian Schoellgen, offre une nouvelle vision de ces montagnes.

La mise en page pop est au service d'images lumineuses de lieux et logements disséminés dans les Alpes. EN

phaidon.com

Sottu à u sole di u bellu Aiacciu

La capitale corse est bien plus qu'un simple lieux de passage pour les visiteurs de l'île. Ajaccio s'avère intéressante sur les plans historiques, balnéaires et gastronomiques.

Une visite de la Maison Bonaparte dans la vieille ville s'impose. On y apprend de quel genre de famille était issu le futur empereur, né en 1769, et comment on vivait à l'époque. Napoléon y a été heureux, mais a été envoyé sur le continent à l'âge de 9 ans. Peut-être appréciait-il alors le lonzu, le brin d'amour ou les canistrelli. On trouve tous ces délices corses non loin du musée, dans le marché couvert. Quelques conseils: le Don Quichotte et A Cantina di Ghjulia. Si vous voulez commencer vos vacances en Corse avec style, descendez aux Mouettes: un hôtel élégant avec un glamour rétro ravissant et une terrasse plongeant au-dessus de la mer, pour prolonger les soirées. o j1

2 Iles Sanguinaires

L'origine de ce nom n'est pas certaine. Peut-être est-ce dû aux plantes qui s'y trouvent ou au fait que les rochers brillent d'un agréable rouge dans la lumière du soir. On peut découvrir ces îles lors d'une excursion en bateau depuis Ajaccio. Ce mini-archipel situé à l'extrémité nord-ouest du golfe d'Ajaccio est un peu mystérieux.

En 1806, un lazaret a été construit sur l'île principale de Mezu Mare, destiné aux marins et aux soldats malades de retour d'Afrique. En 1847, il fut abandonné et tomba en ruine. Les projets de construction d'hôtels n'ont jamais vu le jour et le dernier habitant est parti lorsque l'ancien phare a été automatisé en 1985.

neptune-croisiere.fr





3 Plage de Capo di Feno

Ajaccio est riche en plages, mais les locaux vénèrent la plage de Capo di Feno. Elle se trouve à 20 minutes en voiture d'Ajaccio et de son tumulte. Les vagues y sont constantes, si bien que la plage s'est transformée en haut-lieu du surf.

Le Grand Capo, plus vaste, est un peu plus peuplé que le Petit Capo, séparé par une petite langue de terre. L'infrastructure est composée de quelques bars de plage. Beaucoup de gens y viennent aussi le soir pour assister à des couchers de soleil exceptionnels.

ajaccio-tourisme.com



Grand Hôtel

AJACCIO

Aéroport d'Ajaccio
Napoléon Bonaparte

1 Palais Fesch

L'impressionnant musée d'art situé dans le centre d'Ajaccio abrite des tableaux et des bustes de Napoléon et de ses contemporains, ainsi que des œuvres importantes de la peinture italienne. Joseph Fesch (1763–1839) était prêtre, amateur d'art et oncle de Napoléon. Lorsque ce dernier l'emmena en Italie, l'ecclésiastique commença à collectionner des tableaux, parfois dans des circonstances douteuses. Fesch a laissé plus de 17 700 objets d'art, qu'il a légués à Ajaccio. Au final, la ville n'a reçu que 1000 œuvres, et il est intéressant de découvrir comment elles sont tombées dans le domaine public.

musee-fesch.com





Marius et Kati sur le Kapellenberg d'Odernheim, qui appartient au domaine viticole de Disibodenberg.

Amoureux de Meisenheim

La petite ville fait partie des perles de la Rhénanie-Palatinat. Un hôtel très particulier contribue également grandement à son charme.

