



touring



**Panne à domicile ?
Nous avons la solution.**

Ouvrez et
profitez de
20 % de remise

Les pannes peuvent rapidement perturber votre quotidien.

Malgré le bon entretien de votre maison, une panne peut survenir n'importe quand sans prévenir, souvent au plus mauvais moment. Bien que vous ayez mieux à faire, vous devez soudainement trouver un spécialiste disponible et coordonner les rendez-vous. Comme par exemple pour les pannes suivantes :



TCS Home : le service de dépannage pour votre maison.

Un simple appel suffit : nous nous occupons de toute l'organisation, envoyons les bons professionnels et prenons en charge les frais d'assistance immédiate. Ainsi, les pannes ne vous prennent plus un temps précieux, car nous les résolvons tout simplement.



- ✓ **Disponibilité 24h/24 et 7j/7,**
365 jours par an
- ✓ **Tout est réglé,**
y compris l'organisation et la coordination
- ✓ **Un réseau de partenaires dans tout le pays**
avec des spécialistes reconnus
- ✓ **Prise en charge des coûts**
2 interventions par an avec 45 minutes de main d'œuvre, frais de déplacement et petites fournitures inclus



Confiez-nous simplement les pannes.

En savoir plus maintenant et souscrire à TCS Home.
tcs.ch/home

En ce moment avec
20%
de remise !



touring



LA DANSE DU MOTARD

Michael Egli, alias Michael Stuntrider, est passé maître dans l'art de dompter sa bécane.

TRANSPORT DE MARCHANDISES Le défi du transfert modal face aux difficiles réalités du transit alpin. | **MERCEDES CLA** Berline élégante et ordinateur roulant. | **JAPON** Une découverte à vélo.

L'or du Rhin

Croisière automnale: châteaux romantiques, magie de la Moselle & villages pittoresques d'Alsace

de/à Bâle!

Croisière sur le Rhin

Voyage exclusif du 27 septembre au 3 octobre 2026



Cochem

7 jours, pension complète
à bord incluse, dès

Fr. 1090.-

Cabine double, pont principal

Offre spéciale
251

Compris dans le prix!

- ✓ Croisière fluviale à bord du MS SWISS CROWN de/à Bâle selon programme
- ✓ 6 nuits dans la catégorie de cabine réservée
- ✓ Pension complète, soit 3 repas par jour (du dîner du 1er soir au petit déjeuner du 7e jour), café, thé & pâtisserie l'après-midi (en fonction du programme du jour), cocktail de bienvenue, dîner de gala, snack de minuit, 1x High Tea Buffet durant le voyage
- ✓ 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

Nos prix pour réservations anticipées

Prix par personne cabine double en Fr.

MS SWISS CROWN 7 jours, départ Suisse		
Catégories de cabines	Prix normal	Prix réservations anticipées
Pont principal	1370.-	1090.-
Pont intermédiaire	1540.-	1270.-
Pont supérieur (avec balcon)	1750.-	1450.-
Junior-suite pont supérieur	1690.-	1380.-

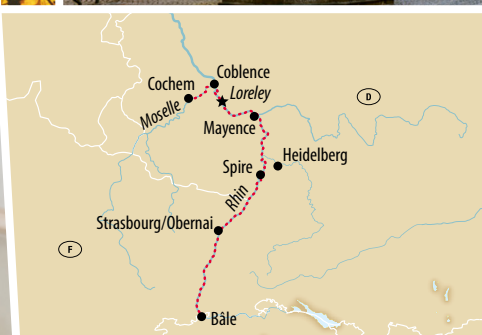
Suppl. voyageurs individuels:

Pont principal Fr. 390.-, Pont interm. Fr. 590.-

Forfait de 5 excursions: Fr. 265.- p. p.

Non inclus/en option:

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



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

Rives dorées, vieilles villes aux ruelles tortueuses et rocher de La Lorelei: ce circuit automnal sur le Rhin fait honneur à son nom. Une croisière qui nous mène à Spire, Cochem, Coblenz, Mayence et Strasbourg. Nous voguons à bord du confortable MS SWISS CROWN le long de vignobles et de cités au riche passé historique – avec au programme, de passionnantes excursions et beaucoup de temps pour savourer.

Votre programme de voyage

1er jour, 27 septembre 2026 – Embarquement à Bâle & départ

Arrivée individuelle à Bâle. Embarquement sur le MS SWISS CROWN, installation dans les cabines et accueil par l'équipage. Vers 15h, nous prenons la direction de Spire! Vous profitez de ce premier trajet dans la vallée du Rhin et du délicieux repas du soir à bord.

2e jour, 28 septembre 2026 – Spire & Heidelberg

Nous accostons à Spire en début d'après-midi. Notre excursion débute à Heidelberg et nous visitons le célèbre château, admirons le grand tonneau et flânons dans la vieille ville romantique (*). Celles et ceux qui préfèrent rester à Spire savoureront l'atmosphère de la ville depuis le bateau. Le soir, nous poursuivons notre voyage vers la Moselle.

3e jour, 29 septembre 2026 – Cochem & son château

Nous arrivons à Cochem vers midi. L'un des plus beaux châteaux d'Allemagne s'offre à nous: nous grimpons jusqu'au Reichsburg à bord de minibus, profitons d'une passionnante visite guidée et d'une vue spectaculaire sur la vallée de la Moselle (*). Puis temps libre à disposition pour flâner dans la charmante cité historique.

4e jour, 30 septembre 2026 – Coblenz, La Lorelei & Mayence

Arrivée à Coblenz en début de matinée. Une visite guidée nous permet de découvrir les plus belles curiosités de la ville et d'apprendre une foule de choses passionnantes sur le *Deutsche Eck* (*). Vers midi, nous poursuivons notre descente de la romantique vallée du Rhin moyen. Le légendaire rocher de La Lorelei et d'innombrables châteaux sont au programme de l'après-midi. Arrivée à Mayence en soirée.

5e jour, 1er octobre 2026 – Mayence & plaisirs fluviaux

Le matin, nous découvrons Mayence lors d'une visite guidée avec, au programme, la cathédrale, la vieille ville et l'héritage de Gutenberg (*). Il nous restera du temps pour prendre du bon temps sur le pont, tandis que le MS SWISS CROWN vogue paisiblement en direction de Strasbourg.

6e jour, 2 octobre 2026 – Panorama sur l'Alsace & Strasbourg

Bienvenue en Alsace! Aujourd'hui, nous découvrons les points forts de la région lors d'un circuit panoramique à travers des paysages magnifiques – avec visite de la bourgade pittoresque d'Obernai, célèbre pour ses maisons à colombages et ses ruelles dédiées au vin (*). L'après-midi, notre bateau prend la direction de Bâle.

7e jour, 3 octobre 2026 – Arrivée à Bâle & retour

Notre voyage se termine après le petit déjeuner. Débarquement à Bâle et retour individuel.

(* Excursions incluses avec le forfait excursions



reka

Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

NOTRE FORFAIT EXCURSIONS – VOIR PLUS, VIVRE PLUS FR. 265.- SEULEMENT

Cinq excursions – cinq temps forts: des châteaux romantiques aux superbes maisons à colombages, ce voyage nous permet de découvrir des merveilles le long du Rhin, de la Moselle et de l'Alsace.

Le forfait est uniquement réservable à l'avance – et au moins 20% meilleur marché qu'à bord. Réservation d'excursions individuelles possible à bord.



Notre superbe bateau – le MS SWISS CROWN

Le MS Swiss Crown convainc par son charme classique, son vaste pont soleil, son restaurant élégant et son salon confortable. Toutes les cabines sont des cabines extérieures: sur les ponts supérieur et intermédiaire avec baie vitrée panoramique abaissable, et sur le pont principal avec une plus petite fenêtre qui ne s'ouvre pas. Les Junior Suites offrent davantage d'espace et de confort. Toutes les cabines sont avec douche/WC, TV, climatisation, coffre-fort et sèche-cheveux.

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

EN PRÉAMBULE

Les traversées alpines sont actuellement en cours d'être complétées par deux nouveaux **tunnels ferroviaires de base**, **p. 11** au Brenner et au Mont-Cenis. Dans ce numéro, la rédaction explique ce que cela signifie pour le transport de marchandises à l'avenir et comment les procédures sont mises en œuvre en cas d'accident ferroviaire. La nouvelle **Mercedes-Benz CLA** **p. 38** se distingue par une grande autonomie et une agréable dynamique de conduite. Le modèle électrique que nous avons testé est équipé d'un moteur de 200 kilowatts et d'une batterie de 85 kilowatts. Avec sa carrosserie élégante, il fait plutôt bonne figure. La ville de Nagasaki, avec ses lieux abandonnés, ou une balade à vélo sur la péninsule d'Ito-shima, illustrent à quel point **le Japon** **p. 52** est une destination attrayante et fascinante.

Felix Maurhofer, rédacteur en chef



Linda Pollari

page 63

Michael Egli, alias Michi Stuntrider, est considéré comme le meilleur cascadeur à moto de Suisse. Il a plus d'un tour dans son sac.



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

Cette édition en chiffres:



Avec ses 55 km de long, le nouveau tunnel de base du Brenner sera l'un des plus longs des Alpes. **page 16**



7409 attaques de phishing ont été recensées en Suisse au cours de l'année dernière. **page 31**



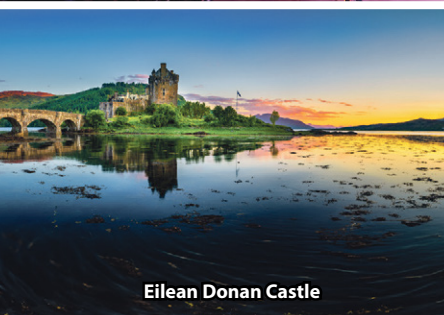
Les e-bikes Light-Assist ont démontré, lors du test du TCS, qu'ils pouvaient parcourir jusqu'à 60 km. **page 45**

Grand Tour d'Ecosse avec Military Tattoo

Des Highlands à Edimbourg, le circuit parfait – avec spectacle musical inclus!



Military Tattoo à Edimbourg



Eilean Donan Castle



Dunnottar Castle



Glasgow

Ce circuit en Ecosse répond non seulement à toutes les attentes – mais il offre aussi ce petit quelque chose en plus que l'on cherche souvent en vain ailleurs. Au programme des réjouissances – des lacs emplis de mystères, des châteaux chargés d'histoire, de pittoresques villages de pêcheurs, des villes emblématiques comme Glasgow, Aberdeen et Edimbourg et, last but not least, le prestigieux Military Tattoo d'Edimbourg – un show mémorable riche en émotions!

Votre programme de voyage

1er jour, dimanche – Trajet jusqu'à Rotterdam & embarquement

Départ très matinal en car spécial tout confort pour Rotterdam, où nous embarquons en soirée sur notre ferry pour la traversée de nuit à destination de l'Angleterre. Repas du soir et nuit à bord.

2e jour, lundi – Gretna Green & Glasgow

Arrivée bien reposés ce matin à Hull, nous partons vers le nord, direction la frontière écossaise. A Gretna Green, nous visitons la célèbre forge des mariages, témoin de nombreuses histoires d'amour secrètes. A Glasgow, un tour guidé nous permet d'admirer les principales curiosités de cette métropole culturelle dynamique. Nuit dans la région de Glasgow.

3e jour, mardi – Loch Lomond, Glen Coe & Fort William

Aujourd'hui, il s'agit de garder son appareil photo à portée de main! Nous commençons par longer le romantique Loch Lomond, puis traversons le légendaire Glen Coe, la vallée des larmes, jusqu'à Fort William, au pied du majestueux Ben Nevis. La beauté sauvage des Highlands est tout simplement envoûtante. Nuit dans la région d'Oban/Fort William.

4e jour, mercredi – Eilean Donan Castle, Loch Ness & Inverness

En Ecosse, un décor de carte postale en chasse un autre: en route vers l'ouest, nous rejoignons le pittoresque château d'Eilean Donan (entrée incluse) – possiblement le plus célèbre château d'Ecosse. Nous poursuivons ensuite vers le mystérieux Loch Ness, où un petit tour en bateau nous permettra peut-être d'apercevoir «Nessie». Mais avant cela, nous visitons les impressionnantes ruines d'Urquhart Castle. Nuit dans la région d'Inverness/Aviemore.

5e jour, jeudi – Whisky Trail jusqu'à Aberdeen

L'Ecosse se dévoile aujourd'hui à tous nos sens: nous traversons d'abord les Grampian Mountains et visitons une distillerie typique du célèbre Whisky Trail, la route du whisky – dégustation incluse. A la tonnellerie Speyside de Craigellachie, nous découvrons l'art traditionnel de la fabrication des fûts. Nous poursuivons ensuite vers Aberdeen, la «ville de granit au bord de la mer». Nuit dans la région d'Aberdeen.

6e jour, vendredi – Au fil de la côte est, jusqu'à Edimbourg

Nous suivons la belle côte orientale et admirons les ruines du château de Dunnottar, qui servit de décor pour le tournage du film «Macbeth». Passage ensuite du romantique château Glamis Castle, jadis demeure de la Reine Mère. Arrivée l'après-midi à notre hôtel, dans la région d'Edimbourg.

7e jour, samedi – Edimbourg & Military Tattoo

Une ville dont on tombe facilement amoureux! Une visite guidée nous fait découvrir la cathédrale Saint-Gilles, le Royal Mile et l'effervescence autour de Princes Street. L'après-midi est libre – pour du shopping ou une visite individuelle. Une soirée exceptionnelle nous attend ensuite: le prestigieux Edinburgh Military Tattoo, spectacle envoûtant réunissant quelque mille musiciens, danseurs et joueurs de cornemuse, dans l'ombre du vénérable château d'Edimbourg. Frissons garantis! Retour à l'hôtel en car.

8e jour, dimanche – Scottish Borders, York & embarquement

Cap au sud, via les douces collines des Scottish Borders. L'après-midi, nous parvenons à York, cité historique caractérisée par ses maisons à colombages médiévales, ses ruelles étroites et sa prestigieuse cathédrale, un pur joyau! Après un moment de libre, nous continuons vers Hull, où nous embarquons sur notre ferry de nuit pour la Hollande. Repas du soir et nuit à bord.

9e jour, lundi – Retour

Arrivée ce matin à Rotterdam et poursuite du voyage pour rentrer en Suisse, la tête remplie de beaux souvenirs et d'airs de cornemuse.

9 jours,
dès

Fr. 2499.-

en chambre/cabine double intérieure

Offre spéciale
38

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ Traversées en ferry Rotterdam-Hull & Hull-Rotterdam, base cabine double intérieure (lit à étages), avec 2 nuits en demi-pension
- ✓ 6 nuits en Ecosse dans de bons hôtels de classe moyenne/moyenne supérieure
- ✓ 6 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 5 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Toutes les excursions et visites selon programme
- ✓ Visite guidée de Glasgow
- ✓ Tour en bateau sur le Loch Ness
- ✓ Visite guidée d'une distillerie de whisky, avec dégustation
- ✓ Visite de la tonnellerie Speyside
- ✓ Visite guidée d'Edimbourg
- ✓ Entrée à Gretna Green, Eilean Donan Castle, Urquhart Castle et Glamis Castle & Gardens
- ✓ Entrée/place réservée pour le Military Tattoo d'Edimbourg (catégorie 3)
- ✓ Diplôme des Highlands écossais remis à chaque participant
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Choisissez votre date de voyage

9 au 17 août 2026
16 au 24 août 2026

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
dans de bons hôtels de classe
moyenne & moyenne sup. Fr. 2499.-

Non inclus/en option:

Suppl. ch. individuelle (hôtels): Fr. 449.-
Suppléments cabines ferries:
- cabine double intérieure (lits bas): Fr. 25.-
- cabine double extérieure: Fr. 80.-
- cabine individuelle intérieure: Fr. 125.-
- cabine individuelle extérieure: Fr. 240.-
Autorisation de voyage Grande-Bretagne (ETA) GBP 20.-
Eventuel supplément carburant
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Des formalités aisées:

Les citoyens suisses doivent être en possession d'un passeport valable et d'une autorisation de voyage ETA.

Choisissez votre lieu de départ:

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



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



Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!

En prise directe

avec l'univers de la mobilité

LA QUESTION

Par jour, combien d'argent est jeté dans la fontaine de Trevi à Rome?

- a) 10 000 euros
- b) 1000 euros
- c) 4000 euros
- d) 3000 euros

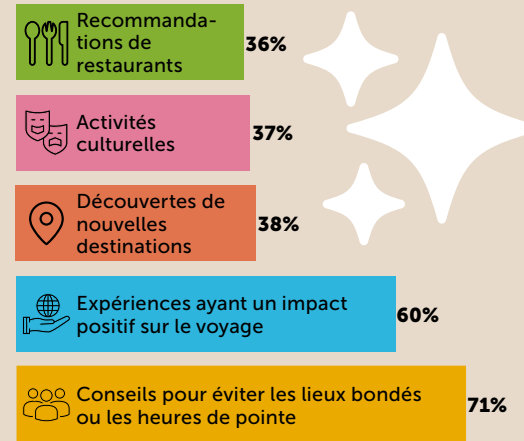
Réponse exacte: c) Dans la fontaine de Trevi, des pièces d'une valeur d'environ 400 euros arrivent chaque jour, soit environ 1,5 million d'euros par an. L'argent est utilisé à des fins sociales.

Alamy, ldd

LA STAT'

L'IA et ses atouts en voyage

Bons conseils, inspirations et recommandations: ce que les voyageurs attendent de l'utilisation de l'IA.



Source: Booking.com, «The Global AI Sentiment Report», 2025

37 325 personnes interrogées dans 33 pays



Sondage: le confort en voiture

78% des ménages suisses possèdent une voiture, et plus de la moitié de la population l'utilise pour aller travailler. Quel est son argument-clé par rapport aux autres moyens de transport? La Haute école des sciences appliquées de Zurich mène, en collaboration avec le TCS, l'Académie de la mobilité et la Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO), une étude visant à déterminer ce que recouvre concrètement le concept de confort en voiture. Participez et, avec un peu de chance, gagnez une vignette autoroutière.

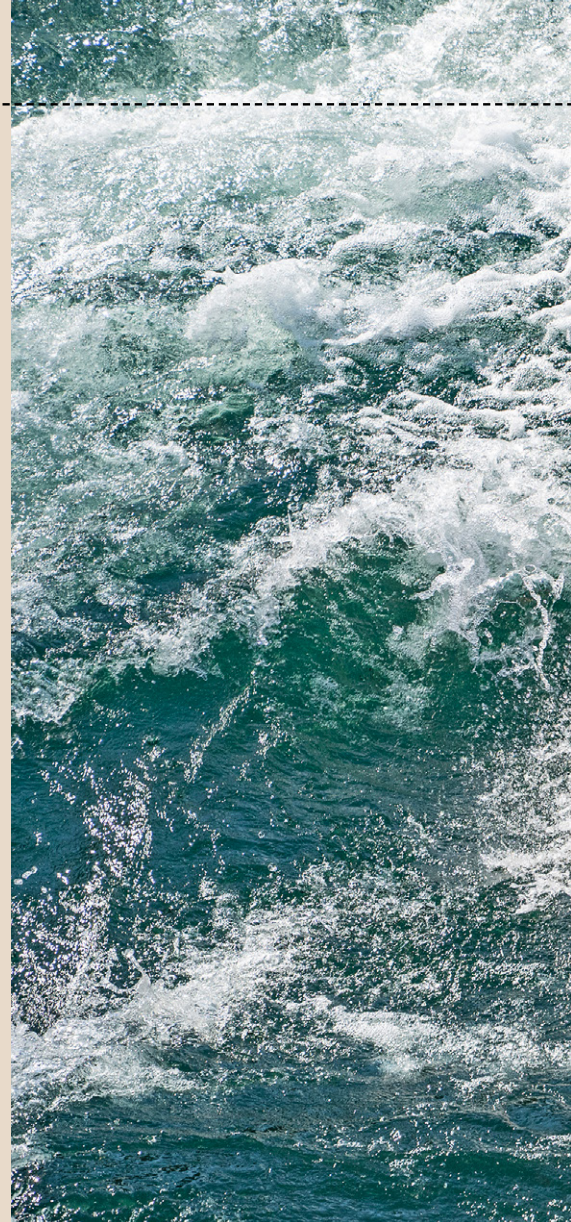


Scannez ce code QR dès maintenant ou saisissez le lien, participez au sondage et gagnez un prix!
bit.ly/tcs-zhaw

LE CHIFFRE

3,9

Les usagers du train, bus ou tramway devront bientôt mettre la main à la poche. A partir de décembre 2026, les tarifs des transports publics augmenteront en moyenne de 3,9%, comme l'annonce Alliance Swisspass. Le secteur justifie cette mesure par la hausse des coûts liés à l'énergie, au matériel et au personnel. Parallèlement, la demande continuerait d'augmenter.



Vite lu



Attention aux faux artisans

Les incidents impliquant de faux artisans augmentent. Généralement à deux, ils entrent sous un prétexte fallacieux et dérobent des objets ainsi que de l'argent. Avec TCS Home, l'assistance dépannage à domicile, cela ne peut pas arriver. Un appel suffit pour que le TCS envoie un vrai spécialiste, dont le sérieux est garanti.

tcs.ch/home



Permis dès 17 ans: status quo

Selon l'évaluation des experts et du Conseil fédéral, la réglementation introduite en 2021 concernant le permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans a fait ses preuves et doit donc être maintenue. A l'issue de la phase obligatoire d'un an de conduite accompagnée, le taux de réussite à l'examen a augmenté. Les accidents, quant à eux, ont diminué.



Eté Slow-up 2026

Pour participer à cet événement en France, rendez-vous le 7 juin au Slow-up Alsace entre Châtenois, Bergheim et Sélestat, et le 30 août dans le Sundgau entre Altkirch, Illfurth et Dannemarie. En Suisse, les routes seront fermées à la circulation automobile le 7 juin en Valais, le 14 juin dans le Jura, le 5 juillet dans la vallée de Joux et le 26 juillet dans la Broye.

slowup.ch



Anniversaire de Viasuisse à l'Ascension

Depuis 25 ans, Viasuisse nous tient informés de la situation du trafic. A cette occasion, ce partenaire du TCS distribuera des collations et de l'eau le 14 mai, de 10h à 14h, au terminal de transport de voitures du Lötschberg à Kandersteg. Des experts seront présents pour répondre aux questions sur le trafic et les embouteillages.

viasuisse.ch



Felix Maurhofer

En kayak sur les vagues de l'Aar

Au printemps, les kayakistes commencent leur entraînement sur la «Uttigenwelle», un rapide de l'Aar. Dès que l'eau de fonte et les eaux de pluie ravivent le courant, les pagayeurs ressentent l'appel des eaux. La fédération Swiss Canoe mise sur la sécurité et la qualité, et encourage la pratique de ce sport grâce à des normes de formation claires. Une instruction solide en eaux vives est essentielle pour évaluer les courants, reconnaître les dangers et maîtriser la technique en toute sécurité – pour plus de plaisir et moins de risques sur la rivière.



Navette cycliste pour l'Axenstrasse

Depuis le 1^{er} avril, la navette cycliste de l'Axenstrasse suit l'horaire d'été. Selon cet horaire, la navette circule toutes les heures entre Brunnen et Sisikon, ainsi que dans le sens inverse, avec un arrêt à Wolfsprung, de 6h25 du matin jusqu'à 20h50 le soir. Pour des raisons de sécurité, la circulation des vélos est interdite sur l'Axenstrasse depuis juillet 2023.

SOUS LA LOUPE

Observations relatives à la mobilité par Illustres.
Ce mois-ci: Le tunnel de base du Saint-Gothard n'est plus le plus long tunnel ferroviaire de la galaxie.

RÉCEMMENT DANS
LE FILM «DUNE»

ON L'A DRESSÉ POUR
DEVENIR UN
TUNNELIER.



TOP 5

Les cantons aux réseaux de sentiers les plus étendus



① Grisons

Le canton le plus étendu occupe la première place en matière de sentiers. Certains, comme celui à travers les gorges du Rhin ou celui menant au lac de Cauma, sont connus au-delà des frontières suisses.

Sentiers: **11 343 km**

Avec revêtement naturel: **9446 km**



② Berne

L'Emmental, les lacs du Plateau ou les sommets de l'Oberland bernois: vous avez le choix entre des circuits très variés.

Sentiers: **9768 km**

Avec revêtement naturel: **7016 km**

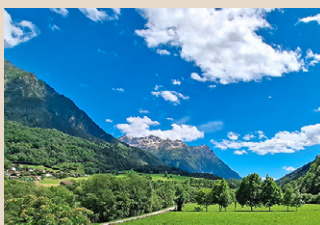


③ Valais

Les contrastes entre les sommets enneigés de plus de 4000 mètres et les vallées baignées de soleil attirent les randonneurs.

Sentiers: **8842 km**

Avec revêtement naturel: **7371 km**

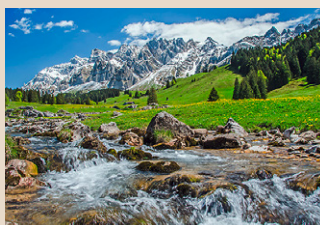


④ Tessin

Dans le val Bavona, les Centovalli ou au Pizzo Leone: outre de superbes itinéraires, le Tessin offre chaleur et soleil.

Sentiers: **4902 km**

Avec revêtement naturel: **4027 km**



⑤ Saint-Gall

Les sentiers qui mènent du lac de Constance à travers collines ou jusqu'au Säntis font de ce canton un paradis pour les randonneurs.

Sentiers: **4329 km**

Avec revêtement naturel: **2868 km**

Mobilité, géographie ou constructions: vous trouverez ici des infos intéressantes sur le monde, présentées sous forme de classements.



TCS Training

Cours moto pour débutants

«Ready to Ride» est le nom du nouveau cours de conduite du TCS, unique en Suisse. Les jeunes dès 15 ans peuvent y faire leurs premières expériences à moto ou en scooter.

Oui, la moto peut être dangereuse. Le risque d'accident augmente particulièrement lorsque le manque d'expérience se conjugue à l'insouciance de la jeunesse. C'est précisément pour faciliter l'entrée des plus jeunes dans le monde de la moto et les accompagner vers une conduite plus sûre que TCS Training a mis au point le cours «Ready to Ride». Dans l'environnement sécurisé du terrain d'entraînement, les jeunes âgés d'au moins 15 ans peuvent, sans permis de conduire, apprendre les bases de la conduite responsable et sécurisée de la catégorie A1, tant sur le plan théorique que sur le plan pratique, sous la supervision d'un instructeur du TCS. La moto et l'équipement sont fournis.

Les accidents chez les 16–18 ans ont triplé

Depuis 2021, les motos d'une cylindrée de 125 cm³ peuvent être conduites dès l'âge de 16 ans (18 ans auparavant). Dès lors, les accidents chez les jeunes de 16 à 18 ans ont triplé, notamment parce que le permis d'élève conducteur suffit pour circuler sans accompagnateur. Même sans avoir parcouru le moindre kilomètre, il est p. ex. possible de ramener seul chez soi une moto fraîchement asquise. C'est précisément là qu'intervient «Ready to Ride»: en trois modules, les nouveaux conducteurs sont préparés à ces premiers trajets. Grâce au soutien du Fonds de sécurité routière, les trois cours peuvent être proposés ensemble pour un prix de seulement 180 francs. Et ils peuvent constituer un cadeau idéal pour votre fils, votre petite-fille ou votre filleul.

S'inscrire maintenant: tcs.ch/ready-to-ride

Source: Associations cantonales de tourisme pédestre; photos: l'idd

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

Sicile - l'île des dieux



11 jours, demi-pension dans les hôtels incluse, dès

Fr. 2499.-

en chambre double/cabine intérieure

Voyage exclusif du 19 au 29 octobre 2026

11 jours
7 tours en e-bike
295 km

La Sicile offre un décor sans pareil: des kilomètres de plages de sable, des côtes ponctuées de nombreuses baies, des ruines antiques et des villes baroques animées. En e-bike, nous découvrons des paysages de rêve et une histoire mouvementée et profitons du soleil de la plus grande île de la Méditerranée – une fin de saison en beauté!

