

encore!

LE MAGAZINE STYLE | LE MATIN DIMANCHE

VOYAGE
AU LOIN,
TRÈS VITE

INTERVIEW
Patrick
Dempsey
comédien
et pilote

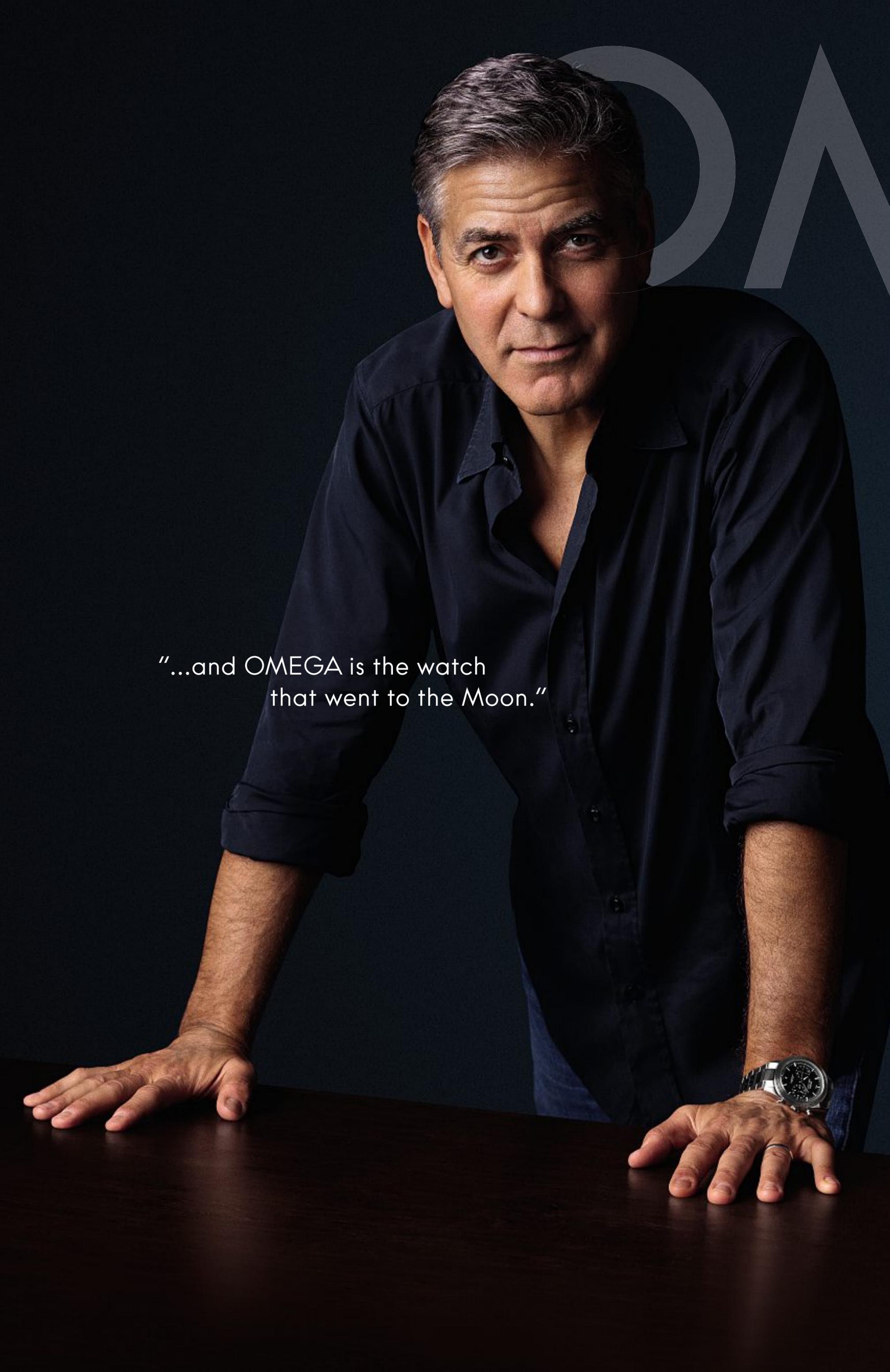
ACCESSOIRES
L'élégance
au volant

Vitesse

Les voitures électriques
démarrent en trombe

FÉVRIER 2017

 Le Matin
Dimanche



"...and OMEGA is the watch
that went to the Moon."

MEGA



Speedmaster

GEORGE CLOONEY'S CHOICE

#moonwatch

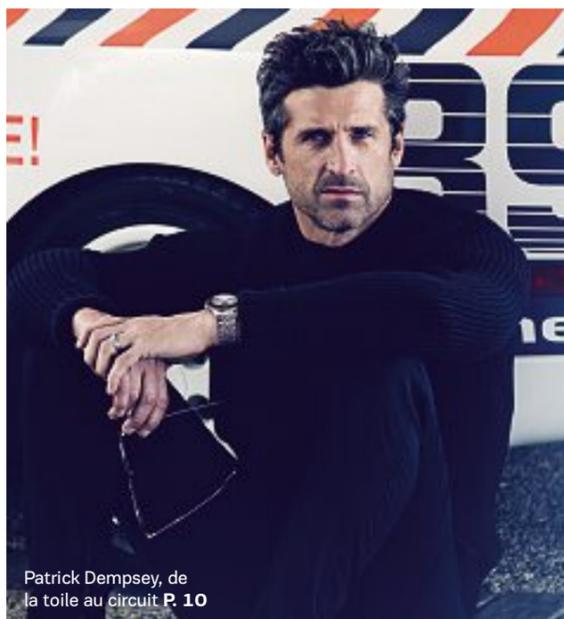
Ω
OMEGA

Boutiques OMEGA: Genève • Zürich • Luzern • Interlaken • Bern • Crans-Montana • Zermatt

SPRING IN
THE CITY.

Trench-coat
199.—

MANOR 



Patrick Dempsey, de la toile au circuit P. 10



Des chronos de battants P. 9



Bolides boostés à l'électricité P. 14

Vitesse | Février 2017

SUJETS

8 Saga

La longue histoire du casque, cette protection devenue universelle

18 Evasion

10 destinations express pour un dépaysement total

22 Parfums

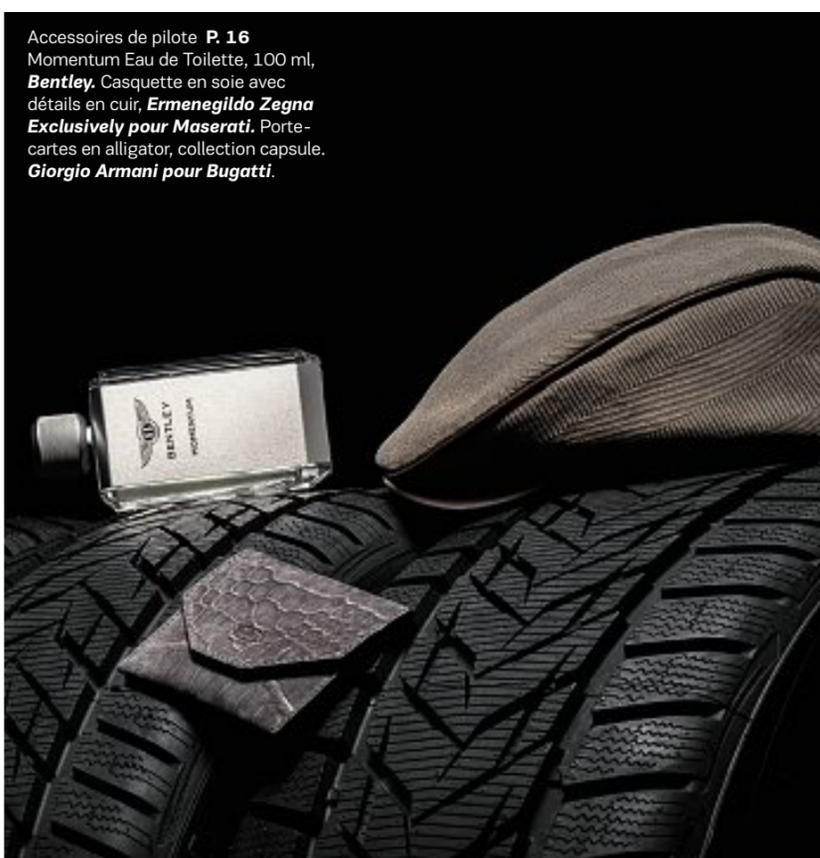
Ces sillages masculins qui font basculer les femmes

23 Ses goûts

L'horloger Maximilian Büsser et ses machines extraordinaires

RUBRIQUES

- 6 Merveilles: de beaux objets comme autant de petits bonheurs
- 21 Shopping: des poissons partout dans la déco



Accessoires de pilote P. 16
Momentum Eau de Toilette, 100 ml, Bentley. Casquette en soie avec détails en cuir, Ermenegildo Zegna Exclusively pour Maserati. Portecartes en alligator, collection capsule. Giorgio Armani pour Bugatti.



UNE

Montre Aerolithe Performance, hommage à la Bugatti Aérolithe, chrono flyback, automatique, boîtier titane 41 mm, bracelet veau noir, Parmigiani Fleurier et Bugatti. Etui en veau, Thomas Lyte pour Aston Martin. Sneaker en veau avec semelle respirante, Porsche Design.

Photos Yves Bachmann
Stylisme Ilaria Longo et Gloria Karthan

Cette envie de rattraper le temps

DÉPÊCHE-TOI! ATTENDS! Ces injonctions désordonnées nous ont accompagnés, petits, quand nos parents débordés tentaient de dompter cette matière instable qu'est le temps. Toujours en retard, toujours en décalage... Ceux d'entre nous qui ont été éduqué à leur tour des enfants ont transmis ce même rapport compliqué avec le planning. Nous sommes pétris du sentiment que les minutes sont des adversaires qu'il faut surveiller, mettre à profit et surtout – sacrilège! – ne jamais perdre. Est-ce cette insécurité viscérale qui nous pousse à tant aimer la vitesse? Comme une revanche qui donne, un court instant, l'illusion de rattraper le temps? Je ne suis pas le genre d'automobiliste qui joue avec



Renata Libal, rédactrice en chef

la pédale des gaz au feu rouge, impatiente de démarrer avant la file d'à côté. Mais je dois admettre que je comprends assez bien l'adrénaline induite par ces nouvelles voitures qui accélèrent comme des fusées (lire en page 14). A défaut de diminuer le temps de déplacement, autant jouer à décrocher la lune... Temps de déplacement, justement: la plus grisante des vitesses modernes est celle qui permet de changer de monde, le temps d'une sieste en avion. Matin pluvieux à Genève, déjeuner en terrasse à Tel-Aviv, voilà la magie des dépaysements express (nos favoris en page 18). Presque de la téléportation... Et si cette course contre le temps butte sur d'interminables contrôles de sécurité dans les aéroports, tant pis. On ferme les yeux et on respire: la lenteur est aussi un défi à relever.



Magazine imprimé en Suisse sur du papier issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.