Texte et photos Juliane Lutz

La vue est belle, mais au bout d'un moment, la position debout dans la pente raide, où nous nous penchons sans cesse pour attraper les raisins, est fatigante. Quand je parle de «nous», il s'agit des employés du domaine viticole de Disibodenberg et moi-même. A mes côtés, Kati et Marius travaillent au moins deux fois plus vite, mais ils viennent aussi de terminer une formation de vigneron. Nous débarrassons les précieuses grappes de pinot noir des grains ratatinés et éclatés. 2023 n'a pas été une année facile. La vallée du Glan et la région du Naheland font partie des zones les moins pluvieuses d'Allemagne. De plus, la Rhénanie-Palatinat a souffert d'un printemps extrêmement sec, suivi d'un mois

de juin beaucoup trop chaud et d'une fin d'été pluvieuse. Nous nous trouvons sur le Kapellenberg d'Odernheim, qui est en grande partie la propriété du domaine viticole de Disibodenberg. Selon le Gault & Millau, il s'agit de l'une des meilleures exploitations viticoles de la Nahe. Je suis ici parce que j'ai beaucoup entendu parler de cette belle région, mais aussi pour pouvoir assister au travail dans un vignoble. Un verre est vite vidé, mais seuls ceux qui ont travaillé dans les vignes savent combien d'efforts sont nécessaires pour produire une bouteille. L'hôtel romantique Meisenheimer Hof fait partie du domaine. Les hôtes peuvent aider dans les vignobles sur rendez-vous. Et le soir, dans le jardin de l'auberge ou

dans les jolies salles, il est possible de déguster les vins : à l'apéritif, peut-être le Riesling Disibodenberg, à l'acidité agréable, et pour le plat principal, un pinot noir Kapellenberg de 2021. Et savourer en plus l'excellente cuisine de Markus Pape, qui fait rimer plats et poésie. Cet homme de 43 ans, qui a travaillé dans des restaurants hautement décorés et a occupé des postes de direction dans la gastronomie, est chef de cuisine. En mars, il a reçu une étoile Michelin. C'est avec sa femme qu'il dirige ce ravissant hôtel. Réparti sur plusieurs magnifiques bâtiments historiques dans la vieille ville de Meisenheim, le concept rappelle les «alberghi diffusi» en Italie. Ainsi, la distillerie de la cour et le café Meisentörtchen sont installés en biais de la maison principale, dans la cour du plus vieux domaine seigneurial de la ville. La pâtisserie du même nom, faite de chocolat avec un peu de vin de Bourgogne, est un must. D'autres chambres sont prévues dans le Fürstenwärther Hof, une élégante construction du 17^e ou du début du 18^e siècle, tandis que l'école de cuisine se trouve à nouveau ailleurs dans cette charmante ville de 3000 habitants.

Vivre comme une princesse

Si vous prévoyez de séjourner à l'hôtel, il est préférable de vous renseigner au préalable, car les 25 chambres et suites sont toutes aménagées selon un thème différent. Elles portent soit le nom de vignerons du domaine, soit celui de personnalités célèbres qui ont séjourné dans la ville. La suite Elisabeth a été inspirée par une princesse anglaise qui a épousé le prince héritier Frédéric de Hesse-Hombourg en 1818. Meisenheim leur plut tellement qu'ils en firent leur résidence d'été et embellirent encore le paysage urbain grâce à la dot d'Elisabeth. Meisenheim demeure un bijou. Contrairement à d'autres communes, elle a été épargnée par la destruction et les incendies. Ainsi, quelques parties du mur d'enceinte de

Clarissa et Markus Pape dirigent le Meisenheimer Hof, dont le restaurant détient une étoile Michelin depuis mars.



