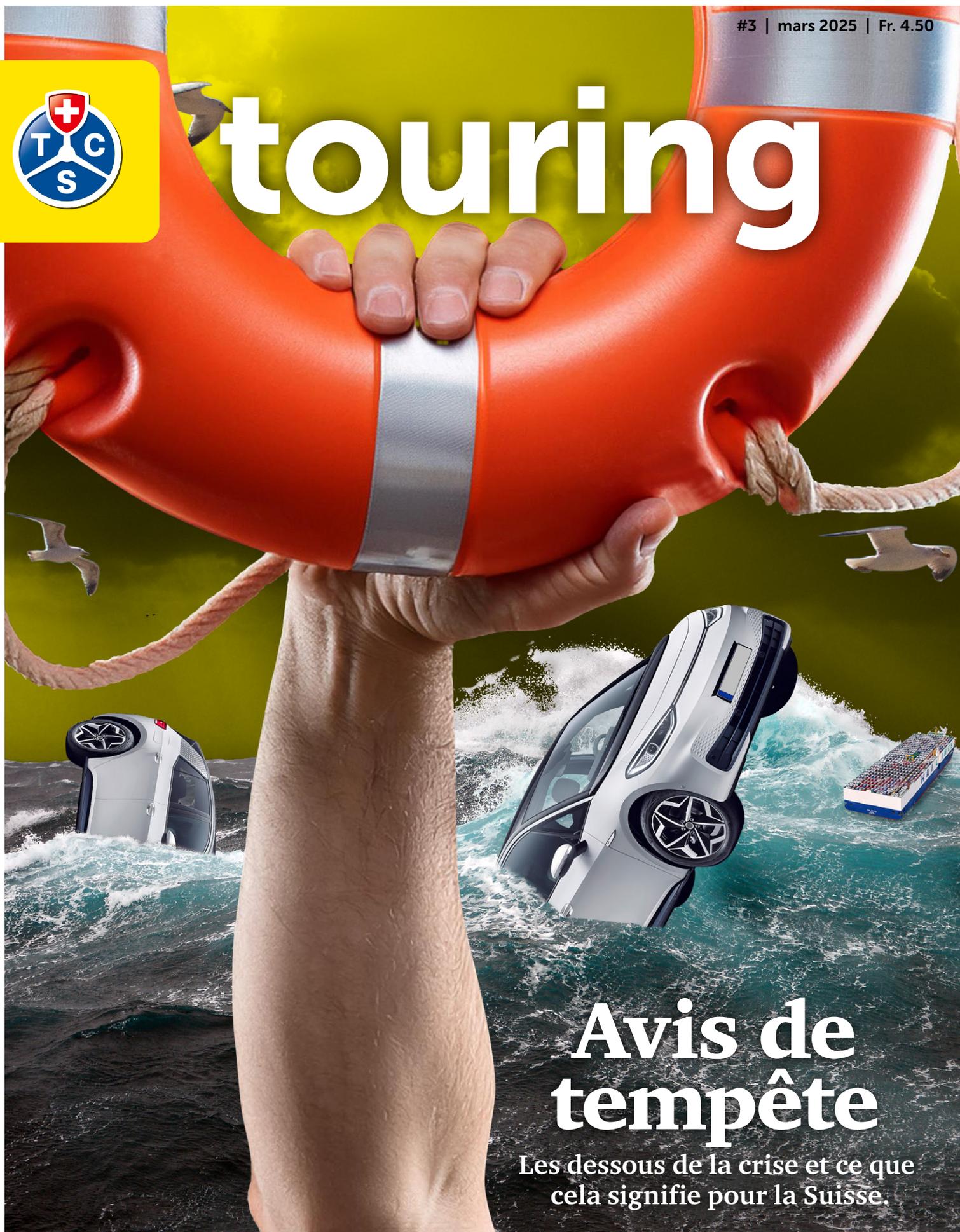




touring



Avis de tempête

Les dessous de la crise et ce que cela signifie pour la Suisse.

TRANSPORT '45 Albert Rösti veut repenser la politique des transports. | **VW ID.7** Une élégante berline électrique qui répond à toutes les attentes. | **ABRUZZES** Parcourir la côte à vélo.



Le parfait circuit dans le nord

A l'occasion de ce grand circuit dans le nord, nous prenons le temps de découvrir toutes les facettes de la Scandinavie. Fjords profonds, sommets couverts de glaciers, impressionnant archipel des Lofoten, mer de glace éternelle au Cap Nord, côte découpée de l'Atlantique, ravissantes vallées, nature sauvage et authentique en Laponie, villages pittoresques et capitales attractives! Et tout cela dans la douce lumière du soleil de minuit.

Le mythique Cap Nord

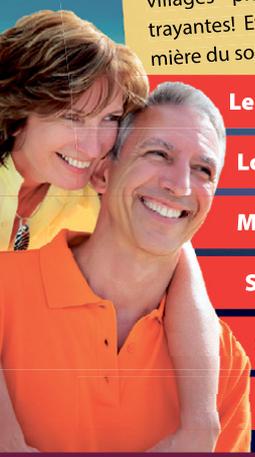
Des fjords fantastiques

20 jours ponctuels de temps forts, dès

Fr. 4999.-

en ch./cabine double intérieure

Offre spéciale 605



- Le superbe littoral norvégien & ses plus beaux fjords
- Lofoten – paradis insulaire du grand nord
- Magie des fjords en catamaran
- Soleil de minuit au Cap Nord
- Spectaculaire route de l'Atlantique
- Villes de Stockholm & d'Oslo



Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ Traversée Kiel-Göteborg avec la Stena Line, y. c. nuit en demi-pension (cabine double intérieure)
- ✓ Traversée Oslo-Kiel avec la Color Line, y. c. nuit en demi-pension (cabine double intérieure)
- ✓ Toutes les traversées en ferry nécessaires en Norvège
- ✓ 17 nuits en hôtels de bonne classe moyenne/moyenne supérieure
- ✓ 17 x petit déjeuner et repas du soir à l'hôtel
- ✓ Toutes les excursions et visites selon programme
- ✓ Visite guidée de Stockholm
- ✓ Visite guidée d'un élevage de rennes près de Rovaniemi
- ✓ Cérémonie du cercle polaire, avec porte-clé inclus
- ✓ Entrées: parc Sapmi à Karasjok, cathédrale Arctique de Tromsø, musée du poisson séché à A & église en bois debout de Borgund
- ✓ Traversée en catamaran Alesund-Geiranger
- ✓ Entrée au Cap Nord & Certificat Grand Nord pour chaque participant
- ✓ Une grande carte de Scandinavie par chambre
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Routes de rêve dans le nord

Notre circuit en Scandinavie le plus complet, à la meilleure période de l'année!

Voyage exclusif du 17 juillet au 5 août 2025 - 20 jours ponctuels de temps forts:

Votre programme de voyage

- 1er jour** – Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Hanovre, notre étape intermédiaire.
- 2e jour** – Via Hambourg, poursuite du voyage vers Kiel et embarquement sur notre ferry pour la traversée de nuit vers la Suède.
- 3e jour** – Via Gränna, trajet de Göteborg à Stockholm et passionnant tour guidé.
- 4e jour** – Trajet panoramique le long du golfe de Botnie, puis de la Haute Côte, jusqu'à Umeå.
- 5e jour** – Passage de la frontière finlandaise et arrivée à Rovaniemi, la ville de Noël.
- 6e jour** – Visite d'une ferme d'élevage de rennes et cérémonie traditionnelle du cercle polaire.
- 7e jour** – En visite chez les Sami au parc à thème «Sapmi» et Cap Nord en soirée!
- 8e jour** – Continuation vers Tromsø et visite de la célèbre cathédrale Arctique.
- 9e jour** – Matinée libre à Tromsø, puis départ pour la belle ville côtière de Harstad.
- 10e jour** – A travers de fantastiques pay-

- sages, nous arrivons l'après-midi à Svolvær, sur les îles Lofoten.
- 11e jour** – Une journée inoubliable au cœur des paysages carte postale des Lofoten.
- 12e jour** – Itinéraire entre terre et mer au fil de la route côtière, occasion d'engranger de belles photos.
- 13e jour** – Arrivée dans la ville universitaire de Trondheim, connue pour sa splendide cathédrale de Nidaros.
- 14e jour** – Epoustouflant itinéraire de la route de l'Atlantique, à travers l'archipel.
- 15e jour** – Superbe croisière Fjord Cruise à bord d'un catamaran moderne, d'Alesund à Geiranger.
- 16e jour** – Le long du Sognefjord, un des plus longs fjords du monde, continuation vers Hafslø.
- 17e jour** – Via Laerdal, ses maisons en bois typiques et l'église en bois debout de Borgund, arrivée à Oslo.
- 18e jour** – Tour des principales curiosités d'Oslo & embarquement sur le luxueux ferry de la «Color Line».
- 19e jour** – Arrivée à Kiel, puis dernière nuit

à Hanovre. **20e jour** – Retour en Suisse, la tête et les bagages remplis d'inoubliables souvenirs.



Descriptif détaillé à consulter ici



Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double en hôtels de bonne classe moyenne/moyenne sup. Fr. 4999.-

- Non inclus/en option:**
- Suppl. chambre individuelle (hôtels): Fr. 1199.-
 - Suppléments cabines ferries:
 - cabine double extérieure: Fr. 80.-
 - cabine indiv. intérieure: Fr. 399.-
 - cabine indiv. extérieure: Fr. 479.-
 - Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ: Genève, Lausanne, Yverdon, Bienne, Martigny, Montreux, Fribourg, Neuchâtel



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

EN PRÉAMBULE

L'industrie automobile européenne **page 10** est en difficulté. Quelles en sont les raisons et comment sortir de la crise? Le professeur Andreas Herrmann répond à ces nombreuses questions. Selon son analyse de la situation, il ne prévoit pas de sortie de crise pour le moment, même si des opportunités existent. Des progrès sont à noter chez VW. Le spacieux break électrique **ID.7** **page 44** est une réussite sur toute la ligne. Il se distingue par une finition de qualité, d'excellentes performances de conduite et une large autonomie. La marque **Jaguar**, **page 37** en revanche, a cessé sa production et travaille sur des modèles futuristes. Point de félin, mais des poissons et des paysages envoûtants dans notre reportage sur les **Abruzzes**. **page 56** La Costa dei Trabocchi est un des points forts de celui-ci.

Felix Maurhofer, rédacteur en chef



page 50

La première voiture de Sony et Honda, baptisée Afeela, est une véritable boîte à surprises numérique. Elle sera autonome et divertissante.



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

Cette édition en chiffres:



En Suisse, 32 000 personnes travaillent dans 578 entreprises pour l'industrie automobile. **page 17**



La Suisse compte 1895 installations de sports d'hiver. Elles offrent 7013 kilomètres de pistes. **page 31**



Lors du test des pneus d'été, 11 pneus sur 17 ont reçu la mention «très recommandé». **page 42**

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

Baies turquoise & trésors

Avec ses criques bleu turquoise, ses plages de sable fin, ses routes panoramiques à couper le souffle et ses trésors culturels hérités d'un passé mouvementé, la Sardaigne est un véritable paradis. car-tours.ch a parcouru l'île de long en large pour vous concocter un circuit truffé de belles prestations, qui vous fera découvrir les charmes de l'île.

Costa Smeralda

Circuit
de 8 jours, dès

Fr. 1299.-

en chamb./cab. double int., départ avril & oct.

Offre spéciale
176

Notre best-seller

Tharros



Cagliari



Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ Traversée en ferry Gênes-Porto Torres, avec nuit et petit déjeuner en cabine double intérieure
- ✓ Traversée en ferry Porto Torres-Gênes, avec nuit et petit déjeuner en cabine double intérieure
- ✓ 5 nuits en Sardaigne en hôtels 4 étoiles
- ✓ 5 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 5 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Repas de midi typiquement sarde chez des bergers de montagne, eau & vin inclus
- ✓ Visite guidée de Cagliari & Alghero
- ✓ Dégustation de vin de Malvoisie à Bosa
- ✓ Jolie croisière le long de la côte jusqu'à la Grotte de Neptune
- ✓ Entrée à la Grotte de Neptune (par mer calme uniquement)
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Grand circuit en Sardaigne

Tour de l'île – entre vie pastorale et yachts de luxe

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à Gênes

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Gênes, d'où part, en soirée, notre ferry à destination de la Sardaigne. Nuit à bord.

2e jour – Porto Cervo, Costa Smeralda

Arrivée tôt le matin à Porto Torres. Au fil de la côte, nous rejoignons Castelsardo, superbe village qui surplombe la mer. Traversée des ravissants paysages du maquis sarde pour rejoindre la Costa Smeralda, la paradisiaque et très célèbre Côte d'Emeraude. Surprenantes formations rocheuses, plages de rêve d'un blanc immaculé, touche de mondanité dans les localités côtières, il y a ici vraiment tout pour plaire. Nuit à Orsei.

3e jour – Le coeur sauvage et romantique de la Sardaigne

La journée est consacrée à l'exploration du coeur de l'île. Dans un ravissant décor montagnard, nous sommes invités à partager le repas de midi avec des bergers, occasion de goûter aux spécialités traditionnelles sardes servies avec de l'eau et du vin – une expérience inoubliable en toute convivialité! Nuit dans le même hôtel que la veille.

4e jour – Massif du Gennargentu, en route pour Cagliari

Avec ses sommets verdoyants et la Gola di Gorropu, un des plus profonds canyons d'Europe, le massif du Gennargentu nous offre une des traversées les plus pittoresques de l'île, au passage de routes sinueuses grimant jusqu'à 1100 m d'altitude. Tout aussi spectaculaire, la descente en lacets sur Tortoli nous dévoile un fantastique panorama sur les montagnes et la mer. Via Muravera, nous arrivons en soirée dans la région de Cagliari.

5e jour – Cagliari & Tharros

A l'occasion d'une rapide visite guidée, découverte ce matin de la capitale de la Sardaigne, sur les traces de monuments qui témoignent d'une histoire millénaire faites d'invasions successives et d'une grande diversité culturelle. En route pour Alghero, nous passons, sur la péninsule de Sinis, les impressionnants vestiges archéologiques du port antique de Tharros (visite facultative). Nuit à Alghero.

6e jour – Bosa & la Malvoisie

En longeant la splendide côte occidentale, arrivée à Bosa, petite bourgade connue pour son artisanat et ses vins. Incroyablement jolie

avec ses maisons médiévales à flanc de coteau, elle figure sur la liste des «10 plus beaux villages d'Italie». Visite d'une osteria traditionnelle, où nous goûtons au fameux vin sarde de Malvoisie. Nuit dans le même hôtel que la veille.

7e jour – Alghero & croisière à la Grotte de Neptune

La sympathique balade de ce matin à la découverte d'Alghero vous donnera l'impression d'être revenu à l'époque de la domination espagnole. L'après-midi, pour clore ce beau voyage, nous vous invitons à une croisière le long de la côte. Par mer calme, il est possible d'accoster à l'entrée de la fameuse Grotte de Neptune. Le soir, embarquement sur le ferry qui nous ramène à Gênes. Nuit à bord.

8e jour – Retour

Arrivée le matin à Gênes, où nous reprenons le car pour rentrer en Suisse.

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

GARANTIE DE VOYAGE

Choisissez votre date de voyage

3 au 10 avril 2025*

8 au 15 mai 2025

23 au 30 septembre 2025

7 au 14 octobre 2025*

* Dates promo sans supplément

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double

en hôtels 4 étoiles Fr. 1299.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle (hôtels): Fr. 260.-
Supplément saisonnier en mai & septembre: Fr. 80.-
Suppléments cabines ferries:
- cabine double extérieure: Fr. 70.-
- cabine individuelle intérieure: Fr. 90.-
- cabine individuelle extérieure: Fr. 135.-
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

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

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

Que signifie le mot «quishing»?

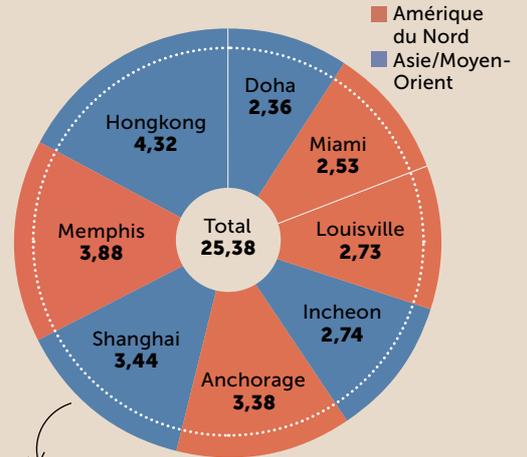
- a) L'accélération des voitures électriques
- b) Des QR Codes frauduleux
- c) Le vol de places de parking
- d) Faire des quiz durant le trajet en voiture

Réponse exacte: b) Quishing est un mot composé de QR et de phishing. Il s'agit d'une escroquerie utilisant de faux codes QR dans des e-mails, sur des sites web, mais aussi sur des parkings ou des bornes de recharge.

LA STAT'

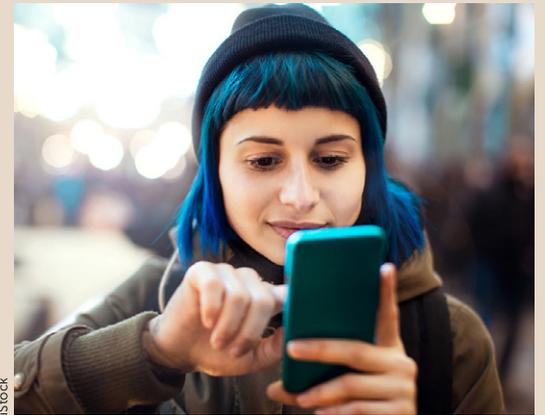
Plus grands aéroports cargo 2024

Principaux aéroports cargo dans le monde, en millions de tonnes de fret.



Source: Statista

L'Europe a perdu du terrain. En 2005 encore, Paris et Francfort figuraient dans le classement des plus grands aéroports cargo du monde.



istock

TCS Theorie24: apprendre via l'app

Le chemin vers le permis de conduire commence entre autres par l'examen théorique. Pour se préparer, les membres du TCS de moins de 26 ans ont gratuitement accès à TCS Theorie24. La plateforme d'apprentissage comprend un livre de théorie numérique, plus de 200 questions d'examen ainsi qu'un simulateur d'examen. Désormais, cet outil utile et trilingue est également disponible sous forme d'app. Que ce soit en déplacement ou à la maison sur l'ordinateur: il est désormais possible d'étudier pour l'examen depuis partout.



Téléchargez l'app et lancez-vous! Gratuit pour les membres de moins de 26 ans.
tcs.theorie24.ch

LE CHIFFRE

1500

milliards de tonnes de CO₂ doivent être éliminées de l'atmosphère au cours des cent années qui suivront 2050, afin de ramener la concentration de CO₂ à un niveau tolérable, selon l'Empa. Les chercheurs estiment qu'il est possible de stocker cette énorme quantité dans du béton. Toutefois, il faut disposer de suffisamment d'énergie renouvelable pour capter le CO₂.



Vite lu



Les dépanneurs TCS ne s'ennuient pas

Les voitures ont beau être devenues plus fiables, les dépanneurs du TCS ne s'ennuient jamais. En 2024, les dépanneurs sont intervenus en moyenne 986 fois par jour. Au total, 361 000 interventions ont été effectuées, soit 2000 de plus que l'année précédente. La journée la plus chargée a été le 30 décembre, où le TCS Dépannage est intervenu plus de 1600 fois.



Petit salon de l'auto à Genève

Il ne s'agit pas du retour du Salon de l'auto. L'exposition s'appelle autoXpérience, elle se déroulera à Palexpo en format réduit et plus local. On y trouve des nouveautés, mais aussi des tours en karting et en simulateur. Les acteurs sont des importateurs et concessionnaires automobiles régionaux. Elle aura lieu du 7 au 9 mars 2025. [autoxperience.ch](https://www.autoxperience.ch)



Campagne sur les trajets scolaires

Le TCS a été choisi pour diriger la campagne nationale pour des trajets scolaires plus sûrs en 2025, 2026 et 2027. Lors de la procédure de sélection rigoureuse du Fonds de sécurité routière, le concept du TCS, qui incite en premier lieu les usagers de la route motorisés à adapter leur comportement dès que des enfants sont sur la route, a convaincu.



L'hospitalité des Grisons reconnue

Qui l'eût cru? Avec le canton des Grisons, la Suisse s'est hissée dans le top 10 des pays les plus accueillants en 2025. Pour établir ce classement, booking.com a analysé les évaluations des clients. Parmi les autres pays figurant sur la liste, on trouve Madère, la Bretagne, l'Australie du Sud et la Basse-Californie du Sud (Mexique). [news.booking.com](https://www.news.booking.com)



Ephraïm Bieri

Petit bouchon, grand effet

Les impatients se font bêler dessus – comme ce bus VW près du Sangernboden (BE) l'automne dernier. C'est le moment où les 1800 moutons de la bergère Barbara Gisiger et de son partenaire Markus Nyffeler sont revenus de l'alpage de Chânel, dans la région du Gantrisch, pour passer l'hiver à l'étable. En haut de l'alpage, les moutons ont veillé à ce que les pâturages soient broutés en été. L'estivage est bien plus qu'une simple tradition, il permet notamment d'éviter les catastrophes naturelles telles que les avalanches et les glissements de terrain pendant les mois d'hiver.



L'USG crée une «chaire auto-suisse»

L'Université de Saint-Gall crée une «chaire auto-suisse de mobilité». Celle-ci doit étudier et accompagner scientifiquement la transformation de l'industrie automobile et la mobilité du futur. auto-suisse, l'association des importateurs suisses d'automobiles, sponsorise la chaire, prévue pour une durée de huit ans, à hauteur de 2,68 millions de francs.

SOUS LA LOUPE

Observations relatives à la mobilité par Illustres.
Ce mois-ci: vols long-courriers



LE TOP 5

Les cantons les plus étoilés au Guide Michelin en 2024



① Zurich

Le plus d'étoiles, le plus de restaurants étoilés: le canton trône en haut des destinations culinaires suisses. On y trouve quatre double-étoilés.

Nombre d'étoiles: **23**
Nombre de restaurants: **19**



② Grisons

Un des quatre trois étoiles du pays se trouve aux Grisons: le Schloss Schauenstein d'Andreas Caminada. Il y a également quatre double-étoilés.

