ça roule !

Pour rester mobile et informé-e.

#1 mars 2023

Le 30 km/h généralisé freine les pompiers volontaires

TCS Section vaudoise
tcs-vd.ch/blog

DU 80 AU 60 KM/H Les tests vaudois inquiètent le TCS. | **URGENCES** Visite unique des locaux secrets des centrales vaudoises. | **E-MOBILITY** Déjà des bus électriques à Yverdon en 1953.

En route!

Après une petite pause hivernale, le bus du TCS Vaud reprend la route, par monts et villes.

L'avantage du nouveau bus du TCS Vaud, c'est qu'il peut se glisser presque partout. C'est ainsi qu'il commencera sa tournée 2023 par un passage au marché des Diablerets. La neige, les montagnes, l'air pur, que demander de plus? Le bureau mobile retrouvera ensuite le bord du Léman lors de ses premiers arrêts en plaine.
Pour rappel, le bus du TCS Vaud vous propose ventes et conseils à différents endroits du canton. Les visiteuses et visiteurs y retrouvent une grande partie des services et prestations proposés dans les agences TCS Vaud de Cossonay et de Lausanne-Gare.
N'hésitez pas à venir nous dire bonjour et à souscrire à l'une de nos offres. Nos conseillères et conseillers vous offriront un café et vous repartirez avec un petit souvenir.

Réd.

Tournée 2023

- Les Diablerets, place de la Gare, 17 février
- La Tour-de-Peilz, place des Anciens Fossés, 28 février au 1er mars
- Vevey, Centre Manor Saint-Antoine, 7 au 8 mars
- Etoy, Migros, 14 au 15 mars
- Epalinges, place de la Croix-Blanche, 21 au 22 mars
- Le Sentier, Coop, 28 au 29 mars
- Aigle, Chablais Centre MMM, 18 au 19 avril
- Payerne, Coop, 25 au 26 avril
- Oron-la-Ville, Jumbo, 2 au 3 mai
- Montagny-près-Yverdon, Coop, 23 au 24 mai

La liste des arrêts du bus TCS Vaud est régulièrement mise à jour sur le site internet via tcs-vd.ch, où nous trouver.

Aussi sur les réseaux

Le TCS Vaud partage tout avec vous

La Section vaudoise du TCS est la plus grande section de Suisse. C'est dire si nous avons des choses à raconter et à vous proposer.
Retrouvez toutes les prestations, les services et la vie quotidienne de la Section vaudoise sur Facebook et Instagram. Le TCS Vaud s'adresse aussi aux professionnels via son profil LinkedIn.
Abonnez-vous et venez tchatter, partager et «aimer» avec nous! Vous nous trouverez sous **tcssectionvaudoise,** en un seul mot.

Réd.

Nos adresses

TCS Section vaudoise
Route de Dizy 4, CP
1304 Cossonay
sectionvd@tcs.ch
Tél. 021 863 13 33

Formation et Perfectionnement
Tél. 021 863 22 22

Technique et Contrôles
Tél. 021 863 11 11

Point de Contact Cossonay
Route de Dizy 4
1304 Cossonay
Tél. 021 863 11 11
LU-VE 7h30–11h45 et
12h45–17h15

Point de Contact Lausanne-Gare
Avenue de la Gare 44
1003 Lausanne
Tél. 021 312 78 05
LU–JE 9h–12h45 et 13h30–18h

Journal ça roule !
Rédaction: helene.isoz@tcs.ch

tcs-vd.ch
tcs-vd.ch/blog

tcssectionvaudoise

LIBERTÉ ET PATRIE
TCS SECTION **VAUDOISE**

Impressum éditeur
TCS Section vaudoise

Tirage 140 000 expl. Paraît 7 fois l'an

Président Yves-Stéphane Kellenberger

Rédaction et Layout
Hélène Isoz / Sara Bönzli

Directeur artistique Alban Seeger

Annonces publicitaires
tcs-vd.ch/media
helene.isoz@tcs.ch

Imprimerie Swissprinters AG
Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen
Téléphone 058 787 30 00

Image de couverture SDIS Nord vaudois

Fluidité du trafic, suite

Avec l'intention de prendre de bonnes résolutions pour cette année 2023, pourquoi ne pas mieux appliquer les «nouvelles» règles de circulation entrées en vigueur au 1er janvier 2021 déjà?
En effet, et après le rappel du principe de la fermeture éclair dans l'éditorial de décembre dernier, j'enchaîne avec une autre pratique qui nuit réellement à la fluidité, à savoir celle de squatter sans raison la voie de gauche de l'autoroute ou celle du milieu (lorsqu'il qu'il y a trois voies) de manière entêtée. Un comportement qui crée une crispation assez compréhensible des autres automobilistes, qui cherchent tout simplement à rejoindre leur place de travail ou leur lieu de villégiature.
En effet, soit par ignorance, par distraction, par fainéantise, ou encore par pur égoïsme, trop de conductrices et conducteurs n'appliquent pas la règle de base en matière de déplacement sur autoroute. A savoir, celle d'utiliser la voie de droite et de laisser la ou les voies de gauche à tous les utilisateurs désirant se déplacer plus rapidement. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière précise que, sur les routes marquées de plusieurs voies pour une même direction, les conducteurs doivent en effet suivre la voie extérieure de droite.
Un rappel s'impose. Le dépassement par la droite est la manœuvre par laquelle un véhicule roule derrière un autre puis déboîte sur la voie de droite afin de le devancer pour ensuite se rabattre devant lui sur la voie de gauche (déboîter, dépasser et se rabattre).
Le dépassement par la droite reste interdit (*lire aussi en page 10*).

Le devancement par la droite est la manœuvre par laquelle un véhicule devance par la droite un véhicule roulant plus lentement sur la voie de dépassement sans se rabattre par la suite sur ladite voie.
Lorsqu'une colonne s'est formée sur la voie de gauche (ou sur celle du milieu sur les autoroutes à trois voies), vous avez le droit de la devancer par la droite avec la prudence requise. Le trafic peut ainsi s'écouler plus longtemps sur les deux voies. Par contre, il est interdit de dépasser par la droite, comme déjà dit.
On peut ici encore rappeler la formation obligatoire d'un couloir de secours. En cas de fort ralentissement ou d'embouteillage sur l'autoroute, laissez un couloir libre pour les secours entre les deux voies de circulation ou, s'il y a davantage de voies, entre la voie située la plus à gauche et celle qui est juste à sa droite. Le couloir de secours doit être formé le plus tôt possible (même si aucun véhicule d'urgence n'approche encore), au plus tard quand votre véhicule circule au pas, de manière à ce que le couloir soit au moins prêt lorsque vous serez à l'arrêt. Le non-respect de cette obligation sera puni d'une amende d'ordre.

Sur ce, bonne route à toutes et tous!