Votre programme de voyage

1er jour, lundi 19 octobre 2026 – Trajet jusqu'à Gênes

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Gênes. Embarkement sur le ferry de nuit à destination de Palerme.

2e jour, mardi 20 octobre 2026 – En mer & Palerme

Journée de détente à bord, avant d'arriver en soirée à Palerme. Débarquement, repas du soir et nuit à l'hôtel.

3e jour, mercredi 21 octobre 2026 – Palerme & Cefalù

Visite guidée à la découverte des églises, palais et ruelles animées de Palerme. Continuation vers Cefalù, point de départ de notre premier tour à vélo. En suivant la côte, nous pédalons jusqu'à Santo Stefano di Camastra, connue pour ses ateliers de céramique. Retour en car à l'hôtel de Giardini Naxos (4 nuits).
Parcours e-bike: env. 40 km

4e jour, jeudi 22 octobre 2026 – Acireale, Acì Trezza & Catane

Nous partons de l'hôtel à vélo et roulons le long de la mer jusqu'à Acireale, bourgade entourée de citronniers. Nous poursuivons en car jusqu'à Acì Trezza, où les rochers de Faraglioni, auréolés de leur légende, se dressent au large de la côte. Nous repartons ensuite au fil de la côte jusqu'à Catane, où nous allons nous balader à pied dans la vieille ville et profitons d'un moment de temps libre, avant de rentrer à l'hôtel.
Parcours e-bike: env. 50 km

5e jour, vendredi 23 octobre 2026 – Vallée de l'Alcantara & Taormine

Nous roulons ce matin à travers des vergers d'orangers et suivons la rivière Alcantara jusqu'à Francavilla di Sicilia, où nous visitons un vieux moulin à huile, avec dégustation. L'après-midi, nous rejoignons Taormine – avec son célèbre théâtre et son panorama grandiose sur l'Etna et la Méditerranée. Retour à l'hôtel.
Parcours e-bike: env. 50 km

6e jour, samedi 24 octobre 2026 – Syracuse & Noto

Trajet en car jusqu'à Syracuse. Sur une ancienne voie

fermée transformée en piste cyclable, nous profitons de la vue sur la côte rocheuse et la vieille ville, puis visitons l'île d'Ortygie (Ortigia), le centre historique de Syracuse, avant de continuer jusqu'à la région de Fonte Ciane, où pousse le papyrus. L'après-midi, nous rejoignons Noto, où se trouve notre hôtel (3 nuits).
Parcours e-bike: env. 35 km

7e jour, dimanche 25 octobre 2026 – Noto, Marzamemi & Portopalo

Balade ce matin à Noto, la plus belle ville baroque de Sicile. Nous roulons ensuite dans la réserve ornithologique de Vendicari, visitons un domaine viticole, avec dégustation, avant de rejoindre le village côtier de Marzamemi, puis Portopalo, où mer Ionienne et mer Méditerranée se rencontrent. Retour à l'hôtel.
Parcours e-bike: env. 50 km

8e jour, lundi 26 octobre 2026 – Ragusa, Modica & Scicli

Depuis Ragusa, nous pédalons à travers les ruelles de Ragusa Ibla, puis jusqu'à la belle ville de Modica, connue pour son chocolat que nous aurons l'occasion de déguster. L'après-midi, nous rejoignons Scicli, où notre car nous attend pour nous ramener à l'hôtel.
Parcours e-bike: env. 40 km

9e jour, mardi 27 octobre 2026 – Caltagirone & Piazza Armerina

Notre dernière étape à vélo débute à Caltagirone. A travers des paysages de collines, nous parvenons à Piazza Armerina, où nous admirons les célèbres mosaïques de la Villa del Casale. Retour à Palerme et embarquement sur notre ferry de nuit.
Parcours e-bike: env. 30 km

10e jour, mercredi 28 octobre 2026 – En mer & Gênes

Journée de détente à bord. Arrivée en soirée à Gênes et nuit dans la région.

11e jour, jeudi 29 octobre 2026 – Retour

Retour en Suisse après le petit déjeuner, avec de nombreux souvenirs de Sicile en mémoire.



Compris dans le prix!

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

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double/cabine intérieure

en hôtels 4 étoiles

Fr. 2499.-

Non inclus/en option:

- Supplément chambre/cabine individuelle: Fr. 489.-
- Suppléments cabines ferries:
 - cabine double extérieure: Fr. 60.-
 - cabine individuelle extérieure: Fr. 90.-
- Sur demande: location e-bike: Fr. 36.- par jour
- Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

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

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



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

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

STIHL

100

A N S

1926-2026



50%

**CASH
BACK**


PROFITER DU REMBOURSEMENT MAINTENANT

ACHETEZ UN APPAREIL CHEZ LE COMMERCE
SPÉCIALISÉ STIHL JUSQU'AU 31/05/2026 ET
RECEVEZ UN REMBOURSEMENT.*

Du 01/03/2026 au 31/05/2026, saisissez
l'opportunité de bénéficier d'un rembour-
sement de 50 % sur les modèles iMOW® 3
à 7, y compris les modèles EVO.
Profitez dès maintenant d'avantages
intéressants et préparez votre jardin pour
la nouvelle saison.



* Plus d'informations et
conditions de participation sur :
stihl-promotions.ch



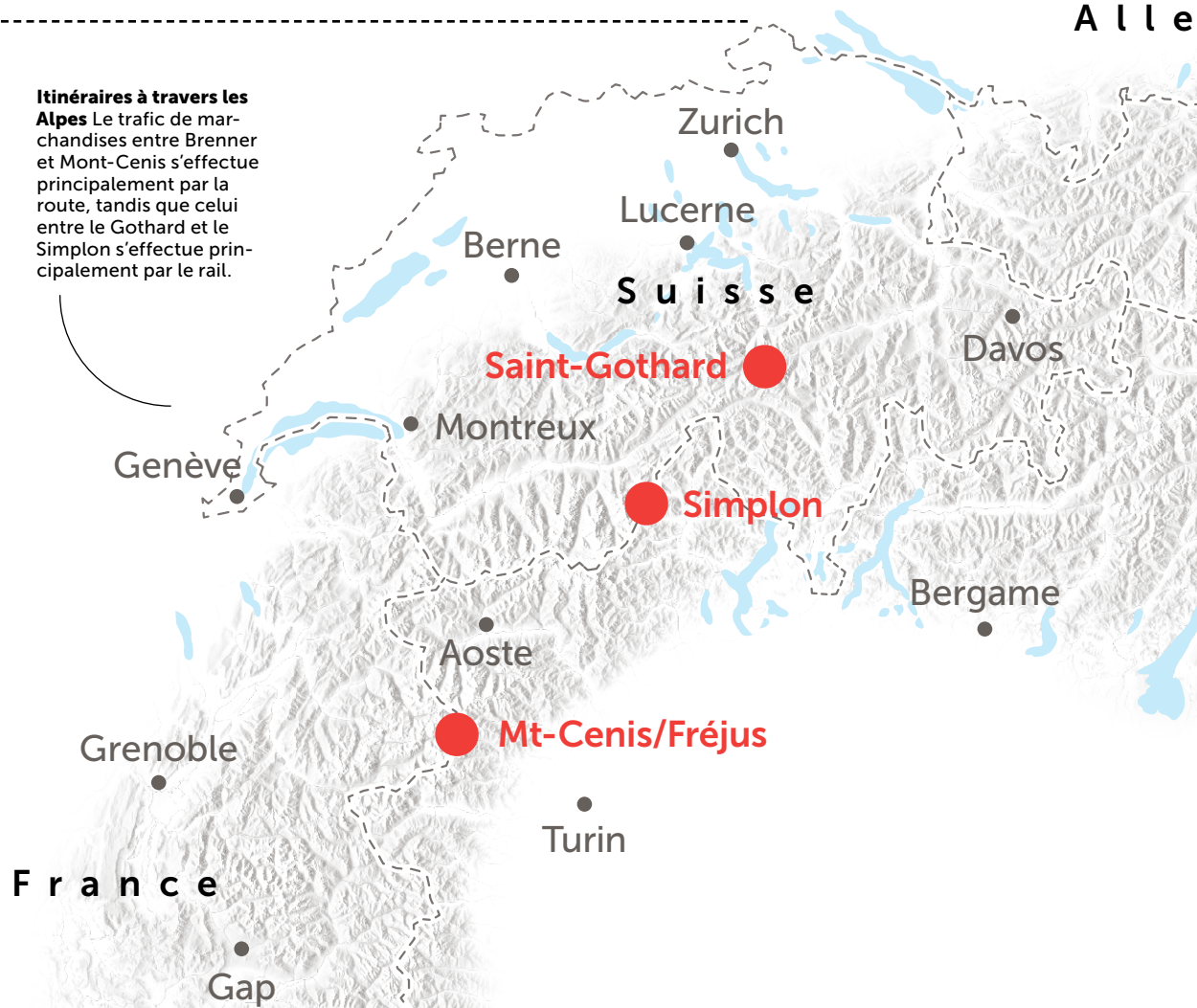
Brenner Un tunnel de base moderne est actuellement en cours de construction entre l'Autriche et l'Italie.

A l'épreuve des Alpes

Les tunnels de base permettent un transport plus rapide des marchandises à travers les Alpes. Mais le transfert vers le rail stagne – et pas seulement en raison des perturbations. Une visite chez BLS Intervention permet de comprendre ce qui se passe en cas d'accident.

Texte Dino Nodari, Felix Maurhofer

Itinéraires à travers les Alpes Le trafic de marchandises entre Brenner et Mont-Cenis s'effectue principalement par la route, tandis que celui entre le Gothard et le Simplon s'effectue principalement par le rail.



Pourquoi le transfert vers le rail stagne

Via des investissements de plusieurs milliards et à une ingénierie de pointe, des tunnels de base sont en construction dans les Alpes, surtout destinés au transport de marchandises en favorisant le transfert vers le rail. Or, en Suisse, c'est le contraire qui se produit.

Au col du Brenner, la réalité s'impose sans fard. La principale traversée alpine européenne entre l'Autriche et l'Italie met aujourd'hui en évidence le fossé profond qui sépare l'avenir souhaité par les responsables politiques et la réalité quotidienne, plus complexe. Alors que les camions défilent en colonnes interminables sur l'autoroute – environ 2,4 mio rien que l'année dernière –, l'un des plus grands projets ferroviaires du continent voit le jour sous la montagne, avec le tunnel de base du Brenner. Les promesses politiques concernant ce mé-

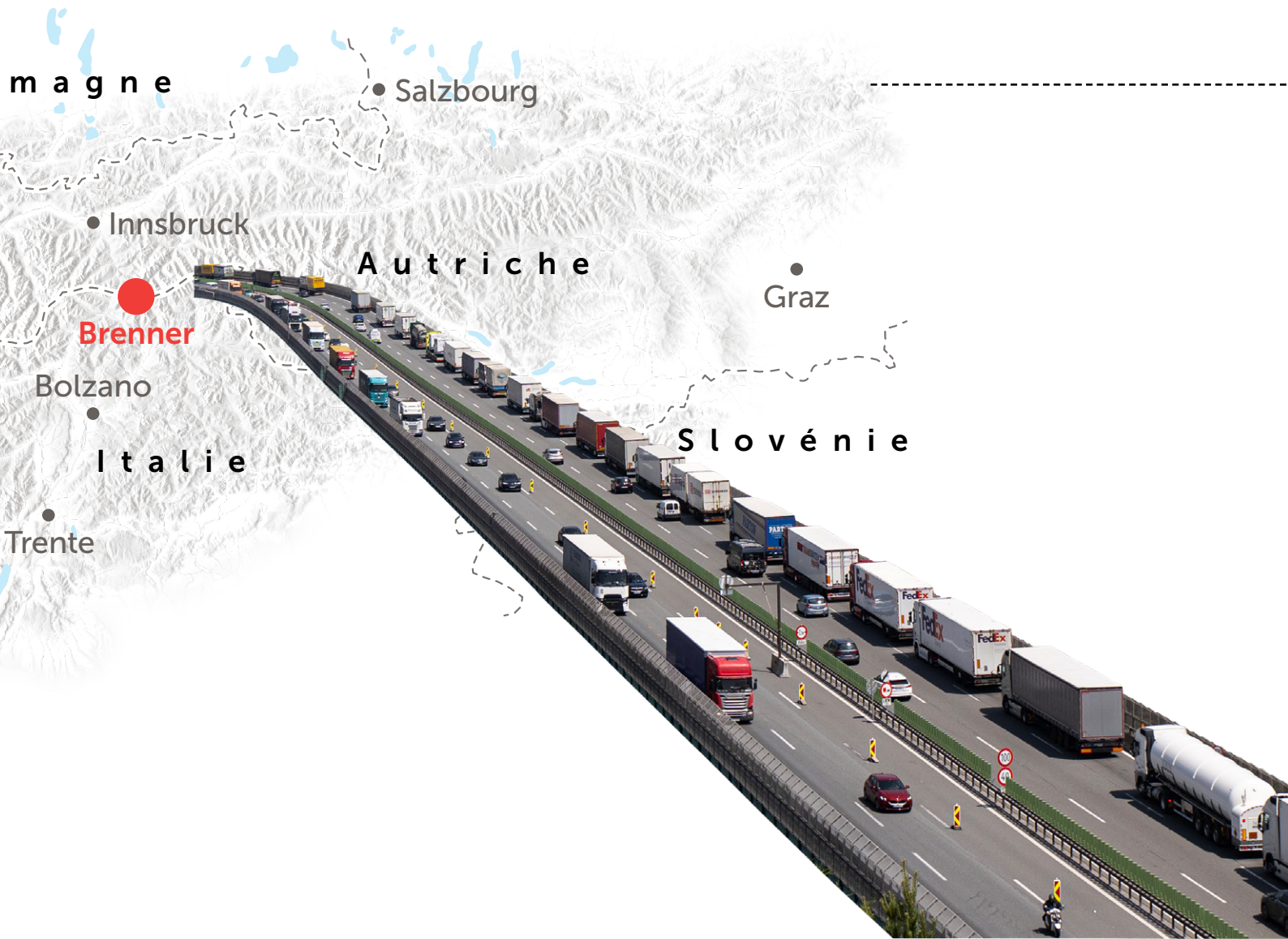
gaprojet semblent familières – du moins en Suisse. La solution pour le transport de marchandises serait de privilégier le rail au détriment de la route. La réalité sur nos routes et les chiffres actuels brossent toutefois, pour l'instant, un tableau bien différent

Barrière naturelle

Les chaînes d'approvisionnement mondiales transportent des marchandises depuis Shanghai, Singapour et Busan vers les ports européens de Gênes, Rotterdam ou Hambourg. A partir de là,



Photo: BBT SE, Keystone



Méga projet Un tunnel de base est en cours de construction bien en profondeur sous le col du Brenner.

elles sont ensuite distribuées dans toute l'Europe. Les Alpes constituent à cet égard une barrière naturelle qui sépare le nord de l'Europe, avec ses centres industriels, du sud. Chaque tonne de marchandises transportée entre ces espaces économiques doit franchir les Alpes – au Gothard en Suisse, au Mont-Cenis en France et en Italie, ou au Brenner entre l'Autriche et l'Italie – encore aujourd'hui principalement par la route.

Au cœur du Brenner, les mineurs creusent à travers les couches rocheuses; grâce à l'ingénierie moderne, un tunnel de base y voit le jour. Le concept des tunnels de base vise à révolutionner le transport de marchandises à travers les Alpes. Contrairement aux anciens tunnels de faite, qui montent encore à des altitudes élevées, les tunnels de base passent de la plaine à travers le pied de la montagne. Cela permet des lignes pour trains lourds sans les contraintes physiques liées aux pentes – des temps de trajet plus courts, des capacités accrues, des coûts d'exploitation réduits. Du moins selon les promesses

politiques. Celles-ci ne concernent pas seulement le Brenner, mais aussi la France, où un autre tunnel de base est en construction au Mont-Cenis, sur le corridor Lyon–Gênes, et qui, une fois achevé en 2033, sera encore plus long que le tunnel de base du Gothard.

Des objectifs largement manqués

La Suisse dispose déjà de tunnels de base modernes achevés au Lötschberg, au Gothard et au Ceneri. Grâce au projet du siècle que constitue la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), la durée du trajet pour les voyageurs et les marchandises entre la Suisse allemande et le Tessin a été réduite. En ce qui concerne le transfert du trafic routier vers le rail, le bilan de ces dernières années est toutefois mitigé. Si la Suisse atteint une part du trafic de marchandises transalpin par rail d'environ 70%, un chiffre que les autres pays alpins sont loin d'atteindre, les objectifs de transfert sont pourtant loin d'être atteints. Avec la NLFA, la Suisse s'est fixé un objectif ambitieux, inscrit dans la loi: >



Le transport de marchandises par rail: le tunnel de base du Brenner constitue la pièce maîtresse du corridor Scandinavie-Méditerranée.

n'autoriser que 650 000 camions par an à traverser les Alpes suisses. Un objectif qui n'est pas atteint depuis des années. «Ces dernières années, le transport ferroviaire de marchandises a été soumis à une pression croissante», a dû admettre le ministre des Transports Albert Rösti lors d'une conférence de presse en novembre dernier. Les chiffres actuels confirment ces déclarations. En 2025, environ 960 000 poids lourds ont traversé les Alpes suisses. Dans le même temps, la part du rail dans le transport transalpin de marchandises est passée de 70,3% à 68,6%.

Situation hétérogène en Europe

Dans son rapport sur le transfert modal 2025, le Conseil fédéral constate en outre que, cinq ans après la mise en service complète, les possibilités ne peuvent toujours pas être pleinement exploitées, car la modernisation des voies d'accès à l'étranger est trop lente, des paramètres d'infrastructure importants font défaut et une multitude de chan-

tiers, de perturbations et de problèmes opérationnels affaiblissent la performance du transport ferroviaire international de marchandises. A ce patchwork infrastructurel s'ajoute une perte massive de qualité dans le transport combiné: selon l'OFT, au premier semestre 2025, seuls 45,5% des trains en moyenne sont arrivés à destination à l'heure, tandis que plus d'un tiers accusaient un retard de plus de trois heures; certains opérateurs signalent en outre qu'environ un quart de tous les trains ont été purement et simplement annulés pour des raisons de qualité. Le rapport fédéral sur le transfert modal indique sans ambiguïté que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas en mesure de «fournir des services fiables, standardisés et industrialisés». Une situation qui devrait perdurer encore quelque temps, car les voies d'accès en Allemagne ne devraient être entièrement achevées que dans les années 2040, et des mesures restent également à prendre en Italie. D'ailleurs, l'achève-

ment des voies d'accès est également prévu bien après celui des ouvrages principaux pour les tunnels de base du Brenner et du Mont-Cenis.

Des routes fiables

Si l'on ajoute à cela des perturbations opérationnelles, comme celle survenue en 2023, lorsqu'un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de Gonthard, de plus en plus d'entreprises de transport se tournent à nouveau vers la route, celle-ci offrant une plus grande modularité, davantage de flexibilité et dépend moins d'un système international coordonné. Sur la route, un camion n'a pas besoin d'un créneau disponible dans un terminal intermodal. Du point de vue d'une entreprise expéditrice, mais aussi de celui des clients, ce qui compte, c'est un fonctionnement fiable et prévisible. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour les automobilistes empruntant l'axe nord-sud de la Suisse. Car la réussite du transfert vers le rail ne dépend pas uniquement de la Suisse. ◊ dno

«Le rail perd des parts de marché»

Quel est l'impact des tunnels de base européens sur la NLFA, et comment l'Office fédéral des transports (OFT) compte-t-il ramener davantage de marchandises sur le rail? Réponse dans cet entretien avec Christa Hostettler, directrice de l'OFT.

Les projets de tunnels de base du Brenner et du Mont-Cenis sont-ils en concurrence avec la NLFA?

Christa Hostettler: La NLFA doit contribuer à transférer les marchandises de la route vers le rail. Les deux projets de tunnels de base du Brenner et du Mont-Cenis poursuivent le même objectif. Ils absorberont principalement les transports de marchandises qui s'effectuaient jusqu'à présent par l'autoroute en France ou en Autriche, tandis que la NLFA allège la charge des passages alpins suisses. Il ne s'agit pas d'ouvrages concurrents, mais d'une poursuite cohérente de la politique de transfert modal dans le contexte européen.

Quelles mesures futures sont prévues pour éviter un nouveau transfert vers le transport routier?

En raison de la qualité et de la fiabilité insuffisantes du transport ferroviaire de marchandises le long des axes nord-sud européens, ainsi que des travaux de construction et des interruptions de ligne en Allemagne et d'un contexte économique tendu, le rail perd des parts de marché. Dans ce contexte, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de prolonger les subventions d'exploitation à durée déterminée accordées au transport combiné. Cette mesure vise à offrir aux opérateurs du transport combiné non accompagné une sécurité à plus long terme en matière de planification et d'investissement. A cela s'ajoutent des incitations financières à durée déterminée destinées à atténuer l'impact de la suppression de la «chaussée roulante» prévue en décembre 2025.

Les voies d'accès allemandes ne devraient être achevées que dans les années 2040. Les objectifs fixés pour la NLFA sont-ils réellement réalisables?

Sans les mesures de la politique de transfert modal, environ 800 000 camions supplémentaires circuleraient aujourd'hui chaque année sur les routes à travers les Alpes. Cela montre que les instruments mis en œuvre sont globalement efficaces. Mais il est vrai que nous sommes encore loin de l'objectif de 650 000 camions. Quant à savoir si et quand nous l'atteindrons, cela ne dépend pas uniquement de nous.

La Suisse, avec un fort trafic de marchandises traversant les Alpes, finit-elle par dépendre de voies d'accès étrangères sur lesquelles elle n'a pratiquement pas d'influence politique?

La solidité d'une chaîne dépend de son maillon le plus faible; c'est pourquoi les voies d'accès étrangères jouent un rôle important dans l'ensemble de la chaîne de transport. Au cours des dernières décennies, la Suisse a contribué à plusieurs reprises au développement des infrastructures ferroviaires à l'étranger lorsque cela permettait de mieux atteindre les objectifs de la politique suisse des transports. Il s'agissait de réduire les temps de trajet du trafic voyageurs vers d'importantes destinations étrangères et, d'autre part, de transférer le trafic marchandises transalpin. Nous avons par exemple apporté des contributions financières substantielles à la construction du corridor de 4 mètres et d'installations de terminaux en Italie. Le Conseil fédéral et l'OFT continueront à œuvrer en faveur d'une modernisation rapide des voies d'accès à la NLFA.

Selon l'OFT, quels sont les instruments qui ont le plus d'impact sur le transfert modal: la promotion du rail ou le renchérissement de la route?

Il s'agit de garantir des conditions de concurrence comparables entre la route



Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports, occupe ce poste depuis août 2024..

et le rail, afin que le transport ferroviaire reste attractif, en particulier pour le trafic transfrontalier nord-sud. Parallèlement, les coûts du transport intérieur routier doivent rester supportables. Nous répondons à ces deux préoccupations à l'aide de divers instruments, par exemple en développant de manière pragmatique la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. o dno

APP TCS

Une longueur d'avance sur les embouteillages

Grâce à l'app TCS, les automobilistes et motards ont une longueur d'avance sur la situation du trafic. Une fois connecté, elle affiche la durée de trajet estimée pour se rendre au travail ou rentrer chez soi, ce qui permet d'anticiper les embouteillages ou de les contourner. Pour les trajets plus longs, les membres bénéficient en outre d'une prévision de l'évolution du trafic pour les cinq prochaines heures, y compris la météo du lieu de destination. Des infos sur les prix à la pompe, les cols ouverts et les places de stationnement abordables sont aussi disponibles dans l'app.



Scannez maintenant le code QR et téléchargez l'app TCS sur votre smartphone!
tcs.ch/app

Méga chantier au col du Brenner

Le tunnel de base du Brenner est l'un des plus grands projets ferroviaires d'Europe et deviendra bientôt la plus longue liaison ferroviaire souterraine au monde. Il devrait réduire considérablement les temps de trajet et permettre un acheminement plus efficace des trains de marchandises lourds à travers les Alpes.

2032

c'est la date prévue, au plus tôt, pour l'inauguration et la mise en service. Cela représenterait, à l'heure actuelle, un retard de 16 ans par rapport au calendrier initial.

55

kilomètres: la distance sur laquelle s'étendra le tunnel de base à travers l'axe du Brenner. Avec celui de la vallée de l'Inn, il totalisera 64 kilomètres de long, ce qui en fera la plus longue liaison ferroviaire souterraine au monde.

25

minutes au lieu de 80: c'est le temps de trajet qu'il faudra désormais compter entre Innsbruck (Autriche) et Fortezza (Italie).

10,5

milliards d'euros: il s'agit selon les estimations actuelles de la somme du coût total du tunnel de base.

580

mètres sous le col du Brenner: c'est là que se trouve le tunnel de base. Ce type de tunnel est construit avec une faible pente, ce qui permet aux trains de marchandises lourds de traverser les Alpes plus efficacement.

70

mètres: il s'agit de la distance qui sépare les galeries ouest et est, chacune comportant une voie.

93

pour cent de l'ensemble du réseau de tunnels, long d'environ 230 kilomètres, avaient été creusés au début de l'année.



Au centre d'intervention, le chef des opérations Stefan Moser coordonne les interventions.

Au service du rail et des tunnels

Le service d'intervention BLS veille à ce que, en cas d'incident, l'exploitation ferroviaire se poursuive dans l'Oberland bernois et sur la transversale Lötschberg-Simplon. Le chef des opérations Stefan Moser explique son fonctionnement à la base de Frutigen.

Près de la gare de Frutigen, dans l'Oberland bernois, se dresse un grand bâtiment à côté des voies. A l'étage, dans le centre d'intervention, les lumières sont déjà allumées. Il est 6h45, et Stefan Moser, chef d'intervention et formateur, vient de prendre son service de 24h au sein de l'équipe, en compagnie de trois collègues. Au rez-de-chaussée sont stationnés les véhicules d'intervention; derrière eux se trouvent le train de lutte anti-incendie et de sauvetage, long de 80 mètres et pesant 285 tonnes, un wagon de service et une locomotive diesel, ainsi que les véhicules d'intervention

des pompiers de Frutigen. Si un incident survient sur le réseau ferroviaire de 429 km, cette équipe veille 24h/24 à ce que les trains puissent repartir. En outre, en tant que centre cantonal spécialisé dans le domaine ferroviaire, elle assure également la maintenance de l'ensemble du réseau à voie normale et à voie étroite de l'Oberland bernois.

Des tâches variées

Le service de pompiers professionnel de la BLS évacue les passagers, éteint les incendies, remet sur les rails les trains déraillés, intervient en cas de collision

entre véhicules ou enlève les animaux percutés. L'équipe d'intervention compte 33 spécialistes, dont 15 chefs d'intervention, trois chefs d'équipe, trois chefs de projet, un responsable des interventions et onze conducteurs de locomotive de réserve. A Frutigen, trois chefs d'intervention et un conducteur de locomotive assurent le service de jour. «Je commence ma journée par le rapport du matin, au cours duquel sont abordés les points importants pour la passation de service», explique M. Moser. Ensuite commence le service de garde, durant lequel l'équipe assume différentes fonctions. Lui est chargé des formations internes, un autre s'occupe de la technique et un autre encore de la planification et des interventions.