Nombre d'étoiles: **18**
Nombre de restaurants: **12**



③ Vaud

Le deuxième canton du classement présentant un triple-étoilé: l'Hôtel de Ville à Crissier. Les deux autres sont à Bâle (Cheval Blanc) et Bad Ragaz (Memories).

Nombre d'étoiles: **15**
Nombre de restaurants: **10**



④ Berne

Des Alpes au vallon de Saint-Imier en passant par les villes, le deuxième canton du pays offre de nombreuses possibilités pour faire son choix parmi les étoilés.

Nombre d'étoiles: **14**
Nombre de restaurants: **14**



⑤ Genève

Un double-étoilé: L'Atelier Robuchon ou l'occasion idéale pour déguster la légendaire purée de pomme-de-terre d'un des plus grands chefs de l'histoire.

Nombre d'étoiles: **14**
Nombre de restaurants: **13**



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



Projet pilote dans la vallée de la Furt

Quatre véhicules autonomes vont arpenter les villages d'Otelfingen, Boppelsen, Hüttikon et Dänikon à la fin de l'été. Le projet vise à compléter l'offre de transports publics.

Au nord-ouest de Zurich se trouve la vallée de la Furt. C'est là-bas que prendra place un projet pilote mené par le Canton de Zurich, les CFF et Swiss Transit Lab, une plateforme spécialisée dans la conduite automatisée et déjà responsable d'autres projets pilotes à Schaffhouse. La région a été choisie en raison de sa structure d'agglomération, de sa taille et de son offre préexistante de transports publics, soit une ligne centrale de RER.

A partir du printemps 2025, des mesures seront effectuées sur les routes des quatre communes (Otelfingen, Boppelsen, Hüttikon et Dänikon) grâce à deux véhicules.

Pas plus cher que les transports publics

Le lancement public du projet pilote est prévu pour la fin de l'été. Quatre véhicules seront mis en circulation, les modèles choisis étant des Nissan Ariya électriques équipées de la technologie de WeRide, une entreprise faisant partie des leaders du marché en matière de conduite automatisée.

Il sera possible de commander un véhicule via une application. Le prix d'un trajet sera fixé en fonction du coût des transports publics et des offres porte-à-porte comparables. Plus tard, la zone sera étendue aux communes de Buchs, Dällikon et Regensdorf, et la flotte sera complétée par des minibus dont les modèles ne sont pas encore connus.

swisstransitlab.ch/de/projekte/furtal/

Source: guide.michelin.com, photos lad

Autriche - Italie - Slovénie

e-bike en immersion nature – entre lacs de Carinthie & Alpes Juliennes



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

Ce voyage vous emmène à la découverte de l'un des plus beaux paradis naturels d'Europe, qui s'étend entre la région des lacs de Carinthie et les Alpes Juliennes. Tout commence autour des lacs de Carinthie, la Riviera autrichienne, qui enchante par ses paysages de prairies verdoyantes, ses magnifiques panoramas et ses lacs idylliques. En Slovénie, nous empruntons la magnifique piste cyclable Save, au fil d'anciennes voies ferrées traversant des régions encore sauvages, jusqu'en Italie. Et le lendemain, nous enfourchons nos vélos électriques pour rejoindre le très beau parc national du Triglav et les rives du pittoresque lac de Bled.

Votre programme de voyage

1er jour, mercredi – Trajet jusqu'en Carinthie

Trajet en car spécial tout confort jusque dans la région des lacs de Carinthie, où nous sommes attendus à l'hôtel pour le repas du soir.

2e jour, jeudi – A travers la région des lacs jusqu'à Klagenfurt

Après le petit déjeuner, nous partons de l'hôtel pour un tour de chauffe à travers la vallée des lacs jusqu'à Klagenfurt. Passionnante balade en ville et temps libre. Après la visite, vous avez le choix de rentrer à l'hôtel en car ou à vélo.

Parcours e-bike: environ 33-64 km

3e jour, vendredi – Au bord du beau lac Wörthersee

Immersion aujourd'hui dans le climat quasi méditerranéen du lac Wörthersee. Arrêt d'abord à la tour d'observation «Pyramidenkogel», d'où nous pouvons admirer, depuis les hauteurs, un magnifique panorama. Nous continuons ensuite à vélo jusqu'à Velden et son célèbre château. A Pörtschach, visite du musée «Le monde des cristaux et des fossiles», avant de rejoindre Maria Wörth par la rive. De là, vous pouvez rentrer à l'hôtel en car ou à vélo.

tel en car ou à vélo.

Parcours e-bike: environ 50-65 km

4e jour, samedi – Villach & Gerlitzen

Départ ce matin en e-bike pour Villach. Une promenade guidée nous permet de découvrir les beautés de la ville, avant que nous ne repartions en direction d'Annenheim. Le téléphérique de Kanzel nous mène à la Gerlitzen, qui domine fièrement le lac d'Ossiacher. Profitez du panorama et de quelques heures sympathiques en bonne compagnie, avant de redescendre dans la vallée et rentrer en car à l'hôtel.

Parcours e-bike: environ 34 km

5e jour, dimanche – Lac Faaker See – Piste cyclable Alpe Adria – Tarvisio

Nous quittons la Carinthie à vélo en direction du sud et du lac Faaker, un morceau de Caraïbes au milieu des prairies. Près des ruines du château de Finkenstein, nous admirons un panorama à 360 degrés, avant de rallier Tarvisio par la piste cyclable Alpe Adria. De là, transfert en car à Kranjska Gora, en Slovénie.

Parcours e-bike: environ 60 km

6e jour, lundi – Journée de rêve dans les Alpes Juliennes

De l'hôtel, nous rejoignons à vélo la magni-

fique réserve naturelle de Zelenci. Au cœur de paysages impressionnants, nous suivons la piste cyclable de la Save pour parvenir à Planica, avant de dépasser la région des lacs de Fusine et Tarvisio, en route pour Camporosso. En téléphérique, nous montons ensuite au Monte Lussari et profitons d'un superbe coup d'œil pour la pause de midi. Retour à l'hôtel en vélo.

Parcours e-bike: environ 50 km

7e jour, mardi – Découverte de la belle Slovénie à vélo

En e-bike, nous parcourons le parc national du Triglav, jusqu'à Bled, station climatique slovène très prisée sur les contreforts des Alpes juliennes. Pause de midi à Bled, puis continuation à travers la vallée de Radovna, jusqu'à Dovje, d'où vous pouvez rentrer à l'hôtel en car ou à vélo.

Parcours e-bike: environ 57-70 km

8e jour, mercredi – Retour

Petit déjeuner, avant de prendre le chemin du retour en Suisse.



reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!



Le lac de Weissenfels, d'une rare beauté



Les Alpes Juliennes & le lac de Bled



Parcours e-bike:

Nous roulons principalement sur des pistes cyclables bien aménagées, des routes secondaires goudronnées, des chemins de terre et des chemins naturels. Globalement, le parcours est légèrement vallonné – les montées étant faciles à maîtriser en e-bike.

8 jours
6 tours en e-bike
284-343
km



8 jours, demi-pension incluse, dès

Fr. 1899.-

en chambre double

Compris dans le prix!

- Trajet en car spécial tout confort
- Transport des e-bikes dans une remorque professionnelle
- 4 nuits à l'hôtel Pachernighof ****, à St. Egyden, à proximité de Velden
- 3 nuits au Ramada Hotel & Suites ****, à Kranjska Gora
- 7 x petit déjeuner à l'hôtel
- 7 x repas du soir à l'hôtel
- Carte Carinthie, incluant de nombreuses prestations (par ex. montée sur la tour d'observation «Pyramidenkogel», musée «Le monde des cristaux et des fossiles», montée au Gerlitzen, etc.)
- Téléphérique (a/r) du Monte Lussari
- Visites guidées de Velden, Villach & Klagenfurt
- Tous les parcours e-bike selon programme
- Deux guides expérimentés pour tous les tours en e-bike
- Gratuit: chaque participant reçoit un article de sport e-Bike-tours.ch à choix

Votre date de voyage

28 mai au 4 juin 2025

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double

en hôtels 4 étoiles

Fr. 1899.-

Non inclus/en option:

Supplément chambre individuelle: Fr. 290.-
Sur demande: location e-bike: Fr. 36.- par jour
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

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

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



Une industrie en pleine tourmente

L'année dernière, le ciel s'est soudainement assombri sur l'industrie automobile européenne. Des emplois disparaissent et des usines pourraient bientôt fermer. Comment en est-on arrivé là, d'où vient le vent contraire et quelles sont les incidences pour la Suisse?

Texte Dino Nodari, Daniel Riesen Illustrations Alban Seeger



Recul de l'activité en Chine

Au cours des vingt dernières années, la Chine s'est enrichie et est devenue le plus grand marché automobile du monde, avec une position dominante des constructeurs automobiles allemands et japonais, qui ont fait exploser leurs chiffres d'affaires et bénéfices. Avec la montée des marques nationales (et de Tesla), la part de marché des Européens diminue. Les observateurs parlent d'une normalisation: les grands Etats ont souvent été des nations automobiles.



Baisse de la demande en Europe

Alors que les constructeurs automobiles européens sont confrontés à une concurrence locale accrue en Chine, ils doivent faire face à une stagnation, voire à un recul des ventes sur leur territoire (voir graphique page 18). Les consommateurs restent réticents, que ce soit en raison de la forte hausse des prix, de l'incertitude économique ou de la question de la propulsion: est-il trop tôt pour l'électrique, mais trop tard pour le thermique? Et ils attendent de voir...

Bureaucratie

L'Allemagne est probablement le pays européen qui souffre le plus de la perte d'importance de ses champions nationaux. L'une des raisons est peut-être sa tendance à la perfection: elle est certes une condition préalable à la production de bonnes voitures. Ainsi, les procédures complexes pour les permis de construire et les autorisations, ou les obligations de documentation coûteuses comme pour la loi sur la chaîne d'approvisionnement paralysent la compétitivité.

Grèves et licenciements

En 2023 encore, les constructeurs automobiles européens gagnaient bien leur vie grâce à la raréfaction de l'offre. En 2024, le vent a tourné. Les ventes en Europe sont restées stables, mais les exportations se sont effondrées. Les marges et bénéfices se sont effrités. Cela est préoccupant pour l'horizon 2025. Les annonces de fermetures d'usines et de grèves chez Volkswagen ont certes suscité de l'attention, mais les suppressions d'emplois ont surtout eu lieu dans les entreprises de sous-traitance, de Bosch à ZF.

Concurrence croissante

Tesla est depuis longtemps plus qu'une épine dans le pied des acteurs établis. De plus en plus de constructeurs chinois s'y ajoutent, qu'il s'agisse de noms connus comme Volvo, Polestar, Smart et MG, ou de constructeurs encore peu connus et qui attaquent d'abord les grands pays européens, comme BYD, Dongfeng ou Chery.

Coûts de production élevés

L'économie européenne est confrontée – au-delà du secteur automobile – à des coûts élevés par rapport à la concurrence chinoise et américaine. C'est traditionnellement le cas pour les coûts du travail. Selon l'Office fédéral allemand de la statistique, c'est surtout l'énergie qui est devenue beaucoup plus coûteuse puisque l'électricité coûte 27% de plus qu'en 2021, et le gaz naturel 90% de plus qu'il y a trois ans.

Erreurs entrepreneuriales

Les experts indiquent que les constructeurs automobiles européens ont sous-estimé les méga-tendances que sont la batterie de traction et le numérique («software-defined vehicle»). Ainsi, les premiers modèles ID de VW ont montré des faiblesses (entre-temps corrigées) dans la convivialité et la fiabilité de l'infodivertissement. Ailleurs, les nouvelles plateformes électriques avaient du retard ou semblaient déjà dépassées lors de leur lancement.

Changement de propulsion

Pour les sceptiques de l'électromobilité, l'énergie et le changement de motorisation sont considérés comme la cause principale de la crise automobile. Les investissements dans la chaîne cinématique électrique et dans les facteurs d'efficacité (p. ex. gestion des batteries, moteurs électriques, plateformes informatiques, unités de contrôle et aérodynamique) sont immenses. A cela s'ajoute l'achat de batteries coûteuses.

«Cette évolution est indispensable»

Le professeur Andreas Herrmann dirige l'Institut de la mobilité à l'Université de Saint-Gall et mène des recherches, entre autres, sur le changement de propulsion et la conduite autonome. Dans cet entretien, il explique pourquoi il pense que la crise automobile pourrait durer longtemps encore.



Andreas Herrmann est d'avis que les structures de l'industrie automobile sont en train de changer de manière drastique.

L

La crise actuelle s'apparente-t-elle à une tempête?

Andreas Herrmann: L'industrie automobile européenne, et en particulier allemande, se trouve en effet dans une véritable tempête. Et les vents viennent de partout. Avec l'électromobilité, sa compétence principale disparaît, car la Chine a fortement accéléré le virage de la propulsion. Et si nous devons acheter des batteries et des logiciels de commande parce que ces technologies sont mieux maîtrisées ailleurs dans le monde, nous perdrons jusqu'à 40% de la valeur ajoutée en Europe. Un autre facteur est le marché chinois, qui s'effondre massivement. Jusqu'ici, celui-ci était indispensable, surtout aux constructeurs automobiles allemands. Cela leur garantissait d'importants bénéfices mais désormais, ils ne parviennent plus à s'imposer avec leurs modèles électriques. Cette évolution s'est produite rapidement. Et si je regarde la mobilité autonome, je vois que le vent est sur le point de changer de direction. Tous les projets de pointe en matière de mobilité autonome viennent des Etats-Unis ou de Chine, et non d'Europe.

Vous voyez donc surtout des problèmes structurels plutôt que conjoncturels?

Oui, ce sont des problèmes structurels qu'on ne peut pas simplement laisser en suspens. Les structures dans la construction automobile sont en train de changer de manière substantielle. Et on a abordé ces changements beaucoup trop tard en Europe, par exemple avec le changement de la technologie de propulsion et maintenant aussi avec la conduite autonome.

Cette dernière constitue de la musique d'avenir et n'a encore que peu à voir avec un futur à court et moyen terme.

Bien sûr, la mobilité autonome n'est pas responsable du fait que les usines automobiles ne tournent pas à plein régime aujourd'hui. Mais elle va changer la nature de la conduite automobile. Nous n'y sommes pas préparés en Europe, car les constructeurs automobiles s'accrochent à leur ancien modèle commercial. Quand on voit ce qui se passe actuellement à San Francisco ou à Shanghai avec les véhicules autonomes, on se rend compte que la nature même de la conduite automobile va changer radicalement.

S'ajoute à cela désormais une baisse de la demande sur le marché intérieur.

Oui, la demande n'a pas évolué comme les constructeurs l'avaient prévu après le ralentissement dû au Covid. Actuellement, la demande de voitures est relativement faible dans le monde entier, et de nouveaux concurrents puissants font leur apparition. A cela s'ajoute le fait que nous avons un énorme désavantage en termes de coûts en Europe. Chez Volkswagen, par exemple, nous avons des salaires horaires gigantesques et des coûts d'électricité élevés par rapport aux fournisseurs chinois. Mais nous sommes également à la traîne en matière de technologie de production.



Par rapport à Tesla ou à BYD, par exemple, la production en Europe est beaucoup plus fragmentée, ce qui est coûteux et très complexe. Par rapport aux constructeurs asiatiques, il y a donc aussi un problème de coût substantiel.

Pourquoi les constructeurs allemands ont-ils tant tardé à s'attaquer à ces évolutions?

Les dirigeants de ces entreprises sont des gens intelligents qui voient exactement ce qui se passe. La question est simplement de savoir comment ils ont géré la situation. D'une part, il y a la success story de l'après-guerre, qui a généré des profits incroyables au cours des dernières décennies et qui a conduit les dirigeants, il y a encore quelques années, à croire qu'ils avaient les marchés et la politique sous contrôle. Ils étaient tout simplement trop gâtés et trop sûrs d'eux. D'autre part, on peut se demander si ces entreprises sont encore capables de se réformer.

Que voulez-vous dire par là?

Il est clair qu'un groupe comme Volkswagen, avec ses 600 000 employés et une longue tradition de succès, ne peut pas être réorienté comme ça. Ce qui me préoccupe davantage, ce sont les deuxième et troisième niveaux de direction de ces entreprises. Il y a beaucoup de personnes qui n'ont plus que quelques années avant de prendre leur retraite. La phrase la plus fréquente que l'on entend quand on parle à ces cadres est: «Pour moi, tout ira bien jusqu'à ma retraite.» Cette phrase est typique, moins pour la Suisse que pour l'Allemagne, mais je me demande si le pays ou les organisations sont encore capables de se réformer. Je crois que nous sommes trop rassasiés, trop paresseux et trop habitués à la réussite, et que cela se manifeste à petite échelle, mais aussi

dans les organisations, et cela me semble être le nœud du problème. Nous n'avons pas la soif du changement.

Vous ne croyez donc pas que ce changement est possible en Europe?

Il semble au moins clair que nous ne pouvons rien gagner avec le changement dans un avenir prévisible. Nous avons pour ainsi dire gagné le passé, mais l'avenir est incertain et nous sommes sceptiques à ce sujet, à juste titre. La situation est difficile.

«Il s'agit donc avant tout d'une crise des constructeurs européens – et en premier lieu allemands – qui n'ont pas été en mesure de se réformer.»

Andreas Herrmann, Institut de la mobilité de l'Université de St-Gall

La crise actuelle est-elle avant tout une crise automobile allemande, européenne ou même mondiale?

Ce n'est certainement pas une crise mondiale, car il y a bien sûr aussi des gagnants. Il suffit de regarder la capitalisation boursière de Tesla. Elle est désormais supérieure à la somme de Mercedes, BMW et Volkswagen réunies. L'épopée d'Elon Musk est stupéfiante. Et les nombreux constructeurs chinois ne font certes pas encore de bénéfiques et sont en outre encore fortement subventionnés, mais je ne doute pas que certains d'entre eux vont se relever. Il s'agit donc avant



Renault 5 La voiture de l'année 2025 est considérée comme l'un des espoirs de la production européenne.



tout d'une crise des constructeurs européens qui n'ont pas été en mesure de se réformer, en premier lieu les Allemands.

Et qu'en est-il des constructeurs français qui tentent de maintenir un niveau élevé de valeur ajoutée dans leur propre pays?

Les constructeurs français ont un avantage a posteriori qui a longtemps été un inconvénient. Ils étaient très peu présents en Chine. Comme la demande n'y est pas en train de s'effondrer aussi massivement que chez les constructeurs allemands, ils sont quelque peu avantagés. De plus, les constructeurs français sont actifs sur le marché plus restreint des petits véhicules et ils s'en sortent plutôt bien. Cependant, il apparaît également que l'Europe ne parle pas d'une seule voix dans ce domaine, car les industries ont des orientations complètement différentes. Il est donc difficile de trouver une position commune.

Qu'est-ce que cela signifie pour l'industrie automobile européenne?

Le changement dans l'industrie automobile européenne est indispensable. Je ne crois pas à un effondrement car les segments y sont trop nombreux. Par exemple, sur le marché du luxe, on continuera à vendre des Porsche, des Mercedes et des BMW, même en Asie et au Moyen-Orient. L'avantage du marché intérieur existe également: les Français, par exemple, aiment acheter des voitures françaises. Et les constructeurs chinois ont encore du mal en Europe. Pour l'instant, on ne se précipite pas pour acheter une BYD ou une Nio, des marques encore peu connues chez nous. Je pense cependant que nous devons déjà accepter des pertes de valeur ajoutée importantes en Eu-

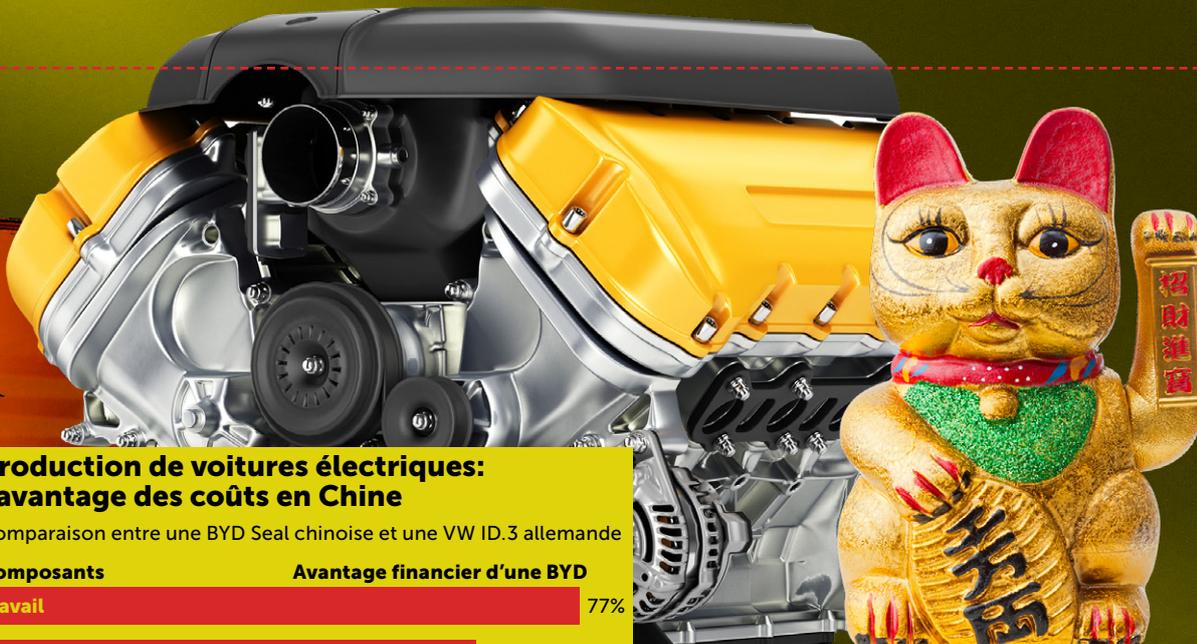
rope, ce qui devrait également avoir un impact sur les fournisseurs et finalement entraîner une perte de prospérité, sans pour autant signifier la fin de l'industrie automobile dans nos régions.

«Les constructeurs français ont un avantage a posteriori qui a longtemps été un inconvénient: ils étaient très peu présents en Chine.»

Andreas Herrmann, Institut de la mobilité de l'Université de St-Gall

Pourquoi les constructeurs chinois ont-ils plus de mal que prévu à s'implanter sur le marché européen?