Yves-Stéphane Kellenberger,
Président du TCS Vaud

Crédit: SDIS Nord vaudois

30 km/h en ville: **les pompiers volontaires lancent l'alarme**

Pour lutter contre le bruit en milieu urbain, la tendance est aux limitations de vitesse. Mais ces mesures pourraient aussi freiner le travail des corps de sapeurs bénévoles.

Le débat sur la généralisation du 30 km/h fait rage dans la plupart des villes européennes depuis quelques années; il a désormais pris ses quartiers dans les chefs-lieux romands. Après avoir testé un abaissement de la vitesse de nuit, la Municipalité lausannoise a vu atterrir sur sa table des pétitions émanant tant des défenseurs que des détracteurs des réductions de vitesse. Dans la Cité de Calvin, cinq associations, dont le TCS et Genève Mobilité, ont recouru en novembre dernier contre un arrêté du Conseil d'Etat visant à imposer le 30 à l'heure sur quelque 450 axes de l'hypercentre. A Fribourg, le Tribunal cantonal a débouté en septembre les auteurs d'une procédure similaire.

La polémique n'est pas près de s'apaiser: le 19 décembre dernier, l'Union des villes suisses a lancé un nouvel appel à la généralisation du 30 km/h (*lire encadré en page 6*). Dans le tumulte de cette querelle, les services de secours peinent à faire entendre l'alarme lancée à plusieurs reprises ces derniers mois: cette tendance au ralentissement pourrait freiner leur action. Selon Laurent Wehrli, président de la Fédération suisse des sapeurs-pompiers (FSSP), «la situation est en passe d'être réglée à l'échelle nationale, grâce à une modification des règles fixées par Via Sicura, en redonnant notamment aux juges une capacité d'appréciation de la notion d'urgence et de risque».

Une exception

L'inquiétude porte sur le moment qui sépare l'alerte de l'arrivée du sapeur en caserne pour s'équiper et se rendre sur le sinistre. «La loi prévoit une certaine souplesse: un véhicule prioritaire pouvant rouler plus vite ou griller un feu rouge, pour autant qu'il soit en course officielle urgente, avec les signaux d'avertissement nécessaires, et que la prudence imposée par les circonstances soit respectée», explique Eric Stauffer, commandant du Service de défense incendie et secours (SDIS) du Nord vaudois. Elle ne fait toutefois aucune exception pour le trajet entre le domicile ou le lieu de travail et sa caserne, effectué en véhicule privé.

«Le problème se pose moins en journée, poursuit Eric Stauffer. La densité du trafic fait que l'on circule lentement. Mais de nuit, où l'on pourrait rouler à 50 km/h sans problème, les intervenants devront se limiter.» Difficile dans le contexte d'une intervention: «Quand le bip sonne, ce n'est pas évident de rouler lentement. Vous savez que chaque minute compte… A 30 km/h, vous avez l'impression de ne pas avancer», relève Thierry Charrey, commandant du SIS Morget (Morges et environs).
«Pas opposé à la mise en place de zones 30», le commandant du SDIS Nord vaudois juge absurde un abaissement généralisé: «Le Canton nous impose des standards stricts en matière de temps d'intervention: entre le moment où l'alerte est donnée et l'arrivée du premier véhicule sur le lieu du sinistre, il doit s'écouler entre 15 et 18 minutes au maximum dans les régions urbaines et entre 20 et 23 minutes hors des centres-villes. Il y a une volonté nationale de réduire encore ces délais, mais en voulant réguler le trafic, on les rallonge!»

Commentaire

Vitesse en localité: pourquoi ne pas écouter la population?

Les initiatives pour généraliser le 30 km/h en localité fleurissent un peu partout en Suisse et suscitent un vif débat au sein de la population, des partis politiques et des organisations de mobilité. Après avoir longuement étudié les avantages et inconvénients liés à ce régime de vitesse en localité, le TCS a proposé un compromis typiquement helvétique pour qu'une solution homogène et acceptable pour tous les usagers de la route soit appliquée en Suisse.
En quoi consiste-t-elle? Il s'agit simplement de maintenir les axes structurants des villes à 50 km/h et de laisser les autorités décider si les routes secondaires doivent être limitées à 30 ou 20 km/h. A l'inverse de ses opposants, le TCS considère la mobilité dans son ensemble: les transports publics, qui doivent rester attractifs et pouvoir maintenir leur cadence grâce au 50 km/h, les vélos électriques rapides qui doivent pouvoir rouler jusqu'à 45 km/h et les automobilistes qui doivent continuer de bénéficier de la capacité d'absorption accrue des grands axes pour entrer et sortir des localités. Imposer la généralisation du 30 km/h en ville, sans distinguer les types de routes, serait tout simplement absurde. Elle nuirait à la fluidité de la circulation et reporterait inévitablement le trafic dans les quartiers d'habitation ou les agglomérations, ce qui induira plus de bruit et moins de sécurité routière là où,

justement, le trafic n'est pas souhaité. Dès lors, pourquoi ne pas demander l'avis de la population? La déconvenue risque d'être grande pour certaines municipalités: en 2001, la population suisse a en effet refusé à 79,7 % (aucun canton favorable) l'initiative de l'ATE pour la généralisation du 30 km/h en localité. Les opinions auraient-elles changé? Que nenni, à en croire le sondage représentatif de l'institut LINK de janvier 2022: 84 % de la population veut maintenir le régime de vitesse actuellement en vigueur dans les localités. Des résultats similaires viennent d'ailleurs d'être publiés par l'institut Gfs concernant Fribourg. Nos élus ne sont-ils pas censés faire ce que leurs électeurs souhaitent?

Moreno Volpi, membre du comité de direction du Touring Club Suisse

Directeur de la défense incendie et secours de l'ECA, Laurent Fankhauser abonde: «Est-ce qu'on est d'accord de donner plus de poids à la tranquillité des habitants qu'à la rapidité d'une intervention de secours? C'est un choix politique. Mais je ne suis pas sûr que nos élus aient réellement pris la mesure de ce qu'impliquent de telles restrictions de trafic.»

Un épiphénomène?

Egalement président de la Fédération vaudoise des sapeurs-pompiers, Thierry Charrey estime que les SDIS sont peu entendus. «Le message est difficile à faire passer. La plupart des gens n'ont jamais eu affaire aux pompiers et ne se rendent pas toujours compte des enjeux.»
D'autant que les commandants des SDIS en conviennent: alors qu'aucune commune n'a encore imposé le 30 km à l'heure de manière généralisée, l'impact d'une telle mesure reste difficile à jauger, d'autant qu'elle aura principalement un effet de nuit puisque le trafic est moins dense à ce moment-là, et concernera des trajets relativement courts.
A ce stade, ni Eric Stauffer ni Thierry Charrey n'ont eu vent d'amendes reçues par des subalternes, entre leur domicile et la caserne. Et si ces derniers respectent effectivement la limitation, les délais d'intervention ne semblent pas avoir pris l'ascenseur ces derniers mois. En 2021, la moyenne se situait en milieu urbain à 12 minutes et 54 secondes pour le SDIS Nord vaudois et à 12 minutes 24 en 2019.