Motifs discrets et assemblage traditionnel, les codes du toujours juste selon Loïc & Gil.

ACCESSOIRE

Retour d'élégance

Pour Paolo Luban, l'élégance est une seconde nature. L'ancien financier italien, fin connaisseur de la mode pour homme, s'est reconverti presque par militantisme dans le commerce de la cravate. «Nous avons oublié, dit-il, à quel point cet accessoire, considéré à tort comme contraignant, est la touche finale d'un costume.» Sur son site loicetgil.com basé à Genève, il vend des cravates en soie tissée ou imprimée, fruit de dix-huit mois de travail avec des artisans italiens. Assemblées selon la méthode traditionnelle dite «a tre pieghe» (trois couches), ces cravates sont plus épaisses que les ordinaires, très luxueuses avec leurs motifs subtils, et disponibles en deux

longueurs. «Elles mesurent souvent 150 cm, mais pour un homme de plus de 184 cm, il faut impérativement 10 cm de plus.» Rien qui change tout! Reste à savoir manier ce bout de tissu: «La cravate ne s'isole pas en tant qu'objet. Elle fait partie d'un ensemble, avec la chemise et son col, le costume, les chaussures», explique Paolo Luban. Et d'énumérer quelques règles: le respect des proportions, la bonne longueur (ne doit pas descendre au-delà de la ceinture), l'équivalence de taille entre le pan arrière et le pan de devant. Quant au nœud, le plus classique, le «for-in-hand», convient à toutes les tenues. Celui qui le fait le mieux? «Obama, sans hésiter.» Sarah Jollien-Fardel

L'ART À MOINS DE 1000 FRANCS

Dis paraître



PAR LAURENT DELALOYE

Le titre n'est pas qu'un simple jeu de mots. Au contraire, il résume bien l'esprit de cette œuvre qui se transforme

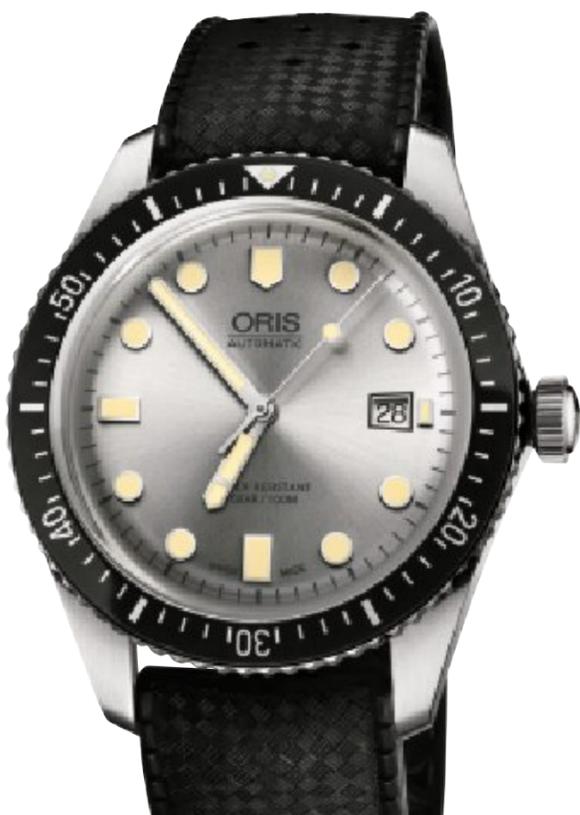
selon les sources lumineuses. Ainsi, à la lumière ambiante, elle est une aquarelle rouge et bleu avec Vassili au milieu de ses amis festifs. A travers un verre rouge, le même personnage quitte la soirée alors que la femme, dans les bras de laquelle il se lovait, change de posture. Et lorsque la lumière passe au bleu, l'image vire au noir-blanc. Ce pouvoir mystérieux, Jonathan Delachaux (né à Môtiers en 1976) l'a mis au point en 1995 pour entrer à l'ESAV à Genève (actuelle HEAD) dont il est ressorti diplômé en arts visuels en 1998. Depuis, il ne vit que et pour son art dans un étonnant appartement-atelier à l'entresol d'un immeuble cosu de Genève. Avec sa femme, la chanteuse Zoé, il pratique également la musique au sein d'un groupe post-punk. Mais ce ne sont pas là les seules originalités de l'artiste. Depuis 1996, son travail est rythmé par l'existence de trois personnages en plasticine – Johan, Naïma et Vassili – présents dans l'ensemble des peintures acryliques ou des compositions musicales! Depuis leurs 13 ans, ils suivent le couple, prenant tous les jours de l'âge au gré des épisodes variés que Jonathan ne manque pas d'immortaliser: «Les peindre, c'est en quelque sorte tenir leur journal intime», avoue-t-il tout en reconnaissant que ses compagnons n'empiètent pas sur sa vie privée en permanence!

L'actu: Expo «Les Faux-Monnayeurs», jusqu'au 5 mars, au Quartier général de La Chaux-de-Fonds, avec parution du coffret de 18 gravures «Evidence» en 30 ex.

Site: www.jonathandelachaux.com

Le prix: 900 fr.

«Vassili Party» 1/1 de la série «Verre rouge» (14x24 cm), aquarelle sur papier, 2015

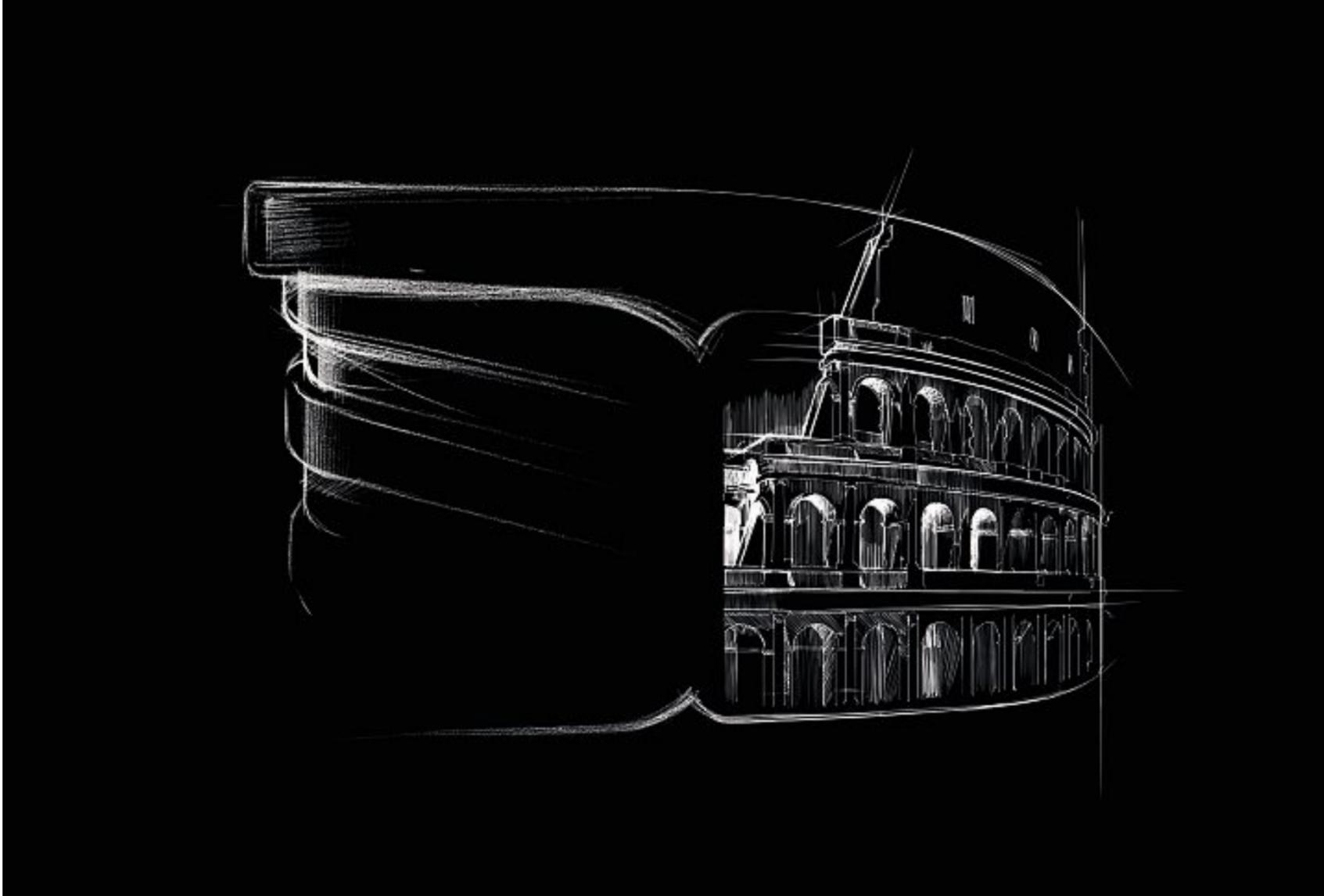


MONTRE

L'argent fait notre bonheur

Tout concorde dans la nouvelle Oris Divers Sixty-Five: un design sixties, un esprit sportif et un heureux mix de nuances. La montre de plongée redonne vie à un modèle de 1965 dans une tonalité vintage due à un boîtier en acier inoxydable, un verre saphir bombé et surtout un cadran argenté. De la même façon que le bronze prêtait un effet «sortie de l'eau» au modèle Carl Brashear, l'argent ajoute un côté «taillé pour la haute mer» à la référence Sixty-Five. Virant de l'ardoise au taupe, voire à l'antracite sauvage selon les reflets du soleil, le cadran est gris, comme une «promesse de tempête». M.B.

Oris Divers Sixty-Five, automatique avec date, 42 mm, acier, étanche à 100 mètres, 1900 fr. Disponible sur bracelet caoutchouc noir, cuir vintage marron ou acier inoxydable.



Et le Colisée devient bijou... Telle était la mission que Bulgari a confiée à Zaha Hadid.