A mon avis, ces constructeurs ont deux inconvénients. D'une part, il y a le système de distribution. Ces constructeurs sont encore en train d'expérimenter la bonne voie à suivre. Je vois des possibilités, par exemple, dans le rachat de concessionnaires indépendants ou dans la coopération avec des marques européennes. Pour le client en Europe, il est important de savoir où se trouve le garage et où il peut faire changer ses pneus. Cet aspect a besoin d'un peu de temps. Cela concerne également le deuxième inconvénient, qui réside dans le fait que ces marques ne sont tout simplement pas encore connues chez nous. Et on comprend bien que la construction d'une marque ne se fait pas du jour au lendemain. Je pense que les fabricants chinois ont sous-estimé ces défis, ce qui nous donne encore un peu de répit.



Production de voitures électriques: l'avantage des coûts en Chine

Comparaison entre une BYD Seal chinoise et une VW ID.3 allemande

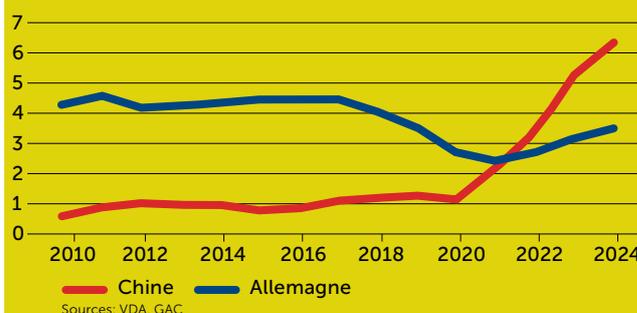
Composants	Avantage financier d'une BYD
Travail	77%
Distribution	63%
Usine	62%
Carrosserie, châssis, roues	38%
Batterie	29%
Autres pièces	23%
Electronique	17%
Intérieur	17%

Le calcul a été publié par UBS Research en 2023. Un point intéressant: aujourd'hui, la VW ID.3 est vendue en Allemagne à partir de 33 300 euros, la BYD Seal à partir de 46 990 euros.

Source: UBS

L'Allemagne, championne des exportations, dépassée par la Chine à une vitesse record

Exportations de voitures de 2010 à 2024 en millions d'unités



Combien de temps allons-nous encore fabriquer en parallèle des moteurs à combustion et des moteurs électriques en Europe?

Il y a trois ou quatre ans, j'aurais dit: «Plus très longtemps, le monde de l'automobile se met à l'électrique.» Depuis, je suis devenu plus réservé. Il se pourrait bien que l'industrie continue à développer les deux technologies en parallèle, mais pas à long terme. Je pense qu'elle va se concentrer sur un seul type de propulsion. Au final, on dépenserait tout simplement plus d'argent si on avait besoin de deux départements de recherche et de deux plateformes de production pendant trop longtemps. Au cours des prochaines décennies, il est probable que les deux types de propulsion seront produits. Je pense donc que l'interdiction des moteurs à combustion interne sera reportée à 2035 afin de continuer à garantir des revenus aux constructeurs automobiles.

La crise offre-t-elle également des opportunités à l'industrie automobile?

Bien sûr, comme chaque crise. Mais je pense que nous n'avons pas encore atteint le pic de la crise. Et ce n'est que lorsque le mal deviendra intense que le changement va se produire. C'est pourquoi

je pense que cette crise est nécessaire pour passer à l'étape suivante. Les cinq ou six prochaines années – le temps, je pense, qu'il nous faudra pour sortir de la crise – devraient être intéressantes sur le marché automobile européen. o dno

TCS ASSURANCES VÉHICULES

Protection optimale pour vous et votre véhicule

Bien que le marché automobile suisse ait reculé de 3% en 2024, 245 000 nouvelles voitures et près de 50 000 motos ont tout de même été immatriculées. Et quiconque met en circulation un nouveau véhicule est tenu de l'assurer. Les assurances véhicules du TCS vous protègent de manière optimale, vous et votre voiture ou votre moto. Vous choisissez exactement la protection dont vous avez besoin et, en cas de sinistre, les professionnels du TCS vous soutiennent rapidement.

Calculer votre prime dès maintenant: tcs.ch/vehicules

La façon dont la crise touche la Suisse

Le secteur suisse de la sous-traitance dépend encore fortement du marché européen. Des lueurs d'espoir existent néanmoins. Et la crise pourrait faire baisser les prix des voitures neuves et d'occasion.

Ralentissement économique, baisse de la demande et scepticisme envers la mobilité électrique: l'industrie automobile européenne est en crise. Stellantis, le quatrième constructeur automobile mondial, connaît un problème de ventes depuis plus d'un an. Rien qu'au cours du dernier trimestre 2024, celles-ci ont diminué de 9% par rapport à la même période l'année précédente. C'est probablement pour cette raison que le PDG Carlos Tavares a dû démissionner début décembre. Le groupe veut maintenant relancer les ventes en proposant des remises. Nissan, Ford, Mercedes et Volkswagen souffrent également d'une conjoncture économique faible et de problèmes en partie internes.

La situation semble la plus alarmante chez Volkswagen. Pour la première fois en trente ans, des licenciements économiques menacent et des fermetures d'usines sont envisagées. La branche automobile et ses sous-traitants, qui font la fierté de l'Allemagne, emploient environ 800 000 personnes. En Suisse aussi, le secteur de la sous-traitance est important. L'industrie emploie plus de 30 000 personnes et fabrique notamment des pièces automobiles, des outils et des logiciels.

Une grande dépendance

«La situation sur le marché est très difficile», explique Anja Schulze. Cette professeure de l'Université de Zurich est directrice du Swiss Center for Automotive Research et mène des recherches sur la capacité d'innovation des entreprises, en particulier sur l'industrie de la sous-traitance en Suisse. «Les sous-traitants suisses dépendent toujours fortement de l'industrie allemande», explique Anja Schulze. Si les constructeurs allemands ne se portent pas bien, le secteur suisse en ressentira également les effets. Pourtant, Anja Schulze ne veut pas noircir le tableau. «Malgré une dépendance encore relativement importante

vis-à-vis du marché européen, notre industrie s'est diversifiée ces dernières années en termes de débouchés», poursuit-elle. Elle estime que cette tendance devrait encore s'accroître. Et les exemples positifs existent en Suisse.

Faire preuve d'esprit inventif

Le constructeur de machines Bühler, basé en Suisse orientale, s'est ainsi fait connaître grâce à la tendance industrielle à presser de grands élé-

«Les fournisseurs suisses dépendent toujours fortement de l'industrie allemande.»

Anja Schulze, professeure et directrice du Swiss Center for Automotive Research de l'Université de Zurich

ments de carrosserie au lieu de souder ultérieurement de nombreuses petites pièces. Bühler AG est l'un des rares fournisseurs de «gigapresses» nécessaires à cette fin, que Tesla utilise de plus en plus. Les fournisseurs européens misent également sur ce procédé efficace, mais qui nécessite un investissement important. A la fin de l'année dernière, le groupe allemand Hardtmann a mis en service une Carat 610, une machine de chez Bühler. En outre, Bühler utilise avec succès son savoir-faire en matière de technologie des procédés, notamment pour les machines du secteur alimentaire, pour la production de pâtes d'électrodes destinées à la recherche et à la production de batteries.

Pour Anja Schulze, il est clair que toutes les entreprises suisses de sous-traitance ne passeront pas à l'électromobilité. «Il y a des exemples d'entreprises qui se convertissent, et d'autres qui



La Suisse omniprésente dans l'industrie automobile

On trouve du savoir-faire suisse dans presque toutes les voitures. La majorité des entreprises helvétiques de l'industrie automobile ont réussi à s'affirmer ces dernières années, malgré un contexte difficile. C'est ce que démontrent les chiffres de l'Université de Zurich.

70

pour cent des entreprises génèrent la majeure partie de leur chiffre d'affaires à l'étranger. Les entreprises ne générant aucun chiffre d'affaires en Suisse s'élèvent à 20%.

21

nouvelles entreprises de l'industrie automobile ont été créées en Suisse depuis 2018. Entre 2013 et 2018, 14 nouvelles entreprises ont été créées.

13

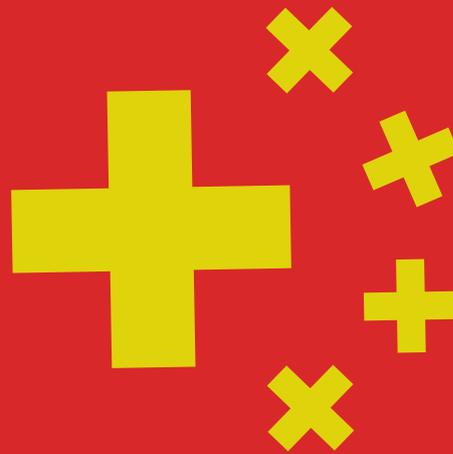
milliards de francs de chiffre d'affaires ont été réalisés en 2023 dans l'industrie automobile de notre pays.

81

pour cent de toutes les entreprises de la branche automobile suisse sont des PME.

22

pour cent des entreprises interrogées ont indiqué que le passage au tout électrique rendait leurs produits ou services obsolètes. 34% sont partiellement affectés, 21% peu affectés et 17% ne sont pas du tout affectés.



578

Cela correspond au nombre d'entreprises de l'industrie automobile en Suisse en 2023. Depuis 2018, une centaine d'entre elles ont cessé leurs activités dans ce secteur. Ces chiffres ne tiennent pas compte des concessionnaires automobiles, des assurances, des services financiers et des ateliers de réparation.

32 000

personnes travaillent en Suisse pour l'industrie automobile. Ce chiffre est resté relativement stable par rapport à 2018 – il s'agissait alors de 34 000 personnes.

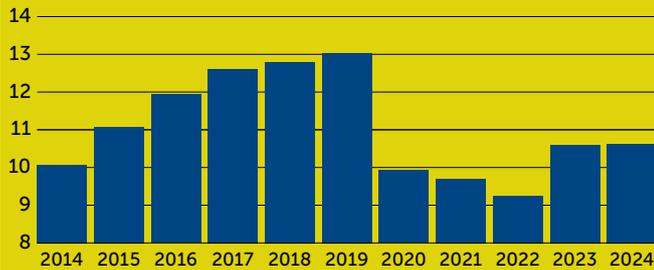
Sanctions CO₂: entre préoccupations et exigences

En 2025, la valeur limite moyenne autorisée pour les émissions de CO₂ des voitures neuves diminue. Pour tous les modèles et poids de véhicules de tourisme, la valeur cible de CO₂ est de 93,6 g/km, soit environ 20% de moins que l'année précédente. Cette prescription de l'UE, également reprise en grande partie par la Suisse, n'est pas une surprise. Elle s'inscrit dans la tendance à long terme de la baisse des émissions CO₂ vers zéro d'ici 2035, les chiffres concrets pour 2025 étant connus depuis 2021. C'est ce que reconnaît Ola Källenius, CEO de Mercedes-Benz et nouveau président de l'Association des constructeurs européens (ACEA). Pourtant, dans une lettre ouverte adressée en début d'année à la Commission et au Parlement européens, il demande une réorientation de la politique de décarbonisation. Les objectifs ont été formulés dans des conditions géopolitiques et macroéconomiques très différentes, fait-il remarquer. Une mise à niveau avec la réalité et des assouplissements sont nécessaires, sans pour autant perdre de vue l'objectif zéro émission pour les transports en Europe d'ici 2050. Le patron de Mercedes met en avant le risque de sanctions majeures en 2025, de l'argent qui n'est ensuite plus investi dans la recherche et le développement. Il se penche sur l'actuelle stagnation des ventes de véhicules électriques en Europe. Il a demandé aux responsables politiques européens une plus grande harmonisation des normes et un regroupement plus efficace lors de l'introduction de nouvelles réglementations. Ola Källenius s'inquiète en outre de la compétitivité de l'économie européenne. Selon lui, il faut veiller à ce que l'énergie soit abordable et disponible en quantité suffisante, et la surréglementation, entre autres sur le marché du travail, limite les acteurs économiques.

En ce qui concerne les sanctions en matière de CO₂, l'association suisse des importateurs d'automobiles formule des exigences similaires à l'égard de la politique locale. auto-suisse critique également le fait que la politique ne contribue pas suffisamment à la réussite du changement de motorisation et évoque le manque d'infrastructures de recharge pour les locataires et dans les villes. «Les véhicules à brancher contribuent davantage à la baisse des valeurs de flotte grâce à leurs émissions de CO₂ nettement plus faibles, mais ils n'atteignent ensemble que 28% de part de marché – et devraient maintenant connaître un véritable boom au vu des valeurs cibles de CO₂ abaissées d'environ 20% pour la nouvelle année», écrit auto-suisse. Seule une part de marché de 50% permettrait aux importateurs d'atteindre les objectifs minimaux sans être sanctionnés. o dan

Ventes de voitures neuves en Europe: bien en dessous du niveau pré-Covid

en millions d'unités de 2014 à 2024



Source: ACEA

ne le feront pas. Il ne faut pas oublier que des moteurs à combustion sont encore fabriqués et qu'ils dépendent toujours des mêmes composants. Si un jour ces composants ne sont plus utilisés ou si la pression sur les prix devient trop forte, certaines entreprises se concentreront également sur d'autres secteurs d'activité.»

Bonnes affaires en vue

Mais la crise automobile pourrait aussi faire des heureux. Les constructeurs devraient essayer de relancer la demande par des remises afin de vider leurs stocks et de faire remonter le niveau du marché. Selon auto-suisse, celui-ci est encore nettement inférieur à la période pré-Covid. Toutefois, l'accent sera mis sur la gamme de motorisations. Si le monde politique ne fait pas de concessions (voir encadré ci-contre) en ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de CO₂, les experts de TCS Test & Technique estiment qu'une part de 40% de véhicules rechargeables (électriques et hybrides rechargeables) sera nécessaire pour atteindre les objectifs. En 2024, cette proportion était de 28%. Les fournisseurs vont utiliser divers leviers pour atteindre la proportion requise et éviter ainsi des pénalités financières. En d'autres termes, les prix des voitures neuves à combustion et électriques vont se rapprocher et ces dernières devraient être proposées à des conditions intéressantes, avec des conséquences sur le marché de l'occasion. Matthias Bischof, directeur de la clientèle professionnelle chez AutoScout24, s'attend ainsi à une offre excédentaire de voitures d'occasion en 2025: «Les constructeurs veulent stimuler les ventes et mettre plus de véhicules sur le marché», dit-il. Pour convaincre les acheteurs, de nombreux concessionnaires pourraient proposer des remises. Cela fera également baisser les prix sur le marché des voitures d'occasion. o dno/dan

Offre pour
les lecteurs
et lectrices
de Touring

Des problèmes avec
votre chauffage au sol?

Nous ramenons la chaleur!

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



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

Lorsque la performance calorifique des chauffages au sol diminue et/ou que le réglage ne fonctionne plus correctement, il convient de vérifier le système – notamment lorsque celui-ci a plus de 35 ans. En effet, nombre d'anciens tuyaux de chauffage au sol sont encore en plastique; ils se fragilisent avec le temps et peuvent s'encrasser. Dans tous les cas, il vaut la peine de faire appel à la compétence du Naef GROUP.

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

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

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

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



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



Début d'été au Tessin

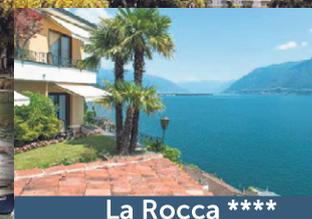
Benvenuti-Hôtels, Ascona / Locarno



Casa Berno ****



Remorino ****



La Rocca ****

Prix pour les
membres TCS
dès **426.-**
par personne
pour 3 nuits



OFFRE EXCLUSIVE

- 3 nuitées dans un Hôtel Benvenuti
- Vin mousseux du Tessin „Charme” dans la chambre
- Riche buffet de petit-déjeuner
- Location journalière du Fiat 500e Cabrio
- Ticino Ticket (pour la gratuité des transports publics)

TARIFS ET VALIDITÉ

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

Haute saison

16 juin au 14 septembre 2025

Tarif pour les membres TCS:
CHF 477.- au lieu de CHF 570.-

Basse saison

du 14 février au 15 juin et
du 15 septembre au 30 novembre 2025

Prix spécial pour les membres du TCS
CHF 426.- au lieu de CHF 509.-

Supplément de 15 CHF par personne et par nuit le week-end. Offre non valable les jours fériés et lors d'événements spéciaux locaux. Le contingent est limité. Le séjour peut être doublé au maximum.

Les hôtels Benvenuti offrent un cadre élégant pour la détente, le plaisir et des expériences spéciales au Tessin. Ils séduisent par leur charme et leur ambiance méridionale, leur hospitalité et leur qualité de vie. Tous les trois hôtels sont situés dans une situation privilégiée dans la région d'Ascona/Locarno.

Boutique-Hôtel La Rocca**** à Porto Ronco - Ascona

Ce boutique-hôtel charmant avec 17 chambres est situé dans un endroit excellent avec une merveilleuse vue sur le Lac Majeur. Dans le „Ristorante Panoramico” nous vous gâtons avec des plats méditerranéens et classiques. Vous trouverez la détente dans le magnifique jardin ou au lido privée.

Hôtel Casa Berno**** à Ascona

L'hôtel 4 étoiles, géré personnellement, est situé au-dessus du lac Majeur, au milieu d'un parc subtropical. Les chambres et suites impressionnent par leur confort moderne, leurs vues fantastiques et une touche de luxe. Des chefs-d'œuvre culinaires sont servis dans le restaurant panoramique. Une grande piscine vous invite à la détente.

Boutique-Hotel Remorino**** à Minusio-Locarno

Un endroit charmant pour les connaisseurs de style méditerranéen classique, au bord du Lac Majeur et à quelques pas du centre de Locarno. Des chambres élégantes avec balcon ensoleillé et un parc somptueux avec piscine invitent à la détente. Le petit-déjeuner est servi dans le restaurant ensoleillé ou sur la terrasse.



INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS

Centrale de réservations:
Téléphone 041 368 09 90 (lu-sa)
welcome@benvenuti.ch ou
www.benvenuti.ch/touring

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



Mobilité

START-UP SIMPLETRAIN EN PAGE 26
**L'EUROPE
À BORD DE
TRAINS**

L'avenir de la mobilité selon Jürg Wittwer, directeur général du TCS. | Le ski en Suisse: cher et risqué, mais aussi très populaire. | La politique des transports est repensée.

«La mobilité est à l'aube d'une révolution»

Le TCS ne cesse de croître et, en près de 130 ans, son importance pour la Suisse n'a sans doute jamais été aussi élevée. Son directeur général Jürg Wittwer (57 ans) explique comment le club prépare l'avenir et pourquoi le terme d'association automobile n'est depuis longtemps plus d'actualité.

Interview Dominic Graf Photo Emanuel Freudiger

Jürg Wittwer, le TCS compte plus de 1,6 million de membres – un chiffre jamais atteint jusqu'alors. Pourquoi l'adhésion au TCS vaut-elle la peine pour autant de personnes?

Jürg Wittwer: Parce qu'il est bon de savoir qu'en cas d'urgence, un simple coup de fil suffit. Et accessoirement, en tant que membre, on soutient également les nombreuses activités d'utilité publique du TCS, par exemple pour la sécurité routière. Un sociétariat TCS n'aide donc pas seulement en cas d'urgence personnelle, elle préserve aussi la vie d'autrui.

Vous êtes directeur général du TCS depuis 2016. Le club se trouve-t-il aujourd'hui là où vous l'aviez imaginé il y a neuf ans?

Nous sommes en pleine croissance – 30 000 membres de plus l'an dernier – et nous avons de nouveaux engagements, notamment dans les domaines de la santé, des ménages et des drones. Mais en bientôt 130 ans d'existence, ces neuf ans ne sont pas vraiment essentiels. Mon objectif a toujours été de faire en sorte que le TCS soit prêt pour l'avenir. Et seul celui-ci nous dira si j'ai atteint mon but.

Cela vous agace-t-il que le TCS soit réduit à une association automobile?

Oui, car très souvent cette affirmation ne provient pas de nos membres. Ceux-ci savent très bien que le TCS s'engage pour l'ensemble de la mobilité, et également pour la mobilité douce: nous sommes le plus grand dépanneur de vélos, nous avons tracé les premières pistes cyclables de Suisse et nous exploitons, avec TCS Velocorner, le plus grand marché spécialisé en ligne pour les vélos. Si quelqu'un réduit le TCS à une simple association automobile, c'est soit lié à de l'ignorance, soit affirmé de façon intentionnelle. Et c'est cette dernière allégation qui m'irrite.

Depuis 2022, TCS Home propose également, dans toute la Suisse, des services de dépannage pour les particuliers. Quel bilan tirez-vous de ce «saut» dans les ménages?

Lorsque l'on a besoin d'un plombier ou d'un électricien chez soi, cela prend en général plusieurs jours avant une intervention. Nous travaillons main dans la main avec des entreprises artisanales régionales et sérieuses afin que la panne à domicile soit réglée plus vite et plus facilement. Et un point majeur: comme pour les voitures, nous laissons les grosses réparations et les rénovations à d'autres spécialistes. Le cœur de métier de TCS Home est uniquement l'urgence. Et autant le dire, nos membres sont ravis de ce service.

Avec TCS Ambulance, le plus grand club de mobilité du pays est devenu le plus grand acteur privé dans le domaine du secours d'urgence et de transport de malades. En quoi est-ce judicieux d'intégrer ce secteur?

Comme je l'ai dit, nous sommes des spécialistes de l'urgence, et la santé en fait partie. En moyenne, le TCS intervient toutes les 70 secondes dans une situation d'urgence, jour après jour, sur la route, à la maison, à l'étranger et, justement, également avec TCS Ambulance.

Les ambulances TCS ont connu une croissance rapide depuis leur création en 2021. Il y a maintenant 17 bases dans sept cantons. Cela va-t-il continuer à ce rythme?

La croissance va se poursuivre parce que TCS Ambulance correspond parfaitement à notre culture d'aide. Nous voulons tenir la promesse faite à nos membres: TCS – toujours à mes côtés.

Mobilité, santé, logement: dans quels autres domaines ou situations le TCS pourrait-il encore apporter son assistance à l'avenir?



«Le sociétariat TCS n'aide pas seulement en cas d'urgence personnelle, elle préserve aussi la vie d'autrui.»