(suite du texte en page 6)

Pour la Fédération vaudoise des sapeurs-pompiers et son président Thierry Charrey, la généralisation du 30 km/h rallongera les délais d'intervention.

Le très bon score de 2020 – 11 minutes 40 – s'explique par le confinement.
Les corps concernés ne s'alarment-ils pas inutilement de ce qui pourrait n'être qu'un épiphénomène? «On n'a pas encore de recul là-dessus, réagit Laurent Fankhauser. On mesure le temps entre le départ de la caserne et l'arrivée sur le sinistre, mais pas celui qui précède.» Et même cette statistique doit être nuancée, ajoute Eric Stauffer: «Le volontaire qui met quelques minutes de plus pour se rendre en caserne n'embarquera pas à bord du premier véhicule. Or, c'est ce véhicule qui compte lorsqu'on mesure le temps d'intervention. Ce retard ne se remarque donc pas nécessairement dans nos données.»

Pros épargnés

Précurseure en la matière, la Ville de Lausanne ne donne guère d'indications aux autres corps vaudois, et pour cause: «Son organisation est professionnelle, explique Laurent Fankhauser. Cela signifie qu'il y a de toute façon du personnel en caserne.»
Le chef de division de l'ECA en reste convaincu: la généralisation du 30 km/h en ville rimera avec un allongement des temps d'intervention. Il s'agit donc de trouver des solutions. «On peut décider de professionnaliser tous les corps. Mais imaginez le coût pour avoir des personnes prêtes à intervenir 24 heures sur 24. Pour qu'il soit assumable pour les collectivités, il faudrait créer des entités régionales plus vastes. Le système du bénévolat permet justement de maintenir une proximité.»
Eric Stauffer plaide pour la mise en place d'un permis de conduire spécial. «Le volontaire qui se rend sur une intervention met en jeu son permis privé, dont il a besoin pour travailler. A terme, plus personne n'aura envie de prendre ce risque et de conduire les véhicules d'intervention.» L'idée est sur la table, confirme Laurent Wehrli. Il milite au niveau fédéral avec la FSSP pour faire entendre le message. «Relativement simple d'un point de vue pratique, cette solution l'est beaucoup moins sur le plan juridique.»
Le Montreusien évoque également la possibilité d'équiper les bénévoles de feu amovibles, «comme cela existe au Québec, avec un feu vert semi-prioritaire». Une telle mesure promet d'être complexe: la Suisse compte 83 000 volontaires, contre 1500 professionnels.
«On peut aussi imaginer des mesures organisationnelles, ajoute Laurent Fankhauser. A Zurich, des postes avancés ont été créés pour permettre aux sapeurs de s'équiper plus rapidement et d'embarquer à partir de là dans un véhicule prioritaire. Mais, sur le fond, nous sommes d'avis qu'il faut surtout réfléchir à la planification de ces secteur à 30 km/h et maintenir les grands axes à 50 km/h.»

David Genillard

Retrouvez d'autres informations sur la réduction de la vitesse à 30 km/h sur **tcs-vd.ch/blog**

L'Union des villes suisses veut «attaquer le mal à la racine»

«Le bruit est gênant, nocif pour la santé et mauvais pour l'économie, estime l'Union des villes suisses (UVS). Puisque la circulation routière est de loin la cause de bruit la plus importante, elle doit être combattue à la source.» L'organe demande «d'attaquer le mal à la racine», en faisant du 30 km à l'heure la norme dans tous les centres urbains.
Rapport de l'Office fédéral de l'environnement à l'appui, l'association – qui se présente comme «la voix de la Suisse urbaine» – relève qu'en 2019, les coûts externes causés par le bruit s'élevaient au total à 2,8 milliards de francs, ces nuisances affectant notamment le sommeil des habitants ou pouvant être à l'origine de maladies cardiovasculaires. 80 % (2,3 milliards de francs) étaient imputables à la circulation routière, précise l'UVS. «La première victime en est la population des villes et des agglomérations, où vivent 90 % des personnes concernées.»
L'association voit dans la généralisation du 30 km/h «la solution la plus simple et la moins coûteuse qui s'avère efficace: une réduction de 50 à 30 km/h diminue le niveau sonore de trois décibels, ce qui correspond, en termes de perception acoustique, à une division par deux du trafic. Une mise en œuvre possible consiste à modifier en conséquence l'ordonnance sur les règles de la circulation routière.»
L'UVS plaide par ailleurs pour des mesures à plus long terme, dont la mise en place de compensation par des espaces extérieurs calmes, le respect de critères de qualité minimaux en matière d'isolation phonique dans la construction ou encore la prise en compte de ce type de pollution dans la révision de la loi sur la protection de l'environnement. D.G.

Coup de frein hors des villes

Vaud teste l'abaissement des limites de vitesse de circulation hors localité. Le directeur de la Section vaudoise du TCS, Michele Convertini, exprime ses craintes.

Dans sa lutte contre le bruit routier, le Canton de Vaud, précurseur en la matière, freinera-t-il plus encore les automobilistes au profit de la quiétude des riverains? Un peu plus d'un ans après le 30 km/h de nuit à Lausanne, les Vaudois seront contraints de lever le pied sur trois tronçons hors localités.

Silence, on roule!

La conseillère d'Etat Nuria Gorrite a présenté dernièrement un programme test, de mai à octobre, où la vitesse sera limitée à 60 km/h au lieu de 80 km/h. Trois tronçons, à démographie et profils variés, sont concernés: 2 km de route de contournement à Aigle, 1 km à Assens, sur la route de Cheseaux, et 500 m à Saint-Cergue.

La lutte contre le bruit routier, enjeu de santé publique, est une priorité pour les pouvoirs publics. L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit les oblige à restreindre à la source la pollution sonore. «L'abaissement des limites de vitesse impacte les automobilistes, concède Nuria Gorrite, mais une jurisprudence du Tribunal fédéral nous contraint à privilégier cette mesure.» Moins coûteuse, plus simple et durable que les murs antibruits ou les revêtements de sols phonoabsorbants, la réduction de la vitesse du trafic devrait permettre de diminuer le volume de deux à trois décibels. «Dit ainsi, ça ne paraît pas beaucoup, reconnaît la cheffe du Département des infrastructures, mais les effets sont vite notables.»

En Suisse, un habitant sur sept est exposé à un bruit au-delà des valeurs légales. Pas moins de 14 000 résidents vaudois sont impactés par la pollution sonore hors des localités. Si les autorités se défendent de vouloir généraliser la réduction de vitesse, elles avancent que 10 000 personnes dormiraient sur leurs deux oreilles si seuls 23 des quelque 1500 km de routes cantonales du territoire vaudois passaient de 80 à 60 km/h. Pour les usagers, la perte de temps est estimée à 15 secondes par km. La Municipalité de Saint-Cergue s'est déclarée «pas seulement contente, mais enchantée!»

Marie Mathyer

«Nous ne souhaitons pas de tests alibis»

Ça roule !: Comment le TCS Vaud perçoit-il ces tests d'abaissement?