La petite ville agréable séduit par ses nombreux bâtiments historiques, comme l'auberge des chevaliers (à d.).

la ville, construit au 14^e siècle, sont encore conservées. Les magnifiques maisons nobles et bourgeoises, l'auberge penchée des chevaliers ou le marché couvert ont été construits après 1444. L'arrivée des ducs de Pfalz-Zweibrücken, une lignée secondaire des Wittelsbach, a marqué le début de l'âge d'or de Meisenheim. L'église protestante du château, construite entre 1479 et 1504, est considérée comme le plus bel édifice de style gothique tardif dans un large périmètre. Des maisons à colombages, des façades richement décorées de plantes, une promenade le long de la rivière Glan jusqu'à la passerelle «Eisernen Steg» – c'est un plaisir de flâner dans la ville. Ceux qui veulent être actifs ont l'embarras du choix. Payer sur le Glan, faire un aller-retour en draine de Staudernheim à Meisenheim ou faire de la randonnée. Il y a de quoi faire, du petit tour au point de vue de Juché jusqu'au Pfälzer Höhenweg, long de 114 km au total. Mais se détendre à la manière de Meisenheim est également conseillé : emporter une bouteille de vin et des verres, s'asseoir sur des pierres dans la rivière, et profiter du moment. o

Ce voyage a été soutenu par Romantik Hotels & Restaurants, romantikhotels.com.

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**

ESPAGNE

Espagne Costa Blanca A vendre
maison individuelle, terrain 1100 m2,
3 chambres à coucher, 2 salles de
bain, piscine individuelle, garage
fermé. Tel **079 212 20 55** ou
m.ursula.koehler@gmail.com

ITALIE

Toscane: appt. ensoleillé 2-6 pers.
vacances en famille/VTT, parking
www.dolcevita-toscana.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

Collectionneur recherche Oldtimers
et Youngtimers, déplacement et
paiement rapide. **079 571 18 20**

Achat autos Pascal Demierre.
Modèles récents. Déplacement à
votre domicile. Tél **078 609 09 95**
www.autoromandie.ch

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

DIVERS

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



Aussi loin que peut rouler la voiture.

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



2300

Texte Pascale Stehlin Photo Fabian Hugo

Ce jeune homme, Philémon Meier, est peut-être le conducteur de votre train.

Le Corbusier

Pour Philémon Meier, c'est un véritable rêve de gosse qui s'est réalisé dernièrement. Le Chaux-de-Fonnier est en effet devenu le plus jeune conducteur de train CFF du pays. Aujourd'hui âgé de 20 ans, il a pu emmener ses premiers passagers sur les rails à tout juste 19 ans, après avoir suivi la formation de mécanicien de locomotive entreprise une fois sa maturité gymnasiale en poche.

Habitant en ville de La Chaux-de-Fonds, ses parents sont adeptes des transports publics et il s'est toujours déplacé en train depuis son enfance. Un choix familial qui a clairement nourri sa passion pour les trains: «J'ai toujours aimé voyager en train. Cet univers et son fonctionnement technique m'ont toujours intéressé», explique Philémon Meier. Le jeune homme possède d'ailleurs toute une collection de trains électriques à la maison.

L'âge ne fait pas tout

La moyenne d'âge des mécaniciens étant d'environ 45 ans, le fait de voir un jeune monter dans la locomotive a parfois suscité la curiosité de certains passagers, comme le raconte Philémon: «Quelques personnes m'ont interpellé pour me poser des questions. C'est d'ailleurs agréable de pouvoir échanger avec les usagers et leur parler de mon parcours car, le reste du temps, je suis concentré dans la cabine et ne parle à personne.» Malgré son jeune âge, Philémon a un grand sens des responsabilités: «Lorsque je roule à 200 km/h, que j'ai 400 mètres de train et 1000 passagers à bord, par exemple entre Soleure et Olten, je suis conscient de l'importance de mon rôle mais aussi très reconnaissant d'avoir la chance de faire ce métier.»

Son parcours préféré? Très enthousiaste, le conducteur les apprécie tous: «J'apprécie la variété qu'offre mon quotidien. Chaque trajet a son charme. Mais j'aime particulièrement lorsque je traverse une forêt du Jura bernois ou que je longe le Littoral neuchâtelois et ses magnifiques paysages.» Son seul crève-cœur: lorsqu'un oiseau est heurté par le train. Des incidents malheureusement inévitables. Après son école de recrue qu'il effectue actuellement, il s'en ira à Zurich afin de parfaire sa formation sur d'autres véhicules roulants pour poursuivre son rêve devenu réalité. o



**Quelle que soit votre destination :
le TCS Livret ETI vous protège,
chaque jour de l'année.**

Même pour
les voyages
déjà réservés !