Ces trois domaines couvrent assez largement le quotidien des gens. Je pourrais peut-être ajouter que nous lançons actuellement une version plus complète et actualisée de notre contrat de cyberprotection. Ainsi, le TCS vous aide également en cas de problème dans le monde virtuel, qu'il s'agisse de harcèlement ou de vol de données.

La numérisation, la décarbonisation et la conduite autonome sont considérées comme des méga-tendances de la mobilité. Comment nous déplacerons-nous dans 30 ans?

La mobilité est à l'aube d'une révolution qui entraînera d'énormes bouleversements. Les deux moteurs majeurs sont la technologie des batteries et l'intelligence artificielle. Cela permettra de créer des petites citadines et des mini-navettes autonomes et bon marché. J'espère qu'elles combineront les avantages de la voiture classique et des transports publics: rapides, écologiques, peu encombrantes et disponibles individuellement.

Depuis l'arrivée des premières voitures électriques modernes sur le marché, le TCS s'est imposé comme expert et interlocuteur dans le domaine de l'e-mobilité. Comment évaluez-vous l'évolution des voitures électriques?

Les ventes de voitures électriques stagnent. Mais je considère qu'il s'agit d'un phénomène temporaire. Avec l'effondrement du prix des batteries, il est moins cher de produire une voiture purement électrique qu'une voiture à moteur à combustion. Ce n'est donc qu'une question de temps avant qu'une voiture électrique soit également moins chère à l'achat. Et au plus tard à ce moment-là, le marché se retournera et la pression des consommateurs obligera les politiques et les entreprises à mettre à disposition, en Suisse également, une infrastructure de recharge raisonnable.

TCS Camping bat de nouveaux records de nuitées et cimente sa position de leader. Quels sont vos autres objectifs dans ce secteur?

Notre ambition reste la même: offrir à nos membres et à nos hôtes des vacances détendues et en pleine nature. Bien sûr, nous souhaitons encore nous développer dans ce domaine, mais il n'y a plus beaucoup de places disponibles. L'expansion se fait plutôt au niveau de la qualité et de l'offre locale. Autrefois, un camping s'apparentait à un pré. Aujourd'hui, il est comparable à un centre de vacances, avec un restaurant, des boutiques et l'organisation d'activités pour les clients.

Le TCS s'engage aussi en faveur de la mobilité verticale et de l'utilisation correcte des drones, notamment sur mandat de la FIA, avec l'Académie des drones. Quels sont les objectifs de ce travail de pionnier?

Les drones sont déjà essentiels pour de nombreux secteurs économiques. Ils contrôlent

Stannah

Publicité



GRATUIT

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

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.



Partout en
Suisse



Français

T 021 510 48 38

✓ Produits de qualité excellente

✓ Service Clients 24h/7

✓ Fabricant depuis 158 ans

Allemand

T 044 512 31 03

✉ sales@stannah.ch

🌐 www.stannah.com

Italian

T 091 210 98 10



Coupez ici

Merci de nous envoyer vos informations gratuites !

Nom et Prénom :

Rue :

NPA/Lieu :

Téléphone :



STANNAH, Steinackerstrasse 6, 8902 Urdorf

TCS02251

les voies ferrées ou les lignes à haute tension, aident les agriculteurs à protéger les cultures ou assistent les pompiers dans la lutte contre les incendies. Quelque 300 entreprises dans le monde mènent actuellement des recherches sur les taxis volants – avec de nombreuses utilisations pionnières et utiles, par exemple en complément des hélicoptères de sauvetage. La majorité des grands constructeurs automobiles ont également investi massivement dans des projets de drones. Le TCS suit cette évolution. Nous formons depuis des années des pilotes de drones et menons des recherches sur les drones pour le transport médical, en collaboration avec les clubs des Pays-Bas et d'Autriche. Bientôt, nous proposerons même des missions avec nos propres appareils volants.

Le Fonds de sécurité routière (FSR) mandate le TCS pour réaliser les campagnes de prévention des rentrées scolaires en 2025, 2026 et 2027. En quoi ce mandat est-il important pour le TCS?

La sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, les enfants, nous tient à cœur depuis 1908. La campagne avec le FSR est un complément à toutes les autres activités que nous menons chaque année pour protéger les enfants grâce aux contributions de nos membres. Il s'agit par exemple du contrôle des trajets scolaires ou de la distribution d'accessoires et de vêtements MADE VISIBLE. Ainsi nos membres, le TCS et le FSR s'unissent pour sauver des vies. ◦

TCS LIVRET PROTECTION D'URGENCE

Mobilité garantie en cas de maladie ou d'accident

Depuis 129 ans, le TCS vient en aide à ses membres dans les moments difficiles. Le club n'a cessé d'évoluer dans ses prestations. Un exemple en est le Livret protection d'urgence lancé l'année dernière. D'une part, il couvre les frais des trajets quotidiens importants pendant la convalescence après un accident ou une maladie. Ainsi, p. ex., vous restez mobile malgré une jambe cassée et pouvez faire vos courses ou vous rendre chez le médecin – les frais liés au taxi sont payés par le TCS. D'autre part, le Livret protection d'urgence prend en charge la faille de couverture pour les transports en ambulance dus à la maladie. Beaucoup ignorent que l'assurance de base des caisses maladie ne couvre que la moitié de ces frais au maximum.

tcs.ch/livret-protection-urgence

touring

OTTO'S

ottos.ch
 Commander. Aisément. En ligne.

Cybox Siège enfants
Solution B I-FIX Volcano Black
 de 3 à 12 ans (100-150 cm, max. 50 kg), appuie-tête réglable, avec Isofix

135.-
 Comparaison avec la concurrence
 199.-
-32%





JARDIN. Aménagement. À petits prix.
 Le bonheur d'anticiper.

AMÉNERGER DÈS À PRÉSENT SON JARDIN




COMMANDER MAINTENANT

Dailies All Day Comfort
 30 lentilles **26.95** CC 30.20
 90 lentilles **58.95** CC 96.90

dès **26.95**
 Comparaison avec la concurrence
 30.20
-10%



Dailies Total 1
 30 lentilles **32.95** CC 39.-
 90 lentilles **79.95** CC 99.-

dès **32.95**
 Comparaison avec la concurrence
 39.-
-15%



Dailies AquaComfort Plus
 30 lentilles **22.95** CC 40.90
 90 lentilles **52.95** CC 72.90

dès **22.95**
 Comparaison avec la concurrence
 40.90
-43%



Baigorri Garnacha
Rioja DOCa
 millésime 2018*
 cépage: Garnacha
 75 cl

27.95
 au lieu de
 39.50
-29%



Unité de commande 6 bouteilles

Salentein Barrel Selection Chardonnay
Mendoza
 millésime 2023*
 cépage: Chardonnay
 75 cl

11.95
 Comparaison avec la concurrence
 20.95
-42%



Unité de commande 6 bouteilles

ACHETER AISÉMENT PLUS DE 9'000 ARTICLES EN LIGNE. OTTOS.CH

Narciso Rodriguez
 Cristal femme
 EdP
 30 ml

49.90
 Comparaison avec la concurrence
 99.-
-49%



Guerlain
 Insolence femme
 EdT
 75 ml

64.90
 Comparaison avec la concurrence
 165.-
-60%



Burgerstein
 Magnesiumvital
 120 comprimés

29.90
 Comparaison avec la concurrence
 34.90



Haru Rosado
Tierra de Murcia IGP
 millésime 2022*
 cépages: Monastrell, Garnacha, Syrah
 75 cl

15.95
 Comparaison avec la concurrence
 18.95



Unité de commande 6 bouteilles

Hugo Boss
 Hugo homme
 EdT
 125 ml

49.90
 Comparaison avec la concurrence
 122.90
-59%



Calvin Klein
 CK One unisexe
 EdT
 200 ml

39.90
 Comparaison avec la concurrence
 94.95
-57%



Burgerstein
 Omega-3 DHA
 100 comprimés

39.90
 Comparaison avec la concurrence
 47.90



20 Aldeas
VdT Castilla y Leon
 millésime 2020*
 cépage: Tempranillo
 75 cl

16.95
 Comparaison avec la concurrence
 23.95
-27%



Unité de commande 6 bouteilles

ottos.ch

Dans la limite des stocks disponibles. * Sous réserve de changements de millésimes.



Découvrir l'Europe sans avion

Un étudiant passionné par le monde ferroviaire enthousiasme ses amis pour les voyages en train. L'idée? Proposer des voyages dans toute l'Europe de manière simple et abordable, et réduire les voyages en avion. Avec **SimpleTrain**, ils abordent une thématique actuelle.

Texte Juliane Lutz Photo Emanuel Freudiger

Giulia Kunz* voulait spontanément rendre visite à des amis à Munich en janvier. Lorsqu'elle a appris au guichet de Berne que le billet aller-retour coûterait 308 francs sans réduction – il n'y avait plus de billets dégriffés – elle a changé d'avis et pris la voiture. En 2024, Erwin Flury a tenté en vain de faire une réservation pour son vélo sur le trajet Zurich–Gênes. Ce n'était possible ni en ligne auprès des CFF, ni au guichet de la gare de Zurich. «Seulement à partir de 2025», lui a-t-on répondu. Pour lui, il n'était pas question de prendre l'avion ou de conduire lui-même. Sur le conseil d'une connaissance, il a découvert SimpleTrain. Erwin Flury s'est procuré son billet et la réservation de son vélo via cette plateforme, et réserve depuis ses voyages uniquement sur ce site, tout comme Giulia Kunz.

Savoirs et idée commerciale

«Nous montrons que les voyages en train dans toute l'Europe sont faciles à réserver et peuvent être abordables», résume Saskia Bilang. Avec Marius Portmann et Austin Widmer, cette jeune femme de 27 ans dirige la start-up fondée en 2019. «Grâce à notre plateforme, les gens réservent leurs voyages vers un endroit précis et dans leur langue. Ils n'ont pas besoin d'aller sur différents sites web pour cela, ni d'avoir des connaissances préalables.» A la question de savoir comment ils font pour obtenir ces bons prix – «généralement moins chers que sur d'autres plateformes, selon le site de l'entreprise – Marius Portmann répond: «Avec notre savoir: nous connaissons tout le système ferroviaire en Eu-

rope et toutes les astuces pour acheter des billets au meilleur prix.» Ainsi, sur simpletrain.ch, un aller simple de Zurich à Munich est disponible à partir de 34 francs. «Lorsque l'on se rend dans la capitale bavaroise, le fait que l'on réserve les billets auprès de la Deutsche Bahn (DB) ou des Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) joue un rôle. En outre, nous sommes toujours à l'affût d'offres spéciales comme Interrail et d'actions de réduction», explique le jeune homme de 26 ans. On peut bien imaginer que 68 francs pour l'aller-retour de la Suisse à Munich, plus une taxe de 6 francs, convainquent l'un ou l'autre de préférer le train pour un voyage vers cette destination.

«Et nous sommes partenaires des plus grandes compagnies ferroviaires d'Europe. Nous pouvons utiliser des systèmes de distribution auxquels les CFF, par exemple, n'ont pas accès», ajoute Austin Widmer. Il laisse entendre qu'il n'a pas toujours été facile pour une petite start-up de prendre pied auprès des différentes entreprises ferroviaires. «Il a fallu faire preuve de beaucoup de ténacité», dit-il. Outre les entreprises ferroviaires, les compagnies de ferry font également partie des partenaires de SimpleTrain. Celle-ci offre également la possibilité de réserver des voyages combinés.

Idées futées bien rémunérées

C'est à Marius Portmann que l'on doit l'existence de cette start-up. Il a hérité de ses parents l'amour du train et la conviction que l'Europe peut très bien être parcourue sans avion. Dès son adolescence, il s'est intéressé de près au trafic ferro- >

SimpleTrain Les jeunes entrepreneurs Saskia Bilang, Marius Portmann et Austin Widmer (de gauche à droite) connaissent de nombreuses astuces pour proposer des billets à bas prix.

viaire international. Pendant ses études de sociologie, l'habitant de Winterthur a également réussi à enthousiasmer ses amis d'école Austin Widmer et Linus Egli pour le sujet et à les convaincre qu'il était possible d'en tirer profit. Au début, les personnes intéressées par les voyages en train envoyaient des demandes via Facebook, et les trois hommes recherchaient le voyage en train idéal contre un forfait.

Le succès fut si rapide que le Fonds pionnier Migros s'est rapidement intéressé aux jeunes entrepreneurs. Il n'est pas possible de postuler activement pour y obtenir un soutien. Les responsables recherchent de manière ciblée des idées qui apportent une valeur ajoutée à la société. Au total, la collaboration a duré quatre ans. Le soutien du Fonds pionnier leur a permis de développer une plateforme de réservation quadrilingue et semi-automatisée, grâce à laquelle les clients peuvent réserver eux-mêmes en ligne des voyages dans 17 pays européens. Dans ce cas, une taxe de 4% du montant, mais d'au moins 6 francs, s'ajoute au prix du billet. Pour les voyages plus complexes, par exemple lorsqu'une personne souhaite se rendre au Kirghizistan ou prendre le train en fauteuil roulant pour Copenhague, les experts en réservation de SimpleTrain interviennent. Ils utilisent leurs connaissances spécialisées et conseillent les voyageurs pour qu'ils arrivent à destination le plus confortablement possible et à moindre coût. Plus le prix du billet est élevé, plus le pourcentage des frais de réservation est bas pour ces voyages.

Les demandes spéciales sont facturées entre 25 et 90 francs. SimpleTrain propose également des offres pour les voyages à vélo. Les personnes qui souhaitent par exemple réserver des vélos pour les trains de la DB depuis la Suisse ne peuvent le faire que par l'intermédiaire de la start-up.

Une idée primée

Leur engagement est payant. L'année dernière, plus de 3000 réservations ont été effectuées via SimpleTrain dans plus de 40 pays, dont Malte, l'Islande et la Turquie. Actuellement, l'entreprise emploie neuf personnes pour 4½ postes à temps plein. La plupart des collaborateurs travaillant à temps partiel étudient en parallèle, comme Saskia, qui souhaite obtenir un master en innovation commerciale. Elle a remplacé le cofondateur Linus Egli, qui travaille désormais comme médecin, à la direction de l'entreprise. Interrogés sur leurs objectifs, Marius Portmann, Austin Widmer et Saskia Bilang répondent qu'ils veulent inciter davantage de personnes à voyager en train et contribuer à simplifier les voyages en train en Europe. Certes, en 2024, un sondage Comparis a révélé que 46% des Suisses voulaient prendre l'avion pour partir en vacances. Mais une enquête récente menée auprès de la communauté SimpleTrain donne de l'espoir: 15 à 20% des participants ont déclaré qu'ils prendraient désormais moins l'avion grâce à la start-up. La tendance est probablement à la hausse. ◦

* Les données personnelles ont été modifiées.



Arrivée à Gênes La start-up a pu aider Erwin Flury à effectuer la réservation.

LEX4YOU

Bug de l'app: dois-je payer un supplément?

Dans les transports publics, le passager est responsable de la présentation d'un titre de transport valable au personnel de contrôle pendant la durée du trajet.

Si le passager achète son billet via l'app, il doit vérifier que le billet fonctionne avant d'embarquer. S'il ne fonctionne pas, il doit se procurer un billet d'une autre manière. S'il ne le fait pas et qu'il ne peut pas présenter un ticket valable pendant le trajet, il risque une amende. Il en va de même si l'heure du smartphone n'est pas correcte et que le billet déposé n'est donc pas synchronisé. Si la batterie était simplement vide ou l'écran cassé, le passager ne doit en général payer que des frais de traitement s'il peut prouver ultérieurement sa validité.

Mais l'entreprise de transport doit elle aussi faire face à des obligations: elle doit fournir des informations correctes dans l'application. Si celle-ci affiche des informations erronées sur le tarif et que le passager a acheté le mauvais billet à cause de cela, le passager ne doit pas payer de frais ou de suppléments.

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



MyBikePlan.ch

RÉDUCTION EXCLUSIVE TCS

CHF 500 AVEC LE CODE: «TCS500»



- MyBikePlan - le financement à 0% jusqu'à 48 mois !
- Plus de 300 E-Bikes et vélos de 20 marques différentes.
- Entreprise suisse de Zürich.
- Montage et livraison gratuits.
- La réduction est cumulable avec d'autres offres - il suffit de saisir le code dans le checkout !
- Valable jusqu'au 31.03.2025



0%
INTÉRÊT

A PARTIR DE **CHF 46** /M

KALKHOFF



0%
INTÉRÊT

A PARTIR DE **CHF 58** /M

SPECIALIZED



0%
INTÉRÊT

A PARTIR DE **CHF 52** /M

GIANT



0%
INTÉRÊT

A PARTIR DE **CHF 108** /M

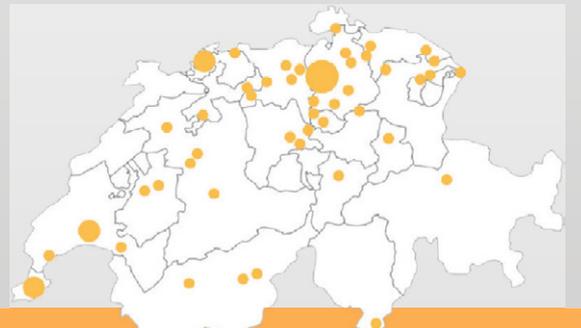
+STROMER-



0%
INTÉRÊT

A PARTIR DE **CHF 69** /M

BMC



+ DE 80 PARTENAIRES DE SERVICE

On est là pour toi - peu importe où !

E-BIKES À PARTIR DE CHF 33 / MOIS

+41 43 505 13 18



Rentabilisé dès
deux escapades
dans l'année!

TCS Livret ETI : voyagez 365 jours en toute sérénité, quoi qu'il arrive.

La vie est pleine de surprises, et elles ne sont pas toutes heureuses. Mais nous sommes là pour vous dans ces moments-là : une grève, un bagage perdu, une maladie soudaine ou une correspondance manquée, tout cela peut arriver quand vous voyagez. **Avec la protection voyages TCS, vous avez à vos côtés un partenaire fiable qui vous aide rapidement et simplement.**

Que vous soyez en road trip à travers l'Europe, en pleine exploration des États-Unis ou sur les plages italiennes, la protection voyages TCS s'adapte individuellement à vos projets.



Configurez votre protection voyages selon
vos besoins : tcs.ch/eti

Un sport cher et risqué

La Suisse est un paradis du ski, mais seuls 27% de nos compatriotes pratiquent régulièrement ce sport. C'est compréhensible lorsqu'une semaine coûte au moins 3500 francs pour une famille de quatre personnes. Et ceux qui s'élancent mettent les gaz. Revers de la médaille: 52 000 accidents sur les pistes chaque année.

Texte Juliane Lutz Illustration Oliver Maier

3899

mètres: c'est l'altitude maximale du domaine skiable Zermatt/Breuil-Cervinia/Valtournenche-Cervin, ce qui fait de lui le plus élevé des Alpes. A l'autre extrémité, on trouve le télésiège Röhrenmoos à Dietikon (ZH). Il fait passer les skieurs de 460 à 495 m d'altitude.

3500

francs pour une semaine de vacances de ski à Airolo (TI) durant l'hiver 2023/2024 pour une famille de quatre personnes. En revanche, à Saas-Fee (VS), les parents avec deux enfants ont dû déboursier près de 8500 francs pour sept jours.

27

Ce chiffre correspond au pourcentage de Suisses ayant indiqué pratiquer régulièrement le ski, fin novembre 2023. Ce chiffre s'élevait encore à 35,2% en 2014.

7013

kilomètres de pistes sont à la disposition des skieurs et des snowboarders dans notre pays. Elles sont desservies par 1895 installations de sport d'hiver.

52 000

skieurs résidant en Suisse se blessent chaque année. A cela s'ajoutent environ 9000 accidents chez les snowboarders. Sans oublier les 6000 lugeurs et lugeuses qui se blessent également chaque année.

31

des 152 cabanes du CAS sont également ouvertes en février et mars et sont donc accessibles aux amateurs de sports d'hiver, en particulier aux ski-alpinistes et randonneurs à ski.

75

pour cent des skieurs suisses s'aventurent à plus de 50 km/h, une personne sur cinq à plus de 75 km/h, et les plus téméraires dépassent même les 100 km/h.

Penser l'infrastructure dans sa globalité

Quel avenir pour nos infrastructures de transport? Après la défaite en votation sur l'extension des autoroutes et les surcoûts importants pour le rail, Albert Rösti souhaite, via le projet «Transports '45», lancer une planification globale, couvrant tous les modes de transport.

Texte Dino Nodari

Le problème est connu, mais la solution proposée est rejetée. C'est à peu près ainsi que l'on peut interpréter le vote des électeurs sur l'extension des autoroutes. Bien que 64% des personnes interrogées aient reconnu que le réseau autoroutier existant est surchargé, cela n'a pas suffi pour obtenir une majorité, selon une analyse de la votation de l'Institut de recherche gfs, à Berne. Les préoccupations environnementales et les critiques concernant le manque de vision à long terme du concept d'extension ont été décisives dans le rejet du projet.

Dans le domaine de l'infrastructure de transport, la Suisse et surtout le Département de l'infrastructure et de l'environnement (DETEC), que dirige le conseiller fédéral Albert Rösti, font face à un défi de taille. Alors que l'extension autoroutière a été rejetée, il s'est avéré que le concept d'offre 2035 du rail entraînera des coûts supplémentaires d'environ 14 milliards de francs. «Nous n'avons pas su démontrer que ces projets faisaient partie d'un système de transport intégré comprenant la route, le rail et les agglomérations», a déclaré Albert Rösti lors d'une conférence de presse, faisant preuve d'autocritique.

Une chance pour le changement

Le DETEC veut maintenant utiliser cette situation comme une chance pour changer les choses. Il s'agit d'examiner quels projets d'infrastructure sont prioritaires pour la Suisse et lesquels doivent être réalisés ultérieurement. Il s'agit également de montrer comment les différents projets routiers et ferroviaires sont liés, et d'inclure les projets d'agglomération.

Cet examen et la priorisation des projets d'infrastructure seront effectués avec l'aide d'experts externes. Le DETEC a chargé l'EPFZ d'effectuer cette analyse intermodale. Ulrich Weidmann, professeur à l'Institut de planification des transports et des systèmes de transport de l'EPFZ, mènera les travaux en étroite collaboration avec les offices spécialisés compétents – l'Office fédéral des routes, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral du développement territorial.