Depuis 15 ans, cet électricien de formation et instructeur de pompiers fait partie de l'équipe d'intervention BLS. Il a grandi à Spiez et, comme il le dit lui-même, il est issu d'une «famille BLS». L'un de ses grands-pères était conducteur, l'autre maître électricien, son père travaillait comme monteur de signaux et d'aiguillages, et son frère était



A l'aide d'une maquette du tunnel de base du Lötschberg, Stefan Moser simule des scénarios de sauvetage.



Le conducteur de locomotive Arne Sommerhalder conduit le train de pompiers et de secours, qui pèse 285 tonnes.

contrôleur. Une expérience dans le domaine des pompiers, des connaissances du secteur ferroviaire, ainsi que des compétences en gestion et une bonne résistance physique et psychique constituent des conditions essentielles pour exercer ce métier, explique M. Moser.

Une première intervention difficile

Sa première intervention chez BLS, en 2011, fut très intense. A peine avait-il pris son équipement qu'il a dû se rendre sur les lieux d'un incendie de train de marchandises dans le tunnel du Simplon. Une intervention très éprouvante physiquement. Ce sont les accidents impliquant des personnes qui le touchent le plus. Les discussions avec des collègues ou le psychologue constituent un élément important pour les gérer. Heureusement, de nombreux cas sont moins dramatiques et se règlent rapidement. D'autres, comme cet accident impliquant des marchandises dangereuses à Kandersteg, ont nécessité une évacuation à grande échelle et une collaboration avec d'autres services d'urgence, ce qui a représenté un travail considérable.

Entre-temps, Stefan Moser termine sa préparation, enfile son équipement et contrôle le véhicule d'intervention. Puis débute son travail de formateur. Il planifie exercices et formations, dont douze journées de formation par an. Il élabore différents scénarios sur ordinateur ou sur des maquettes de chemin de fer – dont l'une reproduit à l'échelle le tunnel de base du Lötschberg.

Les problèmes liés aux animaux

Selon lui, 787 interventions ont été enregistrées en 2025, soit environ deux par jour. «Nous intervenons le plus souvent pour des accidents impliquant des animaux sauvages, suivis par ce que l'on appelle les pannes de locomotive ou de matériel roulant, lorsque les trains ne peuvent plus circuler en raison d'un problème technique», explique-t-il. En bref, il s'agit de trains qui, en raison d'une panne technique ou, dans de rares cas, d'un déraillement, ne peuvent plus circuler et doivent être remorqués ou remis sur les rails à l'aide de vérins. Dans le cas des trains de voyageurs, les passagers sont évacués par des bus ou par le

train de secours à disposition, en fonction de l'accessibilité du lieu. Viennent ensuite les personnes se trouvant sur la voie.

Tout pour un sauvetage complet

Le train d'extinction et de sauvetage est un engin impressionnant composé d'un véhicule de soutien, d'un camion-citerne et de deux ambulances, dans lesquelles les passagers peuvent être évacués vers deux compartiments pressurisés où ils sont protégés de la fumée. Le train est équipé de tout le nécessaire: appareils respiratoires, tronçonneuses, caméras thermiques, gyrophares, matériel d'extraction, trousse de secours, civières, défibrillateur, ravitaillement, et même des peluches pour les enfants. Le responsable technique de l'équipe veille, avec le conducteur, à ce que ce train, y compris les équipements, soit opérationnel à tout moment. «Un deuxième train de secours de l'équipe d'intervention des CFF de Brigue est prêt à intervenir au portail sud, ce qui nous permet d'intervenir des deux côtés en cas d'incendie», explique Stefan Moser. Pour les équipes



En cas d'urgence, des peluches permettent de distraire les enfants évacués.

«Un deuxième train de secours de l'équipe d'intervention des CFF de Brigue est prêt à intervenir au portail sud, ce qui nous permet d'intervenir des deux côtés en cas d'incendie dans le tunnel.»

Stefan Moser, chef d'intervention et formateur BLS

de première ligne, une intervention dans un tunnel représente un stress particulier en raison de l'obscurité, de la chaleur et de la fumée. Le chef des opérations est particulièrement sollicité, car il est «à l'aveugle» et ne peut définir sa tactique qu'en se basant sur les retours d'information de l'équipe de première ligne. Lors d'événements de grande ampleur, l'intervention BLS fait appel à des partenaires tels que la police, les services de secours, les pompiers, la protection civile et une équipe de soutien psychologique des cantons de Berne et du Valais. Des exercices sont régulièrement organisés avec ces organisations.

L'importance de rester en forme

Après le repas de midi, l'équipe se consacre à la formation quotidienne et à l'activité physique. En raison des efforts physiques qu'implique l'utilisation d'équipements lourds, tels que les appareils respiratoires, les membres de l'équipe d'intervention doivent être en bonne forme. Pour cela, ils s'entraînent quotidiennement dans la salle de sport du bâtiment. Une fois par an, chacun

doit passer et réussir un test d'aptitude physique à vélo avec un masque respiratoire. Comme on ne sait jamais quand une alerte peut survenir, le niveau de préparation est élevé. Si cela se produit, l'équipe doit tout de suite être opérationnelle et se rendre sur place avec tout le matériel de secours.

Se détendre avant une intervention

Après le souper, si aucune alerte ne vient perturber le calme, place à un peu de repos. Il y a une salle de télévision, une bibliothèque ou encore des chambres. «Nous avons souvent des discussions pour digérer nos expériences ou aborder des sujets liés au quotidien du travail.» Chacun et chacune – deux femmes participent à l'intervention – peut se retirer s'il le souhaite. Mais il arrive souvent qu'un imprévu survienne, comme lorsqu'une personne égarée près de la gare de Frutigen semblait vouloir se suicider. «Nous avons pu la calmer avec l'aide de la police et la confier à l'ambulance», raconte-t-il. Il tente à présent de se détendre un peu jusqu'au prochain rapport, à 6h45. ◦ fm

Intervention CFF

Comme lors des interventions BLS, les sapeurs-pompiers des CFF sont également mobilisés en cas d'événements. Répartis sur 15 sites, les 350 spécialistes du sauvetage ferroviaire sont prêts à intervenir rapidement. Ils utilisent plus de 80 véhicules d'intervention sur rail et sur route, dont 16 trains d'extinction et de sauvetage, et recourent également à des drones pour l'évaluation de la situation. Ces spécialistes effectuent environ 10 000 interventions par année et veillent à ce que l'exploitation ferroviaire puisse être à chaque fois rétablie au plus vite.

En sécurité dans le Gothard

Le service de secours du Gothard (SWG) est chargé d'assurer la sécurité dans le tunnel routier, long de 17 kilomètres, entre Göschenen et Airolo, ainsi que sur les deux bretelles d'accès et la route du col du côté tessinois. Il s'agit du corps de pompiers professionnels de l'armée suisse, qui travaille pour le compte de l'OFROU. Il a été créé à la suite du tragique accident qui a fait onze morts en 2007. Le centre d'intervention compte aujourd'hui environ 70 collaborateurs hautement qualifiés. Le service de permanence fonctionne 24h/24 avec douze agents d'intervention, qui sont stationnés en permanence aux deux entrées du tunnel. Leurs missions sont variées et couvrent de nombreux domaines, allant de la lutte anti-incendies à la surveillance des capteurs de chaleur, en passant par le confinement des fuites de substances nocives. En 2025, le centre d'intervention a été appelé 194 fois pour des alertes et 243 fois pour des pannes de véhicules de moins de 3,5 tonnes. Ces 194 interventions concernaient 16 incendies, 40 accidents de la circulation, neuf interventions pour lutter contre la pollution ainsi que 104 interventions médicales. Toutes ces opérations ont eu lieu dans le tunnel du Gothard et sur les rampes d'accès.

Début d'été au Tessin

Benvenuti-Hôtels, Ascona / Locarno



Casa Berno ****

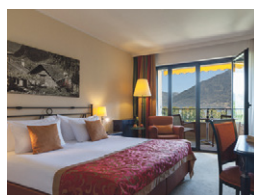


Remorino ****



La Rocca ****

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



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-Hôtel 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.

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

Prix valables pour une occupation double. Prix pour chambre double à usage individuel sur demande.

Haute saison

12 juin au 13 septembre 2026

Tarif pour les membres TCS:

CHF 477.- au lieu de CHF 570.-

Basse saison

du 13 février au 11 juin et
du 14 septembre au 22 novembre 2026

Prix spécial pour les membres du TCS

CHF 426.- au lieu de CHF 509.-

Supplément de 15 CHF par personne et par nuit les weekends, jours fériés et lors d'événements spéciaux. Disponibilité limitée les jours fériés et lors d'événements spéciaux locaux.



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 tes, puis entrez le code promotionnel TOURING pour arriver sur cette offre spéciale.



Mobilité

ASTUCES ET QUIZ EN PAGE 27

À L'AISE
AU
VOLANT

Les répercussions de la guerre en Iran sur le prix de l'essence en Suisse. | Le nombre de cyberattaques et de cas de fraude reste élevé. | Transports publics gratuits: rien n'est donné.

«Nous sommes tous dans le même bateau»

Dans cette interview, **Erich Schwizer**, expert en carburants du TCS, explique les répercussions de la guerre dans le Golfe sur le prix de l'essence – et ce qu'un blocage prolongé du détroit d'Ormuz peut signifier pour la Suisse.

Interview Dino Nodari Photo Emanuel Freudiger



Erich Schwizer L'expert en carburants du TCS face à la situation actuelle.

Depuis le début de la guerre en Iran, les prix des carburants ont fortement augmenté. Quel a été le principal facteur de hausse: la fermeture du détroit d'Ormuz ou la crainte d'une interruption de la production de pétrole?

Erich Schwizer: Les deux font grimper les prix. La fermeture du détroit d'Ormuz a entraîné le remplissage des stocks au Moyen-Orient et une réduction de la production, car le pétrole ne peut pas quitter la région. S'ensuit alors la crainte de pénuries, à mesure que les installations énergétiques sont mutuellement bombardées.

Pourquoi le détroit d'Ormuz a-t-il une influence sur les prix en Suisse alors qu'il alimente principalement les pays asiatiques?

En effet, la Suisse n'importe pas de pétrole transitant par cette voie. Nos principaux fournisseurs sont les Etats-Unis et le Nigeria. Mais le prix augmente également chez nous, car les acheteurs de pétrole du golfe Persique tentent eux aussi de s'approvisionner auprès de nos fournisseurs. Le marché du pétrole et des produits pétroliers est un marché mondial. En matière de prix, tous les pays importateurs sont logés à la même enseigne.

Quelles seraient les conséquences d'une fermeture de plusieurs mois de cette importante voie de passage maritime?

Les prix devraient augmenter jusqu'à ce que des voies de transport alternatives soient trouvées, que d'autres pays producteurs augmentent leur production grâce à des investissements et que les pays à faible pouvoir d'achat soient contraints de réduire leur consommation de manière si vive que la demande revienne au niveau des quantités proposées. Pour les pays concernés, cela implique des coûts économiques et sociaux considérables.

A propos de coûts: comment se compose réellement le prix de l'essence à la pompe?

Si l'on prend le prix moyen du 20 avril, qui s'élevait à 1.87 franc par litre, la valeur du produit hors droits de douane s'élevait à environ 63 centimes, soit 34% du prix au litre à la pompe. A cela s'ajoutent 90,9 centimes de taxes et redevances, et 33 centimes pour les coûts logistiques en Suisse, l'emplacement et l'exploitation de la station-service, la compensation carbone et le bénéfice. Avant l'attaque contre l'Iran, le prix au litre s'élevait à 1.67 franc. La valeur de la marchan-

dise franco de port s'élevait alors à 41 centimes par litre, soit 25%, et les taxes et redevances à 89,3 centimes par litre, soit 53% du prix de vente à la pompe.

Pourquoi les taxes et redevances sont-elles aujourd'hui plus élevées qu'avant la guerre?

A cause de la taxe sur la valeur ajoutée. Celle-ci n'est ajoutée qu'en toute fin de calcul du prix. De ce fait, la part de l'impôt sur les huiles minérales est elle-même taxée une nouvelle fois, et pour un prix de 1.87 franc par litre, une TVA de 8,1% représente un montant légèrement plus élevé que pour 1.67 franc.

Il n'existe plus qu'une seule raffinerie de pétrole brut en Suisse. Quelle influence cela a-t-il sur le prix à la pompe?

C'est une chance que nous ayons encore une raffinerie, car entre 2010 et 2017, de nombreuses raffineries ont cessé leur activité en Europe en raison de faibles marges et de problèmes financiers. Notre raffinerie neuchâteloise de Cressier couvre environ 30% de la consommation nationale. Elle améliore la diversification des voies d'approvisionnement et, par conséquent, leur sécurité. Son influence sur le prix est toutefois probablement faible, car elle doit également acheter le pétrole brut plus cher lorsque son prix augmente.

Pourquoi les prix à la pompe augmentent rapidement et fortement en cas de crise et baissent très lentement dans le cas contraire?

La hausse actuelle est liée à la prudence, au respect du marché et à la spéculation. En matière de baisse, la logique est simple du point de vue de l'exploitant de station-service: on ne répercute des prix plus bas que lorsqu'on est sûr de pouvoir s'approvisionner à un prix suffisamment bas – ou lorsqu'on y est tout simplement contraint, car un concurrent, qui s'est approvisionné à un meilleur prix au bon moment, vend déjà moins cher. En Suisse, le calcul des prix repose sur la valeur de remplacement de la marchandise, et non sur le prix d'achat initial.

La Suisse dispose de réserves stratégiques de carburants. Celles-ci pourraient-elles amortir les effets de la guerre?

C'est précisément à cela qu'elles servent. Elles ne seront toutefois mises à disposition que si la >

«Les stocks de carburant ne seraient libérés qu'en cas de véritable problème d'approvisionnement.»

Erich Schwizer, expert en carburants du TCS



Le talon d'Achille de l'économie mondiale
Vue satellite du détroit d'Ormuz avec les routes maritimes mondiales entre le golfe Persique et le golfe d'Oman.

Suisse est confrontée à un problème d'approvisionnement. Nous avons actuellement un problème de prix, pas d'approvisionnement. La distinction est importante. Les stocks d'essence, de diesel et de mazout suffisent pour environ quatre mois et demi, tandis que les réserves de kérosène couvrent trois mois.

Qu'en est-il de la comparaison à long terme? Le prix de l'essence a déjà été plus élevé.

C'est juste. En 2022, l'essence sans plomb 95 a grimpé jusqu'à 2.31 francs le litre, le diesel atteignant même 2.40 francs. A l'époque, l'essence sans plomb est restée à plus de 2 francs durant six mois d'affilée – pour le diesel, cette phase a duré une année entière, de mars 2022 à mars 2023. Mais il est plus instructif de remonter plus loin dans le temps: en août 1981, un peu moins d'un an après le déclenchement de la guerre Iran-Irak, 1 litre de super coûtait 1.35 franc. Corrigé de l'inflation, cela correspond aujourd'hui à 2.43 francs. C'est le seuil que j'ai en tête: tant qu'aucune perturbation supplémentaire ne vient s'ajouter, je ne m'attends pas à ce que la Confédération libère les réserves stratégiques avant que le prix n'atteigne ou ne dépasse ce seuil.

Est-ce une bonne idée de stocker de l'essence chez soi en prévision d'une hausse des prix?

C'est une très mauvaise et dangereuse idée. Le TCS déconseille formellement de stocker des carburants dans des locaux à usage privé: le risque d'incendie est trop élevé, la charge calorifique trop importante en cas d'urgence. Un maximum de 25 litres est autorisé – et ce dans des locaux bénéficiant d'une bonne ventilation. Dans le parking souterrain d'un immeuble collectif, les matériaux inflammables sont de toute façon interdits de manière générale.

Les prix du diesel et de l'essence ont augmenté dans des proportions variables.



Keystone

Pourquoi le diesel et l'essence ont-ils connu des hausses de prix différentes?

Le diesel joue un rôle différent. L'essence est surtout consommée par les voitures particulières, les motos, les camping-cars et les outils de jardinage – un marché de taille raisonnable. Le diesel, lui, alimente l'ensemble de l'économie: camions, engins de chantier, trains sur les lignes non électrifiées, systèmes de chauffage – le diesel et le mazout de chauffage sont similaires et augmentent de concert. A cela s'ajoute le fait que, dans les régions en crise, les générateurs électriques fonctionnent au diesel et que, lorsque le prix du gaz explose, les centrales électriques européennes se tournent également vers des produits pétroliers apparentés. Tout cela alimente la demande. Et la raffinerie ne peut pas simplement produire davantage de diesel au détriment de l'essence d'un simple clic – une telle conversion nécessite des investissements considérables.

Quelques tuyaux pour les automobilistes?

Comparez les prix – de préférence avec le radar des prix de l'essence du TCS, disponible sur benzin.tcs.ch ou dans l'app TCS. La règle des cinq s'applique ici: une différence de prix de 5 centimes par litre ne vaut la peine que si le détour ne dépasse pas 5 kilomètres et que le réservoir a une capacité d'au moins 50 litres. Si vous faites le plein où les prix sont élevés, prenez 10 litres et attendez une occasion plus avantageuse.

Et conduire en anticipant s'avère payant. ◦

«Les stocks d'essence, de diesel et de mazout suffisent pour environ quatre mois et demi.»

Erich Schwizer, expert en carburants du TCS

ECO-DRIVE

Economiser de l'essence: le TCS conseille

Passez rapidement à la vitesse supérieure, maintenez un régime bas, utilisez le mode Eco: en conduisant en douceur et en anticipant plutôt qu'en freinant, vous réalisez déjà des économies. Optez pour des pneus d'été et – si vous devez de toute façon en acheter –, pour des pneus à faible consommation d'énergie, qui peuvent économiser jusqu'à 0,5 l aux 100 km. En été, retirez barres de toit et porte-vélos, et videz le coffre: 100 kg de poids supplémentaire coûtent environ 0,3 l aux 100 km. Vérifiez la pression des pneus tous les mois, car un manque de 0,3 bar seulement augmente la résistance au roulement. Vous trouverez d'autres conseils sur:

ecodrive.ch

Stannah



Gratuit

Repose-pieds
automatiques d'une
valeur de 400.- CHF
pour les membres
du TCS

Des solutions simples pour des escaliers ardues.

Restez mobile sans limites – là où c'est le plus beau :
Les monte-escaliers, ascenseurs domestiques, plate-
formes élévatrices et élévateurs de bain de Stannah
vous offrent la liberté de profiter de votre maison
à tout moment et sans restriction.



Appelez-nous 021 510 48 38
sales@stannah.ch | stannah.com

✚ Top qualité de service
partout en Suisse



Nom:

Prénom:

Rue:

NPA / Lieu:

Téléphone:

Stannah

Merci de m'envoyer vos
informations gratuites!



Stannah Switzerland AG
Steinackerstrasse 6
8902 Urdorf

NARWAL
by Solis

NARWAL

Freo Z10

CHF 499.90 au lieu de 699.90

Avec le Code "SOLISTCS200"

Fini le ménage !

Nouveau en Suisse : aspirer, laver & nettoyage automatique en un.

SOLIS

Ice Dream Machine

CHF 159.90 au lieu de 229.90

Avec le Code "SOLISTCS70"

SOLIS

Ice Cube Express

CHF 99.90 au lieu de 199.90

Avec le Code "SOLISTCS100"

SINCE 1908

Solis



**Fait maison. En un temps record.
Glace en moins d'1h & glaçons en moins de 10 min.**

Exclusivement pour les membres TCS et uniquement sur solis.ch.

Entrer le code dans le panier et déduire immédiatement la remise.

Non cumulable avec d'autres rabais. Valable jusqu'au 28.05.2026

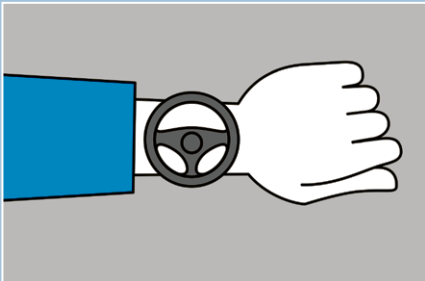


Etes-vous vraiment un as du volant?

Oui, il est possible de mal manier un volant. C'est régulièrement constaté lors des stages de conduite du TCS. Vous pensez être à l'abri de cela et savoir exactement comment garder le cap? Testez dès maintenant vos connaissances avec notre quiz sur le volant!

Texte Dominic Graf Illustrations Nicolas Kristen

Question 1



Si le volant était une horloge, où faudrait-il placer les mains?

- A A 11 h et 1 h
- B A 10 h et 2 h
- C A 9 h et 3 h
- D A 7 h et 5 h

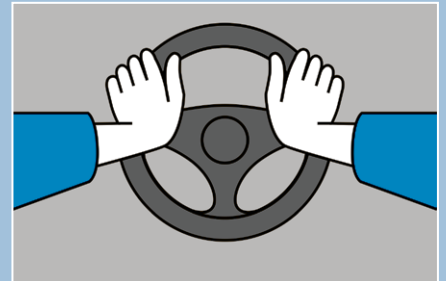
Question 2



Pourquoi ne faut-il pas tenir le volant d'une seule main, vers le haut?

- A La visibilité est réduite – que ce soit sur le compteur de vitesse ou sur la route.
- B En cas de déclenchement de l'airbag, le bras est projeté vers le visage.
- C Ce n'est problématique que si l'on téléphone en même temps.
- D Ce n'est pas un problème – en conduisant de manière décontractée, on roule plus prudemment.

Question 3



Faut-il garder les bras tendus sur le volant?

- A Oui, surtout en conduite sportive, pour bénéficier d'un effet de levier optimal.
- B La position des bras n'a pas d'importance, tant que les deux mains sont sur le volant.
- C Non, les bras tendus augmentent le risque de blessure en cas d'accident.
- D Oui, sauf si l'on a les bras très longs.

Question 4



Est-ce qu'on a le droit de croiser les mains en tournant le volant?

- A Oui, pour tourner rapidement et avec précision, il n'y a pas d'autre solution.
- B Non, il s'agit d'une infraction passible d'une amende de 40 francs.
- C Oui, mais uniquement jusqu'à une vitesse de 30 km/h.
- D Uniquement sur les voitures anciennes sans direction assistée.

Question 5



Faut-il pousser vers le haut ou tirer vers le bas lorsqu'on manœuvre?

- A Les deux sont acceptables. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise façon.
- B Toujours tirer. Cela permet de diriger avec plus de précision et demande moins d'énergie.
- C Toujours pousser. Cela permet de mieux s'enfoncer dans le siège.
- D Ni l'un ni l'autre: le mieux est d'utiliser la paume de la main (méthode du plongeur).

Question 6



Les voitures disposaient-elles d'autres moyens de direction avant l'apparition du volant?

- A Non, les premières voitures particulières avaient déjà un volant.
- B Oui, les premières voitures étaient équipées de leviers de direction.
- C Oui, la direction s'effectuait par le déplacement du poids du conducteur.
- D Non, les premières voitures ne pouvaient rouler qu'en ligne droite.

Hamilton ou Mr. Bean?

Découvrez si vous êtes vraiment à la hauteur derrière le volant – voici les réponses au quiz sur le volant.

Réponse 1



Réponse: C
9 et 3 h

Même si beaucoup connaissent la position «2 et 10 h», la règle veut depuis toujours que l'on tienne le volant avec la main gauche à 9 h et la main droite à 3 h. Lors de longs trajets, par exemple sur l'autoroute, on peut tout à fait lâcher le volant d'une main, mais toujours en partant de cette position de base.

Réponse 2



Réponse: B
En cas de déclenchement de l'airbag, le bras est projeté vers le visage.

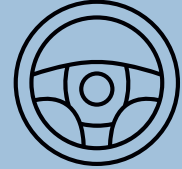
La main droite posée sur le haut du volant, le bras gauche qui, de préférence, pend par la fenêtre: une attitude cool mais qui peut s'avérer très douloureuse. En effet, en cas de déclenchement de l'airbag, la main peut revenir en arrière comme un coup de poing au visage. Cette position au volant n'est pas interdite, mais elle est vivement déconseillée.

Réponse 3



Réponse: C
Non, les bras tendus augmentent le risque de blessure en cas d'accident.

En cas d'accident, les bras tendus entraînent des blessures plus graves, surtout si le conducteur ou la conductrice tente encore de se retenir. C'est pourquoi il faut garder les bras légèrement pliés – mais il n'est pas nécessaire que l'angle soit impérativement de 90 degrés. En règle générale, si le réglage du siège est correct, la position par rapport au volant l'est également.



Evaluation

5 à 6 bonnes réponses

Lewis Hamilton: vous avez le contrôle total. Tel un pilote de Formule 1 qui fend et ravit l'air, vous manœuvrez avec une telle précision que même les virages en sont émerveillés.

3 à 4 bonnes réponses

Super Mario: de solides compétences de conduite, parfois même un peu trop décontractées. Avec un peu de perfectionnement, vous esquiverez les peaux de banane avec encore plus d'aisance.

1 à 2 bonnes réponses

Mr. Bean: tout ne se passe pas comme prévu. Au volant, c'est surtout la créativité qui compte pour vous, et vous trouvez des solutions auxquelles personne d'autre ne pense.

Aucune bonne réponse

Dingo: c'est le chaos total, aucune maîtrise! Ce truc rond à l'avant de la voiture, là où le conducteur ou la conductrice est assis: ça s'appelle un volant.

Réponse 4



Réponse: A
Oui, pour tourner rapidement et avec précision, il n'y a pas d'autre solution.

Le «croisement des mains» est autorisé depuis les années 1950 – pourtant, de manière incompréhensible, la légende d'une interdiction persiste. Si l'on souhaite vite tourner le volant et avec précision et que l'on atteint ses limites de mouvement avec la position de base «9 et 3h», il n'y a tout simplement pas d'autre solution que de croiser les mains.

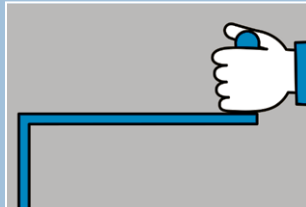
Réponse 5



Réponse: A
Pousser ou tirer: il n'y a pas de bonne ou de mauvaise façon.

En tenant le volant sans le serrer, mais avec une prise ferme, on parvient à un guidage précis, que ce soit en tirant ou en poussant. Selon la situation, il peut être préférable de pousser, car cela demande un peu moins d'effort au niveau des épaules et permet de mieux cibler sa force.

Réponse 6




Réponse: B
Oui, les premières voitures n'étaient équipées que de ce qu'on appelait des leviers de direction.

Les toutes premières voitures n'avaient pas de volant, mais étaient dirigées à l'aide d'un levier de direction (til-ler). Le premier volant de voiture n'est apparu qu'en 1894, inventé par l'ingénieur français Alfred Vacheron.



Améliorez votre conduite grâce à un stage du TCS!
tcs-training.ch



Avec l'ETI, vous n'êtes pas livré à vous-même en cas de panne en voyage.

Panne à l'étranger: ce qu'il faut savoir

Avec le TCS Livret ETI, vous pouvez toujours compter sur une aide depuis la Suisse en cas de panne à l'étranger. Il existe toutefois quelques aspects qui fonctionnent différemment au-delà des frontières suisses.

Quelque part sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute italienne, un break immatriculé en Suisse est immobilisé sous la chaleur du soleil. A côté de la voiture chargée jusqu'au toit: un père gesticulant frénétiquement, le téléphone portable collé à l'oreille. A l'intérieur, la mère, assise sur le siège passager, se penche vers l'arrière pour tenter de calmer les enfants qui pleurnichent. Une image emblématique du stress lié à une panne de voiture en voyage.

Cette famille ne dispose probablement pas d'un Livret ETI. Livrée à elle-même, une panne à l'étranger peut se transformer en une épreuve éprouvante pour les nerfs. Avec l'assurance voyage du TCS, un simple appel suffit pour que la centrale ETI organise une aide appropriée sur place. Même si les professionnels du TCS font tout leur possible, ils dépendent des partenaires locaux et des conditions sur place. Il convient donc de garder à l'esprit certains facteurs.