Michele Convertini: Ces tests, en soi, sont une bonne chose. Ils permettront d'obtenir des mesures précises qui pourront ensuite être utilisées dans la réflexion autour du bruit. Ce qui nous déplairait, en revanche, c'est que ces données concernant les nuisances sonores soient ensuite utilisées comme un alibi pour justifier une généralisation de l'abaissement de la limitation de vitesse de 80 km/h à 60 km/h. Le Canton a en outre informé qu'il n'y aura pas de radars durant ces tests. Mais après? Il ne faudrait pas que cette future mesure soit une occasion de faire pleuvoir les amendes, car les changements continus des limitations de vitesse peuvent induire les usagers de la route en erreur. De manière générale, il faut sans cesse rappeler que, sans mobilité, il n'y a pas d'activité économique, pas de loisirs et pas de liberté de mouvement. Cette mobilité comporte des nuisances, c'est clair, mais il faut concentrer nos efforts là où il y a des habitations, et surtout ne pas péjorer la fluidité du trafic inutilement.

Pourtant, en utilisant l'abaissement de la limitation de la vitesse, le Canton répond à une obligation fédérale.

Mais il existe aussi d'autres solutions! Comme l'utilisation de revêtements phonoabsorbants ou une meilleure isolation des bâtiments. Pourquoi recourir uniquement à l'abaissement de la limitation de la vitesse? Et surtout, qu'en pensent ceux qui utilisent quotidiennement ces infrastructures? Nous avons bien vu, dans notre récent sondage, que 68 % de la population ne veut pas généraliser le 30 km/h en ville, et certaines villes continuent d'ignorer la volonté de leur population en introduisant progressivement des entraves à la mobilité individuelle motorisée. Une vision d'ailleurs totalement utopiste en Suisse, quand on sait que le transport individuel motorisé couvre près de 80 % des km-personne parcourus en Suisse et les transports publics moins de 20 %, le reste étant à vélo ou à pied.

Le 30 km/h de nuit à Lausanne a permis de réduire le bruit routier. Cette mesure, facile à mettre en place et bon marché, n'a-t-elle pas fait ses preuves?

Bien sûr, mais à 20 ou à 10 km/h, le bruit serait encore inférieur. Il faut avoir une vision globale de la mobilité et nous rappelons volontiers que le réseau routier a besoin d'une hiérarchie pour fonctionner, comme le réseau d'eau ou d'électricité. Si nous voulons éradiquer les accidents de la route et supprimer le bruit routier, il faudrait ne plus rouler du tout. Mais c'est illusoire aujourd'hui, et c'est oublier une partie de la société, composée notamment de livreurs, de commerçants ou de personnes qui n'habitent pas dans une agglomération. Par exemple, à Zurich, la réduction de la vitesse en ville a entraîné une augmentation de la flotte de bus pour compenser le temps perdu. Il faut prendre le temps de réfléchir et trouver un juste milieu dans chaque situation. Quelques secondes de perdues sur un trajet, ce n'est pas grand-chose pour monsieur ou madame Tout-le-monde qui se rend au restaurant. Mais quelques secondes en plus, c'est peut-être le temps qui ne permettra pas aux services d'urgence de sauver une vie.

Propos recueillis par Hélène Isoz

Un lieu désormais secret

Le regroupement de toutes les centrales d'urgence du canton de Vaud est un défi architectural. Nous avons visité ce nouveau lieu stratégique pour la première et la dernière fois.

Regardez bien cette photo. Vous ne reverrez plus jamais ce matériel. Vous voyez ici l'un des sites les plus sécurisés de Suisse. Durant cette année, toutes les centrales d'urgence du canton de Vaud, soit le 117, le 118, le 144 et la Centrale téléphonique des médecins de garde, ainsi que la future centrale de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges s'y installeront. A ces fameux numéros d'urgence s'ajouteront les infrastructures de gestion de crise de l'Etat de Vaud, ainsi que les locaux de conduite de la Protection civile (PCi). Désiré par le Conseil d'Etat vaudois pour renforcer la qualité du traitement des urgences, «afin de faire face aux défis liés à l'augmentation constante du volume d'appels et de la complexité croissante des réponses à apporter», un tel regroupement est inédit en Suisse, a-t-on appris lors de son inauguration, mi-janvier.

Concilier public et haute sécurité

Ces locaux se trouvent dans le nouveau bâtiment administratif de l'ECA, sis sur le site de la Grangette, sur les hauts de Lausanne. Une construction qui a posé bien des colles aux initiateurs du chantier. Car il fallait imaginer «un bâtiment ouvert, mais aussi hyper sécurisé», rappelle Serge Depallens, directeur de l'ECA. Pour mesurer le défi, il faut réaliser que le public pourra tranquillement visiter une exposition dans les étages pendant que des opérateurs s'activeront au rez pour gérer un accident routier avec incendie et blessés. Ou que c'est aussi dans ce bâtiment que se trouve l'antre de l'Etat-major cantonal de conduite du canton de Vaud, qui doit pouvoir jouir d'une autonomie de fonctionnement de plusieurs jours, quoi qu'il advienne, rappelait en son temps le bureau Architram, auteur du projet.
La partie que nous avons visitée, dédiée aux centrales, est nichée au coeur du bâtiment. Invisible donc pour l'extérieur, elle se présente comme un immense espace commun en forme de «donut» rectangulaire, où les opératrices et opérateurs s'installeront tout au long de cette année par centrale et par métier.
Au centre de ce «donut» se trouve un vaste patio séparé des centrales par un double vitrage qui apporte verdure et lumière à l'ensemble du bâtiment.
La proximité de ces différentes centrales doit favoriser les échanges et le partage d'informations. A cela s'ajoute aussi une forte mutualisation des moyens techniques, informatiques et des infrastructures, «source d'efficience et de réduction des coûts tant d'exploitation que d'investissements».
Plus de 220 collaboratrices et collaborateurs s'activeront dans ces «locaux modernes respectant les normes de santé-sécurité au travail», ajoute encore le Canton. Hélène Isoz

A VOS AGENDAS!

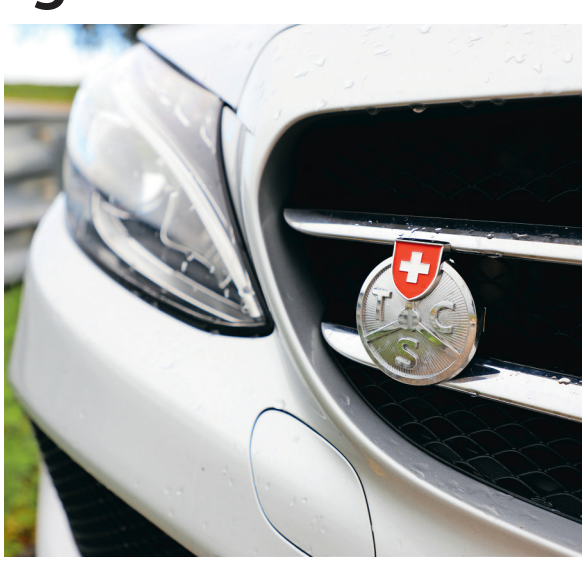
AG du TCS Vaud

La prochaine assemblée générale du TCS Vaud se tiendra le mercredi 7 juin à 17 h 30 à Aquatis. Plus d'informations seront données dans notre journal du 27 avril. Réd.