La hiérarchisation des projets se fonde sur les bases existantes. Celles-ci comprennent notamment le plan sectoriel des transports, les perspectives de transport 2050, les perspectives Rail 2050 et le concept d'offre 2035, ainsi que le programme de développement stratégique pour les routes nationales. Les travaux sont accompagnés de manière

consultative par un groupe de suivi et d'un comité consultatif, au sein duquel le TCS est également représenté.

Résultats d'ici l'automne

Les résultats de l'EPFZ sont attendus pour le troisième trimestre de cette année. Ils serviront de base aux prochaines étapes de la politique des transports. Indépendamment de la hiérarchisation à venir, la planification des différents projets se poursuit afin que l'interposition d'une étude externe n'entraîne pas de retard dans la réalisation ultérieure. Le DETEC veut créer de la sécurité afin de clarifier la suite des opérations concernant les infrastructures de transport concernées. «L'objectif est d'offrir de la sécurité à ce que nous construirons dans un avenir proche», explique le conseiller fédéral Albert Rösti. ◦



Le conseiller fédéral Albert Rösti veut promouvoir un système de transport intégré.



«Je serai particulièrement attentif au choix des critères de priorisation et à leur application.»

Peter Goetschi, président central du TCS

Transport '45: louable initiative

Suite au vote du 24 novembre sur les six projets autoroutiers et à la publication de surcoûts exorbitants pour l'extension du réseau ferroviaire publiée quelques jours après, le ministre des transports a tiré à juste titre la sonnette d'alarme. Il a pris l'initiative de revoir et prioriser les projets d'infrastructure à l'horizon 2045, tout en mettant en évidence les liens et synergies possibles entre les divers projets, y compris ceux des programmes d'agglomération. Le but est de donner une perspective cohérente et répondre aux attentes de la population qui est, par définition, multimodale, et dont les besoins sont différents, qu'ils habitent en ville, en montagne ou à la campagne.

C'est à mon avis une excellente initiative. Nos différents modes de transport sont complémentaires et doivent être considérés dans leur ensemble, sans les opposer. C'est ce qui explique peut-être les réactions outrées de certains milieux qui rêvent d'abolir la mobilité individuelle motorisée. D'autres affirment que ce mandat donné à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) est un désaveu envers les offices fédéraux des routes, des transports et de l'aménagement du territoire. Il n'en est rien, et il suffit pour cela de lire la communication du DETEC: tous ces offices sont associés à ce projet et travailleront en étroite collaboration avec le professeur Weidmann. Saluons donc cette initiative qui permet d'obtenir un avis externe, neutre et objectif sur tous les projets prévus et toutes les demandes accumulées par les cantons ces dernières années. Car malgré la solidité des fonds d'infrastructure ancrés dans notre Constitution, et qui ne sont à juste titre pas mis en question, il faudra faire des arbitrages.

Au-delà de l'effet d'annonce, il s'agit maintenant de définir les critères qui détermineront l'appréciation et la priorisation des projets. En tant que représentant du TCS au sein de l'organe de réflexion associé à ce projet, je serai particulièrement attentif au choix de ces critères et à leur application, car le diable se cache dans les détails. Il est en effet nécessaire de considérer l'efficacité des moyens de transport, mais aussi l'efficacité des véhicules au moment de la réalisation de ces infrastructures. En outre, les critères devront prendre en considération les différences entre les régions de montagne et les villes, et, surtout, favoriser la complémentarité des moyens de transport. J'y veillerai. ◦

HURTIGRUTEN EXPEDITIONS

MERVEILLES DE L'ANTARCTIQUE

Découvrez les pingouins, les baleines et les phoques dans leur habitat naturel

15 JOURS
À PARTIR DE CHF
11'990.-

ANTARCTIQUE -
EXPÉDITION
À DES PRIX
IMBATTABLES!

VOLS au départ de Genève
et 2 NUITS à Buenos Aires inclus



Équipe d'expédition
francophone à bord*



Itinéraire

- Jour 1:** Vol Genève / Buenos Aires
- Jour 2:** Arrivée à Buenos Aires, nuit à l'hôtel
- Jour 3:** Vol Buenos Aires / Ushuaia, embarquement
- Jour 4:** En mer | Cap Horn | Passage de Drake
- Jour 5:** En mer | Cap Horn | Passage de Drake
- Jour 6:** Expédition Antarctique
- Jour 7:** Expédition Antarctique
- Jour 8:** Expédition Antarctique
- Jour 9:** Expédition Antarctique
- Jour 10:** Expédition Antarctique
- Jour 11:** En mer | Passage de Drake
- Jour 12:** En mer | Passage de Drake
- Jour 13:** Ushuaia | Débarquement | Vol Ushuaia / Buenos Aires | nuit à l'hôtel
- Jour 14:** Buenos Aires | Vol Buenos Aires / Genève
- Jour 15:** Arrivée à Genève



15 Jours de/à Genève

à partir de **CHF 11'990.-**

Prix par personne base double occupation pour cabine RR et départ du 09.03.2026
disponibilité sous réserve. Tous les autres prix sur demande (prix du jour)

Prestations Delphi incluses

- Vols en classe économique Genève - Buenos Aires - Genève
- Vols en classe économique Buenos Aires - Ushuaia - Buenos Aires
- 1 nuit à Buenos Aires avant et après la croisière d'expédition, petit déjeuner compris
- Tous les transferts
- Expédition Hurtigruten dans la catégorie de cabine réservée
- Pension complète à bord, y compris thé, café, vin, bière et spiritueux toute la journée
- Pourboires
- Wifi gratuit à bord
- Équipe d'expédition francophone pour certaines dates de départ*
- Conférences et discussions passionnantes organisées par les experts de l'équipe d'expédition
- Débarquements encadrés en bateaux d'expédition

Dates de voyage

- Novembre 2025:** 09 | 19* | 28 | 29
- Décembre 2025:** 09* | 19 | 22 | 29
- Janvier 2026:** 08* | 18 | 28
- Février 2026:** 07* | 17 | 27
- Mars 2026:** 06 | 09* | 16

plus d'info et réservation!



Technique

LE RETOUR DU FÉLIN EN PAGE 37
**JAGUAR
FAIT PEAU
NEUVE**

Deux vainqueurs couronnés lors du test de pneus d'été 2025 du TCS. | Les multiples talents du break électrique VW ID.7 Tourer. | Le Mazda CX-80 et la MG4 XPower sous la loupe.

BestDrive
by Continental

TOUJOURS PRÊT AVEC BESTDRIVE BY CONTINENTAL



**CHECK VÉHICULE
GRATUIT**
jusqu'au
31.03.2025

réservez maintenant:
bestdrive.ch



Nous recommandons
les pneus été
Continental!



Jaguar voit l'avenir en rose

Marque automobile emblématique, Jaguar prend désormais ses distances avec ce lourd héritage. Après une pause dans la production cette année, un nouveau départ radical est planifié.

Texte Daniel Riesen

I

Il n'existe probablement pas de voie royale vers la transition énergétique. Les constructeurs organisent chacun à leur manière ce passage de l'ère des moteurs thermiques à celle des électrons et des champs magnétiques à faible friction. La plupart d'entre eux ont opté pour une coexistence sous tension. Ils gagnent avec les véhicules thermiques l'argent à investir dans le développement et la production de nouveaux modèles électriques. Jaguar, un grand nom de l'automobile, a aussi testé cette ap-

proche avec l'I-Pace. Mais c'est désormais terminé. Depuis l'automne 2024, les lignes d'assemblage sont à l'arrêt. Le grand félin bande ses muscles pour effectuer le plus grand saut de son histoire. Dès 2026, le redémarrage sera exclusivement électrique et très exclusif, centré sur les voitures de luxe à plus de 120 000 livres sterling. Jaguar remet les compteurs à zéro avec un premier concept-car nommé Type 00. Rarement une marque automobile n'a célébré un nouveau départ de telle manière. Smart en partie ou aussi Lotus, mais aucune des deux n'a mis en scène sa rupture de manière aussi bruyante.

En 2013, Jaguar donnait déjà l'impression de redémarrer. Cinq ans après la cession de Ford USA à l'indien Tata, le fauve était reparti à l'attaque avec la F-Type. Depuis des décennies, la marque était synonyme de berlines haut de

gamme, pas de sport. Pourtant, la Type E avait façonné jadis l'image de Jaguar, une voiture de sport dont la moitié de la longueur était constituée d'un capot abritant un énorme moteur V12. La plus belle voiture du monde, aurait dit un certain Enzo Ferrari. L'élégance de la Type E a été reprise par la F-Type avec une silhouette musclée et une revendication audacieuse: il n'y a pas que Porsche!

La dernière du genre

Hormis au Royaume-Uni, la F-Type n'a sans doute jamais gagné un comparatif face à une 911. Pourtant, elle était et reste une excellente voiture. Les derniers exemplaires des 87 731 F-Type produites au total sont sortis de l'usine de Castle Bromwich fin 2024. Une F-Type 5.0 V8 S/C Convertible 575 ch AWD Auto R75 nous a été confiée >

Type 00 Tel est le nom du concept-car. Le double zéro marque un nouveau départ.





La Type E, icône des années 1960. Même à l'arrêt, elle exprime le mouvement.

pour un test. Un modèle toutes options, y compris la capote rétractable et surtout le moteur V8 à compresseur. Au ralenti, il se signale par un vrombissement nonchalant. Seul le démarrage peut poser problème si l'on souhaite quitter discrètement son quartier à six heures du matin, car le fauve répond à la pression sur le bouton de démarrage par un feulement puissant, le compte-tours reste plus longtemps que nécessaire à 1500 tr/min, et les voisins doivent se redresser dans leur lit. Ce n'est qu'une fois la première vitesse enclenchée que le V8, à 800 tr/min, se contente d'émettre un borborygme de diesel marine.

La F-Type paraît menue dans le paysage automobile actuel. Ce monstre de moteur fascine dans un roadster aussi compact! Il est capable de délivrer une puissance pléthorique et, grâce à la traction intégrale, de la transmettre aisément au sol. Moins de quatre secondes de 0 à 100 km/h, il faut le faire, même si

ce n'est plus exceptionnel à l'époque des puissantes voitures électriques. Le son, en revanche, est unique. Mis à part les premières secondes, les bruits d'aspiration et d'échappement sont modulables presque à volonté. Avec l'accélérateur bien sûr, mais aussi avec un bouton sur la console médiane. Un drapeau à damier indique la direction à suivre: feu à volonté grâce au clapet d'échappement en mode dynamique. En sport automobile, la musique d'accompagnement est très appréciée. En faisant tourner le V8 et en freinant ensuite la voiture, on obtient un rugissement engagé.

Le cockpit est joliment agencé avec des matériaux de qualité et la finition est solide, ce qui va de soi pour un modèle dont l'exemplaire haut de gamme testé revient tout de même à 161 820 fr. Cette voiture est étonnamment moderne sur le plan numérique, même si le hardware date quelque peu. Jaguar a certes remis à jour la F-Type au cours de



Type 00 Déhanchement prononcé, strikethrough.

ses onze années d'existence, mais ne l'a jamais entièrement renouvelée. Même dans sa version décapotable, la suspension et l'amortissement sont en accord avec les exigences du quotidien. Et le châssis travaille aussi, ce qui se remarque notamment par de légères torsions au franchissement des joints de dilatation des ouvrages autoroutiers.

Mûre pour le musée

La marque considère d'ailleurs le bruit du V8 comme un bien culturel, raison pour laquelle elle en a enregistré dans son laboratoire d'acoustique de courtes séquences qui ont été déposées à la British Library – la bibliothèque nationale – pour l'éternité.

1935



Création de la marque par William Lyons; première voiture nommée Jaguar: **Jaguar S.S. 100.**

1945



Dès la fin de la guerre, l'entreprise s'appelle **Jaguar Cars Ltd.**

1948



À son lancement, la **XK 120** est la voiture de série la plus rapide du monde.

1954



D-Type Voiture de course six cylindres. A gagné trois fois Le Mans.

1961



E-Type Voiture de sport légendaire. Légère, rapide, élégante.

1966

Fusion avec **The British Motor Corporation Ltd.** (BMC).

La F-Type, voiture de sport des années 2010. Quatre, six ou huit cylindres, la dernière du genre.



Les lignes parallèles sont également présentes dans l'habitacle.



Jaguar bondissant sur le cache de la caméra extérieure.

Mais les dernières voitures de la vieille école ont déjà vu le jour, l'avenir appartient aux félins qui font patte de velours. La première Jaguar électrique de l'ère nouvelle devrait être présentée fin 2025, pour un lancement commercial prévu en 2026. Cette GT à quatre portes sera basée sur une nouvelle architecture électrique (JEA), une plateforme réservée à Jaguar au sein du groupe JLR. Elle promet une large autonomie et une recharge rapide, toutes choses indispensables dans le segment visé. La documentation ne mentionne pas les performances, mais Gerry McGovern, Chief Creative Officer de JLR, a évoqué 1000 ch en chiffre rond. Le directeur de la marque, Rawdon Glover,

a toutefois déclaré, lors d'une interview, que l'originalité avait davantage d'importance que la propulsion pour le public visé. Le mot de William Lyons, le fondateur de la marque, selon lequel les Jaguar devraient constituer «a copy of nothing» s'applique parfaitement. On retrouve d'ailleurs le slogan dans la nouvelle campagne, qui vise un public encore plus aisé et constitué surtout de jeunes citadins.

Ni Racing Green, ni Growler

Jaguar n'a pas présenté la Type 00 dans un salon automobile, mais lors de la Miami Art Week. Si l'on se réfère aux couleurs du concept-car exposé, le Racing Green appartient au passé au

même titre que le rugissement du jaguar, le Growler. Le félin bondissant (le Leaper) est tout de même visible sur la voiture, mais plus attaché au nom de la marque. Le nouveau logo est un monogramme avec deux J opposés.

Jaguar a accompagné sa réinvention d'un défilé de mannequins aux tenues excentriques et représentant la diversité en termes de couleur de peau et de genre. Un modernisme exubérant pour le nouveau lancement d'une marque de tradition! Il n'est pas étonnant que les réseaux sociaux et les commentaires des médias en ligne en aient largement fait écho. Quel contraste saisissant avec le style dans lequel on faisait encore de la publicité pour la F-Type il y a dix

1968

La crise perdure. Fusion avec **British Leyland Motor Corporation Ltd.**

1968

XJ Series Début d'une longue série de limousines au style chic.



1984

Séparation de British Leyland et introduction en bourse sous le nom **Jaguar plc.**

1989

Ford paie 2,5 milliards de dollars pour le «Coventry Cat».

1992

Sportive de l'extrême: **XJ220**. Clients tels qu'Elton John et le sultan de Brunei.



2008

Ford vend Jaguar à **Tata Motors, Inde.** **Jaguar Land Rover (JLR)** se forme.

La Type 00 en rose Miami, un style taillé à la serpe. La subtilité, c'était avant.



Ce qu'en pense l'expert

Markus Krammer, expert en marques, chargé de cours et Managing Partner chez Brand Affairs AG

Jaguar a cessé de construire des voitures et tente de se réinventer. Est-ce que cela a un sens?

En réalité, Jaguar fait table rase et bien plus qu'un rebranding! On ne fait un tel pas que si l'on ne voit pas d'autre option qu'un renouveau complet. Cela demande beaucoup de courage. Neuf fois sur dix, cela ne fonctionne pas, et je considère donc que les chances de succès sont relativement faibles. Mais nous n'avons vu que les premiers chapitres de cette histoire. Nous ne connaissons pas tout ce que Jaguar a en tête.

En se réinventant, la marque ne s'éloigne-t-elle pas trop de son héritage?

Je peux comprendre que Jaguar veuille prendre un nouveau départ. Mais la manière dont ils gèrent leur héritage, leur patrimoine, est difficilement compréhensible. Jusqu'à présent, la marque était synonyme d'élégance british, d'«understatement» classique et d'un langage des formes tout aussi classique. Le félin en plein saut est fortement relégué à l'arrière-plan, ce qui est plutôt une erreur à mon avis. Ce que je trouve délicat, c'est le lien fort avec la modernité. On voit cela plutôt dans le monde de la mode. Les looks et les identités y sont réinventés au fil des saisons. Si l'on mise sur ce monde d'images dans la communication, on perd l'intemporalité.

Cela va durer longtemps jusqu'à ce que la première voiture roule.

Trop longtemps pour lancer un nouveau modèle, mais c'est nécessaire et même très court pour charger une marque avec un nouveau contenu. Jaguar a probablement un plan bien financé, allant des campagnes de visibilité aux premières possibilités de contact physique pour une clientèle sélectionnée. Peut-être verrons-nous la première nouvelle Jaguar en 2025 dans un film – mais il ne peut s'agir d'un James Bond, compte tenu de la nouvelle direction prise! o dan

ans. Un homme en costume très ajusté joue l'agent futé à la James Bond et explique ce qui fait un «bad boy». Toujours cool, bien sûr.

La reprise du vieux slogan «copy nothing» a vite suscité des critiques. La silhouette de la Type 00 rappelle celle de la Rolls-Royce Spectre. D'autres ont pris pour cible l'image d'une blonde avec une masse, ce qui avait déjà été fait dans une campagne Apple pour l'iPhone. Ne pas copier n'est pas si simple.

Trop peu, trop lentement

Pourquoi la direction de Jaguar a-t-elle décidé de faire un bond en avant à la fois spectaculaire et risqué? Manifestement, l'avenir n'était pas clair ces dernières années. En 2013, la F-Type avait fait naître l'espoir. Et en 2019, l'I-Pace, un SUV de belle facture, semblait ouvrir une voie prometteuse vers le tout électrique. Mais depuis lors, on en est resté à des mises à jour mineures. Avec, pour

conséquence, des ventes en baisse. Dans les années 2010, Jaguar avait vendu entre 500 et 900 voitures en Suisse. 2019 a signé un record avec 2220 véhicules et l'E-Pace comme best-seller. La dernière année avec plus de mille ventes était 2021, après quoi Jaguar a été reléguée parmi les marques de niche.

Les derniers véhicules neufs, F-Type incluse, sont encore chez les concessionnaires Jaguar et l'exploitation continue de fonctionner. Selon ses déclarations, le groupe Emil Frey reste responsable de l'importation. Des changements dans la structure de distribution sont toutefois à prévoir. Quelques nostalgiques envisageront peut-être de s'offrir un dernier bijou exprimant l'élégance du style britannique classique. A plus forte raison si le feulement du V8 haut de gamme de la F-Type leur donne des frissons. D'autant plus que des exemplaires neufs – ou presque – du coupé sont proposés désormais à moins de 100 000 francs. o

2013



F-Type Deux places sportive aux qualités GT. Coupé ou cabriolet.

2018



I-Pace est restée la seule voiture électrique de la marque.

2026



Nouveaux **logo** et style, avec une GT à quatre portes, la 1^{re} nouvelle voiture.

Rouler en toute sécurité ?



Il y a tellement plus simple !



BEST OF TEST



CONTINENTAL

| PremiumContact 7 |
215/55 R17 98W
C/A/B (71 dB)



TCS
Test de pneus d'été
test.tcs.ch 02/2024

Changez
maintenant !



Continental 

Test de pneus avec deux vainqueurs

Le test des pneus d'été du TCS reflète le haut niveau de développement des pneus. Sur les dix-sept pneus sportifs pour voitures compactes testés, onze obtiennent la mention «très recommandé». Malheureusement, on y trouve aussi une dégringolade.

Texte Daniel Riesen Test Reto Blättler Photos Marc Wittkowsky/ADAC

Comme toujours lorsque le TCS teste des pneus, de nombreux aspects sont pris en compte dans l'évaluation de ceux d'été 2025. Les principaux aspects sont la sécurité de conduite, qui couvre les performances classiques sur le sec et le mouillé et participe à hauteur de 70% au résultat global, ainsi que le bilan environnemental avec des critères tels que l'usure, l'abrasion, la consommation de carburant (efficacité), le bruit ou la durabilité. On ne devient pas vainqueur du test en obtenant des résultats exceptionnels, mais en trouvant un équilibre parfait. Cette année, on constate que onze des dix-sept modèles examinés se comportent de manière excellente et méritent la mention «très recommandé». Il existe des différences dans cette même catégorie, avec une évaluation finale comprise entre 74 et 62%.

Le test des pneus d'été 2025 – réalisé en été et en automne 2024 – a porté sur des pneus modérément sportifs de dimension 225/40 R18. Ils conviennent aux voitures compactes légèrement sportives comme la VW Golf 8 (utilisée

comme véhicule d'essai), la BMW Série 1 ou Série 2, l'Audi A3, la Mercedes Classe A et Classe B ou CLA, GLA et SLC, la Hyundai i20, la Renault Mégane, la Škoda Octavia ou la Ford Focus ou C-Max.

Deux champions de l'adhérence

Pour de telles voitures, la clientèle veille à la performance, telle qu'elle est décrite dans le chapitre sur la sécurité. A cet égard, deux modèles de pneus se distinguent clairement. Reto Blättler, expert en pneus chez TCS Test & Technique, déclare: «Pour la première fois, deux modèles de pneus ont obtenu une très bonne note en matière de sécurité de conduite. Le Continental SportContact 7 et le Bridgestone Potenza Sport ont obtenu d'excellents résultats sur chaussée sèche. Ils enthousiasment par leur niveau d'adhérence élevé, leur excellente précision et leur sécurité dans les manœuvres critiques. Sur chaussée mouillée, ils garantissent également un très haut niveau d'adhérence. C'était presque ludique de

conduire le véhicule d'essai sur la piste mouillée.» Le vainqueur du test est le Continental, car il obtient de meilleurs résultats que le Bridgestone en matière de bilan environnemental. Si l'on accorde la plus grande importance aux critères environnementaux, on opte pour le Michelin, qui brille par son faible taux d'usure et d'abrasion des pneus. A l'autre extrémité, on trouve un pneu économique fabriqué en Chine, le Doublecoin DC-100. Il coûte certes deux fois moins cher qu'un pneu premium et s'use peu, mais rien que sur chaussée sèche, sa performance est déjà faible. Alors que sur piste mouillée, le TCS estime que ses caractéristiques de conduite sont dangereuses: la voiture manque de précision, flotte tôt à cause de l'aquaplaning et freine mal. Alors que quatre des pneus testés ont des distances de freinage inférieures à 30 m (de 80 à 0 km/h), le pneu bon marché ne s'arrête qu'après 45,1 m. En d'autres termes, là où la voiture équipée de pneus Continental s'arrête, la voiture équipée de pneus Doublecoin roule encore à environ 50 km/h. o



Sur le terrain d'essai, il y a suffisamment de place pour effectuer des manœuvres critiques ailleurs.