Se préparer à l'inattendu

En raison des distances plus importantes et de la forte demande, l'intervention

d'un service de dépannage à l'étranger prend généralement un peu plus de temps qu'en Suisse. Il faut parfois même s'attendre à plusieurs heures d'attente. C'est pourquoi, surtout dans le sud où il peut faire très chaud, il est recommandé d'emporter toujours suffisamment d'eau avec soi. Pour raccourcir l'attente et contenir la faim et la soif, il est également conseillé d'emporter des jeux, des habits et encas. Pour les plus petits, pensez à emporter des couches et du lait pour nourrisson.

Une préparation sérieuse du voyage passe également par une révision du véhicule dans votre garage habituel, comprenant notamment la vérification de la pression des pneus et du niveau d'huile. Il convient en outre de connaître l'équipement de sécurité requis dans le pays de destination ou de transit, comme l'obligation d'emporter des gilets de sécurité ou celle d'utiliser des pneus neige. Sur le site web du TCS, dans la rubrique «Infos par pays», toutes les informations et exigences concernant plus de 200 pays sont présentées de manière claire.

Frais d'itinérance remboursés

Cependant, même la meilleure préparation ne garantit pas qu'une panne ne se produira pas. Une fois la voiture garée dans un endroit sûr et les mesures de sécurité nécessaires prises – p. ex. gilet de sécurité et triangle de signalisation –, il faut alors téléphoner. Beaucoup de personnes s'inquiètent des frais d'itinérance exorbitants lorsqu'elles appellent le TCS en Suisse. Ces inquiétudes sont infondées, car le Livret ETI rembourse ces frais. Ne raccrochez pas par crainte des frais: le TCS les prend en charge.

Prise en charge de votre voiture

Contrairement à la Patrouille du TCS, qui répare huit véhicules sur dix sur place, il est courant à l'étranger qu'une voiture soit remorquée vers un garage. Si elle ne peut y être réparée, le TCS organise un véhicule de remplacement. Parallèlement, il veille à ce que le véhicule accidenté, en fonction de sa valeur résiduelle, soit mis au rebut sur place ou rapatrié. Mais là encore, il faut faire preuve de patience: le transport peut prendre jusqu'à trois semaines en raison des formalités administratives complexes à la douane.

Oui, une panne est agaçante. Mais avec le Livret ETI, vous avez l'assurance de ne pas être livré à vous-même et de rester mobile. Le TCS ne peut pas empêcher une panne, mais il peut aider ses membres à atteindre leur destination ou à rentrer chez eux en sécurité. o dg





Sièges enfants dangereux

Dans le cadre du dernier test de sièges auto pour enfants, le TCS émet des avertissements concernant un modèle ainsi que sept autres de conception similaire. Le problème réside dans les modèles copiés proposés surtout sur des portails en ligne asiatiques. La plateforme Alibaba,

entre autres, propose un choix de sièges auto pour enfants homologués «UN Reg. 129», qui peuvent être personnalisés avec des inscriptions, des emballages et des revêtements spécifiques, voire être encore davantage individualisés. Le siège initialement testé sous le nom

de Reecle 360 (ZA10 i-Size) est également proposé ainsi. Dès l'automne 2025, le TCS avait émis une alerte concernant les modèles Chipolino Olympus i-Size et Reecle 360, également commercialisés sous les références ZA10 i-Size ou 946i i-Size. Lors du test actuel, des défauts ont été constatés sur les modèles de conception similaire suivants: Buf Boof Tweety Plus, Ding Aiden 360, Kidiz 360, KidsZone i-Size 360, Lettas i-Size 360, Miophy i-Size 360 et Xomax 946i.

Des pièces se détachent

Lors du test, le siège auto Kinderkraft Mink Pro 2 s'est détaché de la base Iso-fix correspondante, la Base Mink FX2. Pour les sept autres modèles de sièges, qui présentent tous une conception similaire à celle du Reecle 360 (ZA10 i-Size) testé et qui portent le même numéro d'homologation, c'est la fixation inférieure des sièges qui a cédé lors des essais. Il est fortement déconseillé d'acheter ces produits.

[sieges-enfants.tcs.ch](https://www.sieges-enfants.tcs.ch)

Publicité

Bien entendre et pourtant mal comprendre? Publireportage

Beaucoup de gens constatent au quotidien que les conversations deviennent toujours plus épuisantes. La compréhension est particulièrement difficile en société ou lorsqu'il y a du bruit de fond, même si l'audition est encore perçue comme globalement bonne. Les mots sont audibles, mais perdent en clarté.



Silvan Zurbruggen, audioprothésiste et ancien skieur professionnel, souligne l'importance des systèmes auditifs modernes pour pouvoir comprendre clairement et facilement.

Le volume sonore seul ne suffit pas à garantir une bonne compréhension de la parole. Le facteur décisif est la finesse avec laquelle les éléments linguistiques sont perçus par l'oreille et traités par le cerveau. En ce sens, certaines consonnes sont particulièrement importantes. En l'absence de ces informations, le cerveau tente de les reconstituer à partir du contexte. Cette stratégie fonctionne pendant un certain temps, mais demande toujours plus de concentration et d'énergie.

Les cellules sensorielles externes (cellules ciliées) de l'oreille interne jouent ici un rôle central. Elles amplifient les sons faibles et atténuent les sons forts. Ce sont donc des spécialistes du réglage fin et de l'amplification du son. Si ces cellules venaient à être endommagées au fil du temps, la parole resterait certes audible, mais deviendrait plus difficile à comprendre, surtout dans les situations auditives complexes. Les sons graves continuant d'être bien perçus, ce changement passe souvent longtemps inaperçu.

Une nouvelle puce IA à la rescousse

À l'appui de ces résultats, nous avons développé une puce IA qui n'amplifie pas tous les sons, mais qui favorise la compréhension de manière ciblée. Ce système utilise l'intelligence artificielle pour détecter les situations auditives en temps réel. Il a été entraîné à distinguer la parole et les bruits de fond en toute fiabilité et à mettre en exergue la teneur pertinente d'une conversation. Les bruits sans importance passent en arrière-plan, tandis que la parole peut être perçue de manière plus claire et différenciée.

La technologie intervient donc précisément là où les performances auditives naturelles faiblissent, soulageant ainsi le cerveau lors de l'écoute. La nouvelle puce auditive IA est désormais disponible dans tous les centres auditifs Neuroth dans le cadre d'un test pratique sans engagement. Durant cette phase d'essai personnalisée, les personnes intéressées peuvent découvrir dans leur environnement quotidien comment la puce IA facilite sensiblement la compréhension. Il n'y a aucune obligation d'achat.

Inscription au test pratique gratuit dans le centre auditif Neuroth près de chez vous: 00800 8001 8001

Plus de 80x en Suisse et au Liechtenstein.

 **NEUROTH**

Vigilance requise

En 2025, les cyberattaques ont diminué de 2,2%, mais restent à un niveau élevé avec 57 761 cas. Depuis 2020, elles ont augmenté de 137%. Cela concerne autant les personnes imprudentes que les utilisateurs avertis.

Texte Jérôme Burgener Illustration Oliver Maier

93,9

pour cent des actes de cybercriminalité en 2025 étaient d'ordre économique. Cela comprend le phishing, le hacking et le ransomware, notamment.

17,6

pour cent des infractions numériques ont été élucidées en 2025. Au niveau global, le taux monte à 38,7%.

7409

cas rien que pour les attaques par hameçonnage. Cela représente une nouvelle hausse de 25%.

88

cas de cybersquatting enregistrés. Il s'agit de créer la confusion en enregistrant un nom de domaine similaire à une entreprise ou une personne existante.

71

pour cent: l'augmentation des vols de cryptomonnaies en 2025, passant de 95 à 162 cas. Le taux d'élucidation est très bas (2,5%).

55

c'est le nombre de menaces faites en ligne dénoncées l'an passé, soit le délit numérique le moins commis (-24%).

39 754

cyberescroqueries ont été répertoriées, dont 9105 cas de sinistres où des marchandises payées n'ont pas été livrées.



«Si les recettes tarifaires disparaissent, quelqu'un doit combler le manque. Ce quelqu'un, c'est le contribuable.»

Peter Goetschi, président central du TCS

Le leurre de la gratuité

Au travers d'une énième initiative lancée récemment, la gratuité des transports publics est de nouveau propulsée sur le devant de la scène. Selon le schéma habituel, elle promet des villes moins encombrées, une mobilité plus inclusive et un geste politique fort en faveur du climat. Mais derrière l'étiquette séduisante, une réalité s'impose: la gratuité n'existe pas. Supprimer le prix du billet n'élimine pas le coût du service. Il le déplace.

L'équation est simple: si les recettes tarifaires disparaissent, quelqu'un doit combler le manque. Ce quelqu'un, c'est le contribuable. Autrement dit, on ne paie plus au moment où on monte dans le tram ou le train, mais on paie autrement, via l'impôt. La promesse d'un accès «gratuit» est donc celle d'une augmentation de l'impôt pour tous, usagers des transports publics ou non.

Les partisans de la gratuité avancent souvent des gains théoriques, comme le report modal ou la réduction du trafic. Or ces effets restent à démontrer puisque les expériences menées jusqu'à présent au niveau local se sont soldées par un report modal marginal, mais avec des coûts bien réels. Se pose également une question d'équité. La gratuité bénéficie indistinctement à tous, y compris à ceux qui ont les moyens de payer. Est-il pertinent de subventionner intégralement le déplacement d'un cadre supérieur aux heures de pointe, au même titre que celui d'un étudiant ou d'une personne à revenu modeste? Des politiques tarifaires ciblées telles que des abonnements à prix réduits peuvent répondre de manière plus fine aux enjeux sociaux, sans renoncer à une contribution des usagers au financement du système qui, rappelons-le, bénéficie déjà de subventions massives qui réduisent le coût des titres de transport d'environ 50%.

Enfin, il faut regarder au-delà de l'horizon immédiat. En reportant le coût sur la collectivité sans les compenser par des revenus, on prend le risque de creuser un déficit qui sera, tôt ou tard, assumé par les générations futures. Sous couvert de gratuité, on transforme donc une dépense visible et individualisée en une dette diffuse et collective. Autrement dit, le billet disparaît, mais l'addition demeure.

La gratuité des transports publics n'est pas la panacée. Bien au contraire, elle n'est qu'un leurre. Comme souvent, quand quelque chose est gratuit, c'est que quelqu'un d'autre paie l'addition. ◦

Technique

LE VALAIS HIGH-TECH EN PAGE 35
**T'AS OÙ
L'ALU?
À SIERRE!**

La Mercedes-Benz CLA au crible: une limousine aux ardeurs électriques. | Nos tests: Mazda 6e, Renault Twingo, Ford Puma et Volvo ES90. | Vélos électriques allégés à l'essai.

Votre Offre TCS! Économisez 700.^{CHF}

mway
E-Bikes made easy

MOUSTACHE
BIKES



E-Trekkingbike
MOUSTACHE XROAD 2 OPEN

CHF 2799.-
au lieu de CHF 3499.-



Assurance vélo TCS
incluse avec m-way

Code de réduction :
TCSMOUSTACHE0526

- E-bike de trekking polyvalent – un confort comme sur un nuage
- Moteur central Bosch Performance Line (75 Nm de couple)
- Batterie Bosch PowerTube endurante, 540 Wh
- Fourche à suspension SR Suntour de haute qualité avec 100 mm de débattement
- Dérailleur Shimano Cues 9 vitesses
- Pneumatiques Schwalbe Smart Sam
- Selle Royal Essenza + moderate avec tige de selle suspendue
- Porte-bagages MIK HD Platform, antivol de cadre et éclairage inclus
- Cadre en aluminium de haute qualité, couleur :

 Titanium mat



REMP LISSEZ LE TALON ET PROFITEZ!

MOUSTACHE XROAD 2 OPEN

S M L

Titanium mat

Prénom :

Nom :

Adresse :

NPA/localité :

E-Mail :

Téléphone :

Date/Signature

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

TVS EBike Company AG, à l'attention de TCS Commandes, Thurgauerstrasse 136, 8152 Opfikon

mway
E-Bikes made easy

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

Infoline-Nr.: +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 actions et rabais. Valable uniquement lors d'une commande du MOUSTACHE XROAD 2 OPEN dans l'une des 30 filiales m-way, sur la boutique en ligne m-way.ch (ajouter le e-bike au panier puis saisir le code de réduction) ou par talon envoyé par courrier. Un code de réduction par membre et par achat. Les conditions générales de TVS EBike Company AG s'appliquent. **Exclusivement pour les membres TCS. La réduction est valable du 30.04 au 27.05.2026.**



Tôles d'aluminium de Novelis, déroulées sur près de 2 kilomètres.

De l'alu suisse pour des allemandes

Novelis fournit à l'industrie automobile européenne des tôles d'aluminium qui servent à BMW à emboutir par exemple le capot avant de la nouvelle iX3. La recherche et la production cohabitent. Pour finir, le métal est censé réduire de plus en plus son empreinte carbone.

Texte Daniel Riesen

Dans les ateliers de production de Novelis, il faut un certain temps avant de bien comprendre les processus. Certes, une passerelle suspendue au-dessus de la halle permet d'avoir un aperçu du laminoir, mais seules les explications du guide permettent d'imaginer comment les 10 à 15 tonnes de lingots d'aluminium permettent de produire des tôles de 1 à 5 millimètres d'épaisseur. Tout d'abord, le métal léger est échauffé et laminé à chaud, puis il est laminé à froid avant d'acquiescer les propriétés souhaitées dans une installation de «traitement thermique continu» et avant que

l'on procède à sa découpe à la longueur et à la largeur requises. Entre les deux, les bandes d'alu sont enroulées sur des bobines, puis déroulées. Ce processus dans le laminoir prend une bonne semaine. Il y a quelques similitudes avec l'abaissement de la pâte à nouilles. Cela dit, l'usine de Novelis Switzerland SA ne fabrique pas de fettuccine pour la restauration, mais des bobines de tôle d'aluminium qui obtiennent leur forme définitive dans les ateliers d'emboutissage des constructeurs automobiles européens, principalement allemands. Chaque bobine peut peser sans pro-

blème 9 tonnes, ce qui paraît beaucoup pour un métal léger, mais se relativise compte tenu d'une longueur de bandes pouvant atteindre 2 kilomètres.

Emplois et CO₂

La visite de l'usine de Sierre (VS) s'est faite à l'initiative de BMW. L'aluminium valaisan se retrouve dans le capot avant du nouveau produit phare de l'électronique iX3 ou dans les portières avant de la future BMW série 5. En faisant un détour chez Novelis, les Munichois veulent illustrer deux thèmes qui leur tiennent à cœur, à savoir que pour BMW, la >



Les lingots d'aluminium sont laminés en tôles en plusieurs étapes.



L'aluminium doit endurer beaucoup: essai de traction.

Suisse représente plus qu'un marché, que l'on y crée aussi des emplois directement (voir BMS «au label suisse») et indirectement par le biais de fournisseurs suisses hautement spécialisés.

Cela témoigne des efforts déployés pour décarboner la production automobile. La batterie représente environ la moitié de la charge dénommée «sac à dos écologique» qu'une voiture affiche avant d'entrer en service. Le reste se

partage entre les produits de base que sont l'acier, l'aluminium et le plastique.

La fabrication d'aluminium primaire à partir de minerai de bauxite est très énergivore, en premier lieu en raison de l'électrolyse, et libère beaucoup de CO₂ comme sous-produit indésirable. C'est pourquoi l'industrie mise sur des taux de recyclage maximum. «L'aluminium peut être recyclé pratiquement indéfiniment si on le fait correctement», com-

mente Marcel Häfliger, directeur des ventes Automotive de Novelis Europe. Selon Novelis, cela fait économiser énormément d'énergie, environ 20 fois plus. Cela dit, les propriétés de l'aluminium recyclé ne sont pas identiques à celles de l'aluminium primaire, notamment parce que le recyclage utilise des alliages différents. Selon Marcel Häfliger, les divergences de qualité pourraient être compensées en partie par un alignement des processus de production, mais une certaine quantité d'aluminium primaire reste nécessaire. Dans la fonderie située en amont du laminoir, Novelis mise en grande partie sur l'aluminium recyclé. La tôle extérieure mentionnée ci-dessus dans la coque avant de l'iX3 est constituée, pour plus de la moitié, d'aluminium recyclé.



L'aluminium recyclé est l'alternative à faible empreinte carbone par rapport à l'aluminium primaire dont la fabrication est énergivore.

Les tôles en alu d'épaisseur variable pour la plaque de fond de batterie doivent faire leurs preuves à l'essai.

La recherche juste à côté

Pour faire progresser la réduction de CO₂, mais aussi dans le but d'innover à la recherche de nouvelles propriétés du métal léger, Novelis a une équipe de chercheurs sur place. Là où la fonderie (ou d'autres usines Novelis) éjecte des lingots de 10 à 15 tonnes, les ingénieurs coulent 45 kilos dans des moules. Si ensuite les essais de choc et de flexion sur les tôles s'avèrent satisfaisants, le passage à l'industrialisation n'est plus qu'à un pas de l'usine.

Les efforts de décarbonation dans l'utilisation de l'aluminium ne sont pas l'exclusivité de Novelis. Toyota a par exemple récemment équipé les premières Corolla de composants de moteurs

produits à partir de jantes en aluminium recyclées.

Novelis utilise d'autres mesures pour réduire les émissions de CO₂. Actuellement, pour remplacer un four au gaz, un four poussant électrique est installé pour chauffer les lingots avant leur laminage à chaud. La chaleur résiduelle provenant de la fonderie chauffe le technopôle adjacent. Un raccordement au réseau de chauffage urbain de Sierre est en cours.

Quelles que soient les mesures d'optimisation, les besoins énergétiques et les coûts y afférents restent un sujet d'actualité. Après tout, une usine est toujours en concurrence avec d'autres sites industriels en Europe ou même à l'échelon mondial. Interrogée à ce sujet, Novelis rapporte que les prix du gaz sont ici comparables à ceux de l'UE, ceux de l'électricité dépassant de 10 à 15% le niveau allemand (alors que l'industrie se plaint depuis longtemps déjà des coûts trop élevés).

De Blocher à l'Inde

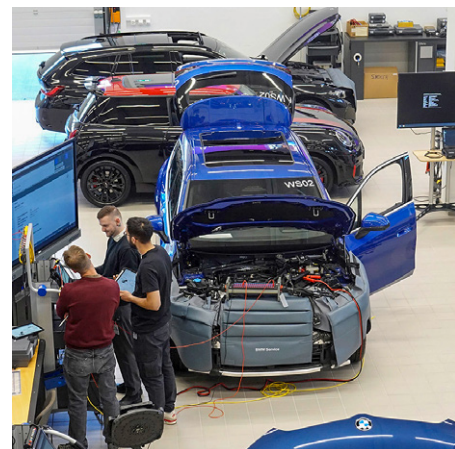
Les usines industrielles suisses ne sont plus une valeur sûre depuis longtemps. La production d'aluminium à Sierre/Chippis a fait sans arrêt la une des journaux. Alusuisse, l'entreprise qui l'a précédée, était connue à l'échelle nationale, notamment pour ses mesures d'économie et ses licenciements, puis pour ses négociations de fusion, échouées et réussies. Au tournant du millénaire, l'entreprise qui, entretemps, s'appelait Algroup, fusionna avec sa concurrente canadienne Alcan. Aux commandes du côté suisse: Christoph Blocher, patron d'EMS et membre UDC, Martin Ebner, financier, et le CEO Sergio Marchionne,

futur patron de Fiat et Stellantis. En 2005, des unités de l'entreprise se séparent, le site de Sierre est rebaptisé Novelis, à peine un an plus tard, il est racheté par le conglomérat Aditya Birla.

Sous l'eau

Depuis, si la situation est stable sur le plan économique, elle ne l'est pas sur le plan climatique. L'été 2024, des intempéries s'abattent sur le Valais, le site qui se trouve directement en bordure du Rhône est submergé, la production est interrompue pendant des mois. Marcel Häfliger aime à évoquer la détermination exemplaire et la motivation du personnel – actuellement 450 personnes. Tous ont mis la main à la pâte pour évacuer la boue, démonter et nettoyer les installations et des centaines de moteurs. Le temps pressait, la fabrication des véhicules pour des clients comme Porsche prenait du retard parce que les tôles spéciales du Valais manquaient. La production reprit deux mois après.

Depuis, en matière de prévention des crues, il y a eu des progrès, constate Stephanie Woermann, responsable de la communication chez Novelis. Les lits de rivière ont été dragués, le pont routier Sierre-Chippis a été rehaussé de 80 cm, les digues ont été consolidées. Mais une nouvelle menace se profile déjà. Une brèche dans la vallée derrière Chippis évoque l'existence d'un terrain instable, le village dispose de plans d'évacuation préventive. La porte-parole de Novelis estime cependant que l'usine n'est pas directement menacée. Tandis que Novelis s'efforce de réduire les émissions de CO₂, les circonstances semblent suggérer que la protection climatique pourrait être effectivement une bonne idée. ◦



BMW au «label suisse»

Lorsque Sergio Solero, CEO de BMW Suisse, vous invite au centre d'entraînement de Zofingen (AG), il ne veut pas se contenter de montrer ce qui se fait ici. Ce qui n'est pas rien. C'est ici que les concessionnaires BMW Auto et BMW Motorrad sont formés en trois langues. Après tout, la petite ville aux bords de la Wigger est facilement accessible depuis les différentes régions du pays. La formation des responsables et de tous les prestataires que l'on attend chez un concessionnaire automobile moderne a lieu au premier étage. Dans la grande halle du rez-de-chaussée, les mécaniciens, mécaniciennes et autres spécialistes sont initiés aux derniers nouveautés et obtiennent les outils d'analyse nécessaires au travail. BMW organise plus de 6000 journées de formation au centre de Zofingen. Le CEO de BMW (Suisse) SA, Sergio Solero, y voit une preuve de l'attachement profond du groupe allemand à la Suisse. Créée en 1975, BMW Suisse emploie plus de 400 personnes et 3300 autres au service des détaillants, à savoir dans les garages automobiles et les garages de motos. Elle entretient par ailleurs de multiples partenariats avec de jeunes entreprises et universités suisses. Viennent s'y ajouter une trentaine de fournisseurs suisses de composants, solutions logicielles et prestations de services destinés aux usines du groupe BMW du monde entier. ◦ dan

Le grand nettoyage après l'inondation de 2024. Une team building impromptue.



MERCEDES-BENZ CLA

Marathonienne électrique

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger



La CLA est plus qu'une simple voiture. Cette berline de milieu de gamme est une véritable plateforme technologique. Tout n'est pas parfait, mais les voitures modernes sont capables d'apprendre.



Un paysage d'écrans,
mais très peu de
boutons physiques.
Moderne et chic.



Une silhouette
de berline est plus
aérodynamique.
 C_x : 0,21.

Comme vous le savez sans doute, la peur de la panne «sèche» s'empare des conducteurs de voitures électriques au plus tard quand le niveau de la batterie baisse plus vite que la borne de recharge ne se rapproche. Mais les essayeurs sont désormais confrontés au problème inverse, à savoir qu'il n'est pas facile d'effectuer correctement un test de recharge de 10 à 80% du SoC (state of charge) sur le super-chargeur de son choix. Vider la batterie jusqu'à 10% de sa capacité est en effet plus facile à dire qu'à faire, tout au moins avec la nouvelle Mercedes-Benz CLA. Cette batterie n'est pourtant pas surdimensionnée, mais le moteur synchrone qui entraîne le train arrière (la voiture testée, une CLA 250+ avec technologie EQ, est en effet une propulsion) est optimisé efficacement même sur autoroute, grâce à une transmission à deux rapports. Ainsi, malgré le détour imposé par les circonstances, le SoC était encore de 14% quand nous nous sommes branchés sur la borne de recharge prévue.

Bien qu'anecdotique, cette difficulté à vider la batterie illustre les progrès de la mobilité électrique, notamment dans le haut de gamme et plus concrètement avec la Mercedes-Benz CLA, première voiture à reposer sur la nouvelle plateforme 800 V qui équipera bientôt aussi les GLB et GLA. Grâce à sa silhouette de berline, la CLA est le modèle le plus efficace. La CLA 250+ revendique une autonomie impressionnante de 715 km en cycle WLTP. Et lors du test TCS-RDE, nous avons parcouru 578 km malgré la résistance au roulement plus élevée des pneus hiver. >

La voiture qui apprend tout le temps



Système d'exploitation

La nouvelle CLA est le premier modèle fonctionnant entièrement grâce au Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) développé à l'interne.

Le constructeur s'engage à fournir des mises à jour en ligne (OTA) pendant de nombreuses années, notamment en ce qui concerne les fonctionnalités du véhicule.



Constamment à jour

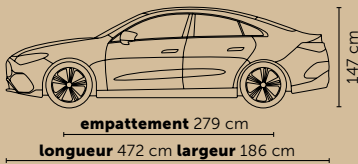
Cela suppose une nouvelle approche déjà mise en œuvre depuis un certain temps par quelques entreprises technologiques, le «Software Defined Vehicle» (SDV). Ce système consiste à rendre le hardware et les logiciels plus indépendants les uns des autres. La mécanique ne change pas, mais des fonctions nouvelles ou améliorées viennent s'ajouter.



Calculateur central

Les voitures actuelles contiennent de multiples centrales et autant d'actuateurs qui commandent les lève-vitres, les amortisseurs ou les phares. Les mises à jour sont effectuées une à une, par un garage agréé par le constructeur. L'architecture informatique de la CLA, en revanche, repose sur quatre supercalculateurs mis à jour «over the air» (OTA).

APERÇU TECHNIQUE



coffre: derrière 405 l, devant 101 l (frunk)
pneus: avant 225/40 R18, arrière 255/40 R18

Voiture d'essai

Mercedes-Benz CLA 250+ EQ:

4 portes, 5 places, dès 62 400 fr.
 (véhicule testé: 81 276 fr.)

Garanties: 3 ans/100 000 km générale; 8 ans/160 000 km sur batterie haute tension; 30 ans/kilométrage illimité: rouille et garantie mobilité

Importateur: Mercedes-Benz Schweiz AG, Bernstrasse 55, 8952 Schlieren
 mercedes-benz.ch

Données techniques

Traction: moteur synchrone à aimants permanents (PSM); max. 200 kW; 335 Nm; traction arrière; vitesse maximale: 210 km/h

Batterie: batterie lithium-ion (NMC), 85 kWh nets; chargeur embarqué: 11 kW; puissance de charge maximale (DC): 320 kW

Poids: 2128 kg poids à vide (véhicule testé: 2176 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total admissible: 2510 kg; charge tractable: 1500 kg

Les concurrents

Hyundai Ioniq 6 (84 kWh), dès 54 500 fr.

Tesla Model 3 (Premium LR), dès 45 980 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 / coffre

Pour sa première voiture basée sur la nouvelle plateforme électrique 800 V (MMA), la marque s'est démarquée du style des modèles EQ en adoptant une silhouette de berline du genre de la CLA à moteur thermique. Une ligne de toit basse, des bandeaux lumineux à l'avant et à l'arrière et une calandre baignée d'étoiles. La CLA Shooting Brake est à la fois jolie et pratique.

Habitacle / multimédia

Un tableau de bord impressionnant. Peu de touches et de boutons, mais une logique bien pensée. Des écrans haute résolution réactifs, avec une fonction optionnelle de réalité augmentée intégrée à l'écran central.

Confort

Assises basses, ne demandant qu'un minimum d'effort. Excellents sièges sport de la gamme AMG Line. Silence à bord.

Comportement

Suspension à amortissement passif assez souple, mais néanmoins dynamique. Direction précise et procurant un retour d'informations suffisant. Freins très réactifs. La longue distance de freinage mesurée en dit plus sur les pneus hiver que sur la voiture.