Un nouvel insigne!

Avis aux collectionneurs et aux fans du plus grand Club de mobilité de Suisse! Le TCS Vaud vous propose désormais d'acquérir un nouvel insigne TCS de style rétro à accrocher à la calandre ou à l'arrière de votre véhicule. Trop stylé, comme dirait la jeunesse!
Cet insigne est en vente dans les Points de Contact de Cossonay et de Lausanne-Gare. Réd.

Prix membre TCS 15.–
Prix non membre TCS 19.–



La Chronique du directeur

Votre section du TCS respecte-t-elle ses engagements?

Oui, le TCS vous dépanne, peu importe que vous circuliez avec votre moyen de locomotion ou celui de quelqu'un d'autre. D'ailleurs, savez-vous que plus de 80 % des véhicules repartent directement après la réparation sur place?
Savez-vous également qu'un des buts figurant dans les statuts de votre Club est de favoriser la réalisation des aspirations de ses membres en matière de tourisme? Dans ce domaine, votre section possède trois Groupements: seniors, cyclotourisme et campeurs. Chacun d'entre eux propose à ses membres des sorties, des voyages et des rencontres à des conditions avantageuses.
Voici quelques exemples qui figurent dans les offres pour 2023. Au mois de mai, les Seniors proposent un voyage en car de trois jours à la découverte de la Suisse orientale (Appenzell et le lac de Constance). De leur côté, les Campeurs organisent une sortie à l'Ascension avec votre maison mobile au camping de Gordevio (TI). Enfin, les Cyclistes ont prévu la traversée des Pyrénées.
Ce ne sont que quelques sorties préparées aux petits oignons parmi tant d'autres.
Avec notre partenaire de longue date, L'Atelier du Voyage, nous proposons également des voyages enchanteurs à la découverte des merveilles de notre planète. Un de ceux-ci est un séjour de 11 jours aux confins du monde, en Afrique australe! Des guides francophones vous accompagnent pour la plupart des voyages dès le départ à l'aéroport.
Tout cela est possible grâce à la part de votre cotisation revenant à la Section. Quant au reste de la cotisation destinée au TCS Suisse, elle permet que ce dernier veille au grain avec l'aide de spécialistes aux conseils avisés sur presque toutes les destinations. Le Club vous propose d'ailleurs des packs complets pour vous assurer de son assistance en cas de souci lors de votre voyage – le TCS, toujours à vos côtés! Après toutes ces informations, à vous de juger si nous remplissons le mandat qui a été inscrit dans les statuts concernant ce point. Je développerai les autres dans une prochaine édition.
Il est en effet difficile de tout vous dire en une seule fois. Si vous souhaitez en savoir plus, l'équipe de Manuel Dimache, notre chef des Points de Contact, se tient à votre entière disposition à Lausanne et Cossonay, et se fera un plaisir de vous conseiller.

Michele Convertini,
directeur du TCS Vaud

Des bénévoles formés

L'association Bénévolat Vaud est une alliée pour tous les bénévoles du canton. Grâce à son soutien, les chauffeurs volontaires remettent leurs connaissances à jour avec le TCS Vaud.

Tous les bénévoles du canton devraient connaître Bénévolat Vaud. Pourquoi? Parce que cette association, reconnue d'utilité publique, soutient de toutes ses forces l'action citoyenne dans le canton. «Nous sommes là, par exemple, pour les personnes qui désirent créer une association ou la faire perdurer. Mais aussi pour celles qui souhaitent la fermer», explique Florence Shih, chargée de communication et de promotion à Bénévolat Vaud. Mais l'association a également des réponses à donner aux personnes qui cherchent à s'engager ou à savoir comment valoriser leur expérience.

Des outils et des formations
En plus d'une multitude d'outils à la disposition des bénévoles, notamment via un site internet, l'association propose également des formations continues. Vous êtes membre d'un comité associatif? Pourquoi ne pas acquérir des outils de gestion de conflits? Ou apprendre à écrire une newsletter percutante? Parmi toutes ces offres de services et de prestations figure aussi une formation de longue date, mais qui ne perd pas de sa popularité. Bien au contraire. Il s'agit du cours de conduite TCS Vaud, proposé, à petits prix, aux chauffeurs bénévoles. «Tous nos volontaires qui y ont participé sont revenus enchantés, confirme Denise Ottet, du groupement des bénévoles Oron-Mézières. Parce que c'est l'occasion de faire le point sur nos automatismes de conduite, de se rendre compte de nos capacités. Et aussi de remettre nos connaissances à jour. Prenez mon cas: cela fait 53 ans que j'ai mon permis.»
Une bonne occasion pour ces hommes et ces femmes de se remettre à la page, dans un contexte où les groupements de chauffeurs sont de plus en plus sollicités par leurs partenaires, parmi lesquels figurent les Centre médico-sociaux.

Des chauffeurs et chauffeuses bénévoles arborent fièrement leur nouveau gilet de sécurité, notamment financé par le TCS Vaud.

«Pour moi, c'est important d'aider là où je vis, poursuit Denise Ottet. Cette activité me permet aussi de rester dans le circuit, tout en participant à une activité intéressante et valorisante.» Hélène Isoz

Plus d'infos sur benevolat-vaud.ch

Vaud Droits

Dépassement par la droite sur l'autoroute: changement – léger – de paradigme

ME ADRIEN GUTOWSKI,
AVOCAT-CONSEIL
DU TCS VAUD,
RELIEF AVOCATS

Devancer n'est pas dépasser par la droite sur une autoroute ou une semi-autoroute. Depuis le 1er janvier 2021 et l'entrée en vigueur de l'art. 36 al. 5 OCR, il est désormais possible de «devancer» par la droite d'autres véhicules dans quatre cas distincts. C'est ainsi toléré en cas de ralentissement, sur les présélections claires, sur les voies d'accélération des entrées (pour autant qu'une ligne continue soit marquée pour la voie de gauche), et dans les sorties. Il est précisé que la manœuvre doit être réalisée avec la prudence qui s'impose.
Il en va différemment s'agissant des dépassements par la droite (déboîter sur la droite et se rabattre ensuite sur la gauche). Cette manœuvre est, dans son principe, toujours interdite et sera punie d'une sanction. Cependant, cette dernière est différente selon les circonstances du cas d'espèce.