Guide «Pneu d'été 2025»

En plus des résultats du test des pneus d'été et d'un tableau récapitulatif, on trouve dans le guide une foule d'informations et des conseils sur les pneus. Commande ou téléchargement sur le site web. pneus.tcs.ch



La vidéo du test tcs.ch/portail-video



Continental SportContact 7

Meilleure note sur le sec et le mouillé. Meilleure note également pour la durabilité, pas tout à fait au top pour l'usure. Au classement général, il remporte le test.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆

Bridgestone Potenza Sport

Meilleure note sur chaussée humide, très bonne sur chaussée sèche. Bon en usure, mais plus bruyant que la concurrence et moins efficace. Il obtient la 2^e place.

Evaluation TCS: très recommandé ★★★★★☆



Doublecoin DC-100

Le pneu bon marché est certes fort en usure et en abrasion, mais faible sur le sec et très faible sur le mouillé. Le TCS considère ce produit chinois comme dangereux.

Evaluation TCS: non recommandé ★☆☆☆☆

LE TCS DIT MERCI

Votre sociétariat sauve des vies

Depuis 1973, le TCS teste chaque année un grand nombre de pneus d'été et d'hiver. Les experts examinent et évaluent d'une part la sécurité de conduite sur routes sèche, mouillée, enneigée et verglacée, et, d'autre part, l'efficacité, le bruit et la durabilité de chaque modèle. Les automobilistes disposent ainsi d'une base décisionnelle neutre et fiable avant de procéder à l'achat du pneu idéal.

Ces tests de pneus – ainsi que d'autres produits – et l'engagement majeur du TCS en faveur de la sécurité routière ne seraient pas possibles sans la contribution de ses membres. C'est pourquoi nous souhaitons vous en remercier vivement!

club.tcs.ch/notre-engagement

VW ID.7 TOURER PRO UNITED

Un excellent numéro

Texte et photos Felix Maurhofer | Technique Andrea Scuderi



La VW ID.7 Tourer est un break électrique offrant beaucoup d'espace aux passagers et aux bagages. Elle se distingue par de bonnes performances, un niveau de confort élevé, une finition de qualité et des aides à la conduite étendues. Cette voiture couvre presque tous les besoins.



L'élégant break ID.7 répond à toutes les attentes.

Chargement facile grâce à un coffre modulable.



Ce qui est sûr, c'est que la VW ID.7 Tourer inaugure une nouvelle ère, du moins parmi les véhicules électriques du groupe VW. Ce break de classe moyenne supérieure est convaincant et très abouti. En fait, il s'agit du premier modèle de la gamme ID capable de tenir la dragée haute à la concurrence.

Les cotes extérieures du Tourer – 4,96 m de long (il est même plus long que le break classique Passat Variant) sur 1,86 m de large – laissent présager de bonnes choses. Et, en effet, la carrosserie sport-chic abrite un habitacle largement dimensionné. À l'avant comme à l'arrière, même les géants disposent de suffisamment d'espace aux jambes et d'une garde au toit généreuse. Seul le siège central de la banquette arrière est chichement compté. Largement modulable, le coffre peut contenir jusqu'à 1714 litres, ce qui est considérable. La diversité des rangements répond également à tous les souhaits. L'habitacle, avec son éclairage d'ambiance et ses matériaux de qualité, donne une impression de luxe. VW a beaucoup investi dans le confort de l'ID.7 Tourer. À commencer par la climatisation sophistiquée, avec ses programmes de bien-être, mais aussi les sièges Ergoactive avec climatisation et fonction de massage (option pack intérieur «Plus», 2160 fr.). Différents programmes de bien-être peuvent être sélectionnés via l'application Wellness-In-Car. On découvre également un toit panoramique (option) dont l'opacité est réglable électroniquement. Le tableau de bord est dominé quant à lui par un écran tactile de >

A propos du courant: prendre et donner



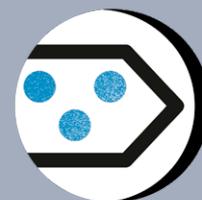
794 km en ID.7 Pro S

L'ID.7 est disponible avec une batterie de 77 ou 86 kWh nets. En septembre dernier, une ID.7 Pro S (berline) équipée de la grosse batterie a parcouru 794 km avec une seule charge dans la région de Zoug, soit plus que l'autonomie maximale selon WLTP. Elle a consommé lors de ce parcours 10,3 kWh/100 km, à la vitesse moyenne de 51 km/h.



Recharge rapide

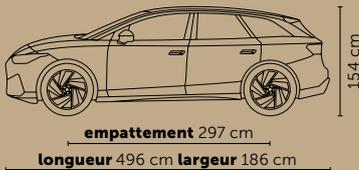
Les versions Pro, équipées d'une batterie de 77 kWh, tolèrent une puissance de charge maximale de 175 kW, la batterie de 86 kWh (Pro S) même 200 kW. La recharge de 10 à 80% s'effectue idéalement en 28 minutes (Pro S: 26 min). Le préconditionnement de la batterie, activé manuellement ou via la planification de la charge, assure de bonnes conditions de recharge.



Charge bidirectionnelle

Le courant ne circule pas que dans un sens. L'idée d'utiliser l'énergie contenue dans la batterie des voitures pour des applications extérieures au véhicule fait son chemin. Les modèles ID.7 offrent cette possibilité de charge bidirectionnelle. Ils peuvent fournir de l'électricité aussi bien au domicile (V2H) qu'au réseau (V2G). Mais le V2G ne sera pas opérationnel avant 2026.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 605-1714 l
pneus: avant 235/45 R20, arrière 255/40 R20

Voiture d'essai

VW ID.7 Tourer: 5 portes, 5 places, dès 63 500 fr. (véhicule testé: 72 750 fr.)

Garanties: 2 ans générale; 8 ans ou 160 000 km sur la batterie; antirouille: 12 ans; garantie mobilité: 3 ans

Importateur: Amag Import AG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham, amag.ch

Données techniques

Traction: moteurs synchrones permanents (PSM); max. 210 kW (286 ch); 545 Nm; propulsion; vitesse maximale: 180 km/h

Batterie: batterie lithium-ion, 77 kWh nets, 82 kWh bruts; puissance de charge maximale (DC): 175 kW

Poids: 2288 kg poids à vide (véhicule testé: 2267 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total admissible: 2650 kg; charge tractable: 1000 kg

Les concurrents

Audi A6 Avant e-tron, dès 74 250 fr.
BMW i5 Touring, dès 82 300 fr.

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

tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie

Une silhouette dynamique et élégante, le design de l'ID.7 Tourer n'a pas à rougir face à la concurrence.

Habitacle

Par rapport aux anciens modèles ID, l'ID.7 a nettement progressé. La finition est bonne et les matériaux utilisés sont de qualité. Il y a beaucoup de rangements à bord et le coffre est spacieux. L'affichage tête haute à réalité augmentée fait partie des nombreuses innovations.

Confort

L'ID.7 atteint ici le niveau de la classe supérieure. Au confort des sièges s'ajoutent notamment des options de climatisation sophistiquées (certaines en option).

Comportement

Bon confort de suspension, les irrégularités sont bien absorbées. Même dans les virages négociés rapidement, la prise de roulis est faible. C'est dû au bon réglage du châssis. Encore plus raffiné grâce à l'extension des amortisseurs adaptatifs en option (DCC), du confort au sport.

Moteur et transmission

Accélérations et reprises très correctes. 6,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, c'est très satisfaisant. Le nouveau moteur arrière offre de bonnes performances. La version à traction intégrale ID.7 GTX devrait suivre avant fin 2025.

Electrification

Du préconditionnement de la batterie à la pompe à chaleur, l'ID.7 dispose de tout ce qui caractérise une voiture électrique moderne. C'est une grande routière, pour autant que des bornes de recharge rapide soient disponibles.

Consommation

Les 18,6 kWh/100 km mesurés par le TCS sont nettement supérieurs à la valeur WLTP. Cet écart est dans la norme compte tenu des températures fraîches.

Sécurité

La plupart des aides à la conduite liées à la sécurité sont de série. L'ID.7 se situe au meilleur niveau en termes de sécurité passive et active.

Prix-prestations

Le prix de base est déjà relativement élevé. Et si l'on choisit quelques options, la barre des 70 000 francs est vite franchie. La contrepartie, c'est une technologie automobile élaborée.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0-100 km/h):

(usine: 6,6 s) 6,8 s

Elasticité:

60-100 km/h: 3,1 s

Diamètre de braquage: 10,7 m

Freinage (100-0 km/h): 36,4 m

Insonorisation

60 km/h: 56 dB (A)

100 km/h: 61 dB (A)

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 7°C mixte

sans perte de charge: 17 kWh/100 km

avec perte de charge: 18,6 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

Mixte: 453 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP): 15,4 kWh/100 km

Emissions CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 113 g/km

EtiquetteEnergie (A-G): B

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

mois	heures	coûts (fr.)*
24	2,15	235.23

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an	12,9	2588.-
--------------	------	--------

* Matériel inclus, liquides exclus.

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	84	711.-	340.-
30 000	56	711.-	682.-

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS assurance auto

Prime annuelle (fr.): 916.50

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

Commandes et informations
via le grand écran tactile.



Avec une puissance de charge pouvant atteindre 175 kilowatts, la batterie est rapidement rechargée.



Près de 5 mètres de long, des cotes extérieures qui ne passent pas inaperçues.

15 pouces au maniement très intuitif. Seules les informations de conduite les plus importantes sont communiquées via l'affichage tête haute et le petit instrument principal situé derrière le volant. Les commandes du véhicule sont commodes, hormis celle des essuie-glaces.

Ce break de 2,2 tonnes est propulsé avec vigueur et constance par un moteur électrique arrière de 210 kW (286 ch). Sur un parcours de test de 297 kilomètres passant par le col des Mosses, nous avons pu apprécier aussi bien le confort ferme des suspensions que la récupération d'énergie à la descente. La direction ne donne toutefois guère de sensations. Par des températures basses, le moteur a extrait en moyenne 19,1 kWh aux 100 kilomètres d'une batterie dont la capacité est de 77 kWh.

Richement dotée en systèmes d'assistance, l'ID.7 Tourer est une voiture électrique réussie. Le seul bémol qu'il faut noter se trouve dans les tarifs assez salés. ○

- + Finition de qualité**
Habitacle agencé avec soin
Bonnes performances de conduite
Nombreux systèmes d'assistance
Profusion de rangements
Coffre bien dimensionné
Equipement de sécurité sans lacune

- Absence de rangement sous le capot**
Charge utile limitée
L'autonomie pourrait être meilleure
Ticket d'entrée assez élevé
Commandes pas toutes commodes
Direction aseptisée



Toyota Urban Cruiser

Toyota réinvente sa citadine qui, bien que toujours menue, a grandi dans toutes les dimensions et, surtout, est désormais électrique. L'enveloppe semble robuste et moderne, la technique devrait l'être aussi. Deux tailles de batterie sont disponibles, associées à la traction avant ou intégrale. Le lancement est prévu pour l'été 2025.



Piaggio Porter NPE

Des transports sans émissions de CO₂, c'est ce que propose Piaggio avec son nouveau «citytruck» électrique. Il ne mesure que 4 m (ou 4,5) de long sur 1,87 m de large, mais a néanmoins une charge utile de 1000 kilos et peut tracter jusqu'à 1200 kilos. Le Porter NPE est bien motorisé (150 kW et 330 Nm) et peut atteindre 90 km/h.



Škoda Enyaq

L'Enyaq, bestseller électrique de Škoda, sera concurrencé en 2025 par un petit frère (pas si petit que cela) appelé Elroq. Il est donc temps de le moderniser. Un moteur plus puissant avait déjà fait son apparition en 2024. Mais c'est maintenant au tour du design, avec une face avant désormais plus fine et élégante.



Le Mazda CX-80 est un CX-60 rallongé de 25 centimètres.

MAZDA CX-80

Sept bonnes places

Accueillir six, voire sept personnes, telle est la compétence-clé du Mazda CX-80. Ce grand SUV de 4,99 m est en fait un CX-60 dont l'empattement et la longueur ont été augmentés de 25 cm. De quoi créer de l'espace en 2^e rangée avec

des sièges coulissants et basculants, mais aussi dans une 3^e rangée bien mieux utilisable que celle de maints modèles concurrents. L'espace y est acceptable même pour des adultes (pas trop grands), et l'accès est relativement aisé.

Déjà correct en configuration sept places, le coffre devient immense quand les rangées 2 et 3 sont rabattues, mais le seuil de chargement est assez haut.

Doté d'une suspension étonnamment ferme, le CX-80 secoue un peu en ville. Sur les belles routes de campagne, il est en revanche très serein et ne prend que peu de roulis dans les virages, se montrant même dynamique lorsque ça ne tournicote pas trop.

Le choix entre PHEV et diesel

Nous avons conduit la version hybride rechargeable (PHEV) de 327 ch. Elle dispose d'amples réserves, tant que le moteur électrique est là pour aider. Mais ça ne dure guère, car en hiver la batterie est déchargée après 35 à 40 km. L'alternative au PHEV pour le long cours est le CX-80 animé par un six-cylindres diesel de 3,3 l à micro-hybridation. Il est capable de parcourir 1200 km avec un plein. Le CX-80 PHEV propose un ticket d'entrée de 70 850 fr., mais quelques options agréables font grimper l'addition à 80 643 fr. pour l'exemplaire testé. **o dan**

Publicité



www.carxpert.ch

CARXPERT

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

CARXPERT



Hot Hatch MG4 La compacte à traction intégrale XPower délivre 435 ch.

MG4 XPOWER

Concentré d'électrons

Les Anglais appellent «Hot Hatch» ces compactes à hayon puissamment motorisées. Les gens de chez MG se sont dit qu'un tel cocktail servirait aussi leurs objectifs. La marque bien connue, relancée par SAIC, a donc pris la compacte MG4 et ajouté au moteur électrique arrière un second moteur à l'avant, obtenant ainsi une dynamique voiture à traction intégrale de 320 kW. Sans oublier une direction plus directe, des tarages de suspension et de barre anti-roulis renforcés, ainsi qu'un blocage de différentiel électronique. La concurrence est rare parmi les sportives compactes, on peut citer notamment la Cupra Born VZ ou la VW ID.3 GTX.

Une «intégrale» dynamique

Les notes d'essais font état d'accélération énergiques, d'une tenue de route sûre grâce à la traction intégrale et d'un



Des affichages eux aussi compacts et un vernis salissant, comme toujours.

FICHE TECHNIQUE

Lo / La / Ht: 4,29 / 1,84 / 1,52 m;
poids: 1803 kg; **coffre:** 363–1177 l

Traction: 2 moteurs électriques synchrones à aimant permanent, 320 kW (435 ch), 600 Nm; traction intégrale; batterie: 64 kWh bruts; 0–100 km/h: 3,8 s (usine); consommation (WLTP mixed): 18,7 kWh/100 km

Prix: dès 40 990 fr.

amortissement ferme. Le bilan est un peu moins positif au niveau du confort. La Hot Hatch sino-britannique n'apprécie pas plus les nids-de-poule et les gendarmes couchés que la plupart des autres voitures de son gabarit.

L'habitabilité est conforme aux standards de la catégorie, tant pour les occupants que pour les bagages. Si les matériaux utilisés trahissent quelques soucis d'économies, la finition est bonne.

Le smartphone peut être couplé via Android Auto et Apple CarPlay, mais uniquement par câble, ce qui, finalement, l'empêche de voler dans l'habitacle lors des accélérations. La MG4 est parvenue, grâce au préconditionnement et malgré le froid, à respecter les indications du constructeur en termes de puissance et de temps de recharge, soit 140 kW au maximum et 26 minutes pour passer de 10 à 80% du SOC. ◦ dan

Un nom connu pour le premier e-Suzuki

Le premier modèle électrique à batterie de Suzuki s'appellera e Vitara. Ce SUV compact (4,28 m de long) est produit en Inde par Maruti et sera commercialisé chez nous principalement avec une traction intégrale assurée par deux moteurs électriques (puissance cumulée: 135 kW). L'énergie est stockée dans une batterie de 61 kWh. Le système «Allgrip-e» promet de bonnes aptitudes tout terrain grâce au blocage de différentiel électronique, à l'aide au démarrage en côte, au contrôle de la vitesse en descente et au mode Trail. Le Suzuki e Vitara sera commercialisé dès l'automne 2025, à des tarifs encore inconnus.



TCS e-CHARGE

Recharger facilement

Environ 20% de toutes les recharges de voitures électriques se font à des stations publiques. Il faut une app pour smartphone ou une carte de recharge. TCS eCharge propose les deux, sans abonnement ni frais de base. Avec plus de 14 000 points de recharge en Suisse et plus de 382 000 en Europe, l'app permet non seulement de trouver partout une station de recharge, mais aussi de payer l'électricité achetée directement avec la carte de crédit enregistrée. Si le moyen de paiement est une Mastercard TCS, on profite même d'un rabais de 5%. En cas de panne de smartphone, les membres du TCS reçoivent en outre gratuitement une carte de recharge d'une valeur de 10 fr.



Télécharger TCS eCharge maintenant et oublier les soucis! tcs.ch/e-charge

Innovation

Le monde captivant de la technologie au CES 2025 à Las Vegas.

Texte Dominic Graf



La berline électrique devrait être livrée aux Etats-Unis à partir de 2026. On ne sait pas quand et si l'Afeela arrivera en Europe.

Afeela 1 La voiture de Sony et Honda mise pleinement sur l'info-divertissement, avec entre autres un écran panoramique géant.

La voiture ludique

«I feel you.» Prononcé avec une touche d'accent japonais, on obtient Afeela. C'est ainsi que l'on peut interpréter le nom du premier modèle de voiture de Sony, développé avec Honda et présenté au Consumer Electronics Show (CES) à Las Vegas. «Afeela est synonyme de relation interactive. Les gens ressentent la mobilité comme une unité intelligente, et la mobilité ressent les gens à l'aide de technologies informatiques de capteurs et de réseaux», peut-on lire chez Sony. Alors que la berline électrique

de 4,92 mètres de long est censée soulager les conducteurs grâce à l'intelligence artificielle et à la conduite autonome, les passagers à l'intérieur en reçoivent plein les yeux. Celui-ci comprend, entre autres, un écran panoramique avec des graphismes Unreal Engine, un ordinateur de bord parlant, le système audio spatial 360 de Sony et, bien sûr, une Playstation. Tous ces gadgets ont évidemment un prix: la version Signature, disponible en Californie à partir de 2026, est proposée à partir de 103 000 dollars (environ 93 800 francs suisses), ce qui correspond à près de 200 Playstation 5.

Scooter ou drône au choix

Le fabricant Rictor a des ambitions aériennes: avec le Skyrider X1, les Chinois présentent pour 2026 un scooter avec cabine de conduite qui, en appuyant sur un bouton, déploie quatre bras avec double rotor et se transforme en drone personnel – parachute de secours inclus.



Le Skyrider X1 se dirige à l'aide d'un joystick et doit pouvoir filer à 100 km/h dans les airs pendant 40 minutes. Prix: environ 55 000 francs.

En détail



Câble «rafraîchissant»

Plus un câble est puissant et épais, plus le risque de surchauffe est grand. Grâce au refroidissement liquide, le câble de recharge rapide Cryoflux promet une plus grande sécurité pour les charges de l'ordre du mégawatt ainsi qu'un rendement supérieur de 50%. Ce sont surtout les gros véhicules comme les camions ou les bateaux qui pourraient en profiter.



Cerveau et voiture connectés

La filiale de Hyundai, Hyundai Mobis, a présenté M.Brain, un système de contrôle qui surveille les ondes cérébrales et l'état de santé du conducteur par électroencéphalogramme (EEG). Contrairement à d'autres technologies de contrôle de ce type, M.Brain détecte l'inattention ou la somnolence avant même qu'elles ne se produisent.



Harry sort les poubelles

Il s'appelle HARR-E et fonctionne avec une app pour ramasser des déchets ou des produits recyclés directement devant notre porte. Le robot à quatre roues de la taille d'une poubelle, fabriqué par le constructeur de véhicules Oshkosh, se dirige de manière autonome vers sa destination et revient au point de collecte grâce à l'intelligence artificielle et à des capteurs.



Pare-brise interactif

Une autre nouveauté avec laquelle Hyundai Mobis et le spécialiste de l'optique Zeiss ont fait sensation au CES est le HUD holographique. Toutes les informations de conduite et les contenus d'infodivertissement sont projetés directement sur le pare-brise, ce qui pourrait sonner le glas des écrans et des tableaux de bord dans les voitures.

E-camions bien chargés

Les camions à propulsion électrique seront totalement exonérés de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) d'ici 2030 – et s'établiront probablement sur nos routes encore plus rapidement que les voitures électriques. Contrairement aux voitures de tourisme, la recharge en cours de route ne joue qu'un rôle secondaire pour les camions électriques dans un petit pays comme la Suisse. D'une part, des capacités de batterie allant jusqu'à 1 MWh permettent une autonomie suffisante pour des trajets nationaux sans interruption. D'autre part, la plupart des bornes de recharge rapide publiques ne peuvent pas (encore) être réservées à l'avance – une incertitude intenable pour le secteur de la logistique et du transport. Une solution consiste à équiper les dépôts et les gares de transbordement de leur propre infrastructure de recharge. Afin d'optimiser les coûts, les parcs de recharge disposeront à l'avenir à la fois de batteries tampon (de seconde main) et de puissantes stations de recharge bidirectionnelles permettant de réinjecter l'électricité dans le réseau avec une rémunération. Des approches similaires existent déjà en Suisse (projet TEC-OFF) et en Allemagne (projet Spirit-E). Grâce à ces recettes supplémentaires, les camions électriques pourraient un jour être chargés (presque) gratuitement.