Moteur et transmission

Une propulsion offrant des réserves de performances à la hauteur. La version 4x4 délivre 60 kW de plus. Les changements de rapport de la transmission sont parfois perceptibles.

Spécificités EV

Très bonne autonomie, recharge rapide, mais limitée à 11 kW en courant alternatif. Planification des itinéraires et des recharges.

Consommation / CO₂

Cette berline très aérodynamique (C_x de 0,21) bénéficie en plus des gains d'efficacité réalisés au niveau de l'électronique et du moteur. En fonction de la vitesse et de la sollicitation, le couple est transmis via une boîte dont les deux rapports sont respectivement de 5:1 ou 11:1.

Sécurité / assistances

Voiture la mieux notée par Euro NCAP en 2025. Aides à la conduite agréables et douces.

Prix / prestations

Prestations de garantie moyennes. Tarif de base intéressant, mais Mercedes fait payer au prix fort les excellentes options dont la voiture d'essai était équipée.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Testé avec des pneus d'hiver

Accélération (0–100 km/h): 6,6 s
 (usine: 6,7 s)

Elasticité

60–100 km/h: 3,1 s

Diamètre de braquage: 11 m

Freinage (100–0 km/h): 44,4 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 15 °C mixte

sans perte de charge: 14,7 kWh/100 km
 avec perte de charge: 15,9 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

mixte: 578 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP): 13,7 kWh/100 km

Emissions CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 111 g/km

EtiquetteEnergie (A–G): A

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

km / mois heures coûts (fr.)*

30 000 / 24 n/a n/a

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/année n/a n/a

Frais d'exploitation

km/an ct./km fr./mois

fixes variables

15 000 75 652.– 295.–

30 000 49 652.– 590.–

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS Assurance auto

Prime annuelle (fr.): 1101,70

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

La nouvelle CLA évolue dans un cosmos étoilé.



Un bandeau lumineux à l'arrière également, comme le veut la tendance.



L'élégance de la silhouette de coupé restreint la garde au toit à l'arrière.

Si les nouvelles Mercedes brillent par leur bilan énergétique, elles excellent également dans le domaine du numérique et de la communication entre le conducteur et le véhicule. La commande vocale, essentielle quand les commandes sont presque exclusivement tactiles, fonctionne grâce à l'intelligence artificielle (IA) générative. Un système qui ne tient pas encore toutes ses promesses, mais pourra s'améliorer grâce à des mises à jour faciles à installer.

Revenons-en à la charge rapide. Après un préchauffage de la batterie de 12 à 26 °C qui a pris 45 minutes, l'ordinateur de bord promettait une puissance de charge de 350 kW. Avec un SoC de 14%, ce qui n'est pas encore assez bas, elle a atteint 295 kW au début et encore 200 kW à mi-charge. Après 22 minutes, nous avons rechargé 70% de SoC, ce qui correspond à environ 375 km d'autonomie. Ce n'est pas encore le nirvana en 2026, mais c'est parfait pour voyager confortablement. ○

- ➕ **Dynamique rafraîchissante**
Grande autonomie
Recharge rapide
Informations détaillées sur la mobilité électrique
Ressenti de la pédale de frein
Sécurité Euro NCAP au top

- ➖ **Commande vocale perfectible et n'existant pas encore en français**
Assez peu d'espace à l'arrière
Préchauffage de la batterie non activable manuellement
Reconnaissance des panneaux pas encore prête pour la Suisse
Toit panoramique dépourvu de vélum

Retrouvez les images du Mercedes-Benz CLA et d'autres tests sur: touring.ch/auto



La BMW Série 3 s'électrifie

S'appuyant sur la plateforme électrique «Neue Klasse», BMW lance la nouvelle Série 3 – cœur de gamme de la marque – en version électrique. Cette i3 est équipée des mêmes moteurs et batterie que l'iX3. Mieux profilée, elle offre une autonomie de 900 kilomètres dans des conditions WLTP idéales.



Par contre, Honda fait marche arrière

L'élégante berline électrique Afeela, fruit d'une collaboration entre Honda et Sony, ne dépassera pas le stade de concept. En raison des difficultés rencontrées aux USA, Honda annule en outre le lancement d'autres modèles électriques (y compris ceux de la marque premium Acura).

**TCS PROTECTION
JURIDIQUE CIRCULATION**

Bien conseillé, bien protégé

Dans la circulation routière, un souci peut toujours survenir lorsque l'on conduit une voiture. En cas de litige, les frais peuvent rapidement s'envoler. Prenez vos précautions en souscrivant une assurance protection juridique circulation. La TCS Protection juridique circulation vous protège de manière optimale en cas de différends juridiques.



Peu importe le problème, le TCS est à vos côtés: tcs.ch/circulation



La Mazda 6e existe avec deux types de batterie. La plus petite se recharge plus vite.

MAZDA 6e

Fini l'esprit zoom-zoom

Mazda s'était longtemps accroché à son slogan publicitaire «zoom-zoom-zoom» décrivant la musicalité de ses moteurs thermiques bien insonorisés. Or aujourd'hui, la marque passe au tout électrique en collaboration avec le constructeur chinois Changan. La 6e testée ici est le premier modèle converti, suivi de près par le SUV CX-6e.

Le style extérieur de la 6e ne dépassera pas les habitués de la Mazda 6. Le break, très prisé en Suisse, n'est pas disponible pour le moment, mais il existe une version à hayon. Ce dernier est électrique et même des objets encombrants trouvent facilement leur place quand les sièges arrière de cette berline de 4,92 m sont rabattus. Les pas-

sagers arrière, eux aussi, peuvent prendre leurs aises.

L'habitacle séduit par la qualité de finition à laquelle Mazda nous avait habitués. Les commandes, très axées sur les écrans, nécessitent un temps d'adaptation. La 6e brille par le confort de ses suspensions, mais on n'y retrouve pas le dynamisme propre à Mazda.

Les deux versions de cette voiture à roues arrière motrices sont associées à des batteries différentes. La LFP de 68,8 kWh alimente un moteur de 190 kW, tandis que la version à longue autonomie mise sur une batterie de 80 kWh et une puissance moteur à peine inférieure (-10 kW). Paradoxalement, la version Long Range pourrait s'avérer être un mauvais choix pour les gros rouleurs. Elle permet certes de parcourir 50 à 70 km de plus, mais se recharge nettement moins vite.

Le moteur PMS a consommé environ 16 kWh/100 km en circulation mixte, contre 18 à 19 kWh sur autoroute. Une efficacité appréciable, compte tenu des conditions encore hivernales. **o dan**

Publicité



Frioul-Vénétie Julienne

Quand les Alpes rencontrent
l'Adriatique, l'Italie se révèle.

Train + hôtel
dès CHF

673



Prix par personne incluant: train 2° classe de/à Lausanne base demi-tarif, 1 nuit en chambre double avec petit déjeuner à l'hôtel Victoria Letterario**** à Trieste. État au 27.3.2026 pour un départ le 9.6.2026.

Conseil et réservation dans
votre agence de voyages ou sur railtour.ch

La Renault Twingo, électrique et disponible en «vert absolu» (option).



RENAULT TWINGO

Promesse tenue

La nouvelle Twingo devait être développée en un temps record et coûter moins de 20 000 francs. Une promesse audacieuse, faite en 2023 par Luca de Meo, alors PDG de Renault. Car il n'est pas facile de proposer des citadines abordables – a fortiori électriques – en dégageant des bénéfices. Nonobstant, la nouvelle Twingo électrique est proposée désormais au prix de 18 900 francs en entrée de gamme. Elle été développée en partie en Chine, en l'espace de deux ans à peine, à la «vitesse chinoise».

Ce qui rend cette petite voiture aux grands yeux si attrayante, c'est ce côté ludique qui s'exprime au travers de couleurs vives (mais pas criardes), ou dans

une typographie du nom du modèle qui se prolonge sur le seuil de porte, le ciel de pavillon ou le sélecteur de vitesses, le tout agrémenté de motifs géométriques amusants.

Sièges arrière coulissants

Comme jusqu'ici, l'espace disponible à bord de la Twingo est maximisé. Vue de profil, cette voiture de 3,79 m de long semble presque entièrement composée de portes, les porte-à-faux étant réduits au minimum. Les sièges arrière coulissant sur 17 cm permettent de gagner de l'espace soit pour les bagages, soit pour les jambes des passagers arrière. Seule la garde au toit reste limitée.

En même temps, l'esprit Dacia souffle sur cette citadine électrique. Il n'y a pas de poignées de maintien et les vitres arrière s'ouvrent seulement. Les plastiques bon marché rappellent aussi la filiale de Renault, de même que le système de fixation YouClip et la relativement petite batterie de traction Li/IO-LFP (27,5 kWh). Restent les nombreuses aides à la conduite, les molettes pour la climatisation et les palettes pour moduler la récupération d'énergie. Jusqu'au mode One Pedal.

La petite batterie contribue au fait que la Twingo ne pèse que 1200 kg, au bénéfice de l'efficacité. Lors de la présentation, nous avons mesuré une consommation de 11,5 kWh/100 km en roulant à bonne allure. Aucune autre voiture n'égale actuellement ce résultat à notre connaissance. La valeur WLTP de 12,2 kWh correspond à une autonomie de 262 km, suffisante pour les trajets quotidiens et des escapades occasionnelles! La puissance de 60 kW (82 ch) permet de rouler au rythme du trafic, tout comme la vitesse de pointe plafonnée à 130 km/h. A cela s'ajoute une suspension pas inutilement ferme, mais assez tout de même pour prendre les virages avec plaisir.

La Twingo coûte 18 900 francs dans sa version de base Evolution et 2000 francs de plus en finition Techno. Les couleurs vives «rouge absolu» et «vert absolu» sont facturées 800 francs supplémentaires. Mais cela n'était pas inclus dans la promesse de prix de l'ex-PDG Luca de Meo. ◊ dan

En fait, rien n'est plus facile

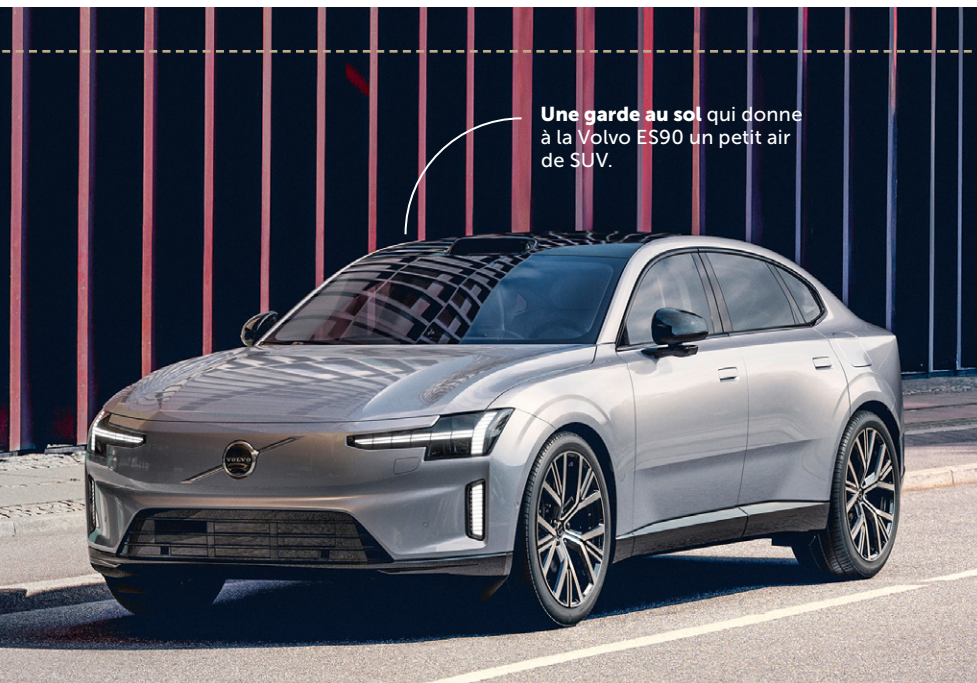
L'électrification d'une voiture est parfois plus simple que prévu. Ford, par exemple, renonce pour l'instant à développer une nouvelle plateforme pour petites voitures et électrifie le Puma – son best-seller – sans trop de chichis. Hormis la calandre modifiée et l'absence d'échappement, le Puma Gen-E est en grande partie le même véhicule: des cotes extérieures identiques, des suspensions confortables pour la catégorie et un comportement aussi agile sans que la direction soit exagérément nerveuse. Bien que correct pour une petite voiture, l'espace à bord est pénalisé par le plancher arrière surélevé à cause de la batte-

rie. En revanche, ce petit crossover de 4,21 m de long se distingue par un coffre agrandi vers le bas par le «gigabox», ce bac en plastique étanche et muni d'un dispositif de vidange.

Le Ford E-Puma ne se destine pas aux longs trajets. La batterie a une capacité nette de 46,8 kWh et le moteur transmet jusqu'à 168 ch aux roues avant. Lors de nos essais, effectués par temps froid et pneus hiver, la consommation est restée nettement inférieure à 20 kWh/100 km, ou à peine au-dessus sur autoroute. Selon la saison et le parcours, des autonomies entre un peu plus de 200 et près de 400 km sont réalistes.



Le Puma Gen-E est un petit SUV électrique plaisant et exempt de défauts majeurs, abstraction faite d'un tarif de plus de 35 000 francs en entrée de gamme. ◊ dan



Une garde au sol qui donne à la Volvo ES90 un petit air de SUV.

VOLVO ES90 ULTRA

Elégance suédoise

Volvo entendait lancer une berline alliant confort, détente et sécurité. Un objectif manifestement atteint avec l'ES90. Cette luxueuse berline à hayon est le sixième modèle entièrement électrique du constructeur et le premier à être équipé d'une technologie 800 V autorisant une recharge rapide jusqu'à concurrence de 310 kW. Le constructeur annonce une consommation de 16,1 kWh/100 km.

Pour l'habitacle, Volvo n'a pas lésiné sur le choix des matériaux et la qualité de finition. L'espace est généreux dans cette berline de 5 mètres de long (empattement: 3,1 m) dont le grand hayon facilite le chargement d'un compartiment à bagages modulable jusqu'à 1256 litres. Le grand écran qui domine la console centrale permet une navigation simple et intuitive et regroupe toutes les assistances surveillant le véhicule

Habitacle raffiné, dans lequel l'écran central occupe une large place.



FICHE TECHNIQUE

Lo / La / Ht: 5,0 / 1,9 / 1,5 m; **poids:** 2366–2438 kg; **coffre:** 495–1256 l

Moteur: moteur simple sur l'essieu arrière 245 kW, 490 Nm; 0–100 km/h: 6,9 s; **CO₂ (WLTP):** 18 g/km

Prix: dès 73 700 fr.; véhicule testé: 96 130 fr.

via le système Lidar. Le hardware et les logiciels sont gérés par des processeurs Core Computing de dernière génération, un système capable d'apprendre et conçu pour recevoir des mises à jour régulières.

Lourde, mais agile

Il est surprenant de constater à quel point cette voiture électrique de 2,4 t se montre agile sur les parcours sinueux. Le moteur de 245 kW fournit une poussée suffisante. Il va sans dire que la conduite sereine sur les voies rapides est un véritable plaisir, notamment en raison du fait que la version Ultra dispose d'une suspension pneumatique adaptative.

La Volvo ES90 est proposée en trois niveaux de finition et autant de motorisations, dont une version à traction intégrale. Entrée de gamme à partir de 73 700 francs. ◦ fm

TENWAYS CGO COMPACT

Un e-bike urbain talentueux

Les vélos électriques urbains compacts se caractérisent par leur cadre à enjambement bas et leurs larges pneus de 20 pouces. C'est précisément ce type de modèle qu'a conçu la start-up néerlandaise Tenways. Les pneus anti-crevaisson sont montés sur un cadre en aluminium équipé d'une poignée de transport et de pédales rabattables. Un porte-bagages est disponible en option. L'empattement standard et les freins hydrauliques efficaces contribuent à une grande sécurité de conduite. La maniabilité est agile, et le vélo favorise une conduite détendue, notamment grâce à la selle à suspension. Rouler en ville est un véritable plaisir. L'écran couleur, très lisible, est intégré au guidon équipé d'une potence Speedlifter.

Un moteur puissant

Ce vélo gravit les pentes raides avec agilité. Ceci est dû au moteur intégré dans la roue arrière, d'une puissance de 250 watts et d'un couple de 45 newton-mètres. Ce n'est que lors des démarrages en côte qu'un coup de pouce est nécessaire, même au 5^e niveau d'assistance, et l'on regrette l'absence d'un dérailleur correspondant. Cela dit, la transmission par courroie Gates ne nécessite presque aucun entretien. ◦ fm

Moteur: 250 W, 45 Nm; **batterie:** 500 Wh; **transmission:** Singlespeed; **poids autorisé:** 145 kg; **prix:** dès 2099 fr.



C'est surtout en ville que le CGO Compact procure un réel plaisir de conduite.



Les vélos électriques légers ont une autonomie suffisante et sont simples à utiliser.

E-bikes au régime

Les vélos électriques légers marquent un revirement remarquable sur le marché de la mobilité douce. Plutôt que de miser sur des moteurs puissants et de grosses batteries, ils privilégient la légèreté.

Pour son test comparatif, le TCS a sélectionné un large éventail de modèles coûtant entre 2500 et 5000 francs et ne pesant pas plus de 23 kilos. Certains sont équipés d'un moteur central, d'autres d'un moteur intégré au moyeu arrière. La diversité est également au rendez-vous côté transmissions. Cela va de la transmission par courroie (peu

d'entretien) au dérailleur classique, en passant par le changement de vitesses dans le moyeu ou la transmission Pinion. Un modèle à rapport unique a également été testé. Comme on pouvait s'y attendre, ce sont les moteurs centraux qui délivrent les puissances les plus élevées (jusqu'à environ 500 W), les moteurs de moyeu se contentant de 238 à près de 300 W.

Le Cube Nulane Hybrid C:62 Race 400X FE a remporté le test. Léger, robuste et doté d'une autonomie adaptée au quotidien, il répond le mieux aux

exigences. Le Bixs District-E1, qui se conduit avec naturel, ainsi que le Canyon Citylite:ON, équipé d'un moteur puissant, d'une transmission par courroie et d'une batterie amovible, ont également été bien jugés.

Le Sneak Plus à rapport unique de Rose est un compromis. Il atteint ses limites sur les terrains accidentés et son système d'éclairage est lacunaire. En revanche, il est très léger, jouit d'une bonne autonomie et bénéficie d'une transmission à faible entretien.

Les vélos électriques Light Assist sont intéressants pour les trajets urbains courts. Hélas, la batterie est intégrée dans la plupart des cas, ce qui peut poser problème en l'absence de garage. En revanche, leur légèreté est appréciée, notamment lorsqu'il faut porter le vélo. **o dan**



Gagnant Cube Nulane Hybrid C:62.

Pour lire le rapport d'essai complet: tcs.ch/e-bike-leger

3 questions à

Stefan Eichenberger
Expert en deux-roues de
TCS Test & Technique



En quoi un moteur électrique puissant et une grosse batterie ne sont pas forcément souhaitables sur un vélo électrique?

En renonçant à une forte assistance, on bénéficie de vélos parfois nette-

ment moins lourds, donc plus faciles à utiliser au quotidien. Un vélo léger est plus maniable et plus agréable à enfourcher, même au-delà de 25 km/h.

En revanche, une petite batterie ne permet pas d'aller très loin...

Détrompez-vous. Lors de notre test, les vélos à assistance douce se sont révélés particulièrement économes. Ils ont permis de parcourir entre 35 et près de 60 kilomètres, ce qui est largement suffisant pour un usage urbain.

A qui ces vélos à assistance douce s'adressent-ils en priorité?

Ils s'adressent surtout aux cyclistes sportifs qui aiment pédaler. Pour les pendulaires, ils présentent l'avantage de permettre de gravir les côtes sans transpirer et de ne pas se faire de tour de reins lorsqu'il faut les descendre à la cave. **o dan**

Casques pour enfants perfectibles

On est bien d'accord, n'importe quel casque de vélo pour enfant protège mieux la tête que pas de casque du tout. Cela étant, les fabricants devraient redoubler d'efforts et proposer des produits optimisés. C'est ce que montre un test approfondi de 16 casques de vélo pour enfants, réalisé en collaboration avec la Stiftung Warentest allemande. C'est d'autant plus regrettable que certains problèmes pourraient être résolus à peu de frais. Notamment en matière de visibilité (bandes réfléchissantes), ou pour empêcher les sangles du casque de glisser. **o dan**

Rapport de test et résultats: tcs.ch/casques-velo-enfants

Se couvrir, mais comment?

Sécurité optimale, sentiment de liberté ou compromis. Le TCS a testé la performance des casques intégraux, des casques jet et des modulables.

Texte Daniel Riesen Test Sandro Capun

Les recommandations ne manquent pas en termes d'équipements de protection moto, mais il n'existe qu'une obligation: le port du casque. Deux décisions importantes s'imposent alors: le choix du système et celui du matériau. Ce dernier point est important pour la sécurité, mais c'est aussi une question de prix. Les casques en thermoplastique moulé sont moins chers, mais moins durables

et protègent moins bien, notamment en cas de chute avec plusieurs impacts. Les casques Duroplast sont plus résistants, notamment lorsqu'un deuxième, voire un troisième impact suivent le premier. Ils sont fabriqués à partir de nattes de différents matériaux (fibre de verre, fibre de carbone, aramide) qui durcissent après avoir été imprégnées de résine liquide. Hélas, il n'est pas toujours

facile de savoir de quel matériau il s'agit lors de l'achat. Les conseils prodigués dans les magasins spécialisés sont vivement recommandés et permettent de clarifier cette question.

Mieux protégé, ou mieux aéré

La question principale qui se pose lors de l'achat d'un casque est de savoir si on le veut fermé, ouvert ou les deux.



Publicité

VOUS ÊTES LIBRE DE CHOISIR VOTRE GARAGE :
**NOUS SOMMES LE
PREMIER CHOIX.**

AUCUNE PERTE DE GARANTIE – MÊME POUR LES VÉHICULES NEUFS

Trouvez ici votre
garage partenaire :



garageplus.ch



**Garage
plus**

Votre voiture entre de bonnes mains



Bien protégé à grande vitesse. Le bon casque garantit sécurité et confort.



Casque intégral La sécurité en un seul bloc. Assurez-vous qu'il vous va bien.

C'est le casque intégral qui protège le mieux, aucun pilote moto ne porterait autre chose sur circuit. Cela étant, il nuit à la sensation de liberté qui fait l'attrait de la moto. Le casque jet permet de profiter du grand air surtout quand la visière est ouverte, mais au prix d'une protection relative du visage et de la mâchoire. Le casque modulable, très apprécié des voyageurs, combine les deux. Un récent rapport de TCS Test & Technique montre qu'un casque modulable moderne n'est pas forcément plus lourd qu'un intégral. ◦

Rapport d'essai complet et conseils utiles pour l'achat d'un casque:
tcs.ch/casque-moto



Casque modulable Un compromis, ou le meilleur de deux mondes?

LE TCS S'ENGAGE POUR PLUS DE SÉCURITÉ

Des tests qui sauvent des vies

Qu'il s'agisse de casques, de pneus ou de sièges pour enfants, le TCS aide la population suisse à faire le bon choix grâce à ses tests indépendants. L'objectif est que les gens arrivent à destination en toute sécurité. Cet engagement important n'est toutefois possible que grâce au soutien que vous et 1,6 million de membres apportez au TCS. Grâce à votre contribution, nous pouvons rendre la mobilité en Suisse un peu plus sûre à chaque test et à chaque intervention en faveur de la sécurité routière. Merci beaucoup!

tcs.ch/notre-engagement



Casques jet Léger et bien ventilé, mais plutôt sur le chemin de la piscine.

LEX4YOU

Démarrer la moto dans le garage?

Un motard est autorisé à démarrer son véhicule dans le parking souterrain. Cela vaut également pour les immeubles collectifs. Une interdiction, inscrite par exemple dans le règlement intérieur, de démarrer la moto dans le parking souterrain serait disproportionnée. Il doit toutefois faire preuve de considération envers les autres résidents, en particulier pendant les heures de repos, la nuit et pendant la pause de midi. Les bruits inutiles sont interdits à toute heure du jour et de la nuit. Ainsi, les autres locataires ne doivent pas avoir à supporter qu'un motard démarre régulièrement son moteur en faisant beaucoup de bruit pour vérifier si tout fonctionne encore.

Même sur la voie publique, le motard doit s'abstenir de toute nuisance évitable. Il lui est donc interdit de démarrer sa moto pour faire chauffer le moteur et enfiler ses gants et son casque pendant ce temps. Le «préchauffage inutile du moteur d'un véhicule à l'arrêt» est passible d'une amende de plus de 80 francs.

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



Innovation

Le monde captivant de l'aviation.

Texte Dominic Graf



Avec une hauteur de 40 m, la Jewel Rain Vortex est la plus haute cascade intérieure au monde. Elle se trouve entre les terminaux de l'aéroport Changi à Singapour.

Skytrains sans conducteur Ces trains sont intégrés aux flux de circulation de l'aéroport. Pour une utilisation optimale, leur fréquence est adaptée aux passagers, depuis les contrôles de sécurité jusqu'aux portes d'embarquement.

Oasis urbaine pour décoller

Une prairie et des hangars en bois: lorsque Wilbur et Orville Wright ont inauguré en 1909 le premier aéroport au monde, le College Park Airport, dans le Maryland (USA), les terminaux, tours de contrôle et pistes goudronnées n'existaient pas encore. Cette avancée majeure dans l'aviation a fait des émules, notamment en Europe, avec Hambourg (1911), Bucarest (1912), Brême (1913), Rome et Amsterdam (les deux en 1916). On compte aujourd'hui plus de 40 000 aéroports dans le monde, dont certains affoleraient les frères Wright, comme celui de Changi

à Singapour. Il est considéré comme le plus «intelligent» et comme une référence pour l'avenir du voyage. Par «intelligent», on entend: enregistrement, embarquement et contrôle d'entrée biométriques et sans contact, applis guidant les voyageurs vers leur porte d'embarquement ou vers un restaurant grâce à la réalité augmentée, et des tracteurs à bagages, robots de nettoyage et navettes autonomes. Le bâtiment Jewel, avec son Rain Vortex, constitue un véritable joyau architectural: il s'agit d'une cascade alimentée par de l'eau de pluie filtrée, qui alimente le système de circulation servant à refroidir le bâtiment et à arroser les 2000 arbres.

Le 800 V est-il utile?

Emmagasiner en 15 minutes assez d'énergie pour parcourir 450 km avec sa voiture électrique, c'est possible avec l'architecture 800 V. Grâce à cette tension élevée, les câbles de recharge peuvent véhiculer une puissance bien supérieure à celle des câbles standard de 400 volts. Les pertes thermiques sont réduites de 75%, ce qui permet de faire des économies sur le refroidissement et le cuivre. Ou alors d'obtenir des puissances plus élevées avec les câbles de recharge rapide CC existants. Mais cela a un coût, car des tensions plus élevées nécessitent une isolation et une électronique de puissance plus performantes. Les faibles volumes de production renchérissent en outre cette technologie. Cela étant, la puissance de charge maximale ne dépend pas seulement du flux de courant dans les câbles, mais aussi de la capacité de la batterie. L'architecture 800 volts est donc en principe réservée à des véhicules dotés d'une grosse batterie, qui peut être rechargée à 80% en 15 minutes seulement. Le 800 V constitue alors un vrai avantage. Pour les modèles de grande série, quand les coûts sont déterminants et qu'une recharge rapide peut prendre jusqu'à 35 minutes, le 400 V reste une bonne option.