Des sanctions sévères

De manière générale, le conducteur risque une peine pécuniaire ou privative de liberté accompagnée d'une sanction administrative (retrait de permis), considérant qu'en dépassant par la droite, il a créé un «danger accru» pour la circulation. Dans l'hypothèse où le conducteur parvient à démontrer que tel n'était pas le cas dans la situation qui le concerne, il sera sanctionné d'une simple amende d'ordre (sans retrait de permis).
Le Tribunal fédéral a en effet récemment indiqué que la punition par l'amende d'ordre de ce type d'infraction devait rester l'exception, les conducteurs ne devant par principe pas s'attendre à des dépassements par la droite. Ainsi, ne sera puni que d'une amende d'ordre (sans inscription au casier judiciaire) de CHF 250.– le conducteur qui procède à un dépassement par la droite suivi d'un rabattement sur la gauche s'il n'y a aucune circonstance aggravante.

Quelles circonstances?

Ces circonstances aggravantes peuvent être le fait de rouler de nuit, en cas de mauvaise visibilité, sur une route humide ou glissante, d'obliger le conducteur dépassé à modifier sa trajectoire, en cas de trafic surchargé ou à proximité d'une entrée ou d'une sortie d'autoroute impliquant des changements de voies fréquents.
Si l'une ou plusieurs de ces circonstances sont réalisées, le conducteur sera alors condamné pour violation grave des règles de la circulation, avec une peine pécuniaire ou privative de liberté avec inscription au casier judiciaire, ainsi qu'un retrait de son permis de conduire.
En conclusion, si la jurisprudence s'est notablement assouplie, la prudence reste de mise, car de nombreuses conditions doivent être remplies pour éviter de commettre une violation grave des règles de circulation routière.
Dans tous les cas, le dépassement par la droite demeure une infraction, mieux vaut donc ne pas s'y risquer!

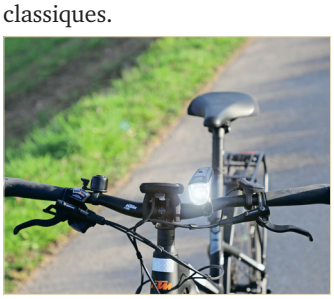
Lire aussi l'article du TCS sur le sujet sur tcs.ch, Test, conseil & sécurité

Concours

Gagnez un set d'éclairage pour vélo

Cyclistes, restez visibles de jour comme de nuit! Comme le TCS Vaud se soucie de la sécurité de ses membres, il met en jeu un set d'éclairage LED Contec.
Pour remporter ce lot, répondez à la question suivante:
Le TCS dépanne-t-il aussi les vélos électriques?
Envoyez votre réponse à concours@tcs-vd.ch d'ici au 12 mars.

Le set d'éclairage Contec s'achète dans les agences du TCS Vaud à Cossonay et Lausanne-Gare.
Ces phares amovibles conviennent également aux vélos classiques.



- Recharge USB, câble inclus.
- Éclairage longue durée, jusqu'à 9 h.
- Fonction stop à l'arrière.
- 70 LUX à l'avant.

Prix membres: 59.40 francs

Réd.

Gilet avec airbag

Plus de sécurité à prix réduit pour les membres

Les membres du TCS Vaud bénéficient d'un rabais de plus de 10 % lors de l'achat d'un gilet airbag light MLV-P de Hit-air.
Ce gilet est doté de coussins airbags plus larges pour renforcer la sécurité et d'un renfort sous la cartouche.
Equipé de bandes réfléchissantes et vendu avec une cartouche C02 60cc, il offre une technologie S-System qui permet un temps de déploiement instantané en moins de 0.25 seconde. Ce gilet convient à la pratique de la moto et de l'équitation.
Intéressé(e)? Nous vous conseillons de tester le gilet dans un Point de Contact du TCS à Cossonay ou à Lausanne-Gare pour choisir le modèle adéquat. Réd.

Plus d'informations sur tcs-vaud-shop.ch

Yverdon innove encore, 70 ans après

La société TRAVYS vient d'inaugurer les premiers bus électriques à batteries de Suisse romande. En 1953, le chef-lieu du Nord vaudois avait déjà une longueur d'avance en matière de transport durable.

Collection du Musée d'Yverdon et Région © Musée d'Yverdon et Région

En 1953, les premiers gyrobus au monde entrent en service à Yverdon-les-Bains.

Depuis le 10 décembre dernier, des bus d'un genre nouveau desservent la ligne 602, qui relie Montagny au technopôle Y-Parc, via l'hôpital et la gare d'Yverdon-les-Bains. La société TRAVYS vient de mettre en circulation quatre bus électriques. Leur particularité? Ils fonctionnent sur batterie et n'ont donc pas besoin de ligne de contact pour se déplacer. La compagnie du Nord vaudois est la première en Suisse romande à s'équiper de tels véhicules.

Cette nouveauté n'en est pas tout à fait une, objecteront les amateurs de transports urbains, dont l'adjudant Patrick Grand, policier retraité et passionné par l'histoire de la circulation. Le 30 septembre 1953, les premiers bus électriques sans ligne de contact entrent en service à Yverdon. La Ville vient d'acquérir deux gyrobus. Développés par la société schwytzoise Oerlikon, ces véhicules sont propulsés par un moteur électrique dont l'énergie est fournie par un «volant d'inertie», un disque d'une tonne et demie, lancé à très grande vitesse.

Cette première mondiale attire la foule le jour de l'inauguration. D'autres villes – Bienne, Gand en Belgique ou Leopoldville au Congo belge – emboîtent le pas à Yverdon. Mais l'aventure fait long feu. Dans le Nord vaudois, la société du gyrobus qui exploite la ligne rencontre des difficultés financières dès 1956. Ecologique et silencieux, ce mode de transport a aussi des inconvénients: il n'offre qu'une autonomie de 6 km, nécessitant de fréquents arrêts de 3 à 4 minutes pour recharger le volant d'inertie. Le fait que la ligne qui aboutit à Grandson ne desserve pas la gare d'Yverdon conduit également les usagers à s'en désintéresser. En 1960, les gyrobus sont mis sur la touche au profit de trois autocars Saurer.

Des idées pas si neuves

«Le gyrobus n'a pas connu les améliorations techniques qui lui auraient permis de survivre», constate Patrick Grand. Ce dernier le rappelle volontiers: «On dit qu'on innove aujourd'hui, mais on avait déjà tout inventé au XIXe siècle. La première voiture électrique a été développée aux USA en 1884, on utilisait aussi l'hydrogène…» Ce qui a mis un frein à l'ascension de ces transports verts, selon l'adjudant? «Les deux guerres mondiales ont fait que le développement de ces technologies peu rentables à l'époque a été stoppé. Puis les 30 glorieuses ont suivi, durant lesquelles il était facile de faire le plein.»

Climat plus favorable

Les nouveaux bus de TRAVYS connaîtront-ils une vie plus prospère que leurs mythiques prédécesseurs? Du côté de la compagnie, on souligne en tout cas les avantages des transports récemment mis en service, «silencieux et confortables». Leur autonomie est par ailleurs supérieure à celle des gyrobus: «Ils peuvent parcourir jusqu'à deux fois la longueur de la ligne 602 (*ndlr: soit deux fois 7 km*)», précise Calvin Leutwyler, assistant marketing et communication chez TRAVYS. Une station de recharge alimentée par les panneaux solaires de la déchèterie communale a été installée au terminus. «La puissance de recharge étant élevée, ils peuvent récupérer une grande partie d'électrons en peu de temps. La durée d'attente à cet arrêt reste inchangée.»