BIJOU

Une bague, un monument

Le centre aquatique des Jeux olympiques à Londres, l'Opéra de Canton, les tours Soho à Pékin... Autant de bâtiments aux lignes fluides d'inspiration végétale qui marquent le style de feu Zaha Hadid. Mais la célèbre architecte, née à Bagdad et décédée d'une crise cardiaque au printemps dernier, ne laisse pas seulement sa patte au cœur des villes. Elle s'est aussi penchée sur des objets de format réduit (dont une splendide râpe à fromage qu'édite Alessi ces jours). Dans le registre spectaculaire et précieux, Bulgari propose aussi sa vision personnelle d'une pièce fortement emblématique de la maison, la B.zero 1. Dès l'origine, en 1999, cette bague s'est inspirée



La bague B.zero 1 Design Legend se décline en trois ou quatre bandes, en or rose ou blanc. Un pendentif complète la gamme.

du volume du Colisée, pour sceller en un anneau la relation intense qui lie l'histoire du joaillier à la ville de Rome. En 2015, cette architecture joaillière a été soumise à l'œil de Zaha Hadid, pour qu'elle puisse enrouler le célèbre amphithéâtre autour du doigt, à sa manière à elle. Ses esquisses ont été approuvées peu avant Noël 2015 et son bureau londonien (400 personnes tout de même!) a finalisé la pièce. Le résultat est hypnotique: les masses sont devenues des lianes ondulantes, et le bijou dégage une impression de liberté, de mouvement, d'envol. Une sculpture aérienne aux perspectives changeantes, un petit monument sur l'annulaire. *Renata Libal*

VOITURE

Au nom de la route SS 38



Le premier SUV signé Alfa Romeo porte un nom de... col de montagne. Pas n'importe lequel, évidemment, mais celui du plus haut col routier des Alpes italiennes: le Stelvio, 2757 mètres d'altitude, à un lancer de pierre des Grisons. Il relie Bormio dans la Valteline à Prato allo Stelvio dans le Tyrol du Sud. Surtout, il est sur le tracé de la très vertigineuse SS 38 et de ses 60 virages en lacets (dont 48 numérotés...). Un paysage routier de l'extrême! Après la Giulia, le constructeur automobile italien poursuit donc son come-back avec ce SUV. La marque sportive qui avait jadis fait tant parler d'elle puis semblait s'être assoupie renoue ainsi avec la voie du succès. Avec la Stelvio, elle s'appuie sur la tendance au long cours du SUV. Le modèle de base au moteur 2 litres turbocompressé de 280 chevaux s'avère déjà très sportif. Tandis que le moteur de la version phare Quadrifoglio (*photo*), avec ses 510 chevaux, a été développé avec Ferrari. A aller tester en vitesse sur les lacets de la route du Stelvio...

Hanspeter Eggenberger



MAKE-UP

Lèvres de sucre

Après les coulisses de défilés, ce petit bâton magique arrive dans la rue. Il exfolie les lèvres en douceur et gourmandise grâce à ses grains de sucre. Au passage, il hydrate et rosit. Embrassez-moi vite! *R.L.*

Lip Sugar Scrub, Dior, 46 fr. 50



1950



1915

1915



1925



1930



1971

1985

1950 Forces de l'air équipées de l'US Air P1.
1971 Le coureur Jacky Ickx au volant de sa Ferrari.
1985 Adrien Galet invente le casque de pompier F1.
2016 L'EcoHelmet pliable d'Isis Shiffer pour cyclistes. Casque de ski porté par les mannequins du défilé automne-hiver 2016-2017 Emporio Armani.



2016

2016

Têtes à casque

ENCORE RARE AU SIÈCLE DERNIER, LE CASQUE COIFFE AUJOURD'HUI PETITS ET GRANDS. HISTOIRE D'UN COUVRE-CHEF QUI PREND LA TÊTE.

TEXTE HANNAH SCHLAEPPER

JAMAIS SANS SON CASQUE. Tel pourrait être le slogan du XXI^e siècle. Du banquier scooterisé à l'écolo bobo à vélo, du skieur à l'ouvrier du bâtiment, personne n'échappe à cette aura protectrice. *L'Homo sapiens* serait-il devenu – trop – raisonnable? «On ne considère plus l'accident comme un coup du destin, explique Magali Dubois, porte-parole du Bureau de prévention des accidents (BPA), notre société met donc en place des mesures pour prévenir le danger.» Si le casque incarne aujourd'hui la philosophie du risque zéro, il a longtemps été réservé aux forces armées. Du métallique de la Grèce antique aux emblématiques Adrian et Brodie de la Grande Guerre, le casque militaire se transforme au gré des dangers, protégeant des flèches en bois puis des éclats d'obus. D'autres professions à risque se casquent: les sapeurs-pompiers dès le XVIII^e siècle – même si leur cloche de cuivre avec plumet rouge fait plutôt parade – ainsi que les mineurs et les ouvriers du bâtiment. En 1919, l'Américain Edward William Bullard fait breveter le premier casque de chantier. De toile et de colle à l'origine, il évoluera jusqu'au thermoplastique actuel. Chez les pompiers, il faudra attendre 1985 pour qu'ils abandonnent l'acier et inaugurent le fameux F1 au profil révolutionnaire conçu par la société française Gallet.

Impulsions sportives

L'émergence de nouveaux sports, aux XIX^e et XX^e siècles, entraîne elle aussi la diversification des matériaux. En équitation, on voit ainsi les jockeys coiffer une casquette colorée et les cavaliers une bombe rigide. Joueurs de football américain, boxeurs et cyclistes se mettent, eux, aux couvre-chefs en cuir. En 1935, la mort à moto de Thomas Edward Lawrence dit Lawrence d'Arabie fait entrer le casque dans une nouvelle ère. Le neurochirurgien Hugh Cairns documente les blessures de l'officier britannique et publie ses observations en 1941 dans le *British Medical Journal*. Il s'agit là de la première étude qui démontre a contrario les avantages du casque. Six ans plus tard, trois professeurs de l'Université de Californie se basent sur l'article de Cairns pour développer un modèle destiné aux pilotes de l'armée de l'air américaine: l'US Air P1, avec sa coque extérieure rigide et son intérieur tapissé de mousse souple. Cette technologie intéresse aussitôt les sports à moteur. En 1954, l'entreprise américaine Bell et l'allemande Schuberth réalisent leurs modèles pour coureurs automobiles et motos. Bell crée en 1966 le casque intégral pour pilotes de formule 1, le Bell Star. Les années qui suivent voient l'apparition du Nomex qui résiste au feu, ainsi que de la fibre de carbone ou du kevlar, légers, qui intègrent les systèmes de communication.

Malgré ces avancées, certains sports font longtemps la tête au casque. Par exemple le cyclisme sur route, qui attend 2005 pour rendre son port obligatoire. «Il y avait une volonté chez les «routards» de se différencier des «pistards», qui eux ont porté le casque dès les Jeux de Berlin de 1936, raconte Patrick Clastres, historien du sport et professeur à l'Université de Lausanne. Cependant, avec l'arrivée dans les années 1980 des compétitions en BMX et en VTT où les concurrents couraient casqués, la question a été relancée.»

Sortons de la compétition: que font les têtes ordinaires? Elles se couvrent de plus en plus, que ce soit sur les pistes cyclables ou sur la neige. Aussi en 2014, 99% des jeunes de moins de 19 ans et 82% des plus de 65 ans portaient un casque sur les pistes de ski, selon l'association suisse des assurances. L'Etat participe au mouvement puisque le port du casque est obligatoire dès 1981 pour les motards en Suisse puis pour les cyclomotoristes en 1990. Et le BPA souhaite rendre obligatoire le casque à vélo pour les enfants jusqu'à 14 ans. Sans succès jusqu'ici. Mais pour ceux qui craignent de trimpler cet objet encombrant, la designer Isis Shiffer a inventé l'EcoHelmet: un casque en papier recyclable résistant à l'eau. Avec sa structure en «nid d'abeilles», il protège des chocs aussi bien qu'un casque en polystyrène. L'innovation s'adresse surtout aux citadins à vélo. A la fin d'un trajet, l'EcoHelmet se plie et se cale aisément dans un sac. Une idée jugée brillante puisque la designer américaine a remporté en 2016 le prix international du James Dyson Award. Aux Etats-Unis, le casque écolo sera disponible dans des distributeurs juste à côté des bornes de location de vélos. Le tout pour 5 dollars. On n'arrête pas le progrès. Il fonce... casqué, évidemment. ☺



Compte à rebours

Pour avoir une bonne longueur d'avance sur ses concurrents dès le démarrage, Ulysse Nardin a équipé ce chrono d'une fonction compte à rebours faisant tourner les aiguilles en sens inverse jusqu'au départ instantané. Elle devrait être utile à Artemis Racing, dont la marque est le partenaire officiel pour la 35^e Coupe de l'America.

Ulysse Nardin Marine Regatta, Ø 44 mm, automatique, acier, réserve de marche de 72 h, étanchéité 100 m, 15 900 fr.



Age d'or

Voilà un chrono qui incite à regarder dans le rétro. Il puise son inspiration dans les archives de la manufacture Minerva, à Villeret (intégrée à la marque Montblanc) très impliquée, jadis, dans le chronométrage de rallye. Hommage donc à cette histoire d'amour et de précision, avec une reprise des codes classiques: lunette rotative unidirectionnelle, bracelet perforé, esprit tableau de bord.

Montblanc TimeWalker Chronograph Automatic, Ø 43 mm, automatique, acier, réserve de marche de 46 h, étanchéité 100 m, 4100 fr.



Best-seller

Comment souffler dix bougies avec panache? La montre Carrera répond avec une version revisitée plus légère grâce au titane. Le traitement PVD noir donne à son boîtier un look viril qui gagne en modernité avec la couronne en céramique noire et l'échelle tachymétrique beige. Le tout est complété par un bracelet en cuir de veau vieilli dont la patine devrait en faire un objet intemporel.

TAG Heuer Carrera Calibre 16 Day-Date Chronograph Black Titanium, Ø43mm, automatique, titane grade 2, réserve de marche de 42 h, étanchéité 100 m, 4700 fr.



Hissez haut!

En le voyant au poignet, on comprend pourquoi ce chrono de 47 mm est taillé pour la haute mer. C'est qu'Officine Panerai vient de devenir le partenaire officiel de la Coupe de l'America. Cinq modèles de la gamme Luminor célèbrent cette union avec la navigation, dont trois créés pour les Américains d'Oracle (*ci-dessus*), un pour les Japonais de Softbank et celui, officiel, de la Coupe.

Panerai Luminor 1950 Regatta Oracle Team USA 3 Days Chrono Flyback Automatic Titano, Ø 47mm, automatique, titane, réserve de marche de 72 heures, étanchéité à 100 m, 16 700 fr.



Formule 1

Comment le dernier tourbillon chronographe à rattrapante de Richard Mille peut-il peser moins de 40 g, bracelet compris? Sans doute grâce au Graphen utilisé en formule 1, notamment dans la voiture McLaren dont l'horloger est partenaire. Ce matériau high-tech permet d'obtenir une montre plus légère et plus solide. Le modèle est une série limitée (75 ex.). Quant au prix, c'est du lourd!

Richard Mille RM 50-03 McLaren F1, mouvement Tourbillon à remontage manuel, titane, carbone TPT™, Graph TPT™, réserve de marche d'environ 70 heures, étanchéité à 50 m, 1 058 500 fr.



ADN de course

Les records de vitesse fascinent depuis la nuit des temps. Baume & Mercier rend hommage à l'un d'eux dans son nouveau chrono: celui de la Shelby Cobra Daytona Coupé aux 24 Heures du Mans 1964 (315 km/h). Limité à 196 exemplaires, son modèle reprend sur son cadran bleu argent l'arrière bicolor de la voiture mythique tandis que le bracelet en veau bleu est rehaussé de surpiqûres rouges. Pour les amateurs de sensations fortes.

Baume & Mercier Clifton Club Shelby® Cobra Limited Edition, Ø 44 mm, automatique, acier et titane, réserve de marche de 42 heures, étanchéité à 50 m, 7650 fr.