Marco Piffaretti
Expert en électromobilité



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

E-Bike trekking
ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR
ATIL°03 & ATIM°03

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

Code de réduction :
TCSALLTOUR0325



- E-Bike trekking pour les achats en ville et les trajets interurbains
- Puissant moteur arrière Bafang (45 Nm de couple)
- Batterie Intube longue autonomie de 504 Wh
- Garde-boue, porte-bagages, éclairage et antivol de cadre inclus
- Fourche suspendue Suntour NEX-E25 avec lockout
- Dérailleur 10 vitesses Shimano Deore haut de gamme et freins à disque hydrauliques Tektro
- Design rétro: selle et poignées du guidon effet cuir
- Cadre aluminium haute qualité disponible en plusieurs coloris:

ATIM°03

- Sky ● Tangerine ● Midnight
- British Racing ● Greyhound

ATIL°03

- Velvet ● Greyhound
- Lake



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

mway
E-Bikes made easy

N° infoline : +41 44 545 20 00

Plus d'informations
sur l'offre et les
produits



> m-way.ch/fr/tcs-offre

Dans la limite des stocks disponibles, non cumulable avec d'autres promotions et rabais. Valable uniquement pour une commande du ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR ATIL°03 & ATIM°03 et du CILO ROCKTRAIL CXM°06+ & CXL°06+ Dans l'une de nos 28 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 27.02.-26.03.2025

VOTRE OFFRE TCS

ÉCONOMISEZ JUSQU'À

1400.- CHF

2 E-VTT CILO ROCKTRAIL CXM°06+ & CXL°06+

aux prix de **CHF 2290.-**
au lieu de CHF 3690.-

Code de réduction :
TCSROCKTRAIL0325



- 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
- 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

 Assurance vélo TCS
incluse avec m-way

REMP LISSEZ LE TALON ET PROFITEZ!

ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR

ATIL°03

48 cm

Velvet

Greyhound

ATIL°03

52 cm

Velvet

Lake

Greyhound

ATIM°03

50 cm

Sky

British Racing

Tangerine

Midnight

Greyhound

CILO ROCKTRAIL

CXM°06+

M

Gold Olive

L

Turquoise Pastel

XL

CXL°06+

XS

S

Prénom :

Nom :

Adresse :

NPA/localité :

E-Mail :

Téléphone :

Date/Signature :

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

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

mway
E-Bikes made easy

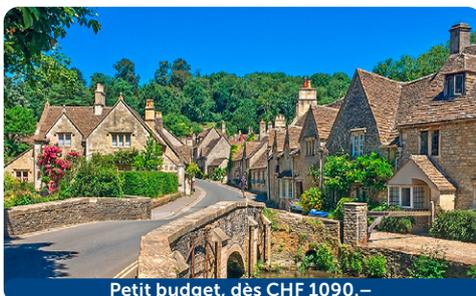
Livraison avec commande talon dans les 10 jours à votre domicile.



TCS Voyages
Passion et savoir-faire



**Nouveau:
Voyages en groupe
à petits prix**



Petit budget, dès CHF 1090.-

Avantage membres CHF 100.-

Londres et les Cotswolds

Rues animées et villages britanniques pittoresques
2-5 mai 2025



Petit budget, dès CHF 1590.-

Avantage membres CHF 100.-

Naples, Côte Amalfitaine et Capri

Dolce Vita entre terre et mer en Italie du Sud
2-9 mai 2025



Petit budget, dès CHF 2900.-

Avantage membres CHF 300.-

Croisière en Corse

l'Île de Beauté révèle ses trésors

6-13 juin 2025



Petit budget, dès CHF 1690.-

Avantage membres CHF 100.-

Irlande

Les splendeurs de l'île d'Émeraude

20-27 juillet 2025



Petit budget, dès CHF 1630.-

Avantage membres CHF 300.-

Croisière sur le Danube

Navigation entre Vienne, Budapest et Bratislava

5-12 juillet 2025



Petit budget, dès CHF 2260.-

Avantage membres CHF 200.-

Écosse

Immersion en terre de légendes des Highlands aux Lowlands

12-19 septembre 2025



Petit budget, dès CHF 1480.-

Avantage membres CHF 100.-

Calabre

Trésors culturels et gastronomiques du Sud de l'Italie

17-24 octobre 2025



Petit budget, dès CHF 2180.-

Avantage membres CHF 100.-

Île de Madère

À la découverte des trésors de l'île aux fleurs

1^{er}-8 novembre 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

PARC DE LA MAIELLA EN PAGE 62
**FORÊTS,
VILLAGES
ET LOUPS**

Spécial Abruzzes: une côte très particulière à découvrir à vélo. | Ruines de châteaux et villages de montagne: des lieux qui valent le détour. | Quatre spécialités régionales.

Dans les filets de la Costa dei Trabocchi

Des vieilles cabanes de pêcheurs sur pilotis rendent le tronçon côtier entre Ortona et Vasto particulièrement attrayant. En lieu et place du train, on parcourt aujourd'hui à vélo les 42 kilomètres de la Via Verde le long de la Costa dei Trabocchi. La randonnée est également possible. Et de temps à autre, une pause dans un trabocco transformé en restaurant s'impose.

Texte Juliane Lutz Photos Emanuel Freudiger





La plupart des installations de pêche sont encore utilisées. Un trabocco est même devenu un musée et rappelle le travail des traboccati.

P

Peu après Ortona, nous traversons le premier tunnel. Là où les trains longeaient autrefois la mer, les gens font désormais du vélo, du jogging et marchent en profitant du soleil qui se montre hésitant ce jour-là. Les touristes sont encore peu nombreux en avril. La ligne de chemin de fer désaffectée entre Ortona et Vasto est devenue une piste cyclable et de promenade, la Via Verde, et une véritable attraction dans les Abruzzes. La région située entre la mer Adriatique et les chaînes de montagnes du Gran Sasso et de la Maiella est restée à l'écart du tourisme de masse dans ce pays souvent prisé des vacanciers. Même si de nombreux Britanniques ou Allemands quittent désormais la Toscane et les Marches, devenues trop chères, pour se rendre plus au sud et acheter des maisons et des appartements dans les Abruzzes.

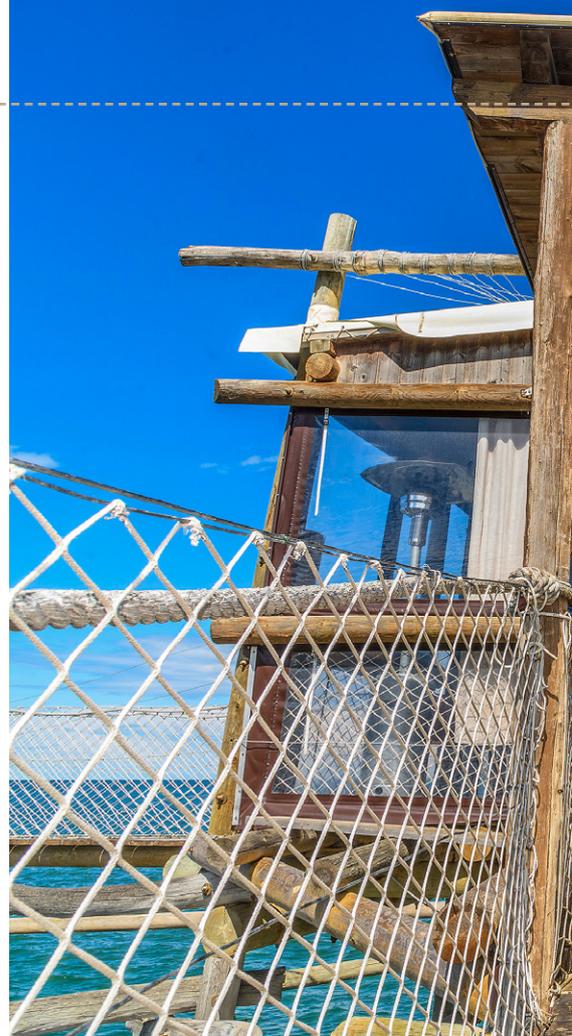
Il ne nous faut pas longtemps pour atteindre le premier trabocco: une cabane sur pilotis construite dans la mer, accessible par un pont étroit. Sur le côté tourné vers le large sont fixées de longues perches qui ressemblent un peu à des bras décharnés. Autrefois, les pêcheurs y attachaient de grands filets rectangulaires qu'ils laissaient tomber

dans la mer. C'était une bonne méthode pour attraper les poissons qui passaient à proximité. Et les pêcheurs ne devaient plus s'aventurer en mer par mauvaises conditions. Les fortes tempêtes venant de l'est étaient les plus redoutées. D'autres trabocchi abritent des restaurants. Outre la Costa dei Trabocchi, on en trouve encore quelques-uns dans la région de Molise et dans les Pouilles.

D'étranges «machines de pêche»

Cette construction, qui fait penser à une araignée en bois dans l'eau, fascine. Nous ne sommes pas les seuls à sortir nos téléphones portables pour photographier le trabocco sous tous ses angles. Quelques minutes plus tard, nous tombons sur un exemplaire particulièrement charmant, dans la commune de San Vito Chietino. Sur le côté droit du trabocco Punta Fornace, des barges bleu et blanc sont posées sur un support en bois à côté de pare-battage noirs et de bouées rouges. Deux hublots donnent un air de visage à la maisonnette. Il semblerait que la vieille ville de San Vito Chietino soit très jolie et mérite un détour, mais nous devons continuer notre route car notre programme ici est encore chargé.

Le côté mer de la Via Verde est encore calme. En été, les baigneurs se pressent sur les plages publiques ou louent des chaises longues et des parasols dans les «bagni». De temps en temps, nous passons devant des maisons de garde-barrière abandonnées. Entre les murs qui s'effritent, la nature a de-



puis longtemps repris ses droits. Dans un endroit particulièrement charmant de la Via Verde, l'un de ces petits bâtiments a retrouvé des propriétaires. Il semble bien entretenu et, dehors, du linge flotte au vent. De temps en temps, de petits lézards sortent leurs têtes étroites des buissons pour disparaître aussitôt dans la végétation luxuriante, face aux cyclistes. Sur notre gauche, les trabocchi se succèdent. Certains sont grands, d'autres très simples et chez quelques-uns, les immenses filets sont suspendus aux perches et se déplacent délicatement au gré du vent. Le trabocco turchino, à l'aspect filigrane, est particulièrement connu. Construit dans la seconde moitié du 19^e siècle, il a été immortalisé par l'écrivain Gabriele d'Annunzio dans un roman où il le décrivait comme une «étrange machine de pêche». Après son effondrement en 2014, la commune de San Vito Chietino l'a fait reconstruire avec l'aide de donateurs. Il sert aujourd'hui de musée, où des visites guidées sont organisées le week-end pour expliquer comment les traboccanti travaillaient. Nous arrivons à Vallevò, où la Gelateria LeVeri propose de délicieuses glaces. Nous pourrions al-



A voir dans les Abruzzes: la Via Verde longue de 42 kilomètres et sans voiture.



Fraîchement pêchés: crabes avec pâtes aux asperges vertes et aux pois chiches.

ler beaucoup plus loin, car la Via Verde mène jusqu'à Vasto et son charmant centre historique situé sur un plateau. Mais nous devons rentrer. Nous sommes attendus au restaurant Gli Ostinati pour le repas de midi.

La mer dans son assiette

En dessous de nous, l'eau frappe les pilotis. Des sets de table blancs sont posés sur les simples tables en bois, où de délicates fleurs sont disposées dans un vase en verre. Le vent, devenu plus fort, ne nous dérange pas. Une bâche transparente protège la salle de restaurant du froid et de l'eau. Nous dégustons un rosé

Les maîtres à bord du Gli Ostinati

Le serveur Vincenzo Pugliese (à g.) et le propriétaire Gianluca Di Bucchianico.

régional pendant que Gianluca Di Bucchianico, cuisinier et également propriétaire du Gli Ostinati, et son serveur Vincenzo Pugliese servent le repas. Nous commençons par un crostino au ragoût de poisson, suivi d'un carpaccio de denté commun. Suivent un gratin de pommes de terre avec des calamars à la sauce verte et des pâtes avec du crabe, des pois chiches et des asperges vertes. Heureusement que les portions sont petites. Il serait dommage de sauter ne serait-ce qu'un seul de ces délicieux plats simplement parce qu'on est déjà rassasié.

Puis il est temps de reprendre la route en direction d'Ortona pour ramener les vélos de location. Au début, nous avons un peu de mal à affronter le vent de face avec l'estomac plein. Les étranges machines de pêche défilent à nouveau devant nous, et la tentation est grande de les photographier encore une fois. Mais nous devons y renoncer, jusqu'à ce que nous revenions à la Costa dei Trabocchi. ◦

Ce reportage a été possible grâce à l'invitation de l'hôtel Marina Gardens Boutique & Suites.

S'y rendre



Voyage:

En voiture, le trajet via Bologne puis le long de la mer Adriatique jusqu'à Pescara dure près de dix heures, p. ex. depuis Lausanne. En train, via Milan, le voyage peut s'effectuer en un peu moins de neuf heures. En avion, comptez environ six heures pour un vol depuis Genève à Rome, avec transfert en bus jusqu'à Pescara.

Se loger:

L'hôtel Marina Gardens Boutique & Suites, situé dans la station balnéaire de Francavilla al Mare près de Pescara, est la base idéale pour explorer les Abruzzes. La manager Martina, la talentueuse Ceca et l'équipe sont très soucieuses du bien-être de leurs hôtes. Le petit déjeuner est opulent, l'aménagement chic et la mer n'est qu'à quelques minutes à pied. De belles villes comme Chieti, Sulmona, Scanno et L'Aquila sont accessibles en une demi-heure ou une heure et demie maximum. Le parc national de la Maiella est à une petite heure de route.
marina-gardens-boutique.com

Où manger:

Il Ristorante degli Elfi, Santo Stefano di Sessano: rustique, bonne cuisine maison.

Le Restaurant des Relais Tema, Francavilla al Mare: cuisine remarquable, ambiance élégante. La vinothèque vaut le coup d'œil.

Pizzeria da Fasano, Ripa Teatino: pizzas avec garnitures inhabituelles.

Naked Beach, Francavilla al Mare: beachclub avec un très bon restaurant de poisson, on y trouve évidemment aussi de délicieuses pizzas.

Manzetto Rosso, Francavilla al Mare: pour les amateurs de viande.

Mizzica, Francavilla al Mare: délicieuses douceurs siciliennes à emporter.

Activités à proximité:

Domaine viticole Feudo Antico, Tollo: découvrir, lors d'une dégustation avec repas, le merveilleux tullum régional, le Montepulciano d'Abruzzo primé et le Pecorino, un vin blanc également excellent.

Museo dell'Ottocento, Pescara: des peintures du 19^e siècle, pour la plupart d'Italie du Sud, qui valent la peine d'être vues.

generationvoyage.fr/visiter-abruzzo-faire-voir

Perles discrètes

Les Abruzzes regorgent de villes et villages magnifiques et chargés d'histoire. Contrairement à d'autres régions d'Italie, ils sont peu fréquentés.

Dans la région la plus septentrionale de l'Italie du Sud, entre l'Apennin abruzzais et la mer Adriatique, les randonneurs et les cyclistes trouveront leur bonheur, tout comme les amateurs de soleil. En été, les lieux de baignade se succèdent sur les 130 kilomètres de côte. Mais ce qui fait le charme des Abruzzes, ce sont aussi les nombreux et séduisants lieux chargés d'histoire que l'on peut encore découvrir en toute tranquillité en dehors des périodes de vacances. Par exemple, l'élégante L'Aquila, capitale des Abruzzes. Il faut y voir l'extraordinaire fontaine aux 99 cannelles. Le centre historique de la ville de Chieti est tout aussi enthousiasmant que le village de montagne de Pacentro, sans oublier bien sûr les ruines de la Rocca Calascio, la célèbre Scanno et la ville des dragées de Sulmona. [o j|](#)

L'AQUILA

Santo Stefano di Sessanio

1

1 Rocca Calascio

Les restes de l'ancien château fort se dressent au-dessus du petit village de Calascio. Située à 1460 mètres d'altitude, la ruine est assez rapidement accessible à pied. Ceux qui la reconnaissent vaguement se souviendront du film «Le Nom de la Rose» car plusieurs séquences y ont été tournées. Le site a été construit au 11^e siècle et a été fortement endommagé par des tremblements de terre en 1461 et à nouveau en 1703. Pour se faire une idée de la beauté sauvage des Abruzzes, il suffit d'admirer la vue sur les massifs de la Maiella et du Sirente depuis Rocca Calascio. A ne pas manquer: la ville de Santo Stefano di Sessanio, avec ses palais, située à quelques minutes en voiture.



PESCARA

Ponte del Mare

CHIETI

POPOLI

2

Parc national de la Maiella

3

2 Sulmona

En Italie, cette charmante ville est connue pour ses dragées, qui y sont produites et vendues dans des entreprises familiales. Les plus cultivés penseront à Ovide, grand poète de l'Antiquité, né à Sulmo (ancien nom de Sulmona) en 43 avant Jésus-Christ. Avec son charme et ses magnifiques monuments, la vieille ville mérite amplement le détour. L'aqueduc datant de l'époque des Hohenstaufen, le Compleso della Santissima Annunziata avec l'église du même nom et le Palazzo Sanità méritent une visite.



3 Scanno

Le village de montagne qui surplombe le lac en forme de cœur du même nom peut à juste titre s'appeler «un des plus beaux hameaux d'Italie». De vieilles maisons en pierre sont alignées et s'ouvrent sur de jolies places, tandis que de petites boutiques vendent des produits locaux, des fromages ou des bijoux typiques des Abruzzes appelés «Presentosa». Scanno est plutôt fréquenté, d'autant plus que des photographes célèbres tels que Henri Cartier-Bresson sont tombés sous son charme. Mais la visite vaut la peine, et si l'on a faim, on peut se rendre au restaurant Alla Fonte, où l'on mange très bien.



Balcon sauvage au cœur des Abruzzes

Le Parc national de la Maiella est un magnifique coin de nature sauvage avec des vallées impressionnantes et des forêts denses où vivent des loups et des ours. Il est possible de s'y promener et d'y skier en hiver.

Texte Juliane Lutz Photos Emanuel Freudiger

Le guide de randonnée Andrea Tomasetti nous attend déjà au-dessus du village de Pennapedimonte. Il connaît parfaitement le Parc national de la Maiella, qui doit son nom au massif montagneux éponyme et dont le plus haut sommet est le Monte Amaro (2793 m). Plusieurs fois par semaine, en haute saison, il en montre les points forts aux visiteurs. Il aide également les archéologues à dénicher des grottes abritant des dessins de l'époque de l'homme de Néandertal. Le Parc national de la Maiella en regorge, ainsi que des grottes dans lesquelles vivaient des ermites il y a des siècles. Il existe même un sentier de randonnée, le Sentiero dello Spirito, long de 79 kilomètres, qui mène aux plus beaux ermitages encore existants dans le parc.

Ours et loups en nombre

Nous souhaitons nous rendre au point de vue de Balzolo, situé à 1123 mètres d'altitude. Au début, nous entendons encore le doux murmure de la rivière Avello tandis que la pente, sur un sol rocaillieux, se fait raide. Andrea a bien choisi son itinéraire. La vue sur les vastes étendues du parc national, qui s'étend sur près de 75 000 hectares, nous enthousiasme d'emblée. Nous y prenons la richesse de sa faune, composée de cerfs, d'aigles royaux, de chamois, de salamandres à lunettes ou de loutres. «On estime qu'entre 55 et 75 ours bruns y vivent également. Certains d'entre eux s'aventurent jusqu'à la côte, à une heure de route», explique notre guide de randonnée. En outre, il y a de nouveau beaucoup de sangliers dans le parc national créé en 1991. Ils ont dû

être amenés de Bulgarie il y a des années, car les espèces locales avaient été quasiment exterminées par les chasseurs. Ils représentent une nourriture bienvenue pour la centaine de loups qui ne peuvent pas être chassés dans le Parc national de la Maiella.

Andrea s'arrête régulièrement pour nous expliquer un peu la flore. «Le parc abrite principalement des genévriers, des pins, des hêtres, trois types d'érables et trois types de chênes différents, tels les chênes pubescents. Le fait que la roverella, comme on l'appelle en italien, pousse aujourd'hui aussi haut est lié au réchauffement climatique», explique notre guide. Fin avril, les orchidées de-



Andrea Tomasetti connaît très bien le Parc national de la Maiella et apprécie de partager ses connaissances.

vraient également fleurir dans le parc. Malheureusement, une vague de froid exceptionnelle les a emportées. Cet endroit est un régal pour les amateurs de plantes. 2114 espèces y sont répertoriées.

Alors que nous passons devant une ruine, Andrea nous explique que le massif montagneux de la Maiella est principalement constitué de calcaire, une roche facile à travailler. Autrefois, les agriculteurs et les bergers l'utilisaient pour construire des abris ronds. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, beaucoup ont quitté la région ou se sont détournés de l'agriculture. Les cabanes sont tombées en ruine, laissant des tas de pierres en de nombreux endroits.

La laine, cet or blanc

Alors que nous continuons à grimper et transpirons malgré la fraîcheur du mois d'avril, notre guide de randonnée nous parle d'une époque où les Abruzzes étaient bien plus importants et plus riches qu'aujourd'hui. «Au 18^e siècle, il y avait encore ici cinq millions de moutons, soit plus que d'habitants. Leur laine était très recherchée, on l'appelait 'l'or blanc'. A l'époque, les bergers gagnaient bien leur vie, ils étaient lettrés et écrivaient même des poèmes, tant ils avaient de temps à tuer.» Bien que des agriculteurs fassent encore paître des moutons dans le Parc national de la Maiella, ils ont désormais perdu en importance. «Tout au plus fournissent-ils encore le lait pour la fabrication du pecorino, le fromage local. Mais les arrosticini, si appréciés chez nous, sont en général composés de viande de mouton importée», nous explique Andrea.



Vue sur la Valle dell'Avello, durant la montée au point de vue de Balzolo, à 1123 mètres d'altitude.