Le contexte politique est également plus favorable qu'en 1960. Durabilité et climat figurent en très bonne place dans le programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat. «Il prévoit un soutien auprès des entreprises de transport public dans leur effort de transition énergétique, confirme Charles Super, délégué à la communication au Département des infrastructures. Notamment dans le renouvellement de leur flotte de bus.» David Genillard

SOURCES: notrehistoire.ch, journaux de l'époque

Crédit: Robin Nyfeler - TRAVYS 2022

Les premiers bus sur batteries de Suisse romande sont entrés en service en décembre à Yverdon-les-Bains.

D'autres images et infos sur les premiers véhicules électriques vaudois sur **tcs-vd.ch/blog**

Un camping-car d'occaz'?

Le marché de l'occasion du camping-car se porte bien. Le TCS vous donne quelques pistes pour acheter futé.

Avant tout, «il faut définir l'utilité du véhicule», relève Jürg Reinhard, expert au TCS (*photo*). Par exemple, est-ce que je prévois de longs voyages ou plutôt des week-ends? Roulerai-je seulement en Suisse ou aussi à l'étranger? La réglementation concernant les normes environnementales peuvent en effet pas mal varier selon la destination.
Le nombre de personnes à embarquer modifiera aussi les critères de recherche du véhicule idéal. Le profil de l'élu ne sera pas le même s'il doit servir pour des vacances familiales ou une douce retraite à deux. «Pour avoir une idée de la taille qui correspond à ses attentes, je dis toujours qu'il faut imaginer gérer deux jours de vacances avec beaucoup de pluie», explique Patrick Staub, Chef Technique et Contrôles au TCS Vaud. Enfin, le type de passager influencera aussi l'équipement et les aménagements nécessaires. «Si vous prévoyez de voyager avec des enfants, il faudra par exemple vérifier la possibilité d'installer des sièges auto adéquats», rappelle Jürg Reinhard. S'il existe une soute, elle devrait être suffisamment grande pour y ranger les valises et éventuellement les vélos ou skis de toute la famille. Vos besoins définiront le véhicule recherché.

Pro ou particulier
Les occasions se trouvent aussi bien chez les professionnels du milieu que chez les particuliers. «J'achèterais mon camping-car chez un concessionnaire, avec une garantie», relève Jürg Reinhard. Auprès d'un particulier, le prix proposé devrait être bien inférieur à la valeur marchande.» Dans tous les cas, gare aux offres trop alléchantes.

Inspection générale avant l'achat
«Afin d'éviter les mauvaises surprises, il est possible d'effectuer un Contrôle camping-car dans un centre technique TCS, avant l'achat», rappelle Patrick Staub. Sans cela, il est primordial que le vendeur communique des informations sur les contrôles d'étanchéité du véhicule, du gaz, le dernier service et la dernière expertise ainsi que sur l'existence d'un ou des accidents dans le passé. L'inspection doit aussi comprendre l'état du châssis et des pneus. En résumé, il est important de contrôler la totalité du véhicule. «Prenez le temps de faire cette inspection et n'hésitez pas à demander au vendeur de mettre en marche tout l'équipement, du gaz aux panneaux solaires», résume Patrick Staub.

Hélène Isoz

Retrouvez d'autres conseils pour l'achat d'un camping-car sur **tcs-vd.ch/blog**

Cours de conduite

Remorque & van

Cours mêlant théorie et pratique sur piste. De la théorie sur l'arrimage et le chargement est aussi au programme. Ce cours est adapté au van pour chevaux.

Prochaines dates:
30 mars, 18 avril et 13 mai 2023

Prix
Membre dès 240 francs
Non-membre dès 290 francs

Cours Seniors

Conçu par des professionnels de la conduite et de la formation routière, ce cours, en deux parties, permet de tester son expérience et de reprendre confiance.

Prochaines dates:
10 et 21 février 2023
2 et 15 mars 2023

Prix
Membre 120 francs
Non-membre 170 francs

Auto

Auto compétence:
Perfectionnement intensif de la conduite. Prochaines dates: 23 février, 1er avril, 25 mai et 19 juin 2023

Auto expérience:
Perfectionnement et remise à niveau. Prochaine date: 30 juin 2023

Prix
Membre dès 240 francs
Non-membre dès 290 francs

Nos cours pour particuliers et entreprises
tcs-vd.ch/cours
021 863 22 22

Contrôles de saison

Contrôle Utilitaire

Contrôle pour les véhicules utilitaires, et camping-cars, jusqu'à 5 t. Il dure 90 minutes.

Bon à savoir: d'autres prestations pour utilitaires sont proposées comme un service climatisation, un diagnostic électronique ou un contrôle antipollution.

Prix
Membre 180 francs
Non-membre 280 francs

Garantie véhicule TCS

Conclure une Garantie véhicule TCS, c'est s'assurer une protection contre les futurs frais de réparation.

Conditions:
- véhicule jusqu'à 10 ans max. / 3.5 t / immatriculation CH
- kilométrage de 200 000 km max.

Prix
Différents tarifs en fonction de la couverture

Test expiration garantie

Faites contrôler votre véhicule dans notre Centre technique à Cossonay afin d'éviter des pannes et des réparations inattendues après l'expiration de la garantie d'usine ou de la garantie complémentaire. Cette prestation est adaptée au voiture, véhicule de livraison et camping-car.

Prix
Membre 150 francs
Non-membre 240 francs

Nos contrôles pour particuliers et entreprises

tcs-vd.ch/controles
021 863 11 11

Technique & contrôles

Contrôles
lundi–vendredi 7h30–17h30
jeudi 7h30–18h15
samedi 7h30–16h

Renseignements:
lundi–vendredi 7h30–17h

Bulletin d'inscription Cours et Contrôles

A retourner au TCS Vaud • Case postale • 1304 Cossonay

Nom et Prénom: _____

Adresse: _____

NPA et Localité: _____

Téléphone et e-mail: _____

Date de naissance: _____ N° de membre TCS: ☐☐☐ ☐☐☐ ☐☐☐

N° de plaque et marque du véhicule: _____

N° de permis de conduire: _____

Cours auto: _____ **Cours moto:** _____

Contrôle: _____

Date choisie: _____ Date de remplacement: _____

Date: _____ Signature: _____

Campeurs

Assemblée générale du TCS Camping Club Vaud

Samedi 1er avril 2023 à 16 h au Centre de la Section vaudoise du TCS à Cossonay.
Conformément aux statuts, le comité vous invite à y assister.

Ordre du jour.