Chronofolie

SUR LE BITUME OU SUR L'EAU, LES CHRONOS DE L'ANNÉE MESURENT LA PERFORMANCE EN S'INSPIRANT DES COURSES MYTHIQUES. SOUVENT AVEC UN PETIT AIR VINTAGE.

TEXTE MATHILDE BINETRUUY

ACCROCHEZ VOS CEINTURES, cette année on va tous battre des records. Les horlogers ont conçu des chronos virils qui s'inspirent du monde de l'automobile et de la voile. De la formule 1 à la Coupe de l'America en passant par les compétitions de voitures des années 1960, les références ne manquent pas, et les montres sont toutes plus techniques les unes que les autres. Leurs fonctions ont aussi leur raison d'être dans la vie ordinaire. Les comptes à rebours serviront à ne pas manquer un départ (réveil du matin?), les échelles tachymétriques à mesurer la vitesse d'un humain ou d'un objet (lancer d'assiette à proscrire...) tandis que la lunette unidirectionnelle enregistrera des données complémentaires, comme la durée d'un phénomène (cuisson des pâtes?). Et pas de «je suis un sportif du dimanche» qui tienne, le design de ces pièces tient davantage de l'esthétique que de l'expression du coureur rescapé sur la ligne d'arrivée d'un marathon. ©



Clair-obscur

Sur le cadran blanc argenté, soleillé, se détachent les trois compteurs emblématiques du mythique El Primero né en 1969. Cette nouveauté esthétique de la marque connue pour ses liens historiques avec l'aéronautique existe aussi inversée: compteurs blancs sur noir ébène. Le boîtier en aluminium céramisé noir intense abrite un mouvement à haute fréquence et roue à colonnes.

Zenith El Primero 36000 VpH, Black & White, Ø42mm automatique, aluminium céramisé, réserve de marche 50 heures, étanchéité à 100m, 8900 fr.

SPEED PATRICK

IL EST ACTEUR, PILOTE DE COURSE ET PÈRE DE TROIS ENFANTS. PATRICK DEMPSEY VIT SES PASSIONS À FOND. TOUT EN S'EXHORTANT À SAVOURER LE CALME ET L'INSTANT PRÉSENT.

TEXTE SYLVIA AESCHBACH

DEREK SHEPHERD. On connaît Patrick Dempsey surtout sous le nom de ce docteur de la série télévisée *Grey's Anatomy*. Au regret général, le personnage est mort dans un accident de voiture après onze ans et près de 250 épisodes. Ironie du sort: dans la vraie vie, l'acteur est un pilote passionné de course automobile et possède sa propre écurie... Pour se consoler, les spectatrices énamourées ont pu récemment retrouver leur héros favori sur grand écran, dans la comédie *Bridget Jones's Baby*. Reste que la vedette hollywoodienne de 50 ans est bien davantage que le «nice guy» – un chic type, comme on dit là-bas – qu'il incarne souvent.

Sa passion pour les voitures occupe ses jours et ses rêves, et il s'investit à fond dans ce secteur, même si actuellement il ne conduit plus sur circuit. L'an dernier, il a été nommé ambassadeur de la ville du Mans et il incarne aussi la marque horlogère TAG Heuer, très branchée sur les bolides. Côté privé, sa vie a fait les grands titres. L'an dernier, ce père de trois enfants était à deux doigts du divorce. Son épouse, Jillian Fink, une célèbre *make up artist*, demandait une séparation après quinze ans de vie commune. Ensuite, coup de théâtre et retour amoureux. A en croire les médias américains, il semblerait que le coup de force de madame ait incité monsieur à accepter de revoir les modalités de leur union. On dirait que ça marche... Lors de notre entretien téléphonique, en début de mois, Patrick Dempsey ne tarissait pas d'éloges sur son épouse. Charmant et détendu (ce qui est précieux pour une star de cet acabit), il a parlé de bonne grâce de toutes ses passions, qu'il s'agisse d'amour, de montres ou de voitures.

Vous collaborez avec une marque de montres sise à La Chaux-de-Fonds, quel rapport avez-vous avec la Suisse?

J'adore ce paysage et tout particulièrement ses montagnes. La seule chose qui me frustre dans votre pays, ce sont les limitations de vitesse. (*Il rit.*)

Vous aimez les belles montres et les voitures rapides, mais quelle est votre définition du luxe?

J'aime tout ce qui est fait de manière artisanale, avec du soin, du dévouement et de la passion.

C'est ce qui vous a fait accepter un partenariat avec l'horloger TAG Heuer?

La marque a une longue histoire, liée à la course automobile. Et j'adore les montres, surtout celles qui adoptent une esthétique vintage.

Vous en possédez beaucoup?

Oui, des contemporaines comme des modèles anciens. Mais j'ai acheté ma première TAG Heuer bien avant de signer avec eux. Ma préférée est la Montreal Chronograph de 1972. Je la porte surtout le soir, car on doit la traiter avec beaucoup d'attention et d'amour.

Et la course automobile? Qu'est-ce qui vous fascine?

J'aime la concentration absolue qu'une course induit. Et je parle là du corps, du mental, et aussi d'une dimension spirituelle. Ces moments sont une métaphore de la manière dont chacun de nous devrait vivre: oublier passé et futur, investir seulement le présent. Je suis aussi très sensible à la camaraderie et à l'histoire de ce sport. J'aime le bruit et l'odeur d'une course. Ces sensations me combent.



En avant première, le portrait de Patrick Dempsey, choisi par TAG Heuer pour sa campagne publicitaire.



Aucune peur?

Je n'ai pas le temps d'avoir peur. Je suis absorbé par la discipline et la concentration, et ne me laisse donc pas distraire par une autre sensation. Je suis dominé par l'adrénaline et la conscience intense de la puissance et de la force.

Une course dont le souvenir est précieux?

Je choisirais le moment où je suis monté sur la deuxième marche du podium, après les 24 Heures du Mans. C'était une expérience extraordinaire, associée à la réalisation d'un vœu longtemps caressé.

En termes de camaraderie: quelles sont les différences entre l'univers de la voiture et celui du cinéma?

Comme comédien, il est difficile de mesurer précisément son succès, alors que les pilotes se réfèrent à des chiffres précis. La vérité est dans le chronomètre. Cette clarté permet des relations simples et merveilleuses, car les réussites comme les échecs sont évidents pour tous. Pendant une course, on n'a que des adversaires, mais sortis des voitures, nous sommes tous amis. Cette amitié est beaucoup plus profonde que tout ce que j'ai pu vivre dans ma carrière.

J'imagine que vous possédez une fabuleuse collection de voitures...

J'ai toujours ma Porsche 356 de 1963. Celle-là, je ne la vendrai jamais. Je possédais une multitude de voitures dans le passé, mais cela a changé. Aujourd'hui, ma devise est: le moins est le mieux.

N'avez-vous jamais pensé à changer de carrière?

Si j'étais plus jeune, j'arrêteraient immédiatement le cinéma. Mais je suis réaliste, et je dois admettre que j'ai dépassé ce moment. Actuellement, je fais les deux avec plaisir, ce qui équilibre ma vie.

Dans l'histoire automobile, d'autres acteurs avant vous, comme Steve McQueen par exemple, se sont essayés au volant. Avez-vous des modèles?

J'éprouve une infinie admiration pour de nombreux pilotes de diverses générations, mais il m'est difficile de citer des noms. Je pense particulièrement à la course automobile d'avant la Seconde Guerre mondiale, ou à celle des années 1950. Et à des gens comme Ayrton Senna ou Lewis Hamilton.

Avez-vous déjà rencontré Lewis Hamilton?

Oui. Et à chaque fois avec grand enthousiasme.

A 50 ans, que faites-vous pour tenir le choc face à des adversaires plus jeunes?

(Il rit.) Je dois toujours travailler davantage pour garder la forme. Physiquement, mes deux garçons de 10 ans me poussent à me

surpasser. Avec eux je fais du vélo, de la voile, du tennis et du football. Mais je ne suis pas vraiment un joueur d'équipe, je préfère de loin les sports individuels.

En parlant d'enfant... Petit, vous rêviez d'or olympique à skis. D'où vous vient donc cette passion pour la vitesse?

Elle a beaucoup à voir avec mon passé. J'ai grandi dans un coin perdu du Maine, avec de longs hivers, et nous étions tout le temps dehors. A skis, j'ai toujours éprouvé un sentiment de paix. Et lors des départs rapides, j'avais la sensation de voler.

Une autre passion liée au rythme est le jonglage. Vous avez aussi été jongleur professionnel avant de vous lancer dans la carrière d'acteur...

Oui, et cela a commencé par hasard! Lors d'une panne de courant, à l'école, un enseignant a improvisé un petit numéro pour nous faire patienter. Je lui ai demandé de m'apprendre et j'ai fait preuve d'un talent naturel.

Vous faites le modeste! Vous avez été deuxième aux championnats du monde!

Chaque soir, après l'école, je m'entraînais deux à trois heures. Entre mes 13 et 17 ans, j'avais même mon propre spectacle, qui tournait dans tout l'Etat du Maine. Pour moi, cela a été une piste pour quitter ma petite ville. Cela m'a toujours plu de voir les réactions des gens durant ma performance. Ils étaient ravis.

Vous êtes abonné aux médailles d'argent: aux 24 Heures du Mans, aux championnats de jonglage et aussi dans la liste des hommes les plus sexy, du magazine People...

Ça fait un drôle d'effet de figurer sur une telle liste. Mais j'imagine que ça fait partie du métier. (Il rit.)

Et vous jonglez aussi dans le film Bridget Jones's Baby...

Oui, mais avec seulement trois balles. Je voulais le faire avec cinq balles, et voilà que les producteurs du film ont décidé que cela ferait beaucoup trop professionnel.

De fait, vous avez toujours beaucoup de balles en l'air... Quand vous accordez-vous du temps?

Pour moi, le plus important est d'avoir le temps de faire toutes les choses que j'aime. J'essaie de vivre et de savourer le présent aussi consciemment que possible.

Votre priorité du moment?

La famille avant tout. J'ai une fille de 15 ans, Talula Fyfe, et des jumeaux de 10 ans, Sulliva Patrick et Darby Gallen. Le temps que je passe avec eux m'est primordial.

DEMPSEY AU MANS

EN HAUT À GAUCHE

Le 15 juin 2014, Patrick Dempsey, du team Dempsey-Proton Racing, se prépare pour son premier tour des 24 Heures du Mans.

EN BAS ET À DROITE

Le 13 juin 2015 au Mans, Patrick Dempsey (toujours avec son équipe Dempsey-Proton Racing) s'offrait la deuxième place de sa catégorie. Il était accompagné des pilotes Patrick Long et Marco Seefried.



LE COUPLE

Au Grand Prix d'Allemagne 2014, à Hockenheim, voici Patrick Dempsey en balade avec sa femme Jillian Fink. La crise qui a depuis lors menacé leur couple s'est aujourd'hui calmée. L'acteur a décidé de lever le pied de la pédale pour consacrer plus de temps à sa famille.