Nous arrivons enfin à notre destination, le Balzolo, qui fait partie de la commune de Pennapiedimonte. On le surnomme souvent le balcon des Abruzzes, ce qui n'a rien d'exagéré. La vue sur les douces collines boisées, sur un lac et sur la côte est fantastique. Quel plaisir d'admirer ce panorama! Notre guide Andrea nous avoue qu'il considère chaque jour de travail comme des vacances. Originaire de Pescara, il fut tout d'abord programmeur informatique durant sa première vie. Puis, un jour, il a décidé d'abandonner son bureau et son ordinateur afin de suivre une formation de guide de randonnée. Depuis lors, il montre presque quotidiennement aux intéressés les beautés du Parc national de la Maiella et du Gran Sasso. o

parcomajella.it, Andrea Tomassetti, guide de randonnée: andrea@ursamaiorescursioni.it

Deux autres parcs nationaux

Le Parc national des Abruzzes, du Latium et du Molise a été créé en 1923. Il est situé aux trois quarts dans la province de L'Aquila et est en grande partie boisé. Le Parc national du Gran Sasso au nord, principalement montagneux et accidenté, existe depuis 1991. Le Corno Grande (2912 m) est le plus haut sommet des Apennins.

TCS LIVRET ETI

Protection lors de randonnées à l'étranger

En Suisse, près de quatre millions de personnes partent régulièrement en randonnée. L'activité la plus populaire est aussi l'une des plus dangereuses, avec plus de 40 000 accidents par an.

Sans compter les accidents qui se produisent à l'étranger. Pour recevoir la meilleure aide, même à l'étranger, après un faux pas lourd de conséquences, les membres du TCS font confiance au Livret ETI.

Un simple appel suffit, et le TCS apporte son aide, p. ex. en fournissant conseil médical, interprète ou en organisant et en prenant en charge les frais du voyage de retour.



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

Le sinistre est incontestable. Et la responsabilité ?



Si un litige survient dans la circulation routière,
la TCS Protection juridique circulation est là pour vous et
veille à ce que vous obteniez gain de cause :



Prise en charge des frais d'avocat et
de procédure jusqu'à CHF 2 million
par litige



Soutien lors de procédures
pénales pour l'égalité des
chances au tribunal



Expertise en matière de conseil
et de défense de vos intérêts
dans le domaine juridique, même
en l'absence de sinistre



Sans franchise

0844 888 111

tcs.ch/circulation



SANTÉ



Tétanos – petite plaie, grands effets

Le D^r méd. Roberto Buonomano de l'Hôpital Limmattal explique comment apparaît le tétanos et quelles mesures préventives chacun d'entre nous devrait prendre.

Qu'est-ce que le tétanos et comment est-il causé?

Roberto Buonomano: Le tétanos est dû à la bactérie *Clostridium tetani* – plus exactement à sa toxine (poison), dans ce cas une neurotoxine. La bactérie pénètre dans l'organisme par une plaie ouverte et y déclenche une infection.

Quels types de lésions sont particulièrement sensibles à une infection?

En principe, tout type de plaie ouverte – c'est-à-dire d'une lésion dans laquelle les couches de la peau sont fissurées – présente un risque potentiel d'infection par le tétanos. Toutefois, le risque est bien plus élevé en cas de lésions dans lesquelles sont impliquées des saletés, de la terre ou de la «matière morte» (par exemple sur des ciseaux rouillés ou un clou rouillé).

Que faire après une lésion potentiellement risquée pour minimiser le risque d'une infection par le tétanos?

Nettoyez et désinfectez immédiatement et minutieusement la plaie, et faites-vous vacciner le plus vite possible. Le vaccin antitétanique compte parmi les vaccins de base, est très répandu et en général bien disponible.

Retrouvez l'interview complète sur tcs.ch/tetanos

Quant'è bone!

Quelques délices typiques des Abruzzes.



Arrosticini abruzzesi

Les arrosticini sont un passage obligé pour tous les amateurs de viande: du mouton ou de l'agneau coupé en petits cubes, arrosés d'un peu d'huile d'olive et grillés sur des brochettes en bois. On les aime ou on les déteste, mais ils valent la peine d'être goûtés.



Pallotte cacio e ova

Elles ressemblent à des boulettes de viande, mais sont faites de pain, de fromage, d'œufs et d'épices. Des ingrédients que tout le monde possédait jadis chez lui. Frites et servies dans une sauce tomate, les pallotte cacio e ova sont omniprésentes.



Confetti di Sulmona

Les amandes enrobées de sucre font partie de chaque mariage dans la région. Elles sont fabriquées dans de petites entreprises de la ville de Sulmona. Traditionnellement, elles sont blanches, mais on en trouve aussi de toutes les couleurs. Et elles sont délicieuses.



Ratafia abruzzese

Son nom serait dérivé de l'expression «Ut rata fiat», qui signifie «que le marché soit conclu». Il paraît que dans la Rome antique déjà, les commerçants trinquaient à des accords oraux avec un verre de cette liqueur à base de cerises et de vin rouge (Montepulciano).

«Quant'è bone!» est l'expression utilisée par les locaux pour dire qu'un repas est délicieux.

MARCHÉ

APPARTEMENT DE VACANCES, SUISSE

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

St-Jean/Grimentz à louer par quinzaine Été chalet tout confort,
3 chambres. Tel **078 606 53 00**
Contact@atouts.ch

VÉHICULES À MOTEUR A-Z

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**

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

CARAVANES / MOBIL-HOME

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

DIVERS

Formations d'anglais Séjours linguistiques

The Language House
www.tlh.ch 022 321 52 63

Achat multiple

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

Connais-tu notre
édition en ligne du
magazine Touring?

touring.ch



Quelle voiture électrique t'amène plus loin?

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



Découvrez nos 3 modèles spéciaux parmi 600 véhicules en stock

 Demandez notre REMISE €	 CHF 85'350.- CHF 75'300.- tout équipé	 CHF 92'690.- CHF 82'500.- tout équipé
---------------------------------------	---	---

bantam van | büstner | carado | carthago Das Reisemobil | CREMER | SERIBA | EUNA MOBIL | FENDT CARAVAN | Förster | HANROAD | Hobby | SHYMER | joa | LAIKA | malibu | PILOTE | LE VOYAGEUR

bantam.ch Fournisseur officiel des campeurs

bantam

1700

Texte et photos Felix Maurhofer

Le petit village de St. Antoni semble un peu perdu dans la Singine fribourgeoise, c'est pourtant bien ici qu'on y rencontre Pascal Vonlanthen, plus connu sous le nom de Gustav, l'un des musiciens bilingues les plus accomplis de Suisse. C'est à la trompette qu'il a fait ses premières armes, dans la fanfare des jeunes, puis comme chanteur dans une comédie musicale des Beatles, suivi par la création du premier groupe durant l'école normale. Une formation résolument tournée vers le rock. «J'ai commencé à jouer de différents instruments et j'ai formé le big band Kummerorchester en 1998», raconte le quinquagénaire dans son pur dialecte singinois. Une maison de disques a alors frappé à sa porte et a demandé un nom un peu plus accrocheur. Comme son oncle s'appelait Gustav, il a opté pour celui-ci.

Retrait après le succès

A partir de là, la carrière de Gustav a décollé et lui a permis d'enregistrer plusieurs albums, de conquérir les hit-parades, de remporter le télé-crochet «Kampf der Chöre» à la TV alémanique, de recevoir le Prix Walo et de jouer sur les grandes scènes des festivals suisses. Puis Gustav a eu besoin de souffler, est parti quelques jours dans un monastère et est revenu avec de nouvelles idées. «J'ai longtemps été une bête de scène, mais après toutes ces années, je ne voulais plus me contenter de gérer ma création musicale», explique ce passionné de vélo et de train. Pédagogue, promoteur du bilinguisme et producteur de musique, il a fondé La Gustav académie. Il est assis dans la salle de répétition de la Basse-Ville de Fribourg, son lieu de formation pour les jeunes musiciens. Il ne s'agit pas uniquement de musique, mais aussi de production et de commercialisation des jeunes artistes. Avec son équipe, ce père de trois enfants a déjà soutenu plus de 130 musiciens. Prochain objectif: «Nous souhaitons proposer dans un avenir proche un apprentissage professionnel pour les musiciens.» Ce joueur de tennis amateur puise son inspiration dans la nature. Il adore gratter la basse, taper sur la batterie ou travailler sur de nouvelles mélodies. Il ne dit pas s'il produira bientôt un nouvel album. Mais il y a bien quelque chose dans l'air, dit-il avec un sourire malicieux. o

lagustav.ch

Pascal Vonlanthen, alias Gustav, à La Gustav académie, où il encourage de jeunes artistes.



Présentez la carte jaune pour vos frais de voyage.

Avec la TCS Member Mastercard®, vous profitez
de nombreux avantages pendant vos déplacements :

- Profitez de jusqu'à 5 centimes de réduction par litre de carburant ou 5 % de cashback sur la recharge de votre voiture électrique
- 1 % de cashback sur les réservations chez SWISS, Edelweiss, les CFF, Mobility et Airbnb
- Économisez jusqu'à 10 % sur les voitures de location et 20 % sur le stationnement

Crédit initial¹
de **CHF 30.-**
offert



Exemple de relevé de carte de crédit
pour janvier 2025 :

TCS Member Mastercard	01.2025
Cashback/remboursements	
Carburant BP 	+ 3.10
Carburant Tamoil 	+ 1.85
TCS Park & Pay 	+ 5.10
SWISS	+ 14.40
CFF	+ 2.15
Mobility	+ 1.60
Airbnb	+ 2.45
Total du cashback janvier 2025	+ 30.65



Faites votre demande en ligne
et économisez tout de suite :
club.tcs.ch/cartedemembre

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 30.03.2025 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 impressum

Magazine du Touring Club Suisse

Editeur

Touring Club Suisse
CP 820, 1214 Vernier (GE)

Rédacteur en chef

Felix Maurhofer (fm)

Rédacteur en chef adjoint

Dino Nodari (dno)

Rédaction

Jérôme Burgener (jb)

Dominic Graf (dg)

Juliane Lutz (jl)

Philippe Rawyler (pra)

Daniel Riesen (dan)

Pascale Stehlin (pst)

Directeur artistique

Alban Seeger

Rédacteur photo

Emanuel Freudiger (ef)

Layout

Sara Bönzli

Stephan Kneubühl

Andreas Waber

Mathias Wyssenbach (mw)

Correctorat

Madeleine Röthlisberger (F)

Michela Ferrari (I)

Susanne Troxler (D)

Traductions

Philippe Rawyler (F)

Grazia Annen (I)

Adresse de la rédaction

Touring Club Suisse

Rédaction Touring

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Tél. +41 58 827 35 00

touring@tcs.ch

Tirage

Edition française: 361 081

Tirage total: 1 138 455

Direction des publications/

Marketing médias

Cumi Karagülle

Annonces

Roger Müller, responsable ventes

Chantale Hofer, +41 79 123 45 33

Vanessa Ukoh, +41 76 536 81 99

anzeigen@tcs.ch

Abonnement

Compris dans la cotisation

de membre TCS. Touring paraît

10 fois par année.

Mutations et demandes
concernant le sociétariat

tcs.ch/login

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

Touring Club Suisse

CP 820, 1214 Vernier,

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.Qu'est-ce qui a été intégré à la British Library
of the United Kingdom, la bibliothèque nationale
du Royaume-Uni?

A

L'album «Gustav» de
Pascal Vonlanthen

B

Les cris de l'ours
des Abruzzes

C

Les bruits de
la Jaguar F-Type

Prix: 1 bon TCS Voyages d'une valeur de 100 francs

tcsvoyages.ch

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

Participation gratuite
jusqu'au 23.3.2025 sur
touring.ch/quiz-lecteurs

Lettres de lecteurs

Des stations en mutation

«Touring» 2/2025

L'évolution positive des stations-service et de leurs shops peut être réjouissante et offrir des commodités aux automobilistes. Mais ce qui évolue négativement, c'est la mode selon laquelle de nombreux conducteurs se garent à la pompe, boivent leur café dans le shop, puis font aussi leurs courses de la semaine et occupent ainsi inutilement la pompe pendant une demi-heure. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cela agace. Par ailleurs, les shops des stations-service sont très privilégiés par rapport aux magasins normaux en ce qui concerne les heures d'ouverture. Toute cette évolution n'est donc pas que positive.

K. Ryser @

Prix de l'essence aux autoroutes

Le 3 octobre, nous nous sommes rendus en Italie et avons constaté que le litre d'essence coûtait environ

2.35 fr. sur l'autoroute en Suisse centrale et au Tessin, et environ 1.75 fr. à l'écart, au Tessin, à Stabio. La différence de prix d'environ 60 ct. frise l'usure.

O. Gut @

Réponse du TCS: Sur certains tronçons d'autoroute, les prix du carburant sont un peu plus élevés parce que les exploitants paient aussi des taxes de concession au canton. Mais sur l'A2 au Tessin, les prix sont exorbitants. Les stations s'imputent mutuellement les prix élevés. Il ne s'agit pas d'un accord et c'est autorisé. Il manque des magasins discount, qui se trouvent à l'écart de l'autoroute. Et sur la route des vacances, rares sont ceux qui quittent celle-ci pour chercher une station bon marché. Après ou avant les embouteillages du Gothard, les fa-

milles veulent avant tout faire le plein, se dégourdir une dernière fois les jambes et continuer à avancer. Ceux qui ne sont pas pressés peuvent attendre de trouver un endroit où le carburant est moins cher et bien sûr consulter le comparateur des prix du carburant du TCS qui s'avère être une aide précieuse.

TCS Test & Technique

Astuce: test de fonctionnement des phares

Je remarque régulièrement que l'un ou l'autre des feux avant d'un assez grand nombre de voitures est défectueux. En fait, c'est très simple: si on a la chance d'être dans un de nos «rares» embouteillages et que l'avant de la voiture a un arrière un peu poli, on peut voir si les feux fonctionnent.

M. Gerber @

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



Au bord de la Seine avec ma copine, aujourd'hui ma chère épouse.



Une bien fidèle MGB

Au bout d'une année de travail sur la Côte, j'ai su que la Suisse était faite pour moi et, alors que je rendais visite à mon père au Royaume-Uni, j'ai parcouru les journaux à la recherche d'une petite voiture. Et c'est là qu'elle est apparue: «MGB cabriolet, 1972, conduite à gauche, spécifications suisses.» C'était en 1989, la voiture avait donc déjà 17 ans et était déjà devenue une classique. Mon père et moi avons passé une bonne semaine à faire un entretien plus que complet. J'ai pris la route vers Paris puis Rolle, avec un peu d'appréhension, en pensant au millier de kilomètres qui m'attendaient, mais je suis arrivé sans problème pour commencer ma seconde année en Suisse. C'était la dernière fois que je voyais mon père, car il est décédé peu après, et ces journées passées ensemble sous la voiture me sont précieuses.



Entre-temps, je n'ai changé ni de voiture ni de travail: j'ai eu d'autres véhicules plus pratiques pour la vie en famille, mais la MG est restée mon deuxième véhicule, que j'ai conduit par tous les temps pendant trente ans. Les après-midis ensoleillés avec nos deux jeunes enfants et leurs amis alors que nous faisons du hors-piste dans les vignobles sont de bons souvenirs. Il y a trois ans, la voiture avait l'air de se dégrader et je me suis rendu compte qu'il était le moment de la rénover – elle m'avait bien servi. J'ai trouvé à Gland une carrosserie spécialisée dans les

vieilles voitures britanniques, j'ai réaménagé l'intérieur moi-même et j'ai installé un lecteur cassette. Un autre spécialiste de Gland a procédé à une révision complète de la mécanique et du moteur. J'ai maintenant un véhicule vétérinaire, très élégant et bien costaud.

J'ai décidé que cette MG ne verrait plus jamais une goutte de pluie. Vous me verrez en toute saison entre Gland et Morges, s'il fait sec, portant une casquette ou un chapeau de laine, avec une écharpe ou des lunettes de soleil, mais toujours avec un grand sourire... o

Andrew Gray

«Ces journées passées ensemble sous la voiture me sont précieuses.»

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

Croisière pascale - Printemps dans le sud de la France

De Bourgogne en Provence - Romantisme fluvial entre Rhône & Saône

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

Pâques en France

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.

Pont Saint-Bénézet d'Avignon

8 jours, pension complète
à bord incluse, dès

Fr. 1999.-

Cabine double, pont principal arrière

Offre spéciale
362

Des cabines et suites
aménagées avec goût

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

Votre date de voyage:

16 au 23 avril 2025

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)



Votre programme de voyage

1er jour, mercredi 16 avril 2025 - Trajet jusqu'à Lyon

Trajet en car spécial 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, notre navire accoste à Mâcon. De là, possibilité de participer à une excursion panoramique dans la région viticole du Mâconnais (*). Départ ensuite pour l'Abbaye de Cluny (*), plus important édifice religieux d'Europe à l'époque médiévale. Poursuite de la croisière en soirée.

3e jour, vendredi 18 avril 2025 - Ravissante Bourgogne

Dans le courant de la nuit, notre navire rejoint Chalon-sur-Saône. Participez aujourd'hui à une excursion à Beaune, au fil de célèbres vignobles, avec dégustation de vin (*). L'excursion de l'après-midi nous conduit ensuite à 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. Au bord de la Saône, 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 d'une balade guidée (*), nous visitons bien sûr 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 permet d'admirer l'héritage romain d'Arles, en particulier son amphithéâtre construit vers 90 après J.-C. (*). L'après-midi, nous partons explorer les espaces sauvages de la Camargue (*). Dans ces paysages préservés, vous pourrez apercevoir,

avec un peu de chance, 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 inoubliable sur ce site 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

reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

GARANTIE DE VOYAGE

FORFAIT EXCURSIONS à Fr. 249.-

Le forfait excursions comprend les 10 excursions marquées d'un (*) dans le programme. Le forfait doit se réserver à l'avance. L'économie réalisée est d'au moins 20%. Réservation d'excursions individuelles possible à bord.

Notre navire 5 étoiles - Le MS AMADEUS Provence

Le MS AMADEUS Provence est un des meilleurs navires navigant sur les fleuves de France. Les suites spacieuses ont toutes un balcon extérieur accessible, celles des ponts intermédiaire et supérieur ont une grande fenêtre panoramique qui coulisse vers le bas en balcon français. Les petites fenêtres hautes (qui ne s'ouvrent pas) du pont principal offrent une bonne vue sur le fleuve. Toutes les cabines sont luxueusement aménagées et offrent tout le confort souhaitable pour un voyage relaxant. Laissez-vous choyer par l'équipe de cuisine et profitez des luxueuses infrastructures du navire.

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 77 99

www.car-tours.ch/fr

JAB
CH-1214 Vernier
P.P./Journal

Poste CH SA
touring

TONI

La magie de la Flandre

Nouveau: Bruxelles, Anvers, Bruges & Gand – un séjour inoubliable!

Voyage exclusif du 24 au 27 mai 2025



Voyage
en avion

car-tours.ch

Magnifiques voyages en groupe avec guide suisse



Gand



Quatre villes fabuleuses

Découvrez de tout près les trésors de la Flandre! Dégustation de délicieuses pralines à Bruxelles, Bruges la romantique, les charmes d'Anvers – au programme de cette escapade citadine: dégustation, culture et impressions inoubliables. Découvrez Gand lors d'une croisière sur les canaux et laissez-vous envoûter par la diversité de la Belgique. Réservez sans attendre vos places pour ce voyage inoubliable!



Anvers

Votre programme de voyage

1er jour, samedi – Arrivée & Bruxelles

Tôt le matin, nous prendrons un vol direct pour Bruxelles, avec Brussels Airlines. Sur le trajet vers le centre, nous ferons halte dans une chocolaterie pour découvrir l'art de la fabrication des pralines – de la culture du cacao à l'emballage. Naturellement, nous pourrions déguster des douceurs et emporter nos favorites dans la boutique. Ensuite, nous ferons le check-in dans notre hôtel Thon City Centre, tout proche de la plus grande artère commerçante. L'après-midi, notre programme se poursuivra par une visite guidée des principales curiosités de la ville: le centre historique, le Manneken Pis et la Grand-Place. Quartier libre le soir.

2e jour, dimanche – Anvers

Après le petit-déjeuner, nous effectuerons en car une visite guidée d'Anvers, la ville du diamant. Nous découvrirons le Grote Markt, l'hôtel de ville et les maisons des corporations. En passant par le château Steen et l'impressionnante cathédrale Notre-Dame, nous nous immergerons dans l'histoire (entrées individuelles). Ensuite, il nous restera du temps pour grim-

per sur le toit du MAS (Museum aan de Stroom) afin d'admirer la vue sur le centre historique et le port ou pour découvrir les histoires des émigrants au musée «Red Star Line». Les amateurs de shopping flâneront le long du Meir, tandis que d'autres dégusteront une bière belge. En fin d'après-midi, nous reprendrons ensemble le train pour Bruxelles.

3e jour, lundi – Bruges & Gand

Aujourd'hui, c'est la Bruges romantique, la «perle de la Flandre» qui nous attend. Lors de la visite guidée, nous admirerons la Grand-Place, le beffroi et la basilique du Saint-Sang. L'église Notre-Dame, avec la Madone de Michel-Ange, est un autre incontournable de la ville (entrées individuelles). L'après-midi, direction Gand où nous admirerons, lors d'une croisière sur les canaux, les somptueuses façades de l'ancienne ville marchande. Retour vers Bruxelles le soir.

4e jour, mardi – Bruxelles & retour

Matinée libre: vous pourrez visiter le Musée de la BD, déguster un chocolat chaud sur la Grand-Place ou tout simplement flâner dans les rues – tout le monde y trouvera son bonheur. En début de soirée, transfert à l'aéroport et retour à Genève.

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

GARANTIE DE VOYAGE

4 jours,
dès
Fr. 999.-
en chambre double
Offre spéciale
193

Compris dans le prix!

- ✓ Vols directs Brussels Airlines Genève-Bruxelles-Genève, en classe économique
- ✓ Toutes les taxes aéroportuaires, frais et supplément carburant
- ✓ Transfert aéroport-hôtel-aéroport en car
- ✓ 3 nuits à l'hôtel Thon Brussels City Centre, Bruxelles
- ✓ 3 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ Entrée et démonstration dans une chocolaterie de Bruxelles, petit souvenir en chocolat (Manneken Pis) compris
- ✓ Visite guidée de Bruxelles et d'Anvers
- ✓ Trajet en train (2e classe) d'Anvers Centraal à Bruxelles Nord
- ✓ Excursion d'une journée avec guide «Bruges & Gand»
- ✓ Croisière romantique sur les canaux à Gand
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
à l'hôtel Thon Brussels City Centre,
Bruxelles Fr. 999.-

Non inclus/en option:
Supplément chambre individuelle Fr. 299.-
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne
(supprimés pour les réservations en ligne)

Vols: de/à Genève



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