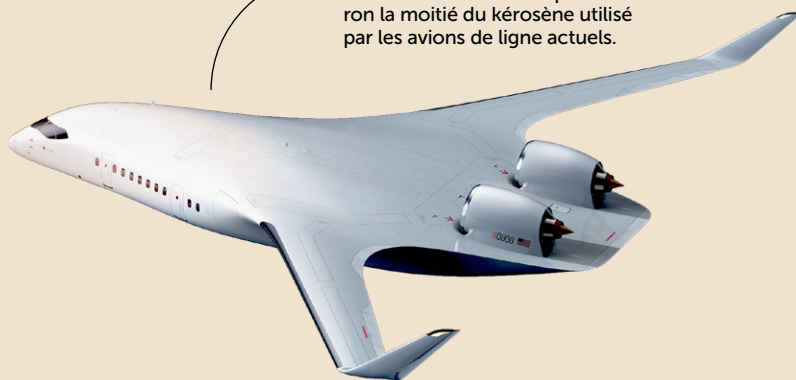
Martin Bolliger, expert senior, électromobilité & énergie, TCS Test & Technique
[tcs.ch/expert](https://www.tcs.ch/expert)



Aile volante pour personnes lambda

Jusqu'à présent réservé aux militaires, le «Blended Wing Body» (avion à aile unique) s'invitera dans l'aviation civile dès 2030. Au contraire de la forme tubulaire, c'est l'ensemble du fuselage qui génère la portance, ce qui réduit la résistance et la consommation.

Le Z4 von Jet Zero devrait pouvoir accueillir 250 passagers, parcourir plus de 9000 kilomètres et ne consommer qu'environ la moitié du kérosène utilisé par les avions de ligne actuels.



En détail



Capitaine IA

Les cockpits étaient autrefois des lieux animés: outre les pilotes, il y avait des opérateurs radio, ingénieurs et navigateurs – des tâches remplacées par la technologie. Le copilote pourrait lui aussi être victime du progrès. Boeing et Airbus mènent des recherches sur les «opérations à pilote unique» et les «cockpits intelligents», gérés par une IA.



Exit le kérosène

Existe-t-il une alternative au kérosène respectueuse du climat? Oui, mais pas avant les années 2030 et à condition que le projet «ZEROe» puisse être concrétisé. Grâce à la technologie des piles à combustible, Airbus souhaite faire fonctionner ses avions de ligne à l'hydrogène. Fait intéressant: la propulsion serait plutôt d'un type traditionnel – à hélices.



Inspiré des oies

Dans le cadre du projet «fello'fly», Airbus teste, avec ses partenaires, un principe présent dans la nature: des avions long-courriers volent à courte distance les uns derrière les autres et profitent ainsi de la portance de l'avion qui les précède, à l'instar des oies. La récupération de cette énergie de sillage permet d'économiser jusqu'à 5% de carburant.



De l'électricité dans l'air

Les avions à batterie n'ont aucune chance, paraît-il. Heart Aerospace veut prouver le contraire avec l'ES-30 – du moins en partie. Avant 2030, cet avion hybride de courte distance (30 places) devrait parcourir les 200 premiers kilomètres en mode électrique et poursuivre à l'aide de carburant. Avantage: moins de bruit, surtout au décollage.



TCS Voyages

Passion et savoir-faire



Avantage membres CHF 400.-

Thaïlande du Nord & Phi Phi Island

Temples, rizières et plages d'exception: la Thaïlande dans toute sa splendeur

Du 3 au 18 décembre 2026



Avantage membres CHF 300.-

Sri Lanka

Cités royales sur la Perle de l'océan Indien

Du 15 au 30 octobre 2026



Avantage membres CHF 400.-

Laos, Cambodge et Triangle d'Or

Joyaux d'Asie

Du 19 novembre au 6 décembre 2026



Avantage membres CHF 400.-

Chili – Bolivie

Un voyage des étoiles à la lune

Du 26 octobre au 11 novembre 2026



Avantage membres CHF 400.-

Croisière en Alaska à bord du Queen Elizabeth

De Seattle à l'Alaska, retour par Victoria en Colombie-Britannique

Du 7 au 21 juillet 2026



Avantage membres CHF 400.-

Ouganda – la Perle de l'Afrique

À la rencontre des gorilles de montagne et des trésors sauvages de l'Ouganda

Du 16 juin au 2 juillet 2026



Avantage membres CHF 300.-

Croisière en Grèce

À travers la mer Égée et les Cyclades à bord d'un voilier

Du 31 juillet au 8 août 2026



Avantage membres CHF 300.-

Pouilles

L'Italie entre Orient et Occident

Du 7 au 15 octobre 2026



Avantage membres CHF 500.-

Équateur & Croisière Galápagos

De la cordillère des Andes aux trésors du Pacifique

Du 6 au 24 octobre 2026

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

Photos Shutterstock, iStock

Loisirs

DÉCOUVRIR NAGASAKI EN PAGE 52
**L'ÎLE
AUX
FANTÔMES**

L'attrait du Japon loin des foules: les merveilles naturelles de Kyushu. | Plaisirs insulaires à vélo dans le sud-ouest. | La Suisse aussi abrite des parcs aux parfums d'Extrême-Orient.



Nagasaki, du chaos à la résurrection

Tristement célèbre depuis 1945, Nagasaki est une destination qui a su se réinventer depuis, même si elle est souvent oubliée des voyageurs. Cette ville de 400 000 habitants, grâce à sa situation géographique, à ses lieux passionnants et à un gigantesque site abandonné, vaut parfaitement le détour.

Texte et photos Juliane Lutz

«C'est là que nous habitions autrefois», se rappelle Minoru Kinoshita. L'homme d'une septantaine d'années se tient devant un bâtiment en béton délabré et nous montre une photo. On y voit lui et sa sœur, enfants, dans les années 1950. A l'époque, ils vivaient avec leurs parents sur Hashima, appelée également Gunkanjima. Cette île, située à 19 kilomètres de Nagasaki, abritait une exploitation minière sous-marine de charbon de 1887 à 1973. Le travail était très dur, raconte-t-il. «Les mineurs descendaient à 600 mètres de profondeur dans un ascenseur ouvert. Avant de parcourir 1 kilomètre en train, par des températures



Vue de Glover Garden sur une partie de Nagasaki, la baie et le pont Megami Ohashi.

pouvant atteindre 42 degrés et un taux d'humidité supérieur à 90%.» Mitsubishi avait racheté l'île en 1890 et, à son apogée, dans les années 1950, jusqu'à 5300 personnes y vivaient sur 6,3 hectares. Les emplois étaient très convoités, on y gagnait deux fois plus qu'ailleurs et on y vivait sans payer de loyer. Hashima est devenue une petite ville offrant tout ce dont les employés et leurs familles avaient besoin: des résidences ultramodernes, une école, un hôpital, des magasins, des restaurants, un temple et un cinéma. Aujourd'hui, seules des ruines en témoignent encore. Les affaires ont longtemps très bien marché – notamment durant la Seconde Guerre mondiale grâce à l'emploi de nombreux travailleurs forcés chinois et coréens, contraints de travailler dans des conditions inhumaines, jusqu'à ce que l'industrie japonaise passe du charbon au pétrole. Mitsubishi a fermé la mine en



A l'abandon: la petite ville en ruines de l'île de Gunkanjima.

janvier 1974. L'île a été ensuite complètement désertée et s'est depuis lors délabrée durant des décennies, au point de devenir une île fantôme.

Gare aux débris de façade

Minoru Kinoshita nous guide à travers l'île. Tout le monde porte un casque de chantier pour se protéger des chutes de débris de façade. Nous, les journalistes, disposons d'une autorisation spéciale et pouvons nous déplacer relativement librement avec notre guide. Normalement, seules certaines zones de l'île sont accessibles aux visiteurs. Le sol est re-

couvert de gravats; on distingue encore ici et là des morceaux de carrelage. Dans les maisons, les plafonds se sont effondrés, les cadres de fenêtres sont tordus, les balustrades en bois des balcons sont brisées. Malgré son délabrement, l'île fascine, rappelant le décor d'un film ayant pour thème une apocalypse quelconque. Elle a d'ailleurs déjà inspiré des réalisateurs et des créateurs de jeux vidéo.

Finalement, à Nagasaki – Mitsubishi avait cédé l'île après l'avoir abandonnée –, l'énorme potentiel touristique de ce lieu perdu a été exploité et l'île a été ouverte aux touristes. Depuis 2015, Hashima est classée au patrimoine mondial de l'Unesco.

Minoru Kinoshita évoque les moments heureux qu'il a passés ici, même si lui et sa famille devaient partager la salle de bain et les toilettes avec de très nombreuses autres personnes et que chacun n'avait droit qu'à 2 litres d'eau par jour. Il jouait sur les toits des maisons, et les parents y cultivaient des légumes et des herbes aromatiques, raconte le retraité. Il se souvient de la merveilleuse cohésion qui régnait. «Tous les deux ans, nous retrouvons nos camarades de classe d'autrefois et nous nous rendons ensemble sur l'île», explique-t-il, lui qui a ensuite travaillé comme ouvrier au chantier naval Mitsubishi à Nagasaki. On peut se faire une idée de l'île au Gunkanjima Digital Museum. Minoru Kinoshita a fait don de quelques-uns de ses effets personnels afin de recréer >



Minoru Kinoshita a vécu sur l'île dans les années 1950, alors qu'il était enfant.



Ruines fascinantes: Gunkanjima a déjà inspiré des réalisateurs et des développeurs de jeux vidéo.



Hommage à un entrepreneur visionnaire: la maison de Thomas Glover.

fidèlement l'aspect d'une cellule d'habitation telle qu'elle était à l'époque, jusqu'à la vieille bouteille de bière Kirin.

Les premiers étrangers au Japon

Le monde entier associe avant tout Nagasaki au largage de la bombe atomique le 9 août 1945. Le musée consacré à cet événement dévastateur est un passage obligé pour tous les visiteurs, mais cette ville de 400 000 habitants a bien plus à offrir. Aussi belle que San Francisco, située sur des collines et au bord de la mer, elle fut le premier endroit au Japon où les étrangers furent autorisés à vivre. A l'origine, l'île de Dejima fut construite pour les Portugais. Ceux-ci faisaient déjà du commerce avec le Japon dès le milieu du 16^e siècle, mais ils étaient allés trop loin dans leur zèle missionnaire. Entre 1641 et 1854, alors que le Japon s'était complètement isolé du reste du monde, la Compagnie néerlandaise des

Indes orientales était la seule représentation commerciale européenne autorisée. Ses employés n'étaient pas autorisés à quitter Dejima, c'étaient les Japonais qui venaient toujours à eux. Lorsqu'un navire en provenance d'Europe accostait, cela était signalé à Tokyo et les marchandises étaient acheminées en une sorte de procession depuis Nagasaki. Aujourd'hui, l'ancienne zone commerciale est un musée en plein air passionnant qui donne un aperçu de la vie plutôt agréable des Européens. Les archéologues ont mis au jour des restes de pipes, des tessons de bouteilles de liqueur et de la verrerie provenant de Grande-Bretagne, ainsi que des fragments de porcelaine de Delft, encore très appréciée au Japon aujourd'hui.

Un pionnier des start-up

Le Glover Garden, aménagé sur plusieurs étages, rappelle la vague d'immigrants

survenue plus tard. Après l'ouverture du port de Nagasaki au commerce extérieur en 1859, de jeunes Britanniques ambitieux sont arrivés. Pour eux, la ville était la porte d'entrée du Japon, et ils voulaient faire fortune. Parmi eux se trouvait l'Écossais Thomas Glover, qui avait le sens des affaires et est considéré comme l'un des pionniers de la modernisation nipponne. Il fonda un chantier naval qui allait donner naissance à Mitsubishi, et il fut la force motrice derrière la Japan Brewery Company, qui deviendra plus tard la brasserie Kirin. Dans ce parc offrant une belle vue sur la ville et la baie, on peut visiter l'ancienne demeure de Glover ainsi que les résidences d'autres Britanniques.

Et à la tombée de la nuit, Nagasaki se distingue par une vue nocturne qui compterait parmi les trois plus belles au monde, aux côtés de celles de Monaco et de Shanghai. ○

Ce reportage sur Nagasaki et d'autres régions de Kyushu a été rendu possible grâce à l'invitation de l'Office national du tourisme japonais, Francfort.

Organisation: Albrecht & Kojima Exklusive Japanreisen, japan-touren.de



ANA propose par exemple un vol au départ de Genève vers Nagasaki, avec une escale à Tokyo. Depuis Fukuoka, on rejoint Nagasaki en une heure et demie avec le Shinkansen.

Hébergement:

Hilton: établissement récent et chic, situé dans le quartier récent construit autour de la gare du Shinkansen.

Activités:

Musée de la bombe atomique;

nagasakipeace.jp

Musée en plein air Dejima,

japan.travel/fr

Glover Garden, glover-garden.jp

Île de Gunkanjima: accessible uniquement dans le cadre d'une visite guidée, par exemple via Gunkanjima Cruise Co., Ltd., gunkanjima-cruise.jp

Musée numérique de Gunkanjima, gunkanjima-museum.jp

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.


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
www.chauffageausol.ch

Offre:
Scannez le code QR
et demandez
une étude.



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



Kyushu la pittoresque

La préfecture de Nagasaki offre de nombreux sites extraordinaires, sans pour autant être envahie par les touristes. Les îles fascinent par leurs particularités.

On peut rejoindre les îles tranquilles de Goto en hydroptère depuis Nagasaki ou en ferry de nuit depuis Fukuoka. Ceux qui aiment la chaleur apprécieront, en été, les belles plages de Fukue, l'île principale située au sud. Tous les autres préfèrent venir plus tard dans l'année. Sur la péninsule de Shimabara, le massif volcanique d'Unzen, haut d'environ 1500 mètres, domine le paysage et alimente de nombreuses sources chaudes riches en minéraux. A Unzen, localité réputée pour ses ryokans dotés d'onsen, la vapeur est si dense qu'on ne voit souvent plus sa main devant les yeux. Et au nord-ouest de Nagasaki, dans l'archipel près de Sasebo, on a l'impression d'être transporté dans un décor de cinéma quasi paradisiaque. o jl

japan.travel/fr

1 Les îles Goto

L'île principale de Fukue compte plusieurs églises catholiques datant de l'époque où les chrétiens étaient persécutés au Japon au 17^e siècle. Ils ont cherché refuge dans l'endroit le plus éloigné de Tokyo à l'époque: les îles Goto, situées à l'extrême sud-ouest du pays. Par ailleurs, Fukue – qui compte au total 140 îles – offre une nature de rêve, comme la plage de Takahama ou le cap Osezaki, dont le phare se trouve à l'extrémité occidentale du Japon. Un conseil: l'élégant hôtel Colorit, situé directement en bord de mer.

Phare d'Osezaki



3 Les 99 îles

En japonais, on les appelle Kujukushima et elles sont peu connues à l'échelle internationale. Certaines sont minuscules, d'autres ont une forme qui rappelle des donuts recouverts de verdure. Seules quatre des 208 îles que compte le parc national de Saikai, près de Sasebo, sont habitées. Lors d'une excursion à bord d'un bateau pirate, on peut admirer leur beauté, entourées d'eaux vert émeraude. Sur la côte à l'est de Nagasaki, on se croirait un peu dans le nord-ouest des Etats-Unis. Un vrai régal des huîtres fraîches que l'on peut griller soi-même pour une bouchée de pain dans de simples bistros. Le tout accompagné d'une canette de bière.



3 SASEBO

Shinkansen

Statue de la paix

NAGASAKI

2 Mont Unzen

2 La péninsule de Shimabara

A l'est de Nagasaki, on peut constater la puissance destructrice, mais aussi les effets bénéfiques de l'activité volcanique. Sur la péninsule de Shimabara, des villages ensevelis et une école primaire, qui a heureusement été épargnée par les coulées pyroclastiques, rappellent la dernière grande éruption du massif volcanique d'Unzen en 1991. Dans la ville d'Unzen, qui compte de nombreux ryokans, on trouve des sources chaudes sulfureuses bénéfiques pour la santé.



Le Japon en mode guidon

La péninsule d'Itoshima, située dans le sud ouest du Japon, non loin de la grande ville de Fukuoka, est un endroit idéal pour faire du vélo. L'île de Sakurajima, célèbre pour son volcan, vaut également le détour. Il faut toutefois que le temps soit clément pour y entamer une balade à vélo.

Texte et photos Juliane Lutz

Le premier arrêt a lieu au bout de quelques minutes. La tour de Fukuoka, haute de 234 mètres, est un must. Pendant que l'ascenseur file vers la plateforme d'observation, une jeune femme fournit aux visiteurs des informations sur la plus haute tour côtière du pays. Malheureusement, elle ne parle que japonais. La vue, à 123 mètres de hauteur, sur la sixième plus grande ville du Japon et sur la mer est impressionnante.

Je continue à rouler sur mon léger vélo de location, en traversant des ponts et des quartiers commerciaux ou résidentiels, jusqu'au parc Odo au bord de la mer. Il fait chaud et l'humidité est à son comble. Une fois arrivée, je m'assois avec soulagement à l'ombre de vieux arbres et j'observe les corbeaux qui se pavanent avec assurance.

Agréable pour les deux-roues

En ville de Shimoyamato, je dois rouler sur 2 ou 3 kilomètres au milieu d'un trafic dense, entre les Kei-Cars, les grosses voitures et les camions. Sinon, il y a toujours des pistes cyclables le long des routes. Après Imajuku commence la péninsule d'Itoshima, ma destination pour deux jours. C'est une région d'excursion très prisée, connue pour ses beaux paysages côtiers et, à ma grande joie, parfaitement plate. Malheureusement, il commence à pleuvoir, parfois si fort que je dois m'abriter. A un moment, de jeunes enfants descendent d'un bus et regardent cette non-Asiatique avec de

grands yeux. Il y a beaucoup à voir: de beaux sanctuaires anciens, de petits temples et, ça et là, de magnifiques maisons anciennes. Comme il pleut des cordes, je ne m'arrête pas. Et il n'y a aucun risque que des éclats de verre ou autres débris endommagent les pneus. Au Japon, on ne jette rien. Il est d'usage de ramener ses déchets chez soi, et il est d'ailleurs assez difficile de trouver des poubelles dans les espaces publics.

A un moment, une Mercedes de luxe me dépasse, puis deux Porsche. Etant donné qu'au Japon, moins de 5% de toutes les voitures immatriculées sont

Magnifique: Palm Beach, au nord-est de la péninsule d'Itoshima.



Un must: le sanctuaire Shikaumi, dédié à une divinité marine, situé sur la petite île de Shikanoshima, près de Fukuoka.



de marque étrangère, la péninsule d'Ito-shima semble être prisée par les nantis. Je finis par descendre de mon vélo. Au bord de la mer se trouve un club de plage abandonné qui me fascine par ses bâtiments singuliers construits sur sa propre jetée. Ce lieu perdu n'existera plus très longtemps, car les pelleteuses sont déjà sur place. A la tombée de la nuit, j'arrive à la station balnéaire de Palm Beach, où l'on trouve effectivement des palmiers sur la plage. Il n'est pas encore très tard lorsque, peu après, je me retrouve déjà toute seule sur la terrasse de l'hôtel Seven X Seven. A part le chant des grillons et les vagues qui viennent s'écraser sur la plage, tout est calme. Au Japon, dit-on, on se couche tôt et on aime être à table dès sept heures du matin pour le petit-déjeuner, même en vacances.

Le lendemain matin, le soleil brille, et j'ai de la chance: j'arrive au sanctuaire de Sakurai et à Futamigaura avant un car bondé. Les deux rochers dans la mer, censés représenter un couple, et la porte blanche qui se dresse devant eux sont célèbres au Japon et maintes fois immortalisés. Sur le chemin menant à la formation rocheuse de Keya no Oto, un restaurant dont le design s'inspire d'un œuf attire mon attention. Je marche ensuite une petite heure à travers le quasi-parc national de Genkai pour voir Keya no Oto de près. Malheureusement, je n'ai pas le temps de prendre un bateau pour me rendre aux grottes de basalte, car il reste encore un long chemin jusqu'à Fukuoka. Ici, à la campagne, personne d'autre ne fait de vélo. Dès que je me rapproche à nouveau de la grande ville, j'aperçois

des messieurs d'un certain âge sur des vélos pliants, des mères transportant leurs enfants sur des vélos cargo modernes, et des hommes d'affaires pédalant à toute allure vers leurs rendez-vous en ville.

Après avoir parcouru 95 kilomètres en 48 heures, j'aborde le troisième jour en douceur et me rends sur l'îlot de Shikanoshima, qui appartient à Fukuoka. Il paraît qu'on peut en faire le tour en une heure. Je loue à nouveau un vélo chez Moto, qui m'avait déjà loué le vélo de randonnée sur la péninsule d'Ito-shima. Cet architecte est originaire de l'île et gère, en plus de son magasin de vélos, un café et un petit hôtel. Il a tout conçu lui-même. Je suis impressionnée par le sanctuaire Shikaumi, dédié à une divinité marine; pour le reste, l'île est paisible. Avant de repartir, je m'offre un ragoût aux moules, au poulet et aux légumes dans le modeste restaurant Nakanishi. Un véritable régal pour environ 4 francs.

Une excursion différente que prévu

On peut constater à quel point la nourriture est importante pour les Japonais à Hakata, la gare de Fukuoka. Dès sept heures, presque tous les restaurants sont ouverts. Des gâteaux aux cuisses de poulet en passant par la cuisine macrobiotique, tout y est proposé. J'arrive très tôt pour ne pas manquer le Shinkansen à destination de Kagoshima, le terminus sud du train. Mes craintes sont infondées. Tout est clairement indiqué, et >



Yamazaki Motoyasu, architecte et loueur de vélos, pose avec moi devant son café.



La pluie ne les empêche pas de prendre un bain de pieds sur le Sakurajima.



Souvent dans les nuages: Le sommet du volcan Sakurajima, assez actif.

le wagon où se trouve ma place réservée s'arrête juste devant moi.

A Kagoshima, je profite d'abord de la vue sur l'île de Sakurajima et son volcan éponyme depuis le parc Shiroyama, avant de traverser en car-ferry. Lors de ma première exploration, je suis surprise par un bain de pieds long de plusieurs centaines de mètres. Et bien qu'il bruine, il est très fréquenté. Certains sont assis sous des parapluies.

Le Sakurajima se cache en grande partie derrière les nuages. C'est l'un des

volcans les plus actifs du Japon et il est omniprésent dans la vie des insulaires. Je passe devant des abris de protection, et quelque part, un dessin d'enfant représentant le volcan en éruption orne le mur d'une caserne de pompiers. Il paraît qu'il est possible de faire le tour de l'île à vélo en huit heures. Mais à l'office du tourisme, on refuse de me louer un vélo en raison d'un front de mauvais temps annoncé. Les chemins et routes pourraient devenir glissants. La sécurité, m'apprend-on, est une priorité absolue au Japon. Je me promène donc sur un sentier joliment aménagé qui longe la côte. Au milieu de la végétation luxuriante, on aperçoit régulièrement de gros blocs de roche volcanique noire. Depuis une plateforme d'observation, je pourrais découvrir le cratère Showa au sommet sud du volcan s'il n'y avait pas les nuages. Je visite un atelier de poterie tenu par un sympathique duo mère-fille. Puis je me fais conduire par le seul chauffeur de taxi de l'île, un homme âgé qui roule pourtant comme un jeune, vers un village qui a été enseveli lors de la dernière grande éruption en 1914. De la porte de 3 mètres de haut qui menait au sanctuaire, seule la poutre supérieure est visible.

Finalement, pas une seule goutte ne tombe. En guise de maigre consolation pour la balade à vélo manquée, le Sakurajima m'apparaît au moins une fois sans nuages sur le chemin du retour vers Kagoshima. ◦

Ce voyage à vélo a été soutenu par Tourasia.



Depuis la Suisse, Cathay Pacific dessert Fukuoka avec une escale à Hong Kong. Il est ensuite facile de se rendre à Nagasaki, sur les îles Goto ou à Sakurajima.

Hébergements

Grand Hyatt, Fukuoka: hôtel moderne et bien situé.
Seven X Seven, Itoshima: nouvel hôtel chic offrant une vue imprenable.
Hôtel Rainbow Sakurajima, Sakurajima: un peu vieillot, mais très bien situé et excellente cuisine.

Location de vélo

Yamazaki Motoyasu, motoyasu_yamazaki@ubsna.jp: pour des circuits sur la péninsule d'Itoshima et à Shikanoshima; office du tourisme de Sakurajima.

Excursion à Sakurajima

Le Shinkansen vous emmène à Kagoshima en un peu moins d'une heure et demie, puis il faut prendre le ferry pour Sakurajima. Depuis Kagoshima, il dessert Hakata (gare de Fukuoka).

Se faire comprendre

On s'en sort bien avec *konnichi wa* (bonjour), *arigato gozaimasu* (merci) et *sumimasen* (excusez-moi), ainsi qu'une bonne app de traduction.

Prestataire

Tourasia propose des circuits organisés et des voyages sur mesure – également pour les cyclistes – au Japon. tourasia.ch

**TCS MEMBER
MASTERCARD®**

La meilleure carte de membre TCS

Presque où que vous soyez sur terre, la TCS Member Mastercard® vous sera utile. Elle permet de régler vos achats dans 80 millions de magasins même si les montants sont faibles. Autre avantage, et pas des moindres: les personnes également titulaires d'un TCS Livret ETI bénéficient d'une prestation exclusive. En cas d'urgence, nous effectuons dans l'heure un virement pouvant s'élever jusqu'à 10 000 francs sur votre compte de carte de crédit.



Demandez dès maintenant la carte de membre TCS Mastercard: tcs.ch/mastercard

SANTÉ



Voyager sans barrières et en toute sécurité médicale

Qu'il s'agisse d'un court séjour ou d'un voyage lointain, pour les personnes à mobilité réduite, un voyage réussi commence bien avant de faire ses valises. Le Dr Inge Eriks Hoogland, du Centre paraplégique suisse, apporte des réponses.

Que signifie voyager sans barrières du point de vue médical?

Inge Eriks Hoogland: Du point de vue médical, voyager sans barrières signifie que les personnes en situation de handicap ou présentant des limitations de mobilité peuvent voyager en toute sécurité et de manière autonome. La mobilité est un élément essentiel de la qualité de vie, de la participation sociale et de la santé psychosociale. Cela vaut pour les personnes avec et sans limitations physiques. L'accessibilité ne comprend pas seulement les aspects architecturaux, mais aussi la sécurité médicale, la disponibilité des moyens auxiliaires et l'organisation fiable des besoins individuels.

Comment transporter des appareils médicaux et des médicaments?

Il est important que les médicaments soient en principe transportés dans le bagage à main; les préparations sensibles à la température doivent être conservées dans des sacs isothermes. Les moyens auxiliaires et le matériel consommable doivent être étiquetés et emportés en quantité suffisante. Les compagnies aériennes doivent être informées à l'avance du transport de fauteuils roulants, coussins d'assise, batteries ou appareils médicaux.

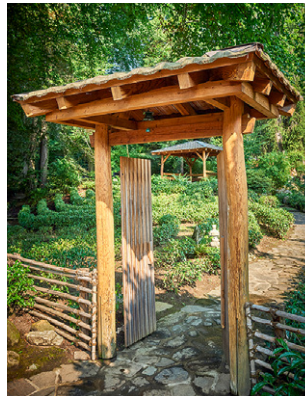
Retrouvez l'interview complète sur: tcs.ch/voyager-sans-barrieres



Le TCS propose des bungalows pour les personnes à mobilité réduite. camping.tcs.ch/accessible

Pause zénitude

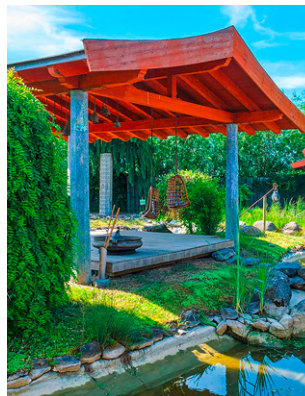
De charmants parcs aux inspirations asiatiques.