Vous avez l'air d'être toujours en mouvement. N'est-ce qu'une impression ou êtes-vous un homme impatient?

Je dois absolument travailler sur ma patience, car effectivement j'aime l'action avec passion. Parfois, je me dis qu'un peu de calme ne me ferait pas de mal...

Vous avez quitté Grey's Anatomy après onze saisons. Vous arrive-t-il de regarder les nouveaux épisodes avec un sentiment de nostalgie?

Pour être honnête: non. C'était une expérience formidable, dont je suis très reconnaissant, mais je ne m'attarde jamais sur le passé. Les nouveaux défis me plaisent davantage.

Et si on continue à vous appeler Docteur Mamour (ndlr.: son surnom suite à son succès dans la série...)?

Je n'ai aucun problème avec ça! Ce rôle a posé les bases de tout ce que je suis devenu par la suite.

Vous jouez le plus souvent les séducteurs charmants... Pas envie d'un rôle de méchant, pour changer?

Oui, cela me plairait beaucoup, et d'ailleurs j'ai de nouvelles sollicitations dans ce sens. Je jouerais volontiers un type avec davantage d'aspérité.

Gardez-vous des contacts avec vos collègues d'alors?

J'ai toujours du plaisir à rencontrer l'un ou l'autre. Récemment, je suis tombé par hasard, en skiant dans les Alpes, sur Katherine Heigl, Izzie Stevens dans la série. Mais je ne cherche pas le contact. Nous sommes tous occupés de notre côté.

J'aime l'action avec passion, parfois je me dis qu'un peu de calme ne me ferait pas de mal

Et la télévision?

Naturellement! Mais si possible plus dans une série appelée à durer des années... On y est occupé dix mois par an, quinze heures par jour. Cela dit, avec Netflix et Amazon s'ouvrent aussi de nouvelles possibilités pour les comédiens. Une bonne émission, en... mettons 10 épisodes, voilà qui serait parfait.

Vous avez frôlé le divorce et vous voilà plus unis que jamais avec votre épouse. Qu'aimez-vous en elle?

Nous avons une amitié formidable. Ma femme a une patience d'ange avec moi et me soutient dans beaucoup de domaines. Elle est pour moi une source d'inspiration, comme épouse, mère et artiste. Je lui suis très reconnaissant.

C'est là une vision nouvelle?

Tous ceux qui vivent une relation de longue durée savent la somme de travail qu'elle représente. On doit se développer comme individu, mais aussi comme couple.

Amenez-vous vos enfants à l'école?

Oui, et j'aime particulièrement ces moments où nous sommes assis en voiture ensemble. C'est agréable de se parler, d'écouter la même musique. Et cela me rappelle les voyages que l'on faisait en famille quand j'étais petit.

Qui conduit, quand vous partez tous ensemble?

Moi! (*Il rit.*) Je dois l'admettre sincèrement: je suis un très mauvais copilote. Mais attention: ma femme conduit très bien!

Depuis une bonne année, vous n'avez plus pris de départ de course. J'imagine que c'est lié à votre priorité familiale du moment...

Effectivement. Quand je cours, je dois être disponible à 100%. Mais nos trois enfants sont actuellement dans une phase où ils ont beaucoup besoin de moi. Avec cette deuxième place au Mans, j'ai atteint un grand rêve dans ma carrière. Cela m'a permis de me donner de nouveaux objectifs, à savoir être plus présent à la maison. Je veux être le meilleur père possible.

Vous avez le sentiment que vos enfants ont souffert de vos fréquents déplacements?

Peut-être. Ce qui est sûr, c'est que j'apprécie beaucoup de pouvoir emmener toute ma famille en voyage. Le plus grand cadeau que l'on puisse faire à des enfants est de les confronter à des cultures et des pays différents. Cela leur ouvre de nouveaux horizons.

Il est maintenant 9 h 30 du matin à Los Angeles.

A quoi va ressembler votre journée?

J'ai déjà fait mon jogging. Maintenant je vais répondre à mes mails. En début d'après-midi, j'irai chercher les enfants à l'école. Et comme les jumeaux ont leur anniversaire demain, j'ai encore quelques surprises à préparer. ☺



Grattez et entrez dans le cercle.



Accélération éclair

OU QUAND LE DÉMARRAGE EN FLÈCHE DES VOITURES ÉLECTRIQUES GRISE D'AVANTAGE QUE LA VITESSE PURE.

TEXTE PHILIPPE CLÉMENT

ENCORE TOUT RÉCEMMENT, des valeurs comme «vitesse maximale», «temps sur le 0-100 km/h», «nombre de chevaux», «couple maximal» caracolaient fièrement en tête des catalogues publicitaires des constructeurs de voitures. Puis... se sont enchaînés le choc pétrolier, la montée de la sensibilité environnementale, le réchauffement climatique, la chasse au CO², l'entrée en vigueur de Via sicura. Et l'industrie automobile a changé radicalement de cap. Aujourd'hui, on vante la consommation minimale, l'écoconduite, les faibles émissions de CO². Pour détourner le conducteur de l'accélérateur, on lui présente même des tableaux de bord avec de petits graphiques, sur lesquels des arbres se couvrent de feuilles au fur et à mesure des kilomètres parcourus avec un pied aussi léger qu'une brise de printemps...

Alors, disparue la magie des V8 rugissants? Oubliée l'ivresse de la vitesse? Fini le plaisir de conduire? Que nenni! Si, effectivement, les gros moteurs puissants sont en nette perte de... vitesse, il reste heureusement des solutions de secours pour les amoureux de la conduite sportive. Rallyes, slaloms, courses de côte ou sorties sur circuit offrent un beau quota de sensations fortes dans les pays limitrophes. Autant de possibilités pour les quelques résistants qui s'entêtent encore à vouloir acheter des voitures puissantes. Les sources d'adrénaline n'ont toutefois pas tari avec les voitures plus vertes. Étonnamment, une nouvelle donne, liée à la voiture électrique, et bien plus intéressante que la vitesse pure, est venue surprendre les plus sceptiques: l'accélération. Dans notre pays où même les autoroutes sont sous la haute surveillance de radars impitoyables, les premiers acheteurs de voitures à piles se sont surpris... à faire siffler leurs pneus!

Électrique pas pépère

C'est que le moteur électrique a une caractéristique que tous les meilleurs moteurs à explosion lui envient: une puissance phénoménale au démarrage. Alors qu'un bloc thermique doit «monter dans les tours» pour atteindre sa pleine puissance, le moteur électrique donne son maximum dès la mise du contact. Le principe du on-off, en somme, exactement comme l'interrupteur de la cuisine: allumé ou éteint – il n'y a pas d'entre-deux.

Les très calmes conducteurs branchés sur l'électrique ont ainsi vécu quelques grands moments de solitude quand, à la sortie du garage avec leur belle auto écolo toute neuve, ils ont vu le mur d'en face leur sauter – littéralement – au visage... Et cette accélération foudroyante a provoqué d'autres situations rocambolesques, lors de démarrages en côte sur route mouillée, par exemple, quand de gentilles Nissan Leaf ou de petites Renault Twizy se sont embarquées dans des drifts de feu... De l'art d'apprendre sur le vif que, même si elle a une petite bouille sympathique, la plus sage des voitures électriques demande une bonne dose... de dosage au moment d'accélérer. Car il ne faut surtout pas croire qu'«électrique» va forcément de pair avec «vert pépère». Certains constructeurs ont très bien compris le potentiel de séduction de cette capacité à l'accélération survoltée. Ils en jouent à merveille pour réintroduire des sensations viriles et parler aux plus convaincus de conduite sportive. Oubliez la vitesse, aujourd'hui les belles mécaniques promettent l'accélération éclair. Le champion toutes catégories? Sans aucun doute le Californien Tesla qui, avec son modèle S, surfe sur la vague pour faire parler la foudre et assume pleinement son flirt avec les sensations fortes. La preuve? Sur l'énorme tablette tactile qui lui sert d'écran de bord, le pilote trouve une zone où paramétrer le mode conduite. On peut choisir entre «économique», «normal» et «sport», bien sûr. Mais ce n'est pas tout! On paramètre aussi... l'accélération. Là, vous avez le choix entre «normal» ou «insane» (fou), dès la version 75D. voire même «ludicrous» (aberrant) sur les 90D ou P100D. Des vidéos hilarantes d'accélération déjantées parsèment d'ailleurs le web. On y voit des garçons jouer les blasés, se contentant d'un sobre «wow!» ou d'un «cool» faussement décontracté. Les demoiselles

CES ÉLECTRIQUES QUI DÉMARRENT EN TROMBE



sont nettement plus démonstratives: leurs «oh my God!» et autres stridences dans les aigus en disent long sur ce que les occupants de la voiture ressentent au moment où le bolide bondit! D'autant que les onomatopées sont faciles à comprendre, puisque, à la place du rugissement d'un moteur classique, l'habitacle de la Tesla ne se remplit que d'un petit sifflement entêtant. L'impression? Folle. L'efficacité? Tout bonnement phénoménale. Pour l'avoir testée, on peut l'assurer: c'est plus fort qu'une Ferrari, qu'une Lamborghini, qu'une Porsche turbo ou même qu'une Bugatti Grand Sport! Simplement *incroyable*. Et très loin de l'ironique «aberrant» inscrit sur le boîtier. A tel point qu'on a vu méchamment blémir le commercial de chez Tesla, assis à côté du soussigné, un jour de test de la 90D sur le circuit TCS de Cossonay. Il faut dire qu'au moment de lâcher l'accélérateur pour commencer le freinage le compteur indiquait près de 200 km/h! Diabolique.

Ainsi survoltée, la Tesla laisse en plan les plus redoutables sprinteuses supersport actuelles, qui ne refont leur

retard que sur la longueur d'un circuit. Il faut bien cela pour que leur vitesse de pointe rattrape la terrible fusée américaine qui scotche sur place au démarrage. Faire mieux? Difficile! Mais pas impossible: alors que la Tesla passe de 0 à 100 km/h en 2"5, la LaFerrari de chez... Ferrari promet 2"4 et la 918 Spyder de Porsche s'enorgueillit de 2"2! Normal: ces deux sprinteuses font appel à des moteurs électriques pour venir booster leurs moteurs conventionnels. Et il y a fort à parier qu'un monstre comme le concept car Mission E de Porsche, 100% électrique, se hisse aussi dans ce peloton d'accélétrices hors normes, capables de faire parler la foudre à l'instar d'un Usain Bolt dans ses starting-blocks sur une piste de 100 mètres.

L'ivresse de la vitesse? Dépassée! Le nec plus ultra – mec plus ultra? – désormais, c'est bien l'estomac qui se contracte et le cœur qui s'arrête quand un missile sol-sol démarre. Comme dans un parc d'attractions. Et dire que ces sensations sont concoctées par des constructeurs verts... Un comble. ☺

BOOSTÉES À L'ÉLECTRIQUE

Pour réussir à concurrencer la Tesla 90D (tout en haut de la page) au démarrage, les sprinteuses supersport ont fait appel à des moteurs électriques pour booster leurs moteurs conventionnels. Ainsi LaFerrari, du fabricant éponyme, passe de 0 à 100 km/h en 2,4 secondes. Quant à la 918 Spyder de Porsche, elle n'a besoin que de 2,2 secondes.