1. Signature de la liste des présences par les porteurs de la carte de membre Campeur vaudois.
2. Adoption de l'ordre du jour.
3. Adoption du PV de l'assemblée générale du 19 mars 2022.
4. Rapport du président.
5. Rapport de la responsable des activités et manifestations.
6. Rapport de la trésorière. Bilan et compte d'exploitation.
7. Rapport du réviseur des comptes
8. Approbation des comptes 2022 et décharge au comité.
9. Budget 2023.
10. Camping de La Murée, situation, avenir.
11. Election du comité.
12. Election du/de la président-e
13. Propositions individuelles et divers.

A l'issue de l'assemblée, un souper sera servi. Il est gratuit pour les porteurs de la carte. Un montant de 20 francs est demandé pour les accompagnant(e)s. Il est possible d'assister seulement à l'AG ou de ne participer qu'au souper.
Afin de faciliter l'organisation de celui-ci, il est nécessaire de vous inscrire jusqu'au 10 mars, dernier délai, auprès de Carole Rittener, 079 245 33 30, ou par courriel à carole.rittener@gmail.com, avec paiement à TCS Camping Club Vaud, case postale 106, 1196 Gland, IBAN CH55 0900 0000 1019 2801 7. Merci de préciser le nombre de personnes.

Les propositions individuelles doivent parvenir par écrit au TCS Camping Club Vaud, CP 106, 1196 Gland, avant le 10 mars 2023.

Pensez à prendre votre carte de membre Campeur.

Pâques du 7 au 10 avril 2023 au camping Le Nid du Parc, à Villars-les-Dombes (F)

Attention ouverture du camping le 7 avril 2023, pas avant
Vendredi: 17 h 30, apéritif d'ouverture
Samedi: dès 11 h, visite du parc des oiseaux
Dimanche: 8 h à 10 h (2 services), petit-déjeuner au restaurant du camping. Après-midi, programme suivra. Course aux œufs. 19 h, cocktail traditionnel au restaurant du parc des oiseaux.
Lundi: 10 h 45, apéritif de clôture

Finance d'inscription: 60 francs par personne pour les membres campeurs, 80 francs par personne pour les non-membres; gratuit pour les enfants des membres âgés de moins de 16 ans, 20 francs pour les enfants non-membres. Inscription jusqu'au 10 mars, dernier délai, uniquement avec paiement à TCS Camping Club Vaud, CP 106, 1196 Gland, IBAN CH55 0900 0000 1019 2801 7. Veuillez indiquer l'âge des enfants. Ces prix comprennent: la visite, le petit-déjeuner, le repas, les apéritifs d'ouverture et de clôture.

Les nuitées ne sont pas comprises. Renseignements auprès de Carole Rittener au 079 245 33 30 ou par courriel à carole.rittener@gmail.com.

Crédit : Porte de Villars Châtillon-sur-Chalaronne – Isabelle Lallemand

Cyclotourisme

Activités du TCS Vélorando!

Semaines à Majorque

Nouvelle équipe, nouvelle destination!
Chères et chers amis-es cyclistes,
J'ai le plaisir de vous informer qu'en 2023, une nouvelle équipe reprend l'organisation, avec MM. Daniel Genoud, Daniel Grandjean et Charles Perez. Nous profitons de cette reprise pour changer aussi de lieu de séjour.

Hotel 4* au bord de la mer, piscine et 5 jours de vélo guidés + 1 jour de repos. Parcours de 80 à 100 km, 2–3 groupes selon les niveaux, vitesse moyenne 20–23 km/h selon le groupe.
L'objectif étant le plaisir et en sécurité!
Nous vous invitons à visiter notre page web sur ces séjours sur tcs-velorando.ch, grandes randonnées & Majorque.
Notre page vous renseignera sur le lieu, le programme et permettra également de vous inscrire au moyen de notre formulaire en ligne. Facile!

La semaine du 2 au 9 avril est déjà complète, mais il reste encore des places pour la semaine du 9 au 16 avril.

N'attendez pas!
Le TEAM Vélorando

Seniors

Réveillon en Toscane du 29 décembre 2022 au 2 janvier 2023

Trente-huit participants étaient présents pour passer le Réveillon dans cette magnifique région, la Toscane. Le 1er jour, visite à Sienne, ville d'art mythique avec sa célèbre place del Campo, le Palazzo Pubblico et sa belle cathédrale. En fin de journée, visite d'une cave typique toscane et dégustation de Chianti et de ses spécificités. Le 2e jour, visite de Lucca, petite ville fortifiée aux rues pavées où se dressent de nombreuses églises et palais. En fin de journée, visite d'un agritourismo avec présentation de la fabrication d'huile d'olive; s'ensuit un repas accompagné d'une dégustation de vin dans un cadre idyllique. Le 3e jour, visite de la plus belle ville de Toscane: Florence, riche de nombreux chefs-d'œuvre de l'art et de l'architecture de la Renaissance.
Un voyage exceptionnel, une région de toute beauté, une cuisine raffinée servie dans une ambiance festive et chaleureuse. Des moments privilégiés et empreints d'amitié pour passer le cap de la Nouvelle Année!

Rejoignez le Groupement des Seniors!

Choix de 10 à 12 rencontres et voyages de 1 à 7 jours.

Découvrez en ligne le programme 2023 du Groupement via tcs-vd.ch, groupes, seniors.

A vos agendas!

15 mars
Assemblée générale du Groupement au Centre TCS, à Cossonay.
Transport individuel ou transports publics, avec bus navette depuis la gare de Cossonay – Penthalaz.

27 avril
Tête de Moine et couteaux suisses
Sortie en car

du 31 mai au 2 juin
A la découverte de la Suisse orientale
Sortie en car

ACTION BATTERIES TCS

Valable du 15 février au 31 mars 2023 au Centre technique du TCS à Cossonay, sur rendez-vous.

Le montage est offert pour les membres TCS.

Découvrez nos différents modèles de batteries et les tarifs en scannant ce code QR.

Vaud Voyages
proposé par l'Atelier du Voyage

Retrouvez tous les voyages sur
www.tcs-vaud-voyages.ch

Un archipel au milieu De l'Atlantique

Du 27 mai au 6 juin 2023

LES AÇORES - CIRCUIT 11 JOURS

Dès CHF 3'890.- par personne en chambre double

Balade écossaise Avec Military Tattoo

ÉCOSSE - Circuit 8 jours
Du 4 au 11 août 2023
Dès CHF 3'650.- par personne

Séjour-découverte et Opéra à Vérone

VÉRONE - Séjour 4 jours
Du 1er au 4 septembre 2023
Dès CHF 1'460.- par personne

Savanes infinies Et sable blanc

TANZANIE - Circuit 12 jours
Du 12 au 23 octobre 2023
Dès CHF 5'850.- par personne

Intéressés? Programme détaillé, renseignements et réservations

021 311 06 01
lu-ve 9h-12h et 14h-18h

voyages@tcs-vd.ch
www.tcs-vaud-voyages.ch

Organisation technique: L'Atelier du Voyage. Les conditions générales de l'Atelier du Voyage s'appliquent.