Excursion ou voyage au long cours :
nous vous apportons conseil, aide et protection.



Prise en charge des
frais d'annulation
jusqu'à CHF 120'000.-.



Dépannage à
l'étranger, véhicules
de location inclus.



Assistance médicale et
rapatriement en Suisse
en cas d'urgence.

Souscrivez dès maintenant : tcs.ch/eti



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: 355 148

Tirage total: 1 111 449

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,

0844 888 111, info@tcs.ch

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

Production

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 pour pouvoir
répondre correctement à la question suivante.

**Selon le chercheur de l'Empa Corsin Battaglia,
quelle technologie de batterie va révolutionner
le stockage de l'énergie?**

A

Batterie solide

B

Batterie Li-air

C

Batterie LiFePo

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 person-
nellement. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du quiz. Tout recours juridique est exclu.



Participation gratuite
jusqu'au 27.10.2024 sur
touring.ch/quiz-lecteurs

Lettres de lecteurs

Aides à la conduite

«Touring» 9/24

Depuis juillet 2024, neuf
nouvelles aides à la conduite
doivent être installées dans
les nouveaux véhicules – en
plus des quatre déjà obliga-
toires. Je suis étonné que la
Suisse adopte ces règles, et
aussi que le TCS accepte une
évolution qui a aussi des
inconvenients. Votre article
mentionne déjà quelques
limites techniques, par
exemple l'assistance au frei-
nage d'urgence qui ne fonc-
tionne pas lorsqu'on bouge
le volant. Un assistant de
freinage qui fonctionne par-
fois et parfois pas? Un autre
problème est que les voitures
ont de plus en plus de bou-
tons, d'indicateurs, de sons
d'avertissement et de camé-
ras. L'article parle de cours
de formation à la conduite
pour les nouveaux conduc-
teurs. C'est absurde! Pour
utiliser ces aides à la
conduite, il faut suivre des
cours?! Et je ne parle même
pas des coûts supplémen-

taires. Je souhaiterais que le
TCS soit un peu plus critique
vis-à-vis de cette évolution
des assistants obligatoires.

C. Chiru @

Comme vous le lisez dans
l'article, nous partageons
certaines de vos réserves.
Toutefois, les tests qui ré-
vèlent des dysfonctionne-
ments – dans le cas décrit
lors d'un freinage d'urgence –
sont généralement utilisés
par les constructeurs pour
apporter les améliorations
nécessaires. Et notre recom-
mandation d'intégrer de nou-
veaux systèmes dans la for-
mation des conducteurs n'est
pas nouvelle, l'approche a
fait ses preuves. Ainsi, les
chances et les limites de
l'ABS et de l'ESP sont depuis
longtemps expliquées et
montrées aux futurs automo-
bilistes.

Rédaction «Touring»

Merci, ETI

L'assistance que nous* avons
reçue en Thaïlande était tout
simplement géniale. Nous
sommes bien rentrés et j'ai-
merais que tout le monde
sache à quel point nous
avons été pris en charge de
manière professionnelle par
le TCS. Pour moi, c'était tel-
lement important, je ne me
sentais pas seule dans cette
situation misérable.

Bonjour à toute l'équipe!

Je* tenais à vous remercier
pour l'organisation de notre
retour improvisé à Genève
en plein début des vacances.
L'opération de mon fils s'est
finalement bien passée. Le
stress est retombé. Et avec
un peu de recul, je réalise
que votre intervention nous
a vraiment aidés et soulagés!
Merci à vous pour votre effi-
cacité et votre diligence!

*Noms connus de la rédaction.

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



Les autochtones ont souvent porter secours au bord d'un chemin de campagne.