ACCESSOIRES

À TOUTE ALLURE

STYLISME ILARIA LONGO ET GLORIA KARTHAN
PHOTOS YVES BACHMANN

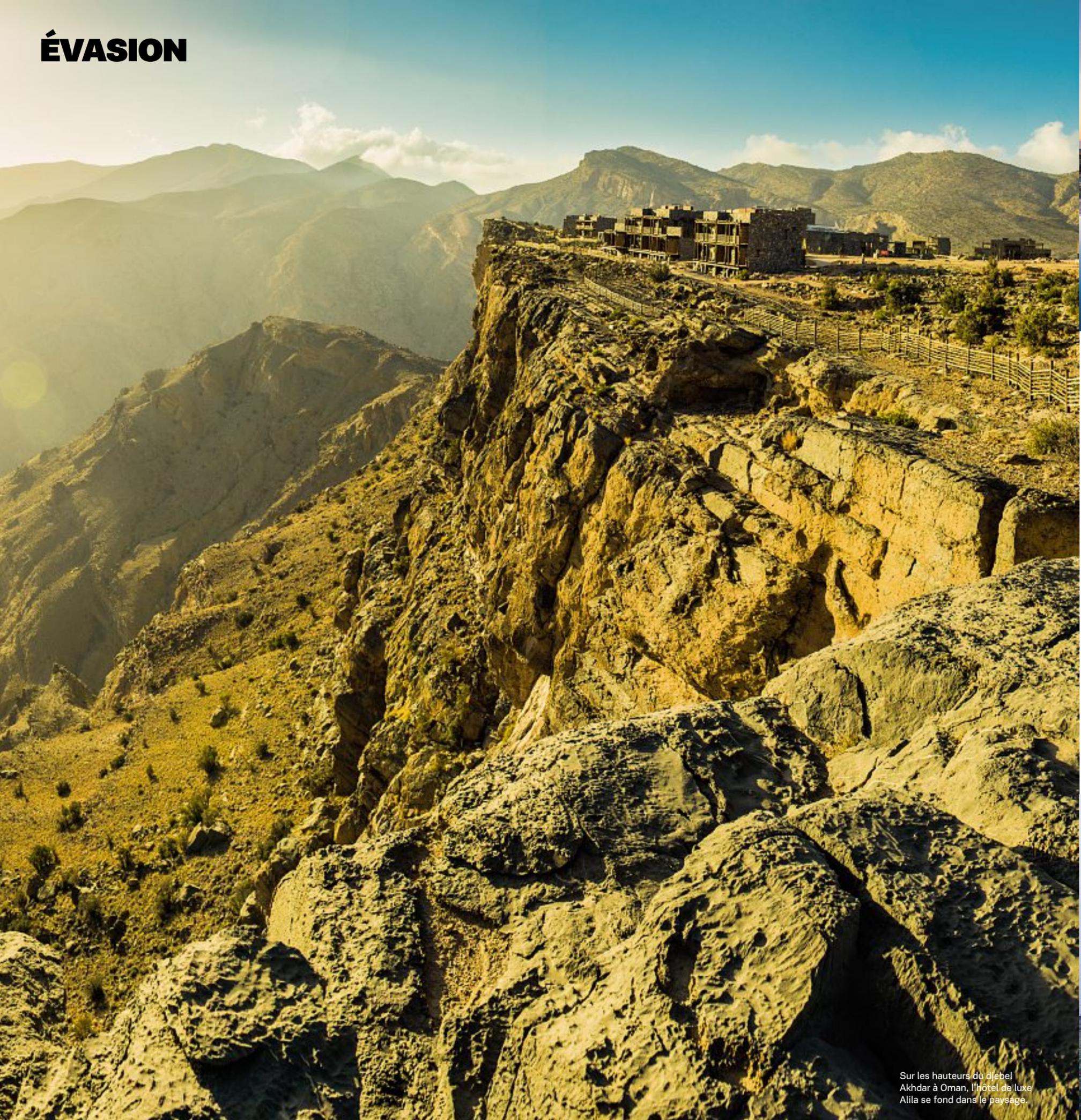


Echarpe en laine, **Jaguar**.
Valise trolley California T,
Ferrari. Valise en veau,
Valextra pour Audi
Sport. Coque iPad en
alligator, **Giorgio Armani**
pour Bugatti. Collection
Capsule. Lunettes de
soleil en titane, **Porsche**
Design. Sac à dos en veau,
Ermenegildo Zegna
Exclusively pour Maserati.

ASSISTANTE PHOTO
JOHANNA HULLÄR DIRECTRICE
ARTISTIQUE GÉRALDINE DURÀ
PRODUCTION SOPHIE PERRAUDIN

POUR ÉQUIPER LEURS
AFICIONADOS D'OBJETS
PARFAITEMENT PROFILÉS,
LES CONSTRUCTEURS
AUTOMOBILES SE MUENT
EN GRIFFES TRÈS CLASSE.

Porte-cartes en chevreau,
Opel Collection. Lunettes
de soleil en cuir et acétate,
Ermenegildo Zegna
Exclusively pour Maserati.
Porte-clés GTI, **Volkswagen**.
Bracelet en cuir
et métal, **BMW Lifestyle**.
Porte-monnaie en veau,
Thomas Lyte pour Aston
Martin. Montre chrono Big
Bang Ferrari Titanium, 45 mm,
mouvement automatique Uni-
co, édition limitée à 1000 ex.,
Hublot et Ferrari.



Sur les hauteurs du djebel Akhdar à Oman, l'hôtel de luxe Alila se fond dans le paysage.

10

ÉCHAPPÉES EXOTIQUES EXPRESS

UNE POIGNÉE D'HEURES DE VOL SUFFIT POUR CHANGER DE MONDE. NOS DESTINATIONS LES PLUS DÉPAYSAUTES.

TEXTES GLORIA KARTHAN, HANNAH SCHLAEPFER



1 6 h 25 Oman, désert d'altitude

La destination On pourrait s'arrêter à Mascate, la plus décontractée des petites capitales du Moyen-Orient: ses plages, son souk, sa mosquée (somp-tueuse). Mais il est plus dépaysant de louer un 4x4 et de filer vers les montagnes du Jabal Akhdar (2 h 30 d'excellentes routes: pas besoin de chauffeur, les panneaux sont bilingues). Là, à 2000 mètres d'altitude, s'ouvre, noir et rouge, un désert minéral strié de gorges. A choix: une retraite méditative ou une exploration sur les sentiers (balisés). Au programme: canyons escarpés, bassins naturels, villages abandonnés et (en mars-avril) champs de roses en fleur.

L'expérience ultime Perché au bord d'un précipice, l'Hôtel Alila (www.alilahotels.com/jabalakhdar) offre un havre de luxe loin de la frénésie du monde (dès 520 fr. pour deux, demi-pension incluse). L'architecture se fond dans la roche dont elle est issue. On savoure la piscine à débordement en pierre noire et le cours de yoga au soleil couchant, sur la plate-forme vertigineuse. *R.L.*

Vols directs pour Mascate de Zurich avec OmanAir (un peu plus long avec Swiss, via Dubai).

2 5 h 45 Ivalo, le soleil du nord

La destination Alors que la faible lumière d'hiver rosit la neige, les stations de ski de la Laponie finlandaise proposent de multiples activités: randonnées dans la poudreuse, pistes de fond éclairées et parcs pour amateurs de ski freestyle. Une offre étoffée même si les domaines les plus prisés, Levi et Saariselkä, sont bien plus petits que les stations réputées des Alpes. Et pas question de se bousculer au départ des remontées mécaniques, la «zen attitude» règne. Après une journée de ski, un sauna finlandais attend les skieurs.

L'expérience ultime Observer une aurore boréale le temps d'une nuit claire. En hiver, le ciel de Laponie s'anime de magnifiques couleurs environ sept nuits sur dix. Ceux qui craignent le froid – les températures peuvent atteindre -28 degrés – iront se réfugier dans un igloo de verre à Saariselkä (40 kilomètres d'Ivalo). Idéal pour admirer le spectacle bien au chaud. (Village d'igloos Kakslauttanen, une nuit à partir de 406 euros pour deux, www.kakslauttanen.fi)

De Genève, vol de la compagnie Finnair comprenant une escale à Helsinki.

3 4 h 20 Tel-Aviv, la branchée

La destination Jeune et cosmopolite, parfois surnommée la capitale gay du Moyen-Orient, Tel-Aviv a su emprunter le meilleur des villes occidentales pour l'assaisonner à la sauce orientale. En témoignent les galeries d'art aux accents new-yorkais, les graffitis au style londonien, les cafés aux airs parisiens et les discothèques au son d'Ibiza. Le tout sublimé par la Méditerranée et les 14 kilomètres de plage de sable fin qui bordent la capitale israélienne... Pour les plus spirituels, Jérusalem n'est qu'à deux heures de route. Emotion forte garantie, après la visite de la vieille ville, devant le Mur des Lamentations.

L'expérience ultime Manger dans une «houmous-terrie», par exemple, le restaurant familial Abu Hassan, fondé en 1966 dans le petit village de Jaffa (Dolphin Street 1) aux portes de Tel-Aviv: la purée de pois chiches crémeuse y est fameuse dans tout le pays. Elle se déguste aussi au marché couvert de Sarona au centre de Tel-Aviv (rue Eliezer Kaplan 6).

De Genève, vol sans escale avec les compagnies El Al et easyJet (retour en 4 h 45).



4 6 h 10 Les îles Féroé, les sauvages

La destination Elles sont 18, plantées dans l'Atlantique à équidistance de l'Ecosse, de l'Islande et de la Norvège, et à la merci des caprices météo... A la bise glaciale qui pousse les brouillards contre les falaises succède en un rien de temps le soleil qui allume les prés acidulés ou l'herbe des toits. Car oui, certaines maisons ont encore une couverture végétale. Dans cet univers brut et intense, 100% nature, la gentillesse extraordinaire des habitants, les Féringiens, réchauffe le cœur des visiteurs parfois égarés.

L'expérience ultime Aller voir les macareux sur l'île de Mykines, à 40 minutes de bateau de Vágur (l'île de l'aéroport Sorvag). Particulièrement entre les mois de mai et d'août, les «perroquets des mers», protégés, se déchaînent au pied des falaises et au-dessus des prés. On les repère facilement à leur bec orange et bigarré, leurs pattes orange, leur corps rondet noir et blanc et leur envol poussif. Mais ce sont de superplongeurs! (Réservation du trajet en bateau via www.mykines.fo à partir de 18 fr. environ.)

De Genève, vol avec les compagnies SAS et Atlantic Airways, une escale à Copenhague.