Jardin de thé sur le Monte Verità

C'est ici que pousse le thé que l'on vous sert avec élégance tout en admirant la vue sur le lac Majeur. On y propose aussi une cérémonie du thé japonaise. Un petit jardin zen fait de cet endroit une oasis de détente.

casa-del-te.ch



Jardin zen à Aigle

Ce parc niché au cœur d'un paysage montagneux impressionnant nous plonge dans l'univers de différents pays d'Asie. Des éléments architecturaux tels que des pavillons, des points d'eau et un parcours sonore, ainsi que des plantes exotiques, valent le détour.

lejardinzen.ch



Empire du Milieu à Zurich

On se croirait en Chine lorsqu'on visite le parc situé près de la Blatterwiese: on y trouve des pavillons, un palais, des allées sinueuses, des ponts et un étang artificiel avec une île. Un cadeau de la ville jumelée de Kunming.

zuerich.com



Un peu de Japon à Genève

Sur les 28 hectares du jardin botanique de Genève se trouve également un splendide jardin japonais. Ses cerisiers, ses camélias, ses érables ou ses magnifiques glycines en font un lieu de prédilection très apprécié des amateurs du Japon.

jardinbotaniqueneve.ch

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

Locarno-Minusio Eco-maisons, vue
lac, piscine chauffée, jardin, calme
www.paganetti.ch Tél 0917431610

Ovronnaz, bel appart., 3-½ pces,
tout confort, proche des bains.
Dès 650.-/sem. 079/603'73'66 ou
mdgeiser068@gmail.com

ANNIVIERS St Jean A louer de mai à
octobre 6 mois petit chalet confort
parking vue imprenable calme pour
UNE PERSONNE soigneuse. FR 5'500.-
+charges. Photos visite 0786065300

FRANCE

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

En bord de mer, en Camargue. Vue
imprenable sur la mer depuis le
salon, les deux chambres et les 2
balcons. Appartement 4 pièces à
louer. Wi-Fi, entièrement meublé,
parking et salle de musique (piano)
au sous-sol, ascenseur, 3 vélos.
Toutes les Informations sur:
www.negresco-camargue.ch

CARAVANES / MOBIL-HOME

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

VÉHICULES À MOTEUR A-Z

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

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

Recherche tout vélomoteur de toute
marque...état sans importance.
paiement cash. **079/ 394 60 96**

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

DIVERS

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

Le magazine le plus lu de Suisse

Insérer une petite annonce

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



Les membres du TCS bénéficient
d'un prix préférentiel.

L'évaluation de votre véhicule en seulement 2 minutes

Acheter ou vendre ?
Obtenez facilement une évaluation
Eurotax fiable.

Calculez maintenant sur eurotax.tcs.ch



Découvrez nos offres spéciales parmi 600 véhicules en stock

EERIBA Touring
dès CHF 28'180.-

bantam van
V540G
dès 62'490.-
CHF 60'400.-
tout équipé

carado
V337
64'440.-
CHF 59'900.-
tout équipé

PILOTE
G690GJ
96'200.-
CHF 83'400.-
tout équipé

bantam van BURSTNER carado carthago Das Reisebüro DREEMER ERIBA EURA MOBIL FENDT CARAVAN Forster HANROAD Hobby HYMER joa LAIKA mobilu PILOTE LE VOYAGEUR

bantam.ch Fournisseur officiel des campeurs

bantam

9107

Texte Daniel Riesen Photo Linda Pollari

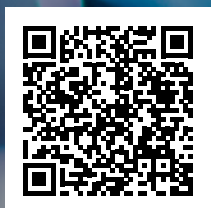
Michael Egli, sans filet.
Un wheelie maîtrisé sans les bras. A ne pas reproduire dans votre salon.

Pourvu que ça se passe bien! Michael fait un «Watch Tower» (voir la photo de notre une) ou des wheelies les mains en l'air. L'engin est extrêmement instable et ne repose que sur une roue. En effet, «Michi Stuntrider», de son vrai nom Michael Egli, est un cascadeur moto. Ce qu'il réalise ici pour notre magazine, il le présente habituellement lors de salons, expositions et compétitions. Le spectacle dure entre dix minutes et une demi-heure. Parfois, le moteur rugit ou les roues crissent, mais le public, souvent composé lui-même de motards, est toujours émerveillé. Ils savent qu'un simple wheelie, c'est-à-dire rouler sur la roue arrière, n'est pas une mince affaire. Un wheelie à vitesse constante, juste au point de basculement, est déjà très délicat, mais en plus en faisant des acrobaties?

Pourtant, Michael n'est pas un professionnel et travaille comme polymécanicien. De plus, ce jeune homme de 28 ans s'est lancé relativement tard: dès l'âge de 16 ans, il s'est entraîné non seulement à la conduite, mais aussi à faire des figures sur sa première 50 cm³. A partir de 18 ans, il pouvait rouler sur une 600 cm³, mais une petite route isolée près de chez lui, à Urnäsch (AR), devait suffire pour ses premiers essais. Aujourd'hui, il peut utiliser deux terrains fermés à la circulation et s'entraîne toujours en tenue de protection – on ne le verra pas faire le fou en short. Le risque n'est pas forcément élevé, car la vitesse est plutôt faible pour la plupart des figures. Cela dit, si l'on tombe, cela fait mal. Mais à part une clavicule cassée, son bilan en matière de blessures reste assez mesuré.

Michael a lui-même habillé et transformé minutieusement sa toute dernière moto, une Kawasaki 636. Un plateau surdimensionné permet un rapport de transmission plus court pour des régimes moteur plus élevés, un renforcement dans le réservoir facilite la position debout ou assise, et l'arrière est conçu comme une «scrape bar», ce qui lui permet de poser la moto au sol. Et, élément essentiel pour l'équilibre, la roue arrière peut être freinée non seulement à l'aide du frein au pied, mais aussi grâce à un levier de frein situé sur le côté gauche du guidon. Michael continue ainsi à s'entraîner pour progresser. En compétition, il est passé du dernier au premier tiers du classement. «Mais cela doit rester un plaisir et non une contrainte.» ◦

**Pour que le trajet vers
l'hôpital ne devienne pas
une urgence financière.**



En savoir plus

Les transports d'urgence en ambulance ne sont que partiellement couverts par l'assurance de base. C'est là qu'intervient le TCS Livret protection d'urgence. Pendant votre convalescence, nous prenons en charge les frais liés aux trajets quotidiens en transports publics et en taxi. Pour que vous puissiez vous concentrer sur votre guérison et ne pas avoir à vous soucier des factures salées.

tcs.ch/livret-protection-urgence



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

Responsable de la production

Susanne Troxler

Rédacteur photo

Emanuel Freudiger (ef)

Layout

Sara Bönzli

Stephan Kneubühl

Andreas Waber

Mathias Wyssenbach (mw)

Correctorat/traductions

Grazia Annen (I)

Michela Ferrari (I)

Philippe Rawyler (F)

Madeleine Röthlisberger (F)

Susanne Troxler (D)

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: 360 498

Tirage total: 1 135 027

Publications/marketing médias

Cumi Karagülle

Annonces

Roger Müller, responsable ventes

Chantale Hofer, +41 79 123 45 33

Andy Keller, +41 79 770 81 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 sociétariattcs.ch/loginOu prière de les annoncer
directement en mentionnant
votre numéro de membre:

Touring Club Suisse

CP 820, 1214 Vernier,

058 827 27 27, info@tcs.ch

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

Production

CH Media Print AG,

Neumattstrasse 1, 5001 Aarau

Vogt-Schild Druck AG, Gutenberg-

strasse 1, 4552 Derendingen

imprimé en
suisse

LE QUIZ

Lisez attentivement ce magazine pour pouvoir
répondre correctement à la question suivante.Quel principe de vol simple et ingénieux «fello'fly»
utilise-t-il pour améliorer son efficacité?

A

Aile volante ou
«Blended Wing Body»

B

Vol en formation comme
les oiseaux migrateurs

C

Surface écailleuse comme
celle des poissons

Prix: 1 bon TCS location de voiture d'une valeur de 100 fr.

tcs.ch/location-voiture

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

Lettres de lecteurs

Observation

Mon enfant est en maternelle, et nous devons traverser une route très fréquentée pour nous y rendre. Ce qui me frappe, c'est que personne ne semble connaître le principe «Roues arrêtées, enfants en sécurité». Une campagne à la rentrée scolaire ne semble pas suffire. De plus, les vélos sont souvent dépassés à des endroits dangereux. On se fait klaxonner lorsqu'on est conscient du danger et qu'on attend avant de dépasser. Des vélos bénéficiant d'une assistance pouvant atteindre 45 km/h circulent sur la route à 80 km/h au lieu d'emprunter la piste cyclable, ce qui est probablement correct selon la réglementation actuelle, mais cela n'est pas communiqué assez clairement.

S. Meier @

Les accidents liés aux passages piétons

Des accidents se produisent régulièrement aux passages piétons, souvent avec des

conséquences mortelles.

Dans les villages traversés par la circulation, ces passages se succèdent souvent à intervalles rapprochés. Ils constituent un danger important. Quand il fait sombre, les piétons sont difficiles à repérer, en particulier avec des vêtements foncés. La situation est aggravée par chaussée mouillée et par l'éblouissement causé par les véhicules en contresens. Si tous les usagers de la route font preuve de concentration et vigilance, s'ils ne s'obstinent pas à faire valoir leur priorité et s'ils sont conscients du danger, la réglementation en vigueur peut suffire. Mais nous savons que ce n'est pas toujours le cas. Quel automobiliste n'a jamais manqué de repérer un piéton? Quel piéton n'a jamais manqué de repérer un véhicule qui approchait ou sous-estimé sa vitesse? De

manière incompréhensible, les autorités ont supprimé, il y a des années, l'obligation de signaler ses intentions par des gestes de la main auparavant en vigueur. Ces gestes permettent de clarifier la situation! Mon idée: les passages piétons, en particulier sur les axes routiers, doivent être éclairés et équipés d'un simple feu clignotant. Toute personne souhaitant le traverser doit obligatoirement appuyer sur le bouton. Les autres usagers de la route voient immédiatement que quelqu'un souhaite traverser. L'automobiliste inattentif redoublerait d'attention et adapterait son comportement. Une telle mesure serait peu coûteuse, en tout cas bien moins que les frais occasionnés par les blessures et les décès. La valeur de la souffrance évitée est de toute façon inestimable.

U. Vock @

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. toursing.ch



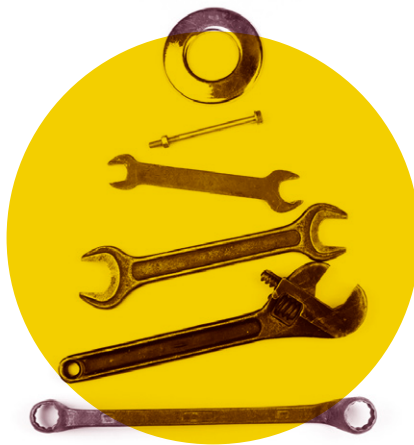
Au camping, j'ai réparé la Ford Cortina en peu de temps, ce qui nous a permis de poursuivre notre route vers la mer.



Armé de courage

La famille étant devenue trop nombreuse pour se déplacer en Lambretta, il a fallu trouver une voiture d'occasion bon marché. C'est alors qu'une Ford Cortina, dont la carrosserie n'était pas impeccable, s'est présentée. J'ai effectué les réparations le soir et le samedi dans l'atelier de l'entreprise Mōri. Pour finir, j'ai même repeint entièrement la carrosserie. Une fois le contrôle technique passé, nous sommes partis en famille, c'est-à-dire avec mes beaux-parents et Sili, la sœur d'Anni, en vacances à la mer durant l'été 1969.

Sur la banquette arrière, les couvertures servaient de coussins. Le coffre était plein à craquer, notamment de matériel de camping. Il fallait exploiter le moindre espace libre dans la voiture. Peu avant Milan, le moteur a perdu de la puissance et s'est mis à tousoter. En roulant lentement, nous avons cherché un terrain de camping, ce qui n'était pas



si simple à l'époque, sans GPS ni téléphone portable. Après avoir déchargé les bagages, je me suis mis à la recherche du problème. En tant que mécanicien d'exploitation ayant une certaine expérience des moteurs, je devais désormais me débrouiller avec beaucoup moins d'outils. J'ai démonté la culasse et découvert le piston troué. Mon voisin de camping m'a conduit chez le concessionnaire Ford le plus proche pour que je puisse acheter les pièces de rechange. Au prix de grosiste, car j'ai menti en présentant l'entreprise Mōri comme «mon» garage. Mais cela m'a permis d'avoir assez d'argent pour poursuivre le voyage.

Pour remplacer le piston, j'ai dû dévisser le carter d'huile, ce qui n'est pas si facile quand le moteur n'est pas démonté. J'ai travaillé jusque tard dans la nuit, puis tôt le lendemain matin jusqu'à presque midi. Après quelques tours de démarreur, le moteur a démarré. J'ai réglé les soupapes à l'oreille, puis nous avons plié bagages et repris la route en direction de la mer. Le moteur a tenu le coup jusqu'à notre retour. o

Peter Hürzeler

«Mon voisin du camping a jeté un œil par-dessus mon épaule et m'a dit: elle ne marchera plus jamais!»

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



UNE PROTECTION SÛRE POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

TENA, N° 1 EN CAS D'INCONTINENCE URINAIRE*

Le saviez-vous? TENA est disponible en pharmacie **sur ordonnance**. Pour une utilisation personnelle ou pour vos proches TENA assure une protection optimale pour profiter de la vie en toute tranquillité. **Plus d'infos sur www.tena.ch/no-1**.



**NOUVEAU
pack de réserve
BIG PACK**

**CONSEILS DISCRETS ET ÉCHANTILLONS GRATUITS
DANS VOTRE PHARMACIE**

* IQVIA Pharma Trend Monthly (pharmacie/droguerie), valeur CHF, YTD12/2025



microcorner

Circulez en toute liberté!

E-TROTTI

E-CROSS

E-RIDES

E-SCOOTER

E-MOLI

E-MICROCAR

Chez TCS Microcorner, vous trouverez des solutions de micro-mobilité électrique de haute qualité – nos véhicules ont été testés par des experts et sont légalement autorisés à circuler sur les routes suisses.



Garantie de mobilité



Garantie de satisfaction



Garantie de service

Petits véhicules électriques pour les trajets courts

intelligent - efficace - économique - écologique



TCS Package-Volks-E-Scooter

Power Runner

Scoter VMAX puissant avec clignotants, sacoche, support pour téléphone portable et antivol :



VMAX

Meilleur prix garanti pour les membres du TCS



20.4 kg



60 km



1300 W

La micromobilité pour tous les foyers ! Avec le VMAX VX2 Pro GT-B, vous bénéficiez d'un scooter électrique robuste, haut de gamme et sûr, offrant des performances impressionnantes, une **grande autonomie** ainsi que des clignotants lumineux au guidon et à l'arrière.

CHF 790.-

~~CHF 990.-~~

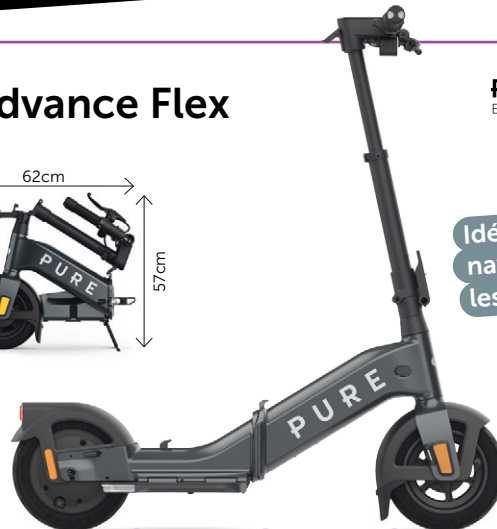


Advance Flex

PURE ELECTRIC



Idéal pour les navetteurs et les campeurs



16.2 kg



40 km



900 W

Conduite sûre grâce aux marchepieds latéraux et à la stabilisation active de la direction. Seul scooter électrique sur le marché qui peut également être **plié au milieu**, ce qui le rend **ultra-compact à ranger**.

CHF 949.-



M1

ECOOTER



25 km/h 60 km

L'alternative cool et sans stress au cyclomoteur traditionnel. Conduisible dès 14 ans avec le permis cyclomoteur ou dès 16 ans **sans permis de conduire**. Le scooter électrique peut être conduit légalement sur les pistes cyclables et les voies réservées aux vélos.

Le chouchou des coursiers!

CHF 2'350.-



E2 Urban

ECOOTER



25 km/h 130 km

Ce scooter électrique complet offre suffisamment d'espace pour deux personnes et dispose d'un coffre pratique. **Disponible en version 25 km/h (à partir de 16 ans, sans permis) ou 45 km/h, pouvant être activée ultérieurement sur demande.**

Meilleur prix garanti pour les membres du TCS

CHF 3'350.-

~~CHF 3'650.-~~



NEW VX4

VMAX



31.7 kg



110 km



2800 W



NOUVEAU!
Dans notre gamme

Le VMAX VX4 élève le **confort et la technologie** à un niveau supérieur : avec une suspension haut de gamme pour tous les terrains. Frein à disque, **mécanisme de pliage amélioré** et contrôle via application en font un modèle polyvalent par excellence.

CHF 1'799.-



NEW VX2 Hub

VMAX



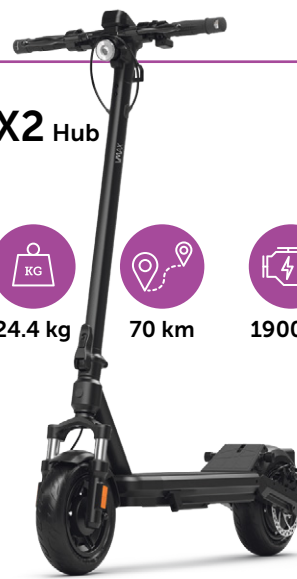
24.4 kg



70 km



1900 W



Le VMAX VX2 Hub séduit par sa **transmission directe silencieuse** et ses excellentes **capacités en montée**. Les freins à disque et à tambour assurent la sécurité, tandis que la suspension, l'éclairage automatique et le contrôle via application complètent le **confort de conduite**.

CHF 1'090.-



Venez nous rendre visite à Regensdorf ou à Berne, ou informez-vous en ligne sur www.microcorner.ch – et découvrez la mobilité du futur ! Essais possibles chez TCS Microcorner c/o ETRIX AG :

Riedthofstrasse 122
8105 Regensdorf
+41 43 931 00 45

Tschäppätstrasse / Bernexpo Halle 1.1
3014 Bern
+41 31 533 00 45

Prix TVA incluse, hors frais d'expédition/de livraison. Enlèvement possible à Regensdorf ou à Berne.

Informations et commandes:

www.microcorner.ch

info@microcorner.ch

+41 43 931 00 45

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



Réservations
de ferries
Rabais jusqu'à 20%

En tant que membre du TCS,
vous bénéficiez d'une **réduction
supplémentaire de 20 CHF**
Code de bon : FERRY2026

Réservable jusqu'au 17.05.2026 pour les réservations
de ferries en 2026. Réduction valable à partir
d'une réservation de 250 CHF.



Motos de location
Rabais jusqu'à 3%



Voitures de location
Rabais jusqu'à 15%



Bateau de location
Rabais jusqu'à 5%



Location camping-car
Rabais jusqu'à 3%

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

tcs.ch/mondeduvoyage





clubshop

05/26

Découvrez maintenant le nouveau
TCS Clubshop destiné aux membres.

Veste imperméable

Art. Nr. TCS-00117

CHF Prix de membre

59.90



Ensemble d'organiseurs de voyage de 7 pièces

N° d'art. TCS-00052

CHF Prix de membre

22.50



Machine à espresso portable Vivamoca

N° d'art. TCS-01103

CHF Prix de membre

94.90



Partenariat TCS Clubshop

THULE
SWEDEN

Découvrez les offres passionnantes du TCS Clubshop



Michael Leiser
Responsable du TCS Clubshop

Un remède contre les piqûres d'insectes

Chers et chères membres du TCS,

Avec le retour de la belle saison, les moustiques refont malheureusement leur apparition, bien qu'on ne les remarque souvent qu'après avoir été piqués. Il est alors déjà trop tard et nous n'avons pas d'autre choix que de supporter ce désagrément et d'éviter de nous gratter.

Il est possible d'y remédier en utilisant notre heat it® Classic qui, sous l'effet de la chaleur, modifie les molécules de protéines responsables des démangeaisons. En chauffant l'endroit de la piqûre quelques secondes à env. 50°C, la douleur et les démangeaisons causées par les piqûres de moustiques, taons, guêpes et abeilles s'atténuent en très peu de temps!

Les atouts de heat it®: compact et léger, il s'adapte à n'importe quel trousseau de clés. Et il est toujours opérationnel, car il peut se charger directement sur un smartphone. Vous n'aurez donc pas à vous soucier des problèmes de batteries vides ou déchargées.

Pour soulager les démangeaisons, il suffit de retirer le capuchon, de connecter heat it® via un port USB-C à un smartphone, de sélectionner la température et la durée du traitement souhaitées sur l'application gratuite et d'appliquer le stylo heat it® sur la piqûre.

En ayant sur vous cette alternative bien plus pratique que toute pommade et tous remèdes maison, vous pourrez à l'avenir profiter plus tranquillement des douces soirées d'été.

Découvrez toute une foule d'autres produits pour passer un été serein sur www.clubshop.ch!

Sincères salutations,
Michael Leiser
Responsable du TCS Clubshop



Remède contre les piqûres

N° d'art. TCS-00039

Soulagement immédiat: avec le heat it® Classic USB-C, traitez les démangeaisons causées par des piqûres d'insectes en quelques secondes directement depuis votre smartphone. La chaleur ciblée soulage la peau irritée sans aucun produit chimique. Idéal pour calmer instantanément une piqûre quand on est en déplacement, au camping ou au jardin.

CHF Prix de membre

39.90



Vos avantages



Produits sélectionnés par des pros

Tous nos produits sont sélectionnés avec soin par des pros et à votre intention.



3 ans de garantie

Sur tous les articles du TCS Clubshop, vous bénéficiez de 3 ans de garantie, par conséquent 1 an de plus que dans le cadre prescrit par la loi.



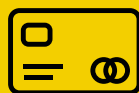
Livraison gratuite à partir de CHF 100.- de commande

À partir d'une commande de CHF 100.-, la livraison est gratuite.



Livraison sous 1-3 jours pour une commande passée avant 12h00

Commandez avant 12h00 et recevez votre livraison au plus tard dans les 72 heures, mais en général plus rapidement.



5% de cashback avec la TCS Mastercard®

Si vous payez votre achat avec une TCS Mastercard, vous bénéficierez automatiquement de 5% de cashback.

Votre complice pour de multiples activités en plein air



Thule Arcos Box XL Coffre sur boule d'attelage

N° d'art. TCS-02402

Espace supplémentaire: Avec le coffre Thule Arcos XL, vous gagnez de l'espace supplémentaire à l'arrière de votre voiture, sans perdre en accessibilité ou en aérodynamisme. Avec sa largeur supplémentaire, il peut accueillir jusqu'à quatre paires de skis de 180 cm. Remarque: Le coffre Thule Arcos Box XL doit être utilisé avec la plateforme Thule Arcos.

CHF Prix de membre

999.-

Ensemble Thule Arcos Box XL et Plateforme

N° d'art. TCS-02404

CHF Prix de membre

1299.-



Thule EasyFold 3

N° d'art. TCS-02406

Liberté: le porte-vélos Thule Easy Fold 3 offre un maximum de flexibilité et de confort d'utilisation. Grâce à son design innovant, il peut se manipuler facilement d'une seule main, est pliable et laisse de l'espace supplémentaire pour un troisième vélo. Peut transporter des vélos électriques et des VTT lourds. Avec son chic et ses phares intégrés, il allie sécurité et élégance.

CHF Prix de membre

699.-



Tous les prix incluent les frais de livraison.

Thule Allax M

N° d'art. TCS-02405

Testée par le TCS: la cage pour chiens Thule Allax offre une protection maximale pour vous et votre chien. Dotée d'une zone déformable innovante, d'un ressort à gaz permettant une ouverture toute en douceur et une serrure intégrée, elle garantit sécurité et confort. Grâce à sa taille individuelle, elle s'adapte parfaitement à votre voiture et permet une conduite calme et sûre. Idéale pour toutes les personnes en déplacement qui souhaitent protéger leur chien de manière optimale.

CHF Prix de membre

579.-



très recommandé

THULE

| ALLAX M |

clubshop



TCS
Test des caisses de transport pour chiens
test.tcs.ch 10/2025



Partenariat TCS Clubshop



Auto

En route.

Un second chez soi – équiper votre voiture de manière commode et confortable pour un quotidien agréable et des voyages détendus. Découvrez des solutions intelligentes, qui allient confort, sécurité et style.

Aspirateur à main

N° d'art. TCS-00113

Flexible et propre: cet aspirateur à main sans fil est immédiatement prêt à l'emploi quand un nettoyage rapide s'impose – dans la voiture, le camping-car ou à la maison. Léger, compact et doté d'une fonction soufflerie pratique, il nettoie sans effort même les endroits difficiles d'accès et assure une propreté fraîche dans chaque recoin grâce à des accessoires bien pensés.

CHF Prix de membre

66.90



Organisateur de coffre

N° d'art. TCS-00001

Rangé: cet organisateur pratique propose un rangement structuré dans votre coffre et dispose d'une glacière intégrée. Plusieurs poches extérieures assurent un espace de rangement supplémentaire pour accessoires.

CHF Prix de membre

69.-



En savoir plus en ligne
sur tous les produits auto.

Booster batterie Gooloo GT6000

N° d'art. TCS-00109

Pour les grands: puissant, fiable et toujours opérationnel, ce booster batterie fournit une puissance maximale impressionnante de 6'000 A et n'a aucun mal à relancer même des gros moteurs 12 V. Qu'il s'agisse de camions, de camping-cars ou d'engins lourds: il apporte son soutien là où la puissance est requise et veille à préserver votre mobilité même en cas de situations difficiles.

CHF Prix de membre

199.90



GOOLOO
ALWAYS GOOD TO GO

Set de premiers secours automobile

N° d'art. TCS-00057

Tout le nécessaire est là: ce set vous permet d'avoir tout le matériel nécessaire à portée de main pour administrer les premiers secours en cas d'urgence. D'ailleurs, même si vous ne vous retrouverez jamais dans une telle situation, vous serez parfaitement équipé pour soigner des petites blessures en déplacement.

Vous trouverez une liste détaillée du contenu en ligne sur www.clubshop.ch.

CHF Prix de membre

19.90



Protection magnétique pour pare-brises

N° d'art. TCS-00017

Protégé: cette protection en polyester robuste protège avec fiabilité le pare-brise de la neige, de la saleté et des feuilles. Neuf aimants intégrés garantissent un maintien parfait par tous les temps. Le matériau étanche et thermorésistant réduit la surchauffe et la décoloration de l'habitacle sous l'effet du rayonnement solaire.

CHF Prix de membre

22.90



Osram LEDguardian V16 IoT

N° d'art. TCS-20200

Visiblement plus sûr: obligatoire pour les Espagnols, une précaution judicieuse pour les voyageurs suisses en Espagne. Ce feu de détresse V16 certifié vous rend immédiatement visible en cas de panne – sans devoir sortir du véhicule. Il transmet votre position de manière anonyme et se fixe magnétiquement sur le véhicule.