L'intrépide du Chili

Retour dans les années 1970. Ma première voiture était une 2CV «made in South America», plus précisément au Chili dans mon cas. De style utilitaire pour amoindrir impôts et taxes, elle avait une sorte d'excroissance à l'arrière: un coffre ajouté à sa silhouette traditionnelle.

J'ai voulu l'assurer comme cela se fait en Suisse. Mes amis en ont souri, car ce n'était absolument pas une habitude locale. Mais je l'ai fait, et bien m'en a pris car peu de temps après cet achat, encore apprentie conductrice dans une métropole comme Santiago, j'ai certainement coupé la priorité à un minibus, sans freins, dans un carrefour très fréquenté. Heureusement, Madame Assurance a tout pris en charge. Ouf, continuez de circuler...

Elle était peu élégante, mais elle m'a permis de parcourir de nombreux kilo-



mètres du nord au sud du Chili. Pourtant, à chaque déplacement, je vivais des péripéties et au retour, un séjour chez le garagiste s'imposait systématiquement.

Au village de San Pedro de Atacama, à plus de 3000 mètres d'altitude dans les Andes, elle finit par hoqueter, et ce sont les autochtones qui m'ont souvent secourue au bord d'un chemin de campagne, soulevant le capot sans ménagement, voire la carrosserie. Ou alors ce sont des bas nylon qui ont parfois servi à des réparations permettant tout juste de terminer le voyage. Elle était brinque-

balante, mais fidèle... Son manque de confort était plus évident en hiver – mais jamais aussi froid qu'en Suisse. Depuis les quartiers résidentiels jusqu'au centre-ville, une couverture sur les genoux était mon invitée matinale. Et concernant l'essence – manque d'approvisionnement dû à la politique du moment – j'étais fière d'elle, ma petite consommatrice.

Des amis en ont pris soin lors de mon départ, et elle a encore rendu de nombreux services. o