5 4 h 10 Lviv, la mutante

La destination Sous l'empire austro-hongrois, elle s'appelait Lemberg, et quand elle était polonaise, Lwów... Cette ville pittoresque aujourd'hui ukrainienne n'a subi aucun bombardement pendant la guerre et dégage un vrai charme multiculturel. Les façades colorées Renaissance et baroque confèrent un air résolument méditerranéen à la ville. Les cinéastes russes s'en servent d'ailleurs comme lieu de tournage à la place de Rome ou Venise, et l'Unesco l'a inscrite au Patrimoine mondial. Ne pas manquer la synagogue ainsi que les églises grecques et arméniennes.

L'expérience ultime Boire un café dans l'une des échoppes de la vieille ville. Si Lviv est surnommée la capitale ukrainienne du café, elle le doit à son passé autrichien. Certains bars, tel le renommé Svit Kavy sur la place Katedralna (au N° 6, www.svitkavy.com), proposent jusqu'à 40 sortes de café. Les amateurs de chocolat chaud ne seront pas en reste. Servi avec des amandes effilées grillées et une multitude de pâtisseries, la boisson se veut épaisse et onctueuse. Un régal!

De Genève, vol faisant escale à Varsovie avec la compagnie polonaise LOT.

6 4 h Amman, Rome orientale

La destination Pépite de l'Antiquité, la capitale jordanienne est l'une des plus anciennes villes du monde encore habitées. Symbole de ce patrimoine unique: la citadelle. Elle abrite les vestiges du temple d'Hercule ainsi que le Palais omeyyade, musée archéo-logique à ciel ouvert qui offre une vue imprenable sur la ville. D'ici, le gigantesque théâtre romain semble insignifiant. Pour ceux qui ont la bougeotte, la mer Morte n'est qu'à 60 kilomètres. Tout en barbotant, on admire les rives de la Cisjordanie en face. (*La Jordanie bordant des zones de conflit, on consultera le site du DFAE avant de s'embarquer, rubrique conseils aux voyageurs.*)

L'expérience ultime Déguster un knafeh dans les rues escarpées de la vieille ville, soit un cheesecake parfumé à l'orange, accompagné d'un thé à la menthe ou d'un café à la cardamome. La pâtisserie Habiba Sweet (Al Hazar Street 2), la plus réputée de la ville, sera parfaite pour une pause sucrée avant de se diriger vers la Rainbow Street et ses échoppes colorées. En passant, on entre chez Bani Hamida (Fawzi al-Malouf Street) qui expose de l'artisanat bédouin.

Vols directs de Genève avec Royal Jordanian Airlines.



7 6 h 50 Ponta Delgada, l'anticyclonique

La destination Difficile de croire que sept heures suffisent à rejoindre Ponta Delgada, la capitale, sur l'île São Miguel, de l'archipel des Açores. Cet ancien village de pêcheurs aux façades et trottoirs surlignés de basalte a non seulement un aéroport mais une université. São Miguel regroupe les attributs des neuf îles des Açores avec son climat tempéré, son paysage de carte postale, ses sources chaudes, ses lacs. Et si on a froid aux pieds après le bain dans l'océan, on les blottira dans le sable noir chauffé naturellement par l'activité volcanique.

L'expérience ultime Voir les baleines. Si la chasse a été jadis un commerce lucratif aux Açores, elle est interdite depuis trente ans. De nos jours, seules les caméras sous-marines chassent le mammifère dans son milieu naturel. Les baleines défilent surtout au printemps, les cachalots et les dauphins sont eux présents toute l'année aux abords des côtes. Il est conseillé de réserver son excursion (dès 55 euros via www.furusimo.pt ou 35 euros via www.mobydick-tours.com).

De Genève, vol de la compagnie portugaise ATP avec une escale à Lisbonne.

8 6 h 25 Tbilissi, la paradoxale

La destination Dans la capitale de la Géorgie, la cathédrale orthodoxe de la Trinité côtoie des constructions futuristes comme le pont de la Paix sur la rivière Koura. Les amateurs de panorama monteront en téléphérique à la forteresse de Narikala qui abrite l'église Saint-Nicolas. Les gourmands préféreront la butte Mtazminda, où se trouvent la tour de la télévision et le parc d'attractions, et goûteront les délices du Restaurant Funicular: plats géorgiens, bar lounge et boulangerie... Après le marathon culinaire, place à la balade dans les rues escarpées et charmantes de la vieille ville.

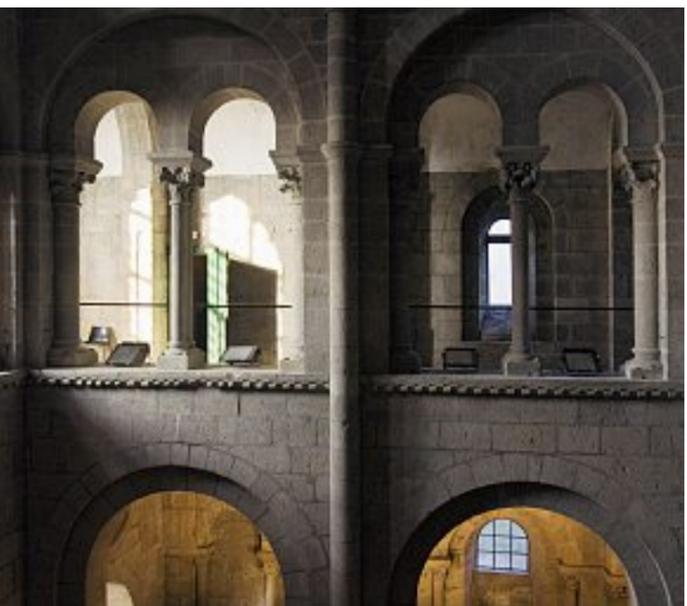
L'expérience ultime Plonger dans un bain d'eau chaude. Tbilisi signifiant «chaud» en géorgien, pas étonnant que le quartier Abanotubani soit réputé pour ses thermes. Dans la rue Abano, choisir le bain Orberiani pour ses mosaïques bleues ou le bain N° 5, le plus ancien de la ville, pour ses bassins creusés dans la roche. (Une heure dans salle privatisée dès 20 lari - 9 fr.; massage et gommage dès 5 lari.)

Vols de Genève faisant escale à Varsovie avec la compagnie polonaise LOT.

9 4 h 40 Inverness, ode romantique

La destination Au cœur des Highlands – la région montagneuse du nord de l'Écosse – Inverness invite aux longues balades (bien emmitouffé). Le paysage verdoyant sublime la river Ness qui traverse la ville. Pour contempler celle-là dans son écrin, on grimpe sur l'esplanade du château en pierre rose, avant de la fendre en bateau de croisière sur 15 kilomètres, le temps d'atteindre le loch Ness et son monstre. Au retour, détour conseillé via la vallée du Glen Affric qui abrite la dernière forêt de pins calédoniens d'Écosse. Le soir, rien de tel pour se remettre de ses émotions en écoutant un concert folk dans le meilleur pub de musique live de la ville, le Hootananny sur Church Street.

L'expérience ultime Se mettre à la pêche dans la river Ness, réputée pour ses saumons. Il est possible d'acquiescer pour quelques jours seulement une autorisation de pêche à la boutique Graham's Tackle Shop, Castel Street 37 (selon la saison, 10 à 15 livres pour un permis d'un jour et 75 à 125 livres pour une semaine). Vol de Genève comprenant une escale à Londres Heathrow avec les compagnies British Airways et KLM.



Au début du tourisme moderne, au XIX^e siècle, le déplacement faisait partie du voyage, de nos jours **on veut être téléporté.**



Fin d'une époque, début de la nôtre... une collision datant de 1953.

10 4 h 10 Santiago, la fervente

La destination A Saint-Jacques-de-Compostelle, tout le monde ne peut aller à pied... Et l'hommage au tombeau de Jacques dans la cathédrale, but des pèlerins depuis plus de dix siècles, n'est pas interdit aux touristes arrivés par les airs! Quoiqu'il en soit, le centre historique de la ville galicienne mérite à lui seul la visite; il figure d'ailleurs sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. L'animation y est extraordinaire. Et il n'y a pas que la fièvre religieuse: spécialités gourmandes, marchés d'artisanat, boutiques... les plaisirs sont variés.

L'expérience ultime La danse du botafumeiro dans la cathédrale (de style roman avec des ajouts Renaissance et baroques), un encensoir géant pesant 72 kilos. Ce rite visait jadis à masquer la forte odeur des pèle-rins... A l'exception des années saintes – la prochaine est en 2021 – l'événement a lieu lors de la messe du vendredi soir à 19 h 30 ou le 25 juillet et non pas lors de l'incontournable messe quotidienne du pèlerin, à 12 h, qui accueille les marcheurs. *L.P.*
De Genève, vol avec Swiss en faisant escale à Zurich (dès début avril).

Envies d'originalité plutôt que de plages



RAFAEL MATOS-WASEM
Professeur à la Haute Ecole de gestion & tourisme, à Sierre, géographe

De nouvelles destinations ne cessent d'émerger: signe de soif de nouveauté chez les voyageurs?

On part de plus en plus: en 2016, on dénombrait 1,2 milliard d'arrivées touristiques internationales pour 700 millions en 2000. Et le marché suit l'expansion du low-cost. Ces compagnies se livrent une âpre bataille, les marges dans ce secteur étant très réduites. A l'affût, elles prospectent et repèrent de nouvelles

destinations via les marqueurs de goût que sont les médias et internet.

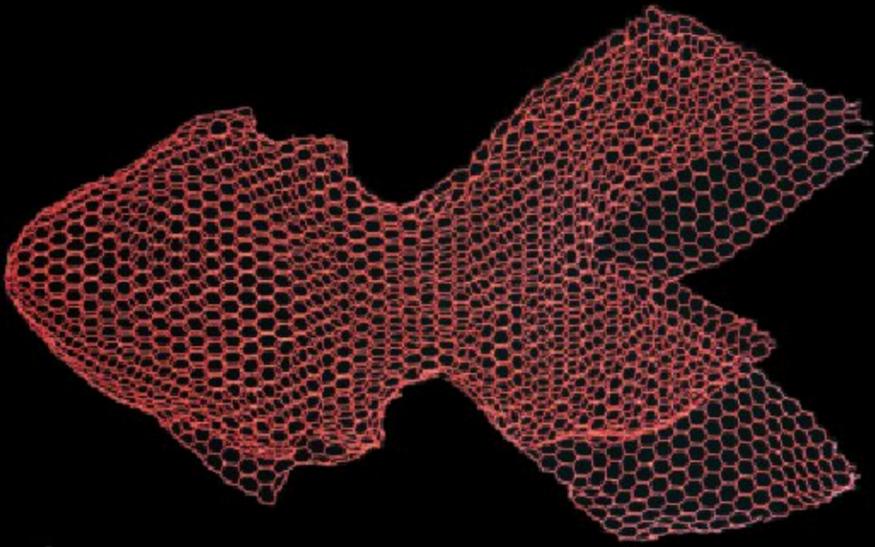
Hier Barcelone était à la mode, aujourd'hui on va aux Açores...