CHF Prix de membre

56.90

OSRAM



**ASTUCE
DU TCS**

Autres pays, autres mœurs

Saviez-vous qu'en Espagne, un nouveau feu de signalisation V16 est désormais obligatoire lorsqu'on circule en voiture ? Cette obligation s'applique uniquement aux véhicules immatriculés en Espagne, mais elle constitue également une mesure de précaution judicieuse pour les voyageurs suisses se rendant en Espagne. En Autriche, il faut une carte de stationnement pour les zones bleues et en France quiconque se trouve sur la chaussée doit porter un gilet de sécurité, jour et nuit! Dans notre Clubshop, vous trouverez tous ces articles et bien plus encore pour voyager sans problème.



Info-Sheet/equipement-de-voiture-obligatoire-en-europe.pdf



Travel



En vacances.

Voyagez comme vous aimez. De manière individuelle, flexible et bien préparée. Notre sélection vous aide à **arriver détendu à bon port et à passer des moments inoubliables**

Valise Stand-Up CASYRO

Voyager plus intelligemment: la valise Stand Up CASYRO s'ouvre vers le haut et fonctionne comme une armoire mobile. Vous n'avez plus besoin de tout déballer et vous accédez à tout comme chez vous. Cette valise robuste a été développée en Suisse et est également disponible au format d'un bagage à main (S).

Valise noire S

N° d'art. TCS-02500

CHF Prix de membre

229.—

Valise noire M

N° d'art. TCS-02501

CHF Prix de membre

259.—

Valise or L

N° d'art. TCS-02504

CHF Prix de membre

289.—



Ensemble d'organiseurs de voyage de 7 pièces

N° d'art. TCS-00052

À portée de main: ce kit de voyage de 7 pièces facilite le rangement dans vos bagages: les poches en polyester de tailles différentes permettent de bien séparer et ranger chaussures, sous-vêtements, T-shirts, documents et matériel électronique. Non seulement tout est facile à retrouver, mais il est aussi plus simple de faire les valises.

CHF Prix de membre

22.50



En savoir plus en ligne sur tous les produits de voyage.

Sac de voyage 2 en 1

N° d'art. TCS-00049

Fin prêt pour le départ: vous êtes en quête d'un compagnon idéal pour les week-ends, le sport ou le quotidien? Ce sac robuste de 42 litres en matériaux résistants offre confort et flexibilité, où que vous alliez. Qu'il serve de **sac de transport** ou de **sac à dos** – il demeure stable, spacieux et fiable. Pour tous ceux et celles qui aiment partir à la découverte et être bien équipés.

CHF Prix de membre

89.90



Veste imperméable

Art. Nr. TCS-00117

Protégée: Cette veste de pluie légère et compacte vous accompagne en toute fiabilité lors du camping, des voyages et des aventures en plein air. Elle tient la pluie et le vent à l'écart tout en restant agréablement respirante, et assure confort et sécurité grâce à des détails bien pensés – pour que vous puissiez profiter de vos déplacements en toute sérénité, même par temps changeant.

CHF Prix de membre

59.90



Traducteur automatique

N° d'art. TCS-00118

En ligne et hors ligne: ce traducteur automatique prend en charge 138 langues en ligne et peut aussi s'utiliser hors ligne dans 17 langues. Photos, textes et enregistrements peuvent être rapidement saisis et directement traduits. Idéal pour les voyages, les rendez-vous d'affaires ou pour la vie quotidienne à l'étranger.

CHF Prix de membre

99.90

Communiquer sans difficulté dans plus de 130 langues!



En savoir plus en ligne sur tous les traducteurs automatiques.

Gourde avec support téléphone

N° d'art. TCS-00050

Position idéale: cette gourde en acier inoxydable isolée d'une contenance de 750 ml garde vos boissons au chaud pendant 6 heures et au froid pendant 8 heures. En même temps, la gourde dont le couvercle est équipé d'une fixation magnétique sert de support pour smartphone et garantit un positionnement idéal du téléphone portable pendant la séance de fitness ou lors d'appels vidéo.

CHF Prix de membre

23.90



ASTUCE DU TCS

Planifier intelligemment des petites sorties & week-ends prolongés:

le mois d'avril est le coup d'envoi des escapades citadines du week-end, des séjours courts et des premières vacances balnéaires dans le sud. Avec des bagages bien agencés, on voyage plus sereinement. Les kits de voyage économisent de l'espace, un pèse-bagages vous évite des surprises et un oreiller de voyage confortable vous permet d'arriver détendu à bon port – que ce soit en train, en bus ou en avion. Vous trouverez tout cela et plus encore dans le Clubshop à la rubrique Voyages.



Camping & Outdoor



Dans la nature.

Que ce soit en pleine nature ou sur un emplacement de tente agréable – avec le bon équipement, chaque **activité en plein air se transforme en plaisir**. Avec les produits pratiques et astucieux de **Brunner Outdoor in Motion**, vous êtes fin prêts pour partir à l'aventure.

Auvent Trouper 2.0 AIRtech

N° d'art. TCS-01000

Plus d'espace, plus de liberté: auvent spacieux, gonflable de 8 m² dont la hauteur est de 225 cm. Idéal pour s'utiliser avec des camping-cars. Peut abriter plusieurs personnes. Parfait pour des activités extérieures et pour passer des nuits confortables dans la nature.

CHF Prix de membre

599.90



Caliber CPS SET

N° d'art. TCS-20002

Multifonctionnel: set compact tout-en-un avec batterie externe, compresseur, nettoyeur haute pression et lampe LED pour une alimentation électrique flexible, des performances de nettoyage efficaces et un éclairage polyvalent. Un compagnon fiable, facilement transportable et peu encombrant.

CHF Prix de membre

199.-



Sac de couchage Starflyer 220 x 85 cm

N° d'art. TCS-01019

Douillet: ce sac de couchage est idéal pour dormir en été et peut s'utiliser comme couverture, si nécessaire. Son remplissage moelleux, son coussin intégré et sa capuche pratique vous permettent de dormir aussi confortablement en voyage qu'à la maison. Pendant la journée, le sac de couchage peut être rangé dans le sac de compression et fait gagner de la place.

CHF Prix de membre

80.90



Heidi couverture anti-feu

N° d'art. TCS-20010

Prête à intervenir: la couverture anti-feu Heidi a été spécialement conçue pour étouffer les feux naissants dangereux rapidement et efficacement. Résistante à des températures supérieures à 1'000 °C, elle vous permet aussi d'étouffer et de circonscrire des feux de batterie. Ainsi, vous gagnez un temps précieux avant l'arrivée des pompiers – un atout sécurité rassurant au quotidien.

CHF Prix de membre

79.-



En savoir plus en ligne sur tous les produits Camping & Outdoor.

Machine à espresso portable Vivamoca

N° d'art. TCS-01103

Confort mobile: avec cette machine à espresso portable, vous pouvez déguster en route un bon café, à tout moment. Grâce à un chauffage rapide et à une forte pression, elle permet de préparer en quelques minutes un espresso corsé avec une crème onctueuse. A tout moment, vous pouvez vous faire une pause-café sans être connecté au réseau électrique.

CHF Prix de membre

94.90



Volcano Fold Away casserole pliante grise 20 cm

N° d'art. TCS-01117

Miracle d'ergonomie: cette casserole pliante vous suivra dans vos déplacements et en camping sans vous faire perdre d'espace précieux. Elle se déploie en un tour de main pour se transformer en une casserole à part entière qui garantit une cuisson fiable grâce à son fonds en acier inox robuste et à son couvercle en verre incassable. Les poignées bien isolées recouvertes de silicone assurent une prise en main confortable – pour cuisiner des repas chauds, où que vous soyez.

CHF Prix de membre

39.90



**ASTUCE
DU TCS**

Prêts pour les week-ends chauds:

les premières journées vraiment printanière donnent envie de partir en balade le week-end, de faire des randonnées ou des petites sorties en camping. C'est le moment de vérifier rapidement les tentes, chaises et cuisines extérieures: tout est complet? Tout fonctionne bien? Des petits compléments comme notre lampe/enceinte de camping ou le sac de couchage douillet Startflyer amélioreront le confort et transformeront des escapades en un véritable séjour de détente.

Bike Cover Special 2/3

N° d'art. TCS-01070

Protection contre les intempéries: cette housse de vélo robuste protège efficacement vos vélos contre la pluie, la poussière et le vent. Le tissu polyester léger peut se fixer sans problème et peut accueillir deux à trois vélos. Le signal d'avertissement réfléchissant peut se fixer solidement dans la poche intégrée.

CHF Prix de membre

64.90



Ensemble de vaisselle Dolomit Magnétique Bleu

N° d'art. TCS-01116

Le confort au camping: cet ensemble de vaisselle robuste séduit par son design élégant et sa fonctionnalité bien pensée. Empilable, il économise de l'espace de rangement précieux. Des aimants intégrés et des anneaux antidérapants permettent à la vaisselle de bien rester en place. Pour prendre des repas décontractés en plein air.

CHF Prix de membre

237.90



Brosse à vaisselle Pura

N° d'art. TCS-01121

2-en-1: cette brosse à vaisselle compacte facilite la vaisselle est équipée d'un réservoir de liquide vaisselle intégré avec bouton doseur permettant un dosage précis pendant le lavage.

La brosse assure une bonne prise en main et peut se ranger sur une base de support pratique de manière compacte et pratique. Idéale pour les cuisines à l'étroit – que ce soit au camping ou à la maison.

CHF Prix de membre

8.90



Table de camping ComPack Extension

N° d'art. TCS-01034

Flexibilité: cette table de camping à rallonge vous offre un grand confort et une fonctionnalité intelligente. La plaque alvéolaire stable à l'aspect chêne peut accueillir aussi des invités et invitées spontanés, mais la rallonge séparée peut aussi être utilisée comme table d'appoint. Rabattable, réglable en hauteur et facile à ranger rapidement dans le sac de transport, c'est une table idéale pour passer des moments de plaisir en plein air.

CHF Prix de membre

284.90





Visibility

La nuit.

Wowow Gilet réfléchissant réversible URBAN CITIZEN

N° d'art. TCS-02301

Pour le jour et la nuit Avec le gilet réfléchissant Urban Citizen, vous pouvez choisir le côté qui s'adapte le mieux à la luminosité du moment. Avec sa partie arrière plus longue, sa fermeture éclair devant et sa poche poitrine pratique il est idéal pour la ville et les activités en plein air.

CHF Prix de membre

55.—



Gilet réfléchissant Orion gris de GoFluo

N° d'art. TCS-02202

Voyant: le gilet Orion de GOFLUO allie style, confort et grande visibilité à tout moment – que ce soit pour se déplacer en ville ou sur de longs trajets. Imperméable, respirant et cintré, il offre une couche de protection supplémentaire sans restreindre la liberté de mouvement.

CHF Prix de membre

59.95

Parapluie Memory réfléchissant UCME

N° d'art. TCS-00105

Robuste: parapluie pratique avec impression réfléchissante pour plus de visibilité par temps de pluie. Le parapluie de poche compact peut s'ouvrir et se refermer par simple pression d'un bouton. Grâce à son matériau à mémoire de forme, il se replie automatiquement dans sa forme d'origine.

CHF Prix de membre

34.90



UCME

Visible dans tous les cas!



En savoir plus en ligne sur tous les produits Visibility.

Highlights YETI®

Glacière YETI Tundra Haul sur roues

Blanche: N° d'art. TCS-02710

Navy: N° d'art. TCS-02712

Mobilité: la glacière YETI Tundra Haul vous suivra partout où l'aventure commence. Ses roues stables et sa poignée ergonomique vous permettent de la tirer derrière vous sans mal, quel que soit le terrain. Idéale pour le camping, les voyages ou des journées détendues au bord de l'eau.

CHF Prix de membre

499.-



En bonus :

pour l'achat d'une glacière YETI, nous vous offrons un gobelet haut de gamme TCS Clubshop en acier inox d'une valeur de CHF 19.90.

Glacière YETI Tundra 45

Blanche: N° d'art. TCS-02708

Navy: N° d'art. TCS-02709

Fiabilité: la glacière YETI Tundra 45 est destinée à tous les instants où vous souhaitez vous en remettre à votre équipement. Elle conserve les aliments et boissons pendant des heures à la température idéale, enchaîne les missions difficiles avec panache et vous accompagne en toute sérénité au camping ou en déplacement.

CHF Prix de membre

374.-



Tasse à espresso YETI 4 oz (set de 2)

Noire: N° d'art. TCS-02700

Seafoam: N° d'art. TCS-02701

Moment de plaisir: les tasses à espresso YETI vous offrent une petite pause. Elles tiennent bien en main, s'adaptent à presque toutes les machines et vous accompagnent fidèlement, quelle que soit votre destination. Robustes, empilables et faciles d'entretien – le plaisir du café en toute simplicité, juste au bon moment.

CHF Prix de membre

34.90



Glacière YETI Roadie 24

N° d'art. TCS-02713

Compacte: la glacière YETI Roadie 24 est la compagne idéale pour vos déplacements, lorsque vous n'avez pas beaucoup de place, mais que vous ne voulez pas sacrifier la fiabilité. Elle se range facilement dans la voiture, garde vos boissons et provisions longtemps au froid et vous garantit des moments sereins et détendus pendant vos sorties, voyages ou pique-niques.

CHF Prix de membre

249.-





Parce qu'un litige peut bouleverser le quotidien.

Parfois, il suffit d'une lettre pour que le quotidien déraile. Des augmentations de loyer injustifiées aux licenciements soudains en passant par des problèmes avec l'assurance, tout à coup, doit faire face à des coûts importants et à des questions juridiques complexes.

Obtenez du renfort auprès du TCS.

Avec la TCS Protection juridique privée, vous n'avez pas à affronter seul un litige. Plus de 80 avocats et juristes vous soutiennent avec des conseils avisés et vous protègent contre les frais élevés d'avocats et de procédures.



Souscrivez la TCS Protection juridique privée et
demandez du renfort.

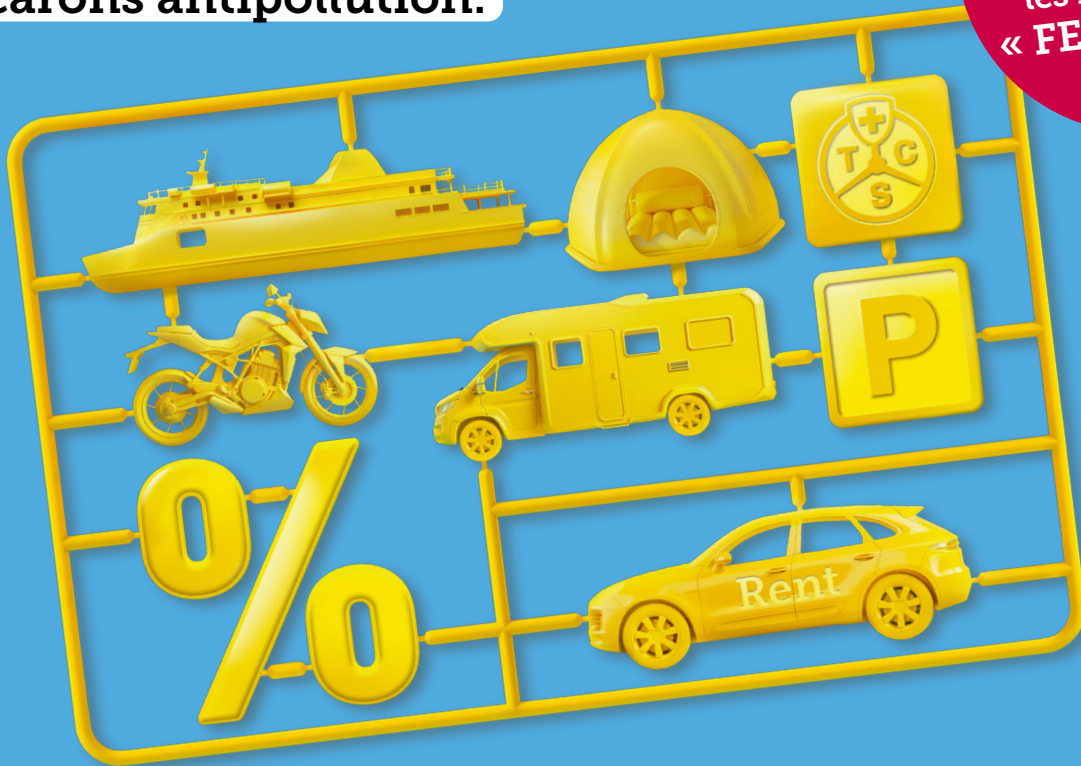
tcs.ch/privee



Un voyage moins cher grâce aux avantages du TCS.

Des remises jusqu'à 20 % pour les
membres du TCS sur les ferries,
les voitures de location, le stationnement
à l'aéroport, le camping et les
macarons antipollution.

Remise de
CHF 20.-*
supplémentaire sur
les ferries avec
« FERRY2026 »



Voyager redevient un plaisir : jusqu'à 20 % de remise sur les voyages en ferry et d'autres remises sur les voitures de location TCS et le stationnement à l'aéroport, la location de camping-car et d'autres activités de voyage.

Voir les avantages membres
tcs.ch/avantages



* Pour toute réservation de ferry effectuée avant le 17 mai 2026 inclus pour un voyage prévu en 2026, une remise supplémentaire de CHF 20.- s'applique, si le montant de la réservation est de CHF 250.- minimum et que le code promo « FERRY2026 » est saisi.

Amérique du Sud & Antarctique

Argentine – Chili – Antarctique – Îles Malouines – Uruguay

Avec assistance 
de notre guide suisse!

Vols directs avec
 **SWISS**



**Avec 1 nuit à Buenos Aires
en hôtel de première classe**

**Forfait excursions exclusif
avec guide parlant allemand!**

Cruises
car-tours.ch
La vie en bleu.



Otaries dans le canal de Beagle



Le Majestic Princess

Navire de première classe, doté de 1780 cabines confortables – Année de construction: 2017, rénovation en 2025 – Grand choix de restaurants et de bars – Excellente cuisine et service attentionné – Pas d'heures de repas fixes – 2 piscines – Grand espace bien-être et fitness – Casino et théâtre Princess

Majestic Princess



**21 jours, avec
pension complète à bord, dès Fr.**

4899.-

Cab. intérieure cat. IB, occup. 2 pers.
Offre spéciale CRUISE 411

Compris dans le prix!

- ✓ Vols de ligne directs SWISS de Zurich à Buenos Aires et retour (escale à Sao Paulo) en classe Economy
- ✓ Taxes aéroportuaires et suppléments carburant (Fr. 625.85 / Etat mars 26)
- ✓ Tous les transferts mentionnés dans le programme
- ✓ Croisière selon programme
- ✓ 17 nuits à bord du Majestic Princess dans la catégorie de cabine choisie, pension complète incluse
- ✓ Participation aux activités à bord
- ✓ Taxes portuaires + taxes de sécurité
- ✓ Visite guidée de Buenos Aires
- ✓ 1 nuit avec petit déjeuner dans un hôtel de première classe à Buenos Aires
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage

Date de voyage meilleure saison

22 janvier au 11 février 2027

Nos prix pour résa anticipée

Prix par personne en Fr., occup. 2 personnes

Majestic Princess 21 jours, départ Suisse		
Catégories de cabines	Prix catalogue	Prix résa anticipée*
Intérieure, IB	5079.-	4899.-
Balcon, BW^o	5439.-	5259.-
Balcon, BD	6279.-	6099.-
Balcon, BB	6579.-	6399.-
Balcon Deluxe, DB	6879.-	6699.-
Mini-suite, MC	7579.-	7399.-
Mini-suite, MB	7779.-	7599.-

^o Cabines avec vue limitée

*Prix résa anticipée dans la limite des dispo
Suppl. voyageurs individuels sur demande

Forfait Princess Plus Fr. 65.- par pers./nuit
Sont compris 15 **boissons** jusqu'à USD 15, les **pourboires** obligatoires et l'**internet** pour un appareil par personne.

Voler encore plus confortablement

Supplément pour vol en **classe Premium Economy** Fr. 2180.-
classe Business Fr. 4690.-

Des formalités aisées:

Les citoyens suisses ont besoin d'un passeport valable encore au moins 6 mois au-delà de la date de retour.

Non inclus/en option:

Boissons à bord, excursions facultatives, pourboires usuels à bord de US\$ 19.- p.p./nuit (à payer sur place)

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

Organisation: Holiday Partner AG, 8852 Altendorf

Un voyage en Antarctique relève pour beaucoup du mythe. Nous y découvrons la richesse de la faune de la Patagonie et de la Terre de Feu. Notre hôtel flottant de première classe nous offre un coup d'œil illimité sur les majestueux icebergs scintillants et les immenses glaciers – un véritable sanctuaire pour des dizaines de milliers de pingouins, éléphants de mer et autres phoques. Ne manquez pas cette occasion d'admirer une des dernières régions sauvages de la planète – sensations fortes garanties.

Votre programme de voyage

22.01.27 – Suisse – Buenos Aires

En soirée, vol SWISS de Zurich en direction de l'Amérique du Sud.

23.01.27 – Buenos Aires (Argentine) – Embarquement

Arrivée à Buenos Aires à midi. Buenos Aires est considérée comme le Paris de l'Amérique du Sud, une métropole élégante et fascinante au passé intéressant. Transfert au port et embarquement. Nuit à bord.

24.01.27 – Buenos Aires

Lors d'une excursion facultative au delta du Tigre nous parcourons les rivières et canaux du delta du Paraná à bord d'un bateau fluvial. A 18h, notre navire lève l'ancre pour une grande aventure en Antarctique.

25-27.01.27 – En mer

28.01.27 – Punta Arenas (Chili)

Une excursion facultative nous dévoile les grands sites touristiques de la ville, à l'image des prestigieuses maisons bourgeoises des grands propriétaires terriens, témoignages de la fabuleuse richesse passée de la ville.

29.01.27 – Ushuaïa – Canal de Beagle, Terre de Feu (Argentine)

Admirez le fascinant passage à travers l'univers des glaciers et des fjords du canal de Beagle, où plusieurs glaciers se jettent dans l'océan. Ushuaïa est connue pour la richesse de sa faune et ses paysages majestueux.

30.01.27 – Cap Horn (Chili) – En mer

Passage aujourd'hui du mythique Cap Horn, le promontoire le plus austral du globe.

31.01-03.02.27 – Croisière dans le canal de Schollaert en Antarctique – Paradise Bay – Détroit de Gerlache – Elephant Island

L'univers merveilleux du sixième continent vous offre des sensations et des impressions spectaculaires. Sur Elephant Island, ce sont les éléphants de mer, phoques à fourrure et pingouins qui vous accueillent. Dans le silence marin, vous voguez entre d'imposants glaciers, icebergs et banquise où se concentrent des colonies jacassantes de manchots Adélie. Dans la baie du Paradis, le jeu des lumières et des couleurs sur les glaciers hauts comme des maisons est un pur émerveillement. Le détroit de Gerlache, célèbre voie navigable de la péninsule Antarctique, est une merveille naturelle exceptionnelle. L'itinéraire varie en fonction des conditions météorologiques.

04.02.27 – Détente en mer

05.02.27 – Port Stanley (Îles Malouines)

D'importantes colonies de manchots fortes de plusieurs millions d'oiseaux se reproduisent sur les côtes. On y trouve également des colonies d'otaries et d'éléphants de mer.

06+07.02.27 – En mer

08.02.27 – Montevideo (Uruguay)

Tour de ville facultatif à la découverte de la vieille ville et de la Plaza Independencia,

où l'on peut admirer une belle architecture d'époque.

09.02.27 – Buenos Aires – Débarquement

Arrivée ce matin à Buenos Aires. Après le débarquement, nous vous dévoilons les principales attractions de la capitale argentine lors d'un tour de ville d'une demi-journée. Puis transfert à notre hôtel de première classe. Le soir, participation facultative à un spectacle de tango avec dîner (prix: Fr. 135.-).

10.02.27 – Buenos Aires – Vol retour

Vers midi transfert à l'aéroport pour notre vol retour avec SWISS (escale à Sao Paulo).

11.02.27 – Arrivée en Suisse

Atterrissage à Zurich dans la matinée.

**Forfait de 4 excursions
au prix spécial de Fr. 399.-**

Réservez à l'avance les excursions que nous organisons en exclusivité avec un guide parlant allemand:

Buenos Aires: Delta du Tigre – Punta Arenas: tour de ville – Ushuaïa: parc national Ushuaïa-Terre de Feu – Montevideo: tour de ville

15 participants au minimum

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

 GARANTIE DE VOYAGE

Places limitées! Réservez illico & profitez!

Tél. 0848 00 11 55

www.car-tours.ch/fr

Rome - vivre la ville éternelle

Histoire, culture et plaisir en parfaite harmonie



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



Le Colisée

5 jours,
dès
Fr. 899.-
en chambre double
Offre spéciale
204

Compris dans le prix!

- ✓ Trajet en car spécial tout confort
- ✓ 4 nuits à l'Adoro Otium Hotel ****, à Rome
- ✓ 4 x petit déjeuner à l'hôtel
- ✓ 1 x repas du soir à l'hôtel
- ✓ Visite guidée «Rome antique»
- ✓ Visite guidée «Rome classique»
- ✓ Visite de l'état du Vatican, avec Basilique Saint-Pierre
- ✓ Excursion avec guide dans les Monts Albains & Frascati
- ✓ Collation de midi avec vin dans une cantina à Frascati
- ✓ Assistance de notre propre guide suisse pendant tout le voyage



Les Escaliers Espagnols



Les magnifiques Monts Albains

Rome n'est pas qu'une ville – c'est une sensation! Entre temples antiques et places baroques, entre la Basilique Saint-Pierre et la Piazza Navona, toute la fascination de la ville éternelle se révèle. Nous découvrons ses principaux monuments, savourons l'art de vivre à l'italienne et marchons sur les traces de l'histoire romaine. Un voyage tout en émotion, culture et moments gourmands!

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à Rome

Trajet en car spécial tout confort jusqu'à Rome, où nous sommes chaleureusement accueillis à l'Adoro Otium Hotel ****, établissement fraîchement rénové et situé à proximité des catacombes et de la Via Appia Antica. Cet élégant hôtel design associe style moderne et ambiance historique – un lieu de séjour idéal. Repas du soir en commun à l'hôtel.

2e jour – Le Vatican & la Basilique Saint-Pierre

Au programme de la journée, la visite du Vatican – le centre spirituel et artistique du catholicisme. Nous y admirons la monumentale Basilique Saint-Pierre et ses chefs-d'œuvre de

Michel-Ange et de Bernini, dit Le Bernin. Ceux qui le souhaitent pourront monter (facultatif) dans la coupole pour profiter d'une vue saisissante sur Rome – un moment inoubliable! Après-midi libre pour une découverte individuelle.

3e jour – Rome antique & Rome classique

Nous découvrons ce matin les trésors de la Rome antique: le Colisée, le Forum Romain et le Capitole – témoins d'une glorieuse époque. L'après-midi, place à la Rome classique: nous allons jeter une pièce de monnaie dans la Fontaine de Trevi, nous balader autour de la place d'Espagne, admirer le Panthéon et nous laisser charmer par l'ambiance animée de la Piazza Navona. Soirée libre – peut-être pour savourer une pizza sous le ciel étoilé romain?

4e jour – Monts Albains & dégustation de vin

Une excursion dans la pittoresque région des Monts Albains offre un beau contraste avec la vie trépidante de la capitale italienne. Nous y admirons le magnifique Lago di Albano et Castel Gandolfo, la résidence d'été du souverain pontife. L'excursion s'achève à Frascati, où nous savourons une collation de midi servie avec du vin de la région et profitons d'une très belle vue.

5e jour – Retour

Après le petit déjeuner, nous prenons le chemin du retour en Suisse.



Choisissez votre date de voyage

4 - 8 juin 2026

19 - 23 octobre 2026

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double
à l'hôtel Adoro Otium Hotel**, Rome Fr. 899.-**

Non inclus/en option:

Supplément chambre indiv.: Fr. 140.-
Eventuel supplément carburant
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