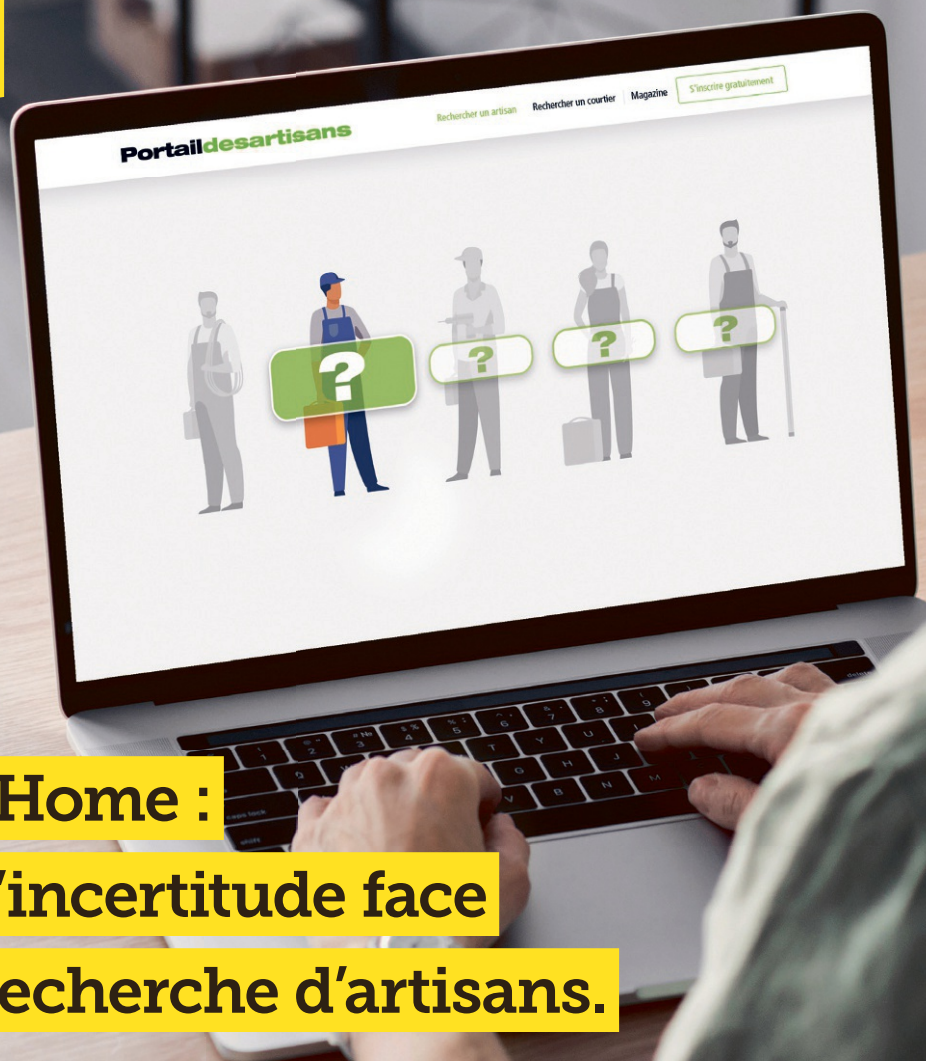
Marianne Corboz

«Ce sont des bas nylon qui ont parfois servi à des réparations.»

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



TCS Home : fini l'incertitude face à la recherche d'artisans.

Évacuation bouchée, siphon qui fuit ou porte d'entrée coincée et votre artisan favori n'est pas disponible ? Que faire ? Dans l'urgence, on s'en remet à Internet, sans garantie en matière de qualité ni de coûts.

Évitez les incertitudes et faites confiance à TCS Home.

- ✓ Vaste réseau d'artisans partenaires du TCS
- ✓ Spécialistes agréés qui réparent les petits dommages sur place
- ✓ La centrale d'intervention TCS Home vous offre aide et conseils en continu toute l'année
- ✓ Frais pris en charge jusqu'à deux interventions par an

25 %
de remise
pour les
membres

Souscrire dès maintenant :
tcs.ch/home



Et, en plus, jusqu'à **Fr. 800.-**
de crédit de bord par cabine!



Sydney, son célèbre opéra et Harbour Bridge



Lagons cristallins et plages de rêve nous attendent dans les mers du Sud

119 jours autour du monde

Tour du monde de rêve du 25 novembre 2025 au 23 mars 2026

Avec assistance 
de notre guide suisse!

Avec sélection de
15 excursions à terre incluses!

Avec boissons
pendant les repas incluses!

Qui n'a jamais rêvé de faire, une fois dans sa vie, le tour du monde? Peut-être que nous avons exactement la formule qui vous convient pour réaliser ce rêve, et qui plus est à un prix sensationnellement avantageux! Embarquez à la découverte des plus beaux endroits du globe, sans avoir à faire et défaire vos bagages à chaque nouvelle destination. A bord du navire de première classe Costa Deliziosa, vous serez vraiment choyés. Si vous êtes prêts à vivre une aventure inoubliable, bouclez vos valises et laissez-vous charmer par les merveilles du monde!



Cruises
car-tours.ch

La vie en bleu.


Costa



Hong Kong, ville de tous les superlatifs

119 jours, pension complète à bord incluse, dès Fr.

16849.-

Cabine intérieure cat. I1, occup. 2 pers.
Offre spéciale CRUISE 460

Votre programme de voyage

C'est l'occasion ou jamais! 119 jours durant, découvrez 31 pays sur 5 continents. Notre périple autour du monde commence confortablement et sans limite de bagages, par un trajet en car jusqu'à Savone. Premières étapes de notre voyage, la France et l'Espagne, puis le Maroc et les îles Canaries baignées de soleil, avant que nous n'abandonions la traversée de l'Atlantique.