Les destinations ont leur cycle de vie. Elles sont découvertes, par exemple par des routards, puis fréquentées par des élites et peu à peu, via la bouche à oreille et les réseaux sociaux, deviennent incontournables alors que se développent les lignes aériennes et les infrastructures. A l'affluence succédera la stagnation à moins qu'il y ait un renouvellement.

Et l'impact de la vitesse?

Au début du XIX^e siècle, le déplacement faisait partie du voyage. On

était libre de s'arrêter et d'admirer le paysage. Et en avion c'était la fête. Maintenant le trajet est plutôt vu comme une corvée, il n'y a qu'à penser aux contrôles de sécurité. Parallèlement, par conscience écologique ou réflexe sécuritaire, apparaît le *slow tourism* pratiqué à vélo, à dos de mulet, ou à pied – souvent local. On peut ainsi prévoir que la part des Suisses séjournant dans le pays pendant les vacances amorce une hausse. De nos jours, en fait, chacun compose ses voyages selon son capital économique-culturel alors qu'il y a trente ans on pratiquait quasi tous le tourisme balnéaire. *L.P.*



Sculpture en grillage, env. 240 fr., **Benedetta Mori Ubaldini** pour **Magis**.



Vase No Limit en verre, poissons de porcelaine, 540 fr., **Vanessa Mitrani** pour **Roche Bobois**.



Bouchon stoppeur en laiton argenté, 65 fr., **Shanghai Tang**.



Carafe Fish & Fish, env. 25 fr., **Paola Navone** pour **Serax**.



Paravent Biombo à motif de carpe, en bois de hêtre et cuir, édition limitée, prix sur demande, **Jonathan Anderson** pour **Loewe**.



Fauteuil collection Sushi, env. 3400 fr., **Edward van Vliet** pour **Moroso**.



Bouilloire Pito en acier et acajou 439 fr., **Frank Gehry** pour **Alessi**.



Cuillère à caviar Colombina Fish, set de 6, 48 fr., **Doriana et Massimiliano Fuksas** pour **Alessi**.

A la pêche au design

NI TOUT-À-FAIT JAPONAIS NI VRAIMENT CHINOIS, LE POISSON S'AFFRANCHIT DES CODES POUR NAGER DANS LES INTÉRIEURS CONTEMPORAINS.

SÉLECTION MARIE DAMI

BEAUTÉ

for him
narciso rodriguez
bleu noir

ÉPICÉ

AROMATIQUE

Cleef & Arpels
New York

MUGLER
LES EXCEPTIONS
HOT COLOGNE

HESPÉRIDÉ

TERREUX

GUCCI GUILTY

CITRONNÉ

DIOR HOMME
SPORT

BOISÉ

Le humer & l'aimer

POUR LES FEMMES, LE CHOIX D'UN PARTENAIRE PASSE BEAUCOUP PAR L'ODORAT. DANS CETTE SENTEUR LIÉE À LA SÉDUCTION, ELLES CHERCHENT AUSSI LE RÉCONFORT.

TEXTE SILVIA AESCHBACH

GUIDO PORTAIT KL de Karl Lagerfeld... Depuis cette romance, et malgré les trente ans écoulés, les notes orientales et ambrées de KL font instantanément surgir les souvenirs de cette époque. Ce jeu olfactif des émotions réveillées fonctionne – hélas! – aussi à l'inverse. Au moment où le parfum Egoïste sur le petit ami du moment est devenu insupportable, c'est que la relation s'essouffait. Ainsi, beaucoup de femmes se souviennent de l'odeur d'un homme à leur première rencontre, et cette association de sensations se fixe à jamais. Dans le bon comme dans le mauvais sens.

On connaît bien, chez les femmes, ce rapport sensuel aux odeurs. Il se traduit souvent par une délectation à s'emmitoufler dans le pull-over d'un amoureux pour l'emporter avec soi tout au long de la journée. Ou à dormir dans son T-shirt quand il s'absente. Il semble que ce comportement soit typiquement féminin: peu d'hommes portent l'écharpe de leur chérie pour aller au bureau. Ce constat intuitif vient d'être corroboré par la science. Un psychologue évolutionniste allemand, de l'Université de Kassel, s'est penché sur le phénomène du réconfort olfactif. Le professeur Harald Heuer a interrogé 459 femmes et 153 hommes, tous hétérosexuels, et les résultats sont assez contrastés, selon le genre. Plus de 80% de femmes hument régulièrement les vêtements de leur partenaire; 60% ont déjà dormi avec un tissu de lui. La réciproque est peu vraie: 34% des hommes admettent ce type de nostalgie. Harald Heuer interprète la différence ainsi: les hommes recherchent les odeurs qui flattent le nez; les femmes, en revanche, aspirent à une forme de réassurance et la trouvent dans le parfum – bon... ou moins bon.

Le sillage d'un homme, en effet, ne se réduit pas aux effets de son eau de Cologne. Il en est imprégné, certes, mais cette odeur se mêle à celle de sa peau au naturel, ainsi qu'aux senteurs parasites, qui vont de la mousse à raser au gel douche... ou à la cigarette. Chaque mélange est unique et exerce un effet séducteur voire érotique, qui semble plus puissant encore que l'attrait optique. La raison n'a rien de romantique: tout est affaire de gènes. L'odeur est un véhicule – les célèbres phéromones – de reconnaissance évolutionniste et les femmes repèrent ainsi les partenaires qui pourraient élargir leur bagage génétique. Des chercheurs – de l'Université de Dresde cette fois – ont établi que les couples dont l'allèle HLA (variation d'un même gène) est différent jouissent d'une vie amoureuse plus riche. Les contraires s'attirent... Le principe évolutionniste là derrière est connu: la femelle cherche spontanément à éviter les risques liés à la consanguinité. La différence dans la compatibilité: voilà le type de nuance que le nez féminin est apte à reconnaître d'emblée.

Odeurs mâles épicées

De fait, plutôt que de coup de foudre au premier regard, il vaudrait mieux parler de coup de foudre aux premiers effluves... C'est aussi la direction que prend l'industrie du parfum, en conférant des senteurs psychologiquement connotées aux mâles. Ainsi croit-on reconnaître l'odeur de l'aventure, de la liberté... ou de la sécurité. Selon le site américain Scentbird, qui propose un abonnement pour découvrir des senteurs, les parfums masculins qui remportent le plus de faveurs féminines sont les plus épicés. Ça tombe bien: nous voici en plein dans la tendance. Après des années d'effluves frais, simples et propres, la parfumerie masculine s'oriente vers des effets plus expérimentaux. «Outre les classiques, comme le vétiver, la fougère, le musc ou les notes boisées, on voit apparaître des nuances lourdes et exotiques, particulièrement durant les périodes froides de l'année», relève Christof Hoerler, adjoint à la direction de la Parfumerie Spitzenhaus, à Zurich. Les jus masculins tendent aussi à recourir aux fragrances gourmandes, comme la fève tonka, la cannelle ou la vanille et les associations se font audacieuses. Surprise encore, les senteurs se font plus insistantes, avec des concentrations élevées, des eaux de parfum, des élixirs. «Et plus on va vers le nord, plus l'envie de parfums chauds et enveloppants se fait sentir», sourit Christof Hoerler. Et pour l'achat? On vient toujours plus souvent en couple choisir le sillage de monsieur. Forcément: l'amour passe par le nez... ☺



Maximilian Büsser

LE PLUS ALLUMÉ DES HORLOGERS SUISSES VÈNÈRE LES OBJETS HABITÉS D'UNE ÂME, CHERCHANT TOUJOURS LA PATTE HUMAINE DERRIÈRE LA MÉCANIQUE.

TEXTE RENATA LIBAL

DÉPUIS QU'IL A QUITTÉ le monde des marques de montres classiques pour créer son propre rêve, en 2005, Maximilian Büsser n'en finit plus d'explorer ses souvenirs d'enfant afin d'en faire des sculptures horlogères. Inspiration sous-marine, aéronautique ou automobile, mais toujours avec des étoiles dans les yeux. MB&F (pour Maximilian Büsser & Friends) produit quelque 270 montres par an, qui ne donnent l'heure qu'accessoirement. Ce sont surtout de merveilleuses machines, produites avec des artisans passionnés qui adorent expérimenter (les Friends).

De quelle émotion votre Horological Machine N°8 s'inspire-t-elle?

Entre mes 4 et mes 18 ans, je voulais devenir designer de voitures. Je rêvais de l'École de design de Pasadena, qui avait ouvert une succursale à La Tour-de-Peilz. Mais l'écolage revenait à 50 000 fr. par an et j'ai finalement opté pour l'EPFL. Cela m'a donné une autre perspective sur les montres. Mais

cette **HM8 (1)** renoue avec ma passion de l'époque. Elle rend hommage au CanAm, ce championnat de fous organisé de 1966 à 1974. Pas de règles, pas de protection, juste de la vitesse... Et seuls les *roll bars*, ces arceaux métalliques, étaient censés assurer la sécurité. On les retrouve sur la montre, comme le cockpit et le capot ouvert sur le moteur.

Votre auto mythique des années 1960?

J'étais, et suis toujours, amoureux de délires que jamais je ne pourrai m'offrir comme **la Bizzarrini 5300GT Stradale (2)**. Ces œuvres d'art valent des millions, elles ont été créées par des artistes, avec des carrosseries sublimes et des détails qui ne faisaient pas gagner une fraction de seconde... Mais quelle allure!

Un autre objet réalisé par un artiste?

Les **motos de Chicara Nagata (6)** – j'en vends en exclusivité dans notre Mad Gallery, à Genève. Ce Japonais incroyable monte tout seul, à la main, une moto tous les 5 ans. Ce bijou vaut 380 000 fr., mais un homme y a mis



un bout de sa vie. C'est tout ce que je défends: des artisans fiers de leur travail.

Vous possédez de semblables folies?

J'ai la chance d'avoir une **Machine Light N°1 de Frank Buchwald (4)**. Ce Berlinoise, longtemps illustrateur de science-fiction crée des illuminations extraordinaires utilisant près de 200 composants.

Vous habitez à Dubai maintenant...

La qualité de vie y est extraordinaire. Et en deux ans, j'y ai vécu davantage de changements qu'en Suisse durant les 48 années précédentes. Tenez, il y a peu, le **quartier des affaires de Dubai (3)** était un désert, et voyez les tours d'aujourd'hui!

Vous êtes sans cesse en avion...

Moins depuis la naissance de ma fille, et voilà la deuxième qui arrive! Mais je passe une semaine par mois en Suisse. Je vole **Emirates (5)**: le confort et les services y sont tels que je ne voyage qu'en classe économique, même sur les longs courriers. ☺





#DontCrackUnderPressure



TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



MONACO CALIBRE 11 CHRONOGRAPHE AUTOMATIQUE

L'héritage de Steve McQueen est intemporel. Il a dépassé le simple statut d'acteur ou de pilote pour devenir une véritable légende. Comme TAG Heuer, il s'est défini au-delà des standards et n'a jamais craqué sous la pression.