A la Barbade, nous découvrons l'archipel paradisiaque des Caraïbes et traversons le légendaire Canal de Panama pour passer de l'Océan Atlantique au Pacifique. A la meilleure période de l'année, notre croisière de rêve se poursuit alors au fil de la côte ouest de l'Amérique du Sud.

Un chapelet d'îles inoubliables nous attend par la suite: l'île de Pâques, Pitcairn et les paradis polynésiens de Tahiti et Raiatea, entre lagons cristallins, montagnes vert émeraude et splendeur inégale de la flore. En route pour les îles Samoa, les Tonga, les Fidji, le Vanuatu, la Nouvelle-Calédonie et

l'Australie, admirez les archipels préservés des mers du Sud. L'arrivée dans le port de Sydney, avec vue sur le célèbre opéra et le pont Harbour Bridge est une expérience exceptionnelle. Longeant la côte orientale de l'Australie, la croisière se poursuit vers la Papouasie-Nouvelle-Guinée, puis le Japon.

Avant que le Costa Deliziosa n'aborde l'Océan Indien, en route pour le Sri Lanka, place aux mégapoles asiatiques de Tokyo, Hong Kong et Singapour. Et pour terminer notre voyage en beauté, nous nous immergeons encore dans le monde fascinant de l'Orient, à la découverte d'une histoire plusieurs fois millénaire, de temples impressionnants et de marchés aux épices parfumés. De la mer Rouge, nous rejoignons la Méditerranée par le Canal de Suez et le Costa Deliziosa se dirige à nouveau vers Savone, son port d'attache.

Tout au long du voyage, vous serez parfaitement encadrés par notre propre guide suisse*. La croisière d'une vie! Alors n'hésitez pas plus longtemps et réservez votre cabine dès maintenant!

Uniquement chez car-tours.ch Croisies – notre propre guide suisse*!

Notre guide, qui a fait plusieurs fois le tour du monde et maîtrise parfaitement les langues, se réjouit de vous accompagner et vous assister par ses conseils et informations importantes tout au long du voyage. Une aide précieuse pour faire de votre tour du monde une expérience inoubliable! *dès 30 participants

Le Costa Deliziosa

Navire de croisières moderne, doté de 1130 cabines tout confort et aménagées avec goût – Année de construction: 2010 – 4 restaurants & divers bars – 3 piscines – Grand espace bien-être, spa et fitness – Casino, cinéma 4D, théâtre et bien plus encore!



Exemple de cabine avec balcon

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial de votre lieu de départ à Savone et retour
- ✓ Fantastique croisière autour du monde selon programme, à bord du navire de première classe Costa Deliziosa
- ✓ 118 nuits dans la catégorie réservée
- ✓ Pension complète à bord – avec jusqu'à 6 repas par jour
- ✓ Boissons (soft-drinks, bière, vins ouverts) lors des repas de midi et du soir au restaurant principal/buffet
- ✓ Participation aux activités à bord
- ✓ Pourboires d'une valeur de Fr. 1416.-
- ✓ Crédit de bord allant jusqu'à Fr. 800.- par cabine
- ✓ Sélection de 15 excursions à terre
- ✓ Toutes les taxes portuaires
- ✓ Assistance de notre propre guide* suisse pendant tout le voyage

Date exclusive tour du monde

25 novembre 2025 au 23 mars 2026

Nos prix promos pour vous

Prix par personne en Fr.

Costa Deliziosa 119 jours, départ Suisse		
Catégorie de cabine	occup. 2 pers.	Crédit de bord par cabine
Intérieure, cat. I1	16849.-	400.-
Intérieure, cat. I2	17329.-	400.-
Intérieure, cat. I3	17819.-	400.-
Intérieure, cat. I4	18299.-	400.-
Extérieure, cat. E2	20217.-	500.-
Balcon, cat. B1	22649.-	800.-
Balcon, cat. B2	23139.-	800.-
Balcon, cat. B3	23619.-	800.-

Suppl. voyageurs individuels sur demande

Des formalités aisées:

Les citoyens suisses ont besoin d'un passeport valable encore au moins 6 mois au-delà de la date de retour, ainsi que d'un visa pour l'Australie, la Corée du Sud (gratuit), le Vietnam, le Sri Lanka et l'Inde (payant)

Choisissez votre lieu de départ:

Bâle, Zurich, Affoltern a.A., Lucerne, Schattdorf, Bellinzzone, Colderio, Kallnach, Berne, Genève, Lausanne, Martigny et Nyon

Non inclus/en option:

Autres boissons à bord, excursions facultatives, frais de visas

Organisateur: Costa Croisières Sàrl, Zurich

reka GARANTIE DE VOYAGE
Economisez encore plus - Jusqu'à 100% en chèques REKA!

Découvrez toute la diversité du monde!

119 jours + 5 continents
+ 31 pays + 44 ports

Méditerranée + Atlantique + Trans-atlantique + Caraïbes + Canal de Panama + Amérique du Sud + Océan Pacifique + Australie + Asie + Océan Indien + Orient



Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 11 55

www.car-tours.ch/fr

Noël avec André Rieu

Exclusif: avec car-tours.ch, assistez au concert de Noël de l'année!

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse

Après l'énorme succès de l'année précédente, André Rieu et son Strauss Orchestra vous invitent cette année encore à un concert de Noël dans sa ville natale de Maastricht. Grâce à d'excellentes relations de longue date, nous avons pu obtenir un contingent de billets pour ce concert hors du commun, en marge duquel vous pourrez aussi découvrir le très beau marché de Noël installé sur le parvis de la cathédrale de Cologne et vivre quelques belles journées de l'Avent en excellente compagnie.

Marché de Noël à Cologne

COMPRIX DANS LE PRIX!

✓ Trajet en car spécial tout confort ✓ 3 nuits dans un hôtel 4 étoiles de la région de Duisbourg/Düsseldorf ✓ 3 x petit déjeuner à l'hôtel ✓ 1 x repas du soir à l'hôtel ✓ Tour en bateau à Maastricht, avec apéritif & repas de midi de 3 plats ✓ Visite des marchés de Noël de Maastricht et Cologne ✓ Entrée & place réservée pour le concert de Noël (en soirée d'André Rieu le 14.12.24 au Forum 100 à Maastricht (catégorie 3) ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Votre programme de voyage

1er jour, vendredi 13 décembre 2024 – Trajet jusque dans la région de Duisbourg/ Düsseldorf

Trajet en car spécial tout confort jusque dans la région de Duisbourg/Düsseldorf. Repas du soir à notre hôtel 4 étoiles.

2e jour, samedi 14 décembre 2024 – Maastricht & grand concert de Noël

Vers midi, départ pour Maastricht. Appréciez d'abord un sympathique tour en bateau avec apéritif et repas de midi sur la Meuse, avant d'aller découvrir le marché de Noël et admirer la ville parée de ses décorations de fête. Le soir, place au grand temps fort de notre voyage, le fé-

rique concert de Noël d'André Rieu et son orchestre. Une soirée aussi exceptionnelle qu'inoubliable, pour chanter et danser sur les plus belles mélodies de Noël et les valse romantiques du monde entier!

3e jour, dimanche 15 décembre 2024 – Avent à Cologne

Balade guidée ce matin dans la magnifique vieille ville de Cologne. Un des plus beaux marchés de Noël d'Allemagne s'y tient devant la célèbre cathédrale.

4e jour, lundi 16 décembre 2024 – Retour

Petit déjeuner, puis voyage pour rentrer en Suisse.



4 jours
à partir de seulement
Fr. 739.-
en chambre double
Offre spéciale
29

Votre date de voyage

13 au 16 décembre 2024

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
en hôtel 4 étoiles Fr. 739.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 135.-
Supplément catégorie 2: Fr. 30.-
Supplément catégorie 1: Fr. 60.-
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

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

GARANTIE DE VOYAGE

reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr