

125 ans d'histoire

De 1896 à 2021

01

Mentions légales

Editeur

Touring Club Suisse

Brand Services

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Tous les textes et photos sont protégés par le droit d'auteur.

© 2024 Touring Club Suisse

02

Préface

Chères lectrices,
Chers lecteurs

Lorsque le Touring Club Suisse a été fondé en 1896, aucun de ses fondateurs n'aurait pu imaginer que plus de 125 ans plus tard, leur œuvre pourrait non seulement se retourner sur un passé riche, mais aussi aborder l'avenir avec confiance.

Depuis de nombreuses décennies, il est impossible d'imaginer la Suisse sans le TCS. Il a traversé le 20e siècle avec un palmarès qui n'est plus à démontrer et a déjà abordé le 21e siècle avec succès. Au fil des ans, le TCS s'est forgé des bases solides, empreintes de savoir-faire, de fiabilité et de crédibilité. Ce faisant, il utilise les acquis technologiques dans l'intérêt de ses membres, s'adapte à l'évolution de la société et contribue à façonner la mobilité de ses membres et de l'ensemble de la population.

Le présent extrait historique pour le 125e anniversaire a pour but de mettre en évidence les réalisations des fondateurs et de leurs successeurs - les

grandes étapes, mais aussi les petites réussites, les travaux effectués en coulisses. Outre un exposé chronologique de l'histoire du TCS, des points forts thématiques illustrent les développements de manière encore plus impressionnante. Cette illustration montre que le TCS - avec un esprit entrepreneurial et une pensée innovante - a toujours amélioré l'ancien et osé la nouveauté. Le TCS continuera à suivre cette voie à l'avenir.

Le regard sur le passé doit être base, inspiration et étoile du nord pour l'avenir du TCS, l'histoire étant la pierre angulaire des succès futurs.

A blue ink signature of Peter Goetschi, consisting of a stylized 'P' and 'G' followed by 'Goetschi'.

Peter Goetschi
Président central

03

Sommaire

Mentions légales.....	02
Préface.....	03
Sommaire.....	04
Introduction.....	06
Chronologie des principales étapes.....	08
Evolution du logo TCS.....	14
Evolution du TCS.....	16
Fin du XIX ^e : le vélo, moyen de transport individuel.....	16
Début du XX ^e siècle : plus de mobilité, plus de responsabilité.....	17
L'entre-deux-guerres (1918–1939): l'automobile et ses besoins.....	19
La Seconde Guerre mondiale (1939–1945) :	
nouvelles propulsions, nouveaux objectifs.....	20
L'après-guerre : libre circulation, temps libre.....	21
Les années 1960 et 1970 : la sécurité pour tous.....	22
Les années 1980 : protection de l'environnement et vivre-ensemble.....	23
Années 1990 et 2000 : en quête de nouvelles mobilités.....	24
Les années 2010-2021 : numérisation et mobilité électrique.....	26

Axes thématiques.....	30
Propulsions alternatives.....	31
Facteurs externes de mobilité.....	34
Les femmes pour le TCS, le TCS pour les femmes.....	36
La nostalgie des patrouilleurs.....	39
Plein-air, camping et hôtels.....	43
Sections.....	46
Organe du club.....	49
Coopérations.....	51
Services.....	53
Le TCS dans le monde.....	59
Politique des transports.....	61
Sécurité routière.....	71
Solutions de mobilité durable.....	74
Evolution du nombre de membres.....	78
Présidents centraux et directeurs généraux.....	80
Le TCS continue d'écrire sa réussite.....	82
Index des illustrations.....	84
Sources.....	87

04

Introduction

Plus d'un siècle d'histoire riche en tradition au service de l'intérêt général : dès ses débuts, le TCS considéra que sa mission principale consistait à défendre les intérêts de ses membres ; d'abord les cyclistes, puis, quelques années plus tard, un nombre croissant d'automobilistes. Au cours de sa riche histoire, le TCS fut toujours confronté à des problèmes de circulation routière et de redevances.

Si ces questions sont fondamentalement toujours les mêmes, il est apparu au fil du temps que le TCS ne pouvait se contenter de défendre les intérêts de ses membres que dans le cadre d'une mission purement «automobile».

A mesure qu'il prit son essor, le TCS s'est efforcé de prendre en compte les intérêts de toute la population en plus de ceux de ses membres. Ainsi les services offerts par le jeune club étaient adaptés aux besoins de chaque membre, mais toujours dans le respect de l'intérêt général.

Grâce à cette philosophie cohérente consistant à proposer à tout moment des solutions aux problèmes et à élaborer des services en conséquence, le TCS est passé du statut de modeste club cycliste à la plus

grande association suisse de mobilité. Bien que de nouveaux moyens de transports soient aujourd'hui disponibles, que de nombreuses barrières aient été abolies, que les horizons se soient élargis, l'objectif demeure le même : être toujours aux côtés de ses membres en tant qu'organisation de protection des consommateurs de premier plan dans le domaine de la mobilité, en leur apportant conseil, assistance et protection.

Le TCS est aujourd'hui le plus grand club de la mobilité en Suisse. Au service de la Suisse, il s'engage en faveur d'une mobilité sûre et durable, que ce soit à pied, à vélo, à moto, en voiture, en transports publics ou toute autre forme de nouvelle mobilité urbaine. Aujourd'hui, un ménage sur deux fait confiance au TCS.

Il est impressionnant de voir comment, par le passé, l'institution TCS s'est engagée sans relâche pour ses membres, pour la population, pour la Suisse. Notre intention est ici de révéler et de mettre à disposition la chronologie de son engagement historique en faveur de l'intérêt général. Solidement ancré dans la société, le TCS fait définitivement partie du patrimoine culturel suisse.

Remarque

Pour des raisons de lisibilité, la forme masculine a été choisie dans le texte, les indications fournies s'appliquent néanmoins aux membres de tous les sexes.

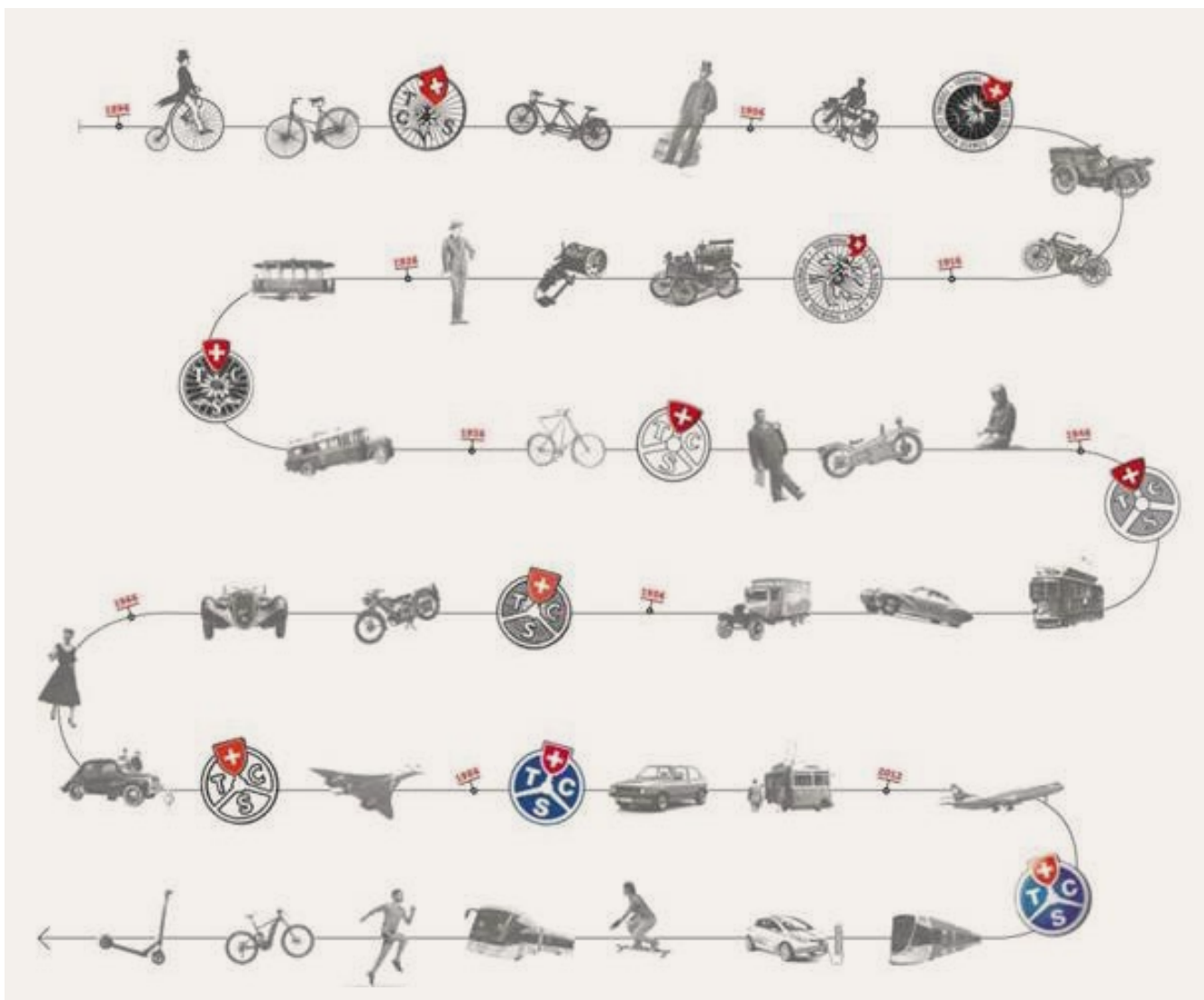


Fig. 1 : Le TCS au fil des ans

05

Chronologie des principales étapes

La frise chronologique suivante livre un aperçu des étapes importantes de la création et du développement du Touring Club Suisse au service de la Suisse.



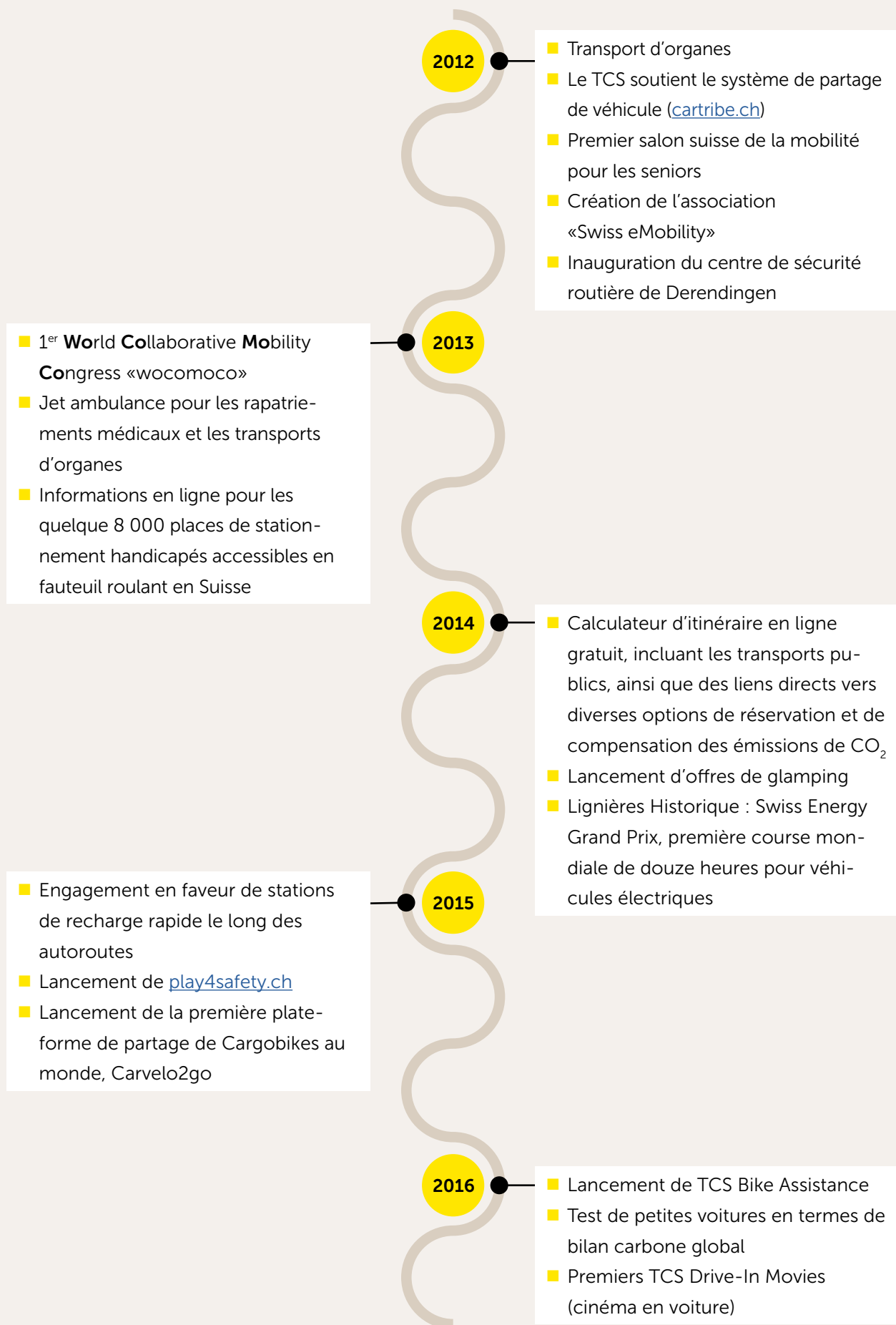


10 Chronologie des principales étapes





12 Chronologie des principales étapes



2017

- Premier baromètre du voyage TCS
- Introduction de cours de drones
- Lancement de la patrouille à vélo électrique

2018

- Lancement de la campagne FSR «Made Visible»
- L'Académie de la mobilité étudie l'impact social de la conduite automatisée
- Lancement de l'application TCS «Travel Safety»
- Premier festival de camping en Suisse
- 50 ans de tests de sièges pour enfants
- Lancement de l'application TCS «Simply mobile» avec option de réservation et d'achat

2019

- Lancement de l'application pour drones du TCS
- Collecte de sièges pour enfants avec la FIA en faveur des familles défavorisées d'Europe de l'Est
- Lancement de la première Arène suisse de la mobilité
- Lancement de la remorque spéciale «eCharge» pour les patrouilleurs
- Concours européen d'éducation routière (CEER) au TCS
- Cours de trottinette électrique
- Env. 1,5 million de membres

2020

- Le TCS promeut l'électromobilité à travers ses propres tests d'électromobilité, son pop-up store eGarden, les eMobility-Days, le service d'assistance eMobility, l'e-baromètre, l'application TCS «eCharge»
- Le TCS est le partenaire de «COROSOL, le fonds de solidarité coronavirus»
- Le TCS lance sa propre plateforme médicale en ligne «TCS MyMed»
- Première plateforme d'apprentissage en ligne de pilotage de drone

2021

- 125^e anniversaire
- **Poursuivons sur cette route !**

06

Evolution du logo TCS

Depuis la fondation du TCS en 1896, le logo a connu plusieurs modifications graphiques, sa forme ronde et les armoiries suisses ont cependant été conservées. A l'origine, des rayons de vélo et un edelweiss rendaient hommage aux cyclistes qui avaient fondé le club afin de promouvoir le cyclotourisme en Suisse. Dans les années 1930, le marché automobile et le transport privé motorisé se développèrent, le club devint plus polyvalent et grandit au point de devenir le plus grand club automobile du pays. Des changements qui se reflétèrent également dans le logo : un volant remplaça progressivement les rayons de vélo et l'emblème fleuri des Alpes suisses se substitua à aux trois lettres du nom du club, TCS.



1896



1906



1916



1956



1966



1996

A l'occasion de son centenaire en 1996, le logo traditionnel du TCS fut une nouvelle fois modernisé, le noyau bleu de la marque complétant désormais en couleur le blason rouge constant des armoiries de la Suisse. Avec un fond jaune supplémentaire sur tous les supports de la marque dès 2012, le nouveau logo témoigne de la pérennité et de l'ouverture d'esprit du TCS, tandis qu'à travers la couleur jaune, le club confirme son attachement à sa mission originelle : le secours. Cette constance dans l'évolution graphique du logo est plutôt inhabituelle, ce dernier ayant conservé la même structure de base pendant plus d'un siècle. En 2017, le TCS, entreprise de tradition, fut l'une des très rares organisations à bénéficier d'une dérogation lui autorisant à porter les armoiries suisses dans son logo. En effet, dans l'esprit du public comme dans son identité visuelle, le TCS représente un pan entier de l'âme suisse, notamment parce qu'il a largement influencé la politique nationale de transport.



1926



1936



1946



2008



2012

Remarque

Tous les logos sont disponibles en téléchargement. Pour cela, cliquez sur le logo.

Fig. 2-12 : Evolution du logo

07

Evolution du TCS

Fin du XIX^e : le vélo, moyen de transport individuel

La fin du XIX^e siècle marque une période à la fois de renouveau et de bouleversements. L'implantation définitive de la révolution industrielle en Europe est synonyme de prospérité et de progrès pour les uns, mais aussi de misère et de travail éreintant pour la grande majorité. Les conceptions traditionnelles et rigides de la société et l'attachement au lieu s'opposent au désir de mobilité géographique et sociale - une époque pleine de contradictions.

Années de fondation

Transport individuel

Cyclotourisme

Aide à l'orientation

La fin du XIX^e siècle marque une période mouvementée. Il ne s'agit pas seulement d'évolutions politiques, sociales ou culturelles, mais aussi et surtout d'une mobilité accrue. La fondation du TCS en 1896 s'inscrit donc parfaitement dans ce contexte. La bicyclette, symbole s'il en est d'un nouveau moyen de locomotion individuel, constitue la quintessence même de l'association, car elle promet de nouvelles libertés que ni le chemin de fer, ni la diligence (postale), ne sont en mesure d'offrir. Au moment de sa fondation, le vélo n'était pas tout à fait entré dans les mœurs, il s'agissait plutôt d'un phénomène bourgeois.

C'est la raison pour laquelle on mit l'accent sur les loisirs et le cyclotourisme (transfrontalier). A l'époque, l'appétence pour un monde plus mobile s'accompagnait déjà d'un désir de sécurité et d'orientation renforcés. En effet, une mobilité accrue au-delà des frontières du quotidien, et par conséquent du domicile, renforça le besoin en cartes routières, panneaux indicateurs et règles de circulation homogènes (pour de plus amples informations, voir l'axe thématique «Services» – «Panneaux indicateurs, cartes et calcul d'itinéraires»).



Fig. 13 : Les fondateurs du Touring Club Suisse



Fig. 14: Carte routière 1906

Début du XX^e siècle : plus de mobilité, plus de responsabilité

La période comprise entre la fin du XIX^e siècle et la Première Guerre mondiale doit être pensée comme une époque à part entière. Ce qui est frappant également, c'est la rapidité du progrès technique, mais surtout de l'application et de la diffusion en masse de ces inventions. Mentionnons par exemple le télégramme et le téléphone, la bicyclette et l'automobile – les distances se raccourcissent.

La naissance
de l'automobile

Uniformisation des
règles de circulation

Santé et éducation
routière

Première section
automobile

A peine la bicyclette s'implante-t-elle en Suisse que la révolution d'après se profile déjà dans le paysage des transports : l'automobile. D'abord propulsés à vapeur, puis équipés de batteries ou d'un réservoir à essence et d'un moteur à combustion, ces véhicules qui, visuellement, ressemblent encore à des calèches, font leur grande apparition sur les routes suisses. Ouvert à tous les moyens de transport et spécialisé sur un moyen de locomotion novateur pour l'époque (en l'occurrence le vélo), le TCS prend alors en charge ces nouveaux usagers de la route. Il inclut les automobilistes et leurs exigences en matière d'uniformisation des règles de circulation et partage pendant quelques années avec l'ACS les locaux, les membres du comité directeur et le

magazine des adhérents. Le projet d'unification des ordonnances sur les cyclistes et les automobiles soumis par le TCS au Département fédéral de l'intérieur (DFI) est adopté par voie de concordat en 1902 et souligne déjà l'influence du TCS dans tout le pays. Le TCS fait également valoir cette revendication lorsqu'en 1905, il fonde la «Ligue suisse contre la poussière». Celle-ci a pour mission de s'occuper des routes en mauvais état, ainsi que des problèmes de santé causés par les tourbillons de poussière. En 1908, le TCS dépose une nouvelle missive auprès du Conseil fédéral exigeant que la circulation routière soit enseignée dans toutes les écoles. A la demande des automobilistes du TCS, une section automobile est créée en 1911.



Fig. 15: Route Veynes sur Lausanne 1910



Fig. 16 : L'amélioration des routes est encouragée («Revue» 1902)

Dispute en milieu urbain

Depuis la fondation du TCS, les relations entre les différents usagers de la route représentent un sujet de préoccupation majeur. Piétons, vélos, voitures hippomobiles, tramways, voitures, bus, trains : tous se bousculent en ville. A ses débuts, le vélo se heurte à maintes résistances. C'est à la campagne, surtout, que les nouveaux «chauffards» à deux roues se prennent littéralement des bâtons dans les roues, tandis que les lentes charrues ne se laissent guère dépasser sans montrer quelques réticences. Le TCS, qui, à l'époque, est principalement une association de cyclistes, exige plus de compréhension et, si possible, une séparation des cyclistes du reste du trafic. Il demande également à ses membres de faire preuve de considération vis-à-vis

des autres usagers et de ne pas nuire à la réputation de la bicyclette. Le TCS doit d'abord convaincre les trams et les compagnies ferroviaires d'accepter et de traiter convenablement les vélos. Mais, très vite, l'automobile est érigée en nouvel ennemi. Le bruit et l'odeur des premiers véhicules à essence échauffent les esprits. Les chevaux des charrettes s'effraient, provoquant des accidents. D'un autre côté, les équidés de New York ne dégagent pas moins de 1 100 tonnes de fumier et 270 000 litres d'urine par jour. La boue des rues se compose à 60% de matière organique et de fumier. La puanteur est indescriptible, sans parler de l'invasion des mouches. Piétons et cyclistes sont surtout gênés par les émanations et les tourbillons de poussière.



Fig. 17 : Photo extraite de «Revue»

Deux articles publiés successivement en 1904 dans «Revue» défendent la thèse selon laquelle, même si elles se mettent volontiers en travers de leur route respective, bicyclette et automobile sont toutes deux des signes de progrès ; elles seraient comme des frères et sœurs qui, certes, se disputeraient, mais appartiendraient à la même famille — tous ces inconvénients pouvant être éliminés si les routes, les véhicules et la conduite étaient améliorés. Malgré tout, certains axes, voire certaines localités entières, demeurent interdites aux automobiles.

L'entre-deux-guerres (1918–1939): l'automobile et ses besoins

L'entre-deux-guerres est d'abord marqué par l'optimisme et l'essor économique («Les Années folles»). Bien que l'automobile privée demeure un produit de luxe plutôt qu'un bien du quotidien, l'ensemble des transports se motorise peu à peu. Mais la crise économique et les tensions internationales croissantes assombrissent les perspectives. Au téléphone s'ajoutent la radio et le cinéma au nombre des médias disponibles.

Accessibilité

Se déplacer en automobile

Assistance Touring

Education routière

La Première Guerre mondiale constitue un tournant historique pour la Suisse, et elle touche aussi durement le TCS. Malgré les vicissitudes, le TCS survit aux années de guerre et parvient même à reprendre ses projets d'expansion une fois celles-ci finies. L'augmentation du nombre de ses membres est corrélée à une meilleure accessibilité. Le TCS s'expose dans les salons (dès les débuts du Salon de l'Automobile de Genève ou à l'Exposition nationale de 1939, par exemple) et de plus en plus de sections ouvrent des bureaux. Un nombre accru de membres (45 000 sur 53 000 début 1939) possèdent une automobile. Outre les cyclistes, les automobilistes franchissent désormais les cols alpins, gagnent l'étranger et ont besoin de services (permis de conduire internationaux, assurances casco, triptyques [documents douaniers permettant d'importer sa voiture/moto sans droits de douane]). Le TCS prend très au sérieux les (nouveaux) besoins de ses membres et lance en 1929, en plus des offres déjà mentionnées, le secours routier : tandis qu'il prend ses quartiers dans des chalets en bois situés aux postes-frontières suisses afin de faciliter les voyages à l'étranger, les mécaniciens motorisés du TCS aident les automobilistes en détresse sur les principaux axes routiers suisses. Le service répond au désir de pouvoir se déplacer indi-

viduellement et librement, avec l'assurance d'une éventuelle assistance. En 1936, l'offre est sensiblement enrichie sous le nouveau nom d'Assistance Touring. Collaborant avec plus de 500 garages répartis dans toute la Suisse, le service d'assistance est désormais disponible partout et à tout moment par téléphone (via les renseignements de la poste). Ce qui amène une augmentation du nombre de membres. L'accélération du trafic due à sa motorisation accroît le nombre d'accidents. A travers la campagne «Etes-vous prudent ?», le TCS poursuit son engagement à grande échelle en matière d'éducation routière : automobilistes, cyclistes et enfants sont tous ciblés par la campagne de 1930.



Fig. 18 : L'Assistance Touring dans les années 1930

La Seconde Guerre mondiale (1939–1945) : nouvelles propulsions, nouveaux objectifs

Bien que la Suisse demeure (presque) totalement épargnée par les hostilités, leurs répercussions sur la vie quotidienne sont considérables : la dépendance aux importations (tant le charbon pour le chauffage, que l'essence pour le carburant) devient évidente, la Suisse elle-même ne possédant aucune de ces deux ressources.

Vacances en Suisses

Moyens de transport
sans essence

Approvisionnement du pays

Avec la fermeture des frontières, excursions et autres voyages transnationaux ne sont plus possibles. L'essence étant elle-même rationnée, les déplacements de loisir en automobile sont fortement limités. Parallèlement, le tourisme suisse souffre de l'absence

de clients (internationaux). Le TCS encourage par conséquent les vacances et les escapades en Suisse en publiant des récits détaillés et recommandations de voyage. La voiture est complétée, voire remplacée, par le train et l'autocar. La pénurie d'essence ne se manifeste pas seulement dans les nouveaux comportements de déplacement, mais aussi et surtout dans la vie quotidienne. Les vélos, qui, au début du siècle, étaient encore un symbole de statut social, sont désormais répandus dans toute la Suisse (environ 1 500 000 vélos pour environ 4 200 000 habitants en 1942). Mais il n'y a pas que les vélos qui permettent de se déplacer sans essence ni limitations, il existe également des carburateurs à bois : une technologie produisant du gaz à partir du bois, lequel pouvait à son tour être utilisé dans des moteurs à combustion. S'intéressant très tôt à ce sujet, le TCS encouragea vivement une meilleure compréhension de cette technologie nouvelle. Le TCS fait alors preuve d'une bonne intuition, puisqu'en 1942, près de 70% des véhicules sur route sont équipés de cette technologie. C'est à cette époque également que le TCS contribue à l'intérêt général en mettant à profit ses bonnes relations avec le Touring Club français pour approvisionner le pays.



Fig. 19 : Approvisionnement du pays en 1944

L'après-guerre : libre circulation, temps libre

La guerre est enfin terminée. La paix revenue, les ressources réapparaissent à la faveur d'une mobilité accrue. La croissance économique suisse permet à un nombre croissant de personnes d'acquérir davantage de biens : on trouve désormais téléviseurs, machines à laver et voitures dans un nombre toujours plus important de foyers. Les voyages et les vacances à l'étranger séduisent de plus en plus de personnes.

Trafic automobile en hausse

Travail de prévention

Livret ETI

Camping

L'après-guerre est évidemment marqué par la reprise et la croissance du trafic automobile et donc des voyages, deux phénomènes liés à l'émergence de la société de consommation. Ce faisant, le nombre de membres augmente à nouveau, plus de 80% des membres du TCS (lequel s'élève à environ 54 000 en 1947) étant des automobilistes, soit deux tiers des propriétaires de voitures en Suisse. L'augmentation du trafic, tant pour les trajets nécessaires que pour les voyages et les loisirs, donne lieu à de nouvelles initiatives du TCS. D'une part, on investit, tout comme dans les années 1930, dans les domaines de l'éducation routière, en mettant l'accent sur les élèves et la prévention des accidents. D'autre part, la reprise des voyages touristiques à l'étranger avec un véhicule

personnel a pour conséquence d'accroître le nombre de personnes en détresse ayant besoin d'aide. Le Livret ETI (Entraide Touristique Internationale) est créé en 1958 sur la base de certaines offres existantes. L'après-guerre offre à la population la possibilité de se déplacer (à nouveau) librement, tandis que de plus en plus de personnes peuvent se permettre de partir en vacances et de s'adonner activement à leurs loisirs. En 1949, le TCS crée une catégorie de membres spécifique pour les férus de camping et encourage dès lors les vacances sous la tente, tant par le biais d'informations utiles que de mise à disposition de ses propres terrains de camping.

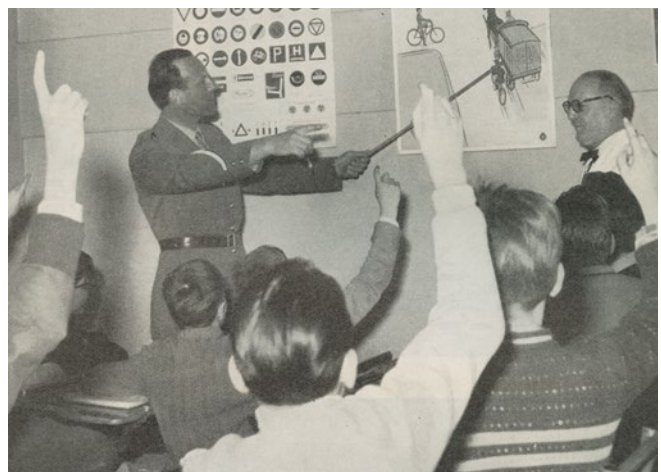


Fig. 20 : Education routière 1950

Les années 1960 et 1970 : la sécurité pour tous

Après une rapide expansion, les années 1960 et 1970 voient naître les premières inquiétudes quant à l'évidence du mode de vie en cours, lesquelles se reflètent notamment dans le mouvement de 1968 et la crise pétrolière. La menace de la guerre froide connaît alors son apogée et accroît à la fois le sentiment de méfiance et le désir de sécurité. Dans le domaine technologique, les calculateurs (ordinateurs) se développent, cependant que l'Homme marche pour la première fois sur la lune.

Sécurité routière

**Protection des consommateurs
par des tests**

Assista

L'augmentation de la vitesse permise par des véhicules plus rapides et des routes de meilleure qualité, associée à des mesures de sécurité et à une maîtrise de la conduite insuffisantes, crée un cocktail fatal. Le TCS se bat contre le nombre élevé de morts et de blessés sur route. Des cours de conduite, comme

celui intitulé «Mieux conduire» et initié à Zurich en 1961, sont proposés par un nombre croissant de sections, jusqu'à en devenir une offre nationale en 1974. D'autres campagnes du TCS, telles que le court-métrage «La Raison au volant», diffusé en avant-programme au cinéma, ou encore la distribution de baudriers lumineux en vue d'améliorer la visibilité des enfants, tentent à leur tour d'améliorer la situation. Néanmoins, l'amélioration des compétences de conduite ne se révèle guère d'un grand secours lorsque les véhicules sont défectueux. C'est la raison pour laquelle le TCS utilise son infrastructure, ses relations avec les clubs partenaires et son expertise pour mener diverses études. En testant des sièges pour enfants (1968), des pneus (1973), ainsi que des ceintures de sécurité et des extincteurs, le TCS se transforme peu à peu en une organisation de protection des consommateurs. Selon le TCS, seuls des comportements de conduite adaptés et le progrès technique permettront de maintenir l'attractivité de l'automobile. Si un accident devait toutefois se produire, sa filiale Assista, créée en 1968, apporterait même une assistance juridique.



Fig. 21 : Bureaux d'Assista en 1974

Les années 1980 : protection de l'environnement et vivre-ensemble

L'environnement se met à réagir à des décennies de consommation peu soucieuse de lui. Trous dans la couche d'ozone, pluies acides, pollution de l'eau : tout indique clairement que la situation ne peut plus durer et qu'une solution globale est nécessaire. Le vivre-ensemble est renforcé par le dégel qui s'amorce entre Est et Ouest.

Protection de l'environnement

Catalyseur et autres mesures

Intérêts des membres

Les limites d'une consommation de masse effrénée, notamment son impact sur la faune et la flore, deviennent visibles dès les années 1970. A l'époque déjà, le TCS s'engage à trouver des solutions et à éveiller les consciences des usagers de la route vis-à-vis des amphibiens et des hérissons. Avec la crainte de pluies acides et le dépérissement des forêts, l'urgence devient pressante. Principalement consacré aux émissions de polluants et à l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels, un catalogue de mesures est adopté en 1984. Par ailleurs, le TCS met à profit son expertise technique pour ef-

fectuer systématiquement des tests à long terme sur les pots catalytiques et encourage, voire exige, leur utilisation active. Campagnes télévisées, brochures, camps écologiques pour les jeunes, automobiles solaires, extension du réseau de pistes cyclables du TCS (porté à 10 000 kilomètres) : autant de mesures qui sont adoptées dans ce contexte. Mais, durant cette période, des tensions apparaissent entre les recommandations scientifiques et techniques du TCS et les intérêts de ses membres (par exemple, l'initiative sur la limitation de vitesse).



Fig. 22: Panneau de pistes cyclables 1986



Fig. 23 : Panneau d'avertissement «Attention, grenouilles»

24 Evolution du TCS

Années 1990 et 2000 : en quête de nouvelles mobilités

Cette période correspond d'une part à l'émergence de nouvelles constellations politiques, et d'autre part aux débuts de l'ère numérique. Internet et téléphonie mobile se démocratisent : s'ils permettent d'accélérer et de faciliter l'échange d'informations, ils encouragent également une pensée globale et connectée.

Stress lié à la densité

Formation à la conduite

Centres de sécurité routière

C'est dans les agglomérations et les centres urbains que les problèmes liés à une circulation (trop) dense se ressentent tout particulièrement. Mauvaises conditions de circulation, circulation mixte, embouteillages et accidents ont exigé de trouver des solutions. Sur le plan technique, le TCS encourage une meilleure formation des conducteurs, d'abord par des stations mobiles de technique de conduite destinées à la formation continue, puis par des centres de sécurité routière modernes, comme ceux de Stockental (inauguré en 2000) et Hinwil (2003), en mettant l'accent sur la prévention des accidents : on y apprend à identifier les dangers de la route et à réagir correctement en situation d'urgence. Participent aux cours non seulement des conducteurs privés de voitures et de motos,

mais aussi des professionnels — routiers, pompiers, policiers et militaires. Le centre d'Hinwil ne se contente pas d'investir dans la sécurité routière et les compétences de conduite. On y met aussi à disposition, grâce aux nouvelles installations, une infrastructure dédiée à la formation en deux phases, avec permis de conduire à l'essai, tel que le prévoit la loi de révision sur la circulation routière. La filiale TCS Test & Training SA, tout comme les sections, proposent successivement des cours pour les nouveaux conducteurs, membres ou non-membres, sur les infrastructures existantes de Plantin, Cossonay, Stockental, Betzholz, Lignièrès, Rivera au Tessin, Emmen et Frick. Grâce aux plaques de dérapage et aux bassins d'aquaplaning, les usagers motorisés s'entraînant à Hinwil apprennent non seulement à conduire de manière réfléchie et adaptée aux conditions de circulation, mais contribuent également à réduire le nombre d'accidents de la route. L'année de son inauguration, quelque 24 000 personnes y ont suivi les cours proposés. Toujours dans le cadre de son engagement en faveur de la sécurité routière, le TCS lance une campagne contre les chauffards, qui rencontre alors un écho extrêmement favorable. Un nouveau centre de sécurité routière est mis en service au printemps 2012 dans la commune soleuroise de Derendingen. Les infrastructures sur place autorisent la



Fig. 24 : 1^{er} centre de sécurité routière de Stockental

Informations routières

tenue simultanée de quatre stages de conduite sur une surface de 25 000 mètres carrés (moto, voiture, bus, véhicule de livraison, camion).

La diffusion d'informations routières par radio contribue elle aussi à la sécurité routière et à fluidifier le trafic. En 1994, le TCS met ainsi en place, en collaboration avec la Radio Suisse Romande (RSR), une centrale d'informations routières autorisée à les diffuser sur les fréquences de la RSR.

En 1995, dans les statuts de l'association, puis en 1996, à l'occasion de son centenaire, il est décidé de (re-)penser la promotion de la mobilité pour tous et de l'interconnexion des transports automobile, ferroviaire et aérien, afin de garantir une mobilité respectueuse de l'humain et de son environnement. Le TCS exprime cette réorientation de la politique associative par l'apposition de son logo sur une locomotive CFF à l'occasion de son centenaire — alliance pour le moins inhabituelle en matière d'identité visuelle de l'organisation. Lors de la fête organisée sur la Place fédérale, où le dirigeable du centenaire a également atterri, un chèque de CHF 13 448.93 est remis à la Chaîne du Bonheur, son montant correspondant à exactement un centime par membre. Conséquence de cette réorientation :

Interconnexion des moyens de transports

Propre Académie de la mobilité

le TCS crée la même année les nouvelles catégories «motorisé» et «non motorisé» parmi ses membres et répond ainsi aux besoins de différentes catégories de personnes. Un an plus tard, la catégorie «non motorisé», laquelle inclut uniquement les services aux personnes, fait également son apparition dans le Livret ETI. Cyclistes, campeurs et juniors en bénéficient tous.

En 2008, la création de l'Académie de la mobilité du TCS s'inscrit dans le cadre de la politique de l'association. Sa mission ? Explorer de nouvelles formes de mobilité (tant du point de vue technique que social) avec deux mots d'ordre : le moteur électrique et l'auto-partage.



Fig. 25 : Le centenaire du TCS

Les années 2010-2021 : numérisation et mobilité électrique

Le savoir est désormais accessible partout via l'Internet mobile. La mise en réseau et la numérisation du monde permettent de partager des informations, mais aussi des logements, des voitures, etc. Alors que l'électricité est indispensable à de nombreux domaines de la vie (tant pour la communication que pour la vie quotidienne), l'électrification des transports (non ferroviaires) et de la circulation ne fait que commencer.

Numérisation

Partout s'impose le tout-numérique. Dès 1996, Disposys (abréviation du nouveau système informatique) est introduit dans la Patrouille TCS lors de la fusion des cinq centres d'intervention. D'une grande complexité technique, le système repose sur une cartographie numérisée de la Suisse. En 2020, la Patrouille TCS s'équipe d'un système de communication moderne (Field Search Management). Les opérateurs voient désormais l'emplacement des véhicules de dépannage sur leur PC grâce à un système de positionnement global (GPS), ce qui leur permet de venir en aide aux membres plus rapidement.

En décembre 1996, le TCS lance le site tcs.ch. Il y propose en trois langues et sur plus de 1500 pages l'un des plus complets paquets d'informations de Suisse. Il est possible de passer commande par e-mail. Le 11 décembre 1997, le premier membre s'inscrit sur Internet. En 2010, le TCS lance sa propre application équipée d'une fonction d'appel d'urgence intégrée. Les informations sur la circulation telles que les embouteillages, les déviations, les chantiers, les accès aux cols et aux tunnels, sans oublier celles de son propre compte, sont consultées plus de 30 000 fois et utilisées plus de 100 000 fois au cours des premières semaines de mise en service.

Au service partout dans le monde

Sous l'impulsion d'habitudes de déplacement toujours plus globales, le TCS continue d'adapter son offre, tant sur le plan technologique, avec des radars à risques, que sur le terrain. La télématique permet d'établir un transfert de données entre les demandeurs d'aide et la centrale. Ainsi, en 2018, le module gratuit «Travel Safety» est intégré à l'application TCS afin d'informer de manière immédiate et proactive sur des événements importants survenus à l'étranger ou encore de prodiguer des conseils en matière de sécurité. Cela permet de localiser clairement et rapidement le lieu de la panne et par conséquent d'améliorer davantage encore l'efficacité des prestations rendues. Depuis 2004 déjà, le TCS dépêche sur place ses propres spécialistes de crise en cas de catastrophe afin de faciliter tout rapatriement. Le rapatriement des blessés par avion sanitaire a lieu pour partie en collaboration avec la Rega. L'échange de services annexes est au cœur du partenariat scellé par les deux entités. Ainsi, les membres du TCS voyageant à l'étranger et en possession d'un Livret ETI peuvent désormais faire appel à la centrale d'intervention de la Rega pour un premier avis médical. En contrepartie, les donateurs de la Rega bénéficient de l'aide du TCS en cas d'éventuels problèmes juridiques rencontrés à l'étranger. A cette occasion, un avion-ambulance de la Rega porte

Secours par les airs

les couleurs du TCS, tous les hélicoptères de la Rega le logo du TCS et les véhicules de patrouille celui de la Rega.

Avec le lancement de TCS Ambulance en 2011, le TCS entend également jouer un rôle important dans les airs. A travers sa participation dans la société Alpine Air Ambulance (AAA) sise à Zurich, le plus grand Club de la mobilité en Suisse dispose désormais d'un jet, de trois hélicoptères d'urgence et de deux ambulances pour les rapatriements médicaux et les transferts (transports secondaires). Le TCS offre ainsi à plus d'un million de détenteurs du Livret ETI une prise en charge professionnelle sans faille en cas d'accident ou de maladie. Cette nouvelle offre semble également avoir convaincu Swisstransplant. La fondation nationale, ainsi que le centre de coordination pour le don et la transplantation d'organes en Suisse, confient désormais l'intégralité des transports d'organes à des avions, des ambulances au sol de l'AAA ou des véhicules du TCS. Néanmoins, une flotte indépendante d'hélicoptères et d'avions ne s'imposant pas, le TCS décide fin 2015 de se retirer des missions d'urgence par hélicoptère, celui-ci souhaitant davantage se concentrer à l'avenir sur les rapatriements intercontinentaux de patients.



Fig. 26: Nouvelle fonction Travel Safety de l'app TCS



Fig. 27 : Rega et TCS

Mobilité électrique

Par le biais de son Académie de la mobilité, le TCS suit les évolutions de la mobilité au 21e siècle, étudie et façonne les grandes transformations du secteur des transports. Dans les années 2010, l'Académie est à l'origine de la progression de la mobilité électrique et de la mobilité partagée en Suisse et crée le congrès national «Forum suisse de la mobilité électrique», qui sera intégré en 2019 dans le nouveau plus grand congrès national sur la mobilité «Arène suisse de la mobilité». En 2012, l'Académie de la mobilité du TCS fonde «Swiss eMobility», l'association suisse de la mobilité électrique, et en gère le secrétariat. En 2015, elle lance carvelo.ch, la première et la plus grande offre de partage de vélos-cargos électriques au



Fig. 28 : «Carvelo2go», une première mondiale

Shared Mobility

monde, qui sera complétée en 2021 par les microvans à quatre roues - les Smargos (Shared Micro Cargo). Le TCS lui-même cherche en permanence de nouvelles possibilités de générer des plus-values pour ses membres sur le marché de la co-mobilité. On peut citer par exemple le partenariat avec la bourse régionale de covoiturage Tooxme dans la région de Lausanne en 2012 et 2013, ainsi que celui avec le projet d'autopartage P2P «Cartribe». Le premier baromètre TCS de l'électromobilité 2019 montre qu'une grande partie des Suisses se sentent insuffisamment informés sur l'électromobilité. Il lance donc peu après la helpline TCS électromobilité, qui conseille et informe de manière neutre, transparente et objective. De cette manière, le TCS soutient les personnes qui souhaitent franchir le pas de l'électromobilité, mais qui doivent encore clarifier certains points. En outre, lors des eMobility Days lancés à partir de 2020, le TCS invite chaque année pendant 10 jours dans toute la Suisse à examiner et à essayer des voitures et des motos électriques de différents fabricants. Des experts du TCS donneront à cette occasion des conseils sur les stations de recharge et sur la manière de recharger les batteries pendant les essais. (Pour de plus amples informations, voir l'axe thématique «Solutions de mobilité durable».)

08

Axes thématiques

Raconter son histoire dans l'ordre chronologique est certainement la manière de la transmettre se rapprochant le plus de la vie quotidienne. Néanmoins, l'ordre chronologique pousse le narrateur à étoffer son récit afin de relater une histoire cohérente et compréhensible pour le lecteur ou l'auditeur. Bien qu'essentiels, il arrive par conséquent que certains éléments en soient omis. Il en va par exemple des voitures à gaz : composantes essentielles du puzzle, elles ne seront ici mentionnées que dans la rubrique des propulsions alternatives. En effet, seul un regroupement thématique permettait d'en représenter fidèlement toute la diversité.

Aperçu	
Propulsions alternatives	page 31
Facteurs externes de mobilité	page 34
Les femmes pour le TCS, le TCS pour les femmes	page 36
La nostalgie des patrouilleurs	page 39
Plein-air, camping et hôtels	page 43
Sections	page 46
Organe du club	page 49
Coopérations	page 51
Services	page 53
Le TCS dans le monde	page 59
Politique des transports	page 61
Sécurité routière	page 71
Solution de mobilité durable	page 74

Propulsions alternatives

S'appuyant sur une expérience de longue date dans l'analyse et l'examen de diverses technologies de propulsion, le TCS a toujours mis son expertise à disposition pour évaluer les nouvelles formes de propulsion.

Les voitures électriques de la Belle Epoque

De la Belle Epoque à la Première Guerre mondiale, les automobiles à batterie, donc électriques, remplacent progressivement celles à vapeur. Les autos à essence ne s'étant pas encore totalement imposées, le TCS publie en 1901 son premier répertoire de stations-service, ainsi qu'un inventaire des stations de recharge pour les batteries. Sur la centaine de sites proposant de l'essence ou de l'électricité, 21 (soit un cinquième) offrent une possibilité de recharge. En 1899, la «Jamais Contente», voiture de course électrique, est le premier véhicule routier à franchir le seuil magique des 100 km/h.

A en croire le TCS, les points forts des voitures électriques se trouveraient en ville et sur des véhicules plutôt légers, tandis que les véhicules à essence conviendraient mieux aux engins d'usine et aux trajets interurbains. Toutefois, si des batteries légères et puissantes étaient un jour disponibles, la victoire de la voiture électrique sur l'essence et la vapeur serait certaine (critique du livre *La voiture de demain*, 1898).



Fig. 29 : Modèle de la «Jamais Contente»

Carburateurs à bois

La Suisse ne disposant pas de ses propres ressources pétrolières, elle est obligée d'en importer. Les rationnements d'essence imposés par l'effort de guerre à l'étranger obligent à trouver des alternatives. Dès 1939, le carburateur à bois fait son apparition comme substitut à l'essence (pour de plus amples détails, voir le chapitre «La Seconde Guerre mondiale (1939–1945) : nouvelles propulsions, nouveaux objectifs»). Si celui-ci résout temporairement le problème de l'essence, la demande accrue en bois permet en outre de soutenir la filière suisse du bois. Le «Touring» publie même une interview dans laquelle il est fait allusion à la fin de l'essence (1939). Les alternatives synthétiques ainsi que les véhicules électriques y sont également abordées. Mais le TCS se concentre principalement sur les aspects techniques et l'information de la population dans son segment : la technologie pour tous.



Fig. 30 : Voiture à carburateur à bois (1939)

Véhicules à gaz

En 1971, le TCS teste de manière approfondie les voitures à propulsion à gaz, car celles-ci promettent de meilleurs résultats en termes de gaz d'échappement. En 1972, 22 véhicules d'essai (voitures de patrouille) sont transformés en voitures à gaz, et ce, bien qu'il n'y ait qu'une seule station-service à gaz dans toute la Suisse. C'est donc surtout pour les véhicules communaux et dans les transports publics urbains que le TCS y voit un fort potentiel. De 2004 à 2005, 26 nouveaux véhicules fonctionnant au gaz naturel sont testés dans le cadre d'un projet pilote visant à réétudier l'aptitude de ces nouveaux modèles. Conclusion de l'étude : certes les voitures au gaz naturel sont financièrement intéressantes, mais peu utiles pour préserver l'environnement, le bilan de leurs émissions polluantes n'étant globalement guère meilleur (surtout à cause des pertes lors du transport du gaz naturel).



Fig. 31 : Véhicule fonctionnant au gaz naturel (2005)

Véhicules solaires

A la fin des années 1980, le TCS promeut l'idée, alors très prometteuse, que pour les trajets individuels de courte distance, les véhicules alimentés à l'énergie solaire pourraient un jour constituer une vraie alternative durable. Lors du Tour de Sol de 1988, l'équipe du TCS (composée de Daniel Wälty et de Lise-Marie Morerod) remporte le titre dans la catégorie «véhicules solaires de série équipés d'un raccordement». La même année, l'équipe établit un nouveau record d'autonomie au volant de la «Mata Hari» sur une distance de 151 965 kilomètres sans recharge de la batterie.

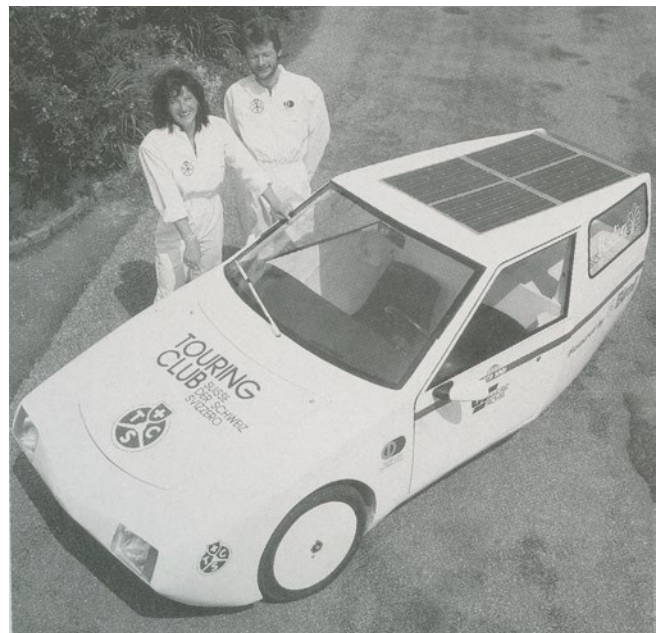


Fig. 32 : Véhicule solaire «Mata Hari»

Véhicules électriques

Entre mobilité solaire et électrique, il n'y a qu'un pas. En 1991, lors de l'assemblée ordinaire des délégués au 700ème anniversaire de la Confédération qui se tient à Brunnen, l'invité d'honneur Adolf Ogi est transporté à bord de l'«Electrix», une voiture électrique appartenant au TCS. En service pendant bien des années, on trouve en tout cas des photos datant de 1995. Par la suite, seule l'Académie de la mobilité, fondée en 2008, se saisit activement du sujet, celle-ci s'intéressant aux tendances générales de la mobilité et bientôt de l'électrique en particulier. En 2010, le TCS co-sponsorise le premier Forum suisse de la mobilité électrique lancé par son Académie de la mobilité et signe la Charte de Lucerne (laquelle souligne l'urgence d'agir dans ce domaine). La même année, le TCS lance en collaboration avec KWO, Energieregion Goms et la Migros le projet «Alpmobil», un test à grande échelle lors duquel une soixantaine de véhicules électriques desservent la région du col du Grimsel à des fins touristiques. Première dans son histoire, le TCS acquiert de l'expérience dans le débridage de ce genre de véhicules.



Fig. 33 : Véhicule électrique (1995)

Visions d'avenir des fondateurs

Comme nous l'avons évoqué dans la présentation chronologique, la fin du XIXe siècle est une période d'inventions et de changements. Cela stimule l'imagination quant à l'avenir du monde. La Revue en est une excellente source. Dans un extrait d'un article du Temps intitulé «Fiacres automobiles» et reproduit dans la Revue, il est fait mention de taxis volants. De manière générale, le transport aérien joue un rôle essentiel. Ainsi l'Aéro-Club de Suisse (fondé en 1900) est étroitement lié au TCS, tandis que le président des pionniers de cette périlleuse aviation est aussi membre du conseil d'administration du TCS. Son vol à bord du ballon «Mars» en juin 1904 est accueilli avec enthousiasme par la Revue.



Fig. 34 : Ballon «Mars» (1904)

34 Axes thématiques

Facteurs externes de mobilité

Les modes de déplacement évoluant en général lentement, il est possible, dans une certaine mesure, d'anticiper ces changements. Mais, de temps à autre, des chocs externes peuvent transformer la mobilité en très peu de temps. Prestataire au service de la mobilité, le TCS a toujours été influencé par de tels événements et a développé son expertise en conséquence.

Guerres en Europe

Certes, les transports à essence étaient déjà sous pression avant le second conflit mondial en raison de l'augmentation des coûts, mais son déclenchement métamorphose brusquement la mobilité. La fermeture des frontières suisses rend soudainement impossibles les voyages à l'étranger, qui avaient été relativement faciles (notamment pour les membres du TCS) au cours des décennies la précédant. Alors qu'il est techniquement possible de remédier à la pénurie d'essence, les frontières restent toutefois fermées. Le tourisme suisse qui, dans certaines régions, dépend fortement des visiteurs étrangers souffre de l'absence de clients. Il devient donc logique d'ériger les voyages dans son propre pays comme un devoir patriotique. Outre des voyages de groupe guidés, le TCS publie une série d'articles (qui seront plus tard chaque semaine à la radio également, tout du moins dans la région de Genève/Lausanne) sur de possibles destinations et des itinéraires d'excursion. Belle avenue ou petit monastère, l'objectif est de partir à la découverte de cette jolie Suisse «méconnue», hors des sentiers battus.

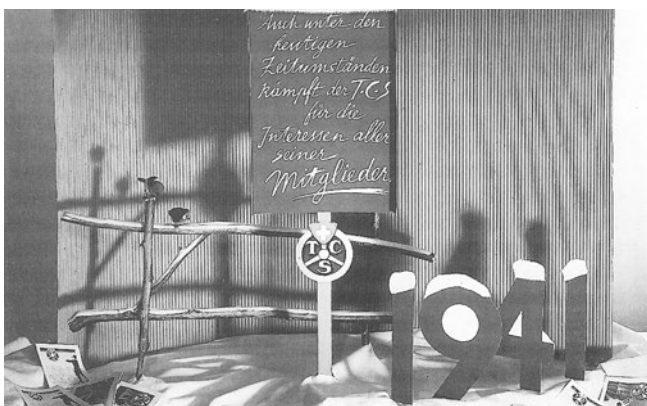


Fig. 35 : Engagements pendant la Seconde Guerre mondiale

Crise pétrolière

La production et l'importation de pétrole en Suisse ayant redémarré sans encombre après la guerre, le transport à essence est florissant. En 1973, plusieurs pays producteurs de pétrole du Moyen-Orient réduisent leur production : la matière première se raréfie fortement et son coût augmente. En Suisse, cette forte dépendance est manifeste. Le TCS en appelle à la responsabilité individuelle des automobilistes afin qu'ils renoncent autant que faire se peut à tous les trajets inutiles, sous peine de mesures coercitives de l'Etat. Il fournit également diverses recommandations pour une conduite économique et demande que certains comportements excessifs des conducteurs soient punis (trop bruyants, moteurs laissés en marche, etc.). Des dimanches sans voiture sont même organisés afin d'économiser le carburant et de souligner la gravité de la situation. Le vélo gagne en attractivité pour les loisirs et les courtes distances. Inauguré à l'été, le Cyclo-centre TCS tombe à pic. Il est possible d'y garer sa voiture et d'emprunter un vélo, que ce soit pour une balade dominicale sur piste cyclable balisée ou pour se rendre en centre-ville.



Fig. 36 : Inauguration du Cyclo-Centre de Yens VD

Catastrophes et pandémies

Alors que les chocs de mobilité mentionnés précédemment s'étendent sur des mois, voire des années, il survient également des événements qui restreignent fortement la mobilité à court terme et face auxquels, en Suisse comme à l'étranger, le TCS se doit d'apporter une assistance rapide aux personnes concernées. Entre la Patrouille, l'assistance à l'étranger, la centrale d'alarme et d'informations, le TCS est solidement armé. L'offre du TCS s'enrichit à mesure que s'étendent les destinations des membres du TCS, jusqu'à en devenir mondiale.

En voici quelques exemples :

- action Snowstorm en 1999 : chutes de neige extrêmes dans les Alpes, avalanches, évacuation de clients nationaux et étrangers, rapatriement des véhicules après la fonte des neiges. La centrale d'informations devient pour ainsi dire le point de contact officiel dans les zones de crise (plus de 40 000 appels reçus en quelques jours).
- 2001 : fortes perturbations dans les transports aériens et les voyages en général au lendemain du 11 septembre (non-retours et annulations massives après l'attaque terroriste de New York), puis disparition de Swissair quelque temps après. L'assurance annulation (ETI) et les agences de voyages du TCS sont fortement sollicitées.
- 2005 : conséquences du tsunami en Asie du Sud-Est, attentats terroristes, catastrophes naturelles, grippe aviaire : Tous ces événements démontrent que, dans un monde globalisé, le TCS doit élargir son rayon d'action, l'Europe seule ne suffisant plus depuis longtemps à couvrir tous les titulaires du

livret ETI. Des experts en gestion des crises sont désormais dépêchés sur place afin d'améliorer les rapatriements et avec la Rega, le TCS met en place une hotline pour subvenir aux nombreuses personnes souhaitant obtenir des informations sur leurs proches restés bloqués dans des zones de crises.

- 2009 : le TCS lance un radar des risques à destination des voyageurs, lesquels peuvent s'informer au jour le jour sur eti.tcs.ch au sujet des risques encourus à destination. En composant le 031 850 52 62, une hotline gratuite est mise à leur disposition pour toutes les questions relatives à la pandémie H1N1 et aux voyages en général.
- 2018 : lancement de l'application «Travel Safety» permettant de prendre rapidement des mesures décisives pour la sécurisation et l'évacuation des membres.
- 2020 : sous l'égide du secteur de la mobilité (Asstag, TCS et associations de moniteurs de conduite), divers partenaires lancent une plateforme non commerciale d'échange de personnel sous le label «COROSOL – Le fonds de solidarité coronavirus».



Fig. 37 : Intervention lors d'une tempête de neige

36 Axes thématiques

Les femmes pour le TCS, le TCS pour les femmes

Tout sauf un club d'hommes : à l'évocation du TCS, on pense généralement à un club automobile ou à un service de dépannage ; on a souvent en tête une organisation dominée par les hommes. De même que le plus grand club de la mobilité de Suisse est actif dans les domaines les plus divers depuis de nombreuses années, il mise aussi sur la diversité des sexes : fin 2020, 44% du personnel était constitué de femmes.

Femmes cyclistes

Dès les débuts, les femmes sont admises au TCS à condition d'avoir l'autorisation de leur père ou de leur mari. Les femmes cyclistes ne sont pas seulement bien accueillies par le TCS, elles sont activement encouragées à y adhérer. Ainsi, lors de l'assemblée générale de 1898, on leur demande de publier davantage en leur nom pour la Revue, et ce bien que pour une majeure partie de la société, le cyclisme soit considéré comme indécent, voire malsain pour les femmes. Le TCS tente de lutter contre ces préjugés et met en avant ses bienfaits pour la santé. Conformément à l'esprit du temps, plusieurs auteurs affirment même qu'une femme en selle ne perdra rien de son élégance.

Femmes automobilistes

Avant la Seconde Guerre mondiale, les femmes n'étaient qu'une petite minorité à prendre le volant. On peut toutefois voir dans un film du TCS datant de 1930 une conductrice en panne. Bien qu'elles ne soient pas très nombreuses, des conductrices (parfois au volant de leur propre véhicule) sont recrutées pendant la guerre pour transporter le Service complémentaire féminin (SCF). Quelques 350 femmes répondent aux appels publiés notamment dans *Touring*. Celles qu'on appelait alors « nos conductrices » apparaissent régulièrement dans les reportages de la revue. Malgré la persistance des stéréotypes durant l'après-guerre, de plus en plus de femmes prennent le volant et apparaissent dans des brochures publicitaires et des films. Au début des années 1960, certaines compagnies d'assurance accordent même des réductions aux femmes au motif que leur conduite est plus sûre.



Fig. 38 : Le cyclotourisme pour les femmes (Revue)

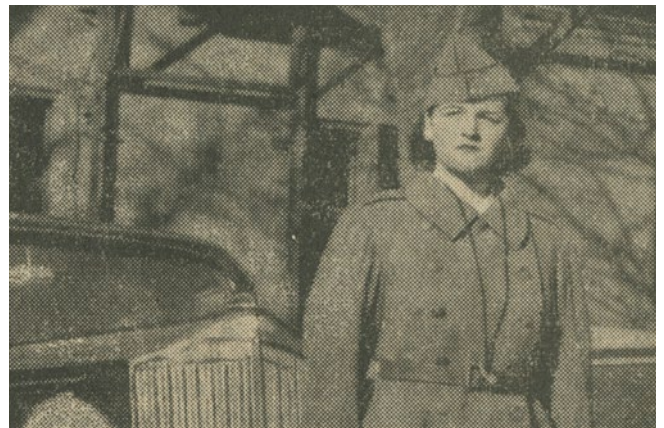


Fig. 39 : Conductrices volontaires en 1939

Patrouilleuses

C'est en 1994 qu'intervient la première patrouilleuse. Pendant sept ans, cette jeune mécanicienne automobile de 22 ans originaire d'Estavayer-le-Lac apporte son aide en cas de pannes de toutes sortes. Aucun problème d'acceptation n'est à déplorer, à l'exception de quelques incidents amusants. Plus tard, une collègue venue de la région zurichoise la rejoint et finit par prendre la relève de celle qui, jusque-là, était l'unique patrouilleuse du TCS. On dénombre aujourd'hui trois patrouilleuses sur un total de 205 collaborateurs dans la Patrouille.



Fig. 40 : Isabelle Marchand (1998)

Postes de direction

La première femme à occuper un poste de direction au TCS est Esther Schawalder, responsable Tourisme et Affaires et membre du comité de direction de 1999 à 2004. Odile Schuler-Volken (Valais, ancienne hôtelière) est la première femme élue au Conseil d'administration du TCS en 2009 - jusqu'en 2011, elle est également membre du Conseil d'administration d'Heberga SA et du Conseil de fondation de la Caisse de pension. En 2005, Fabienne Bernard est la première femme à assurer la présidence d'une section (Valais), où elle a déjà occupé plusieurs postes au sein du comité de direction. En 2011, elle rejoint le conseil d'administration du TCS avant d'en être nommée (première) vice-présidente en septembre 2020. A ses côtés siège également Doris Iselin-Schneider (section Schaffhouse) depuis 2017 au conseil d'administration. Johanna Grombach, cheffe de cabinet du président central, occupe cette position depuis 2011. Enfin, Sandra Herren, membre du comité de direction du TCS, dirige la division Mobilité et Loisirs depuis 2012, tandis que Chloé Duriez (Shared Services Center) est responsable d'une autre des huit divisions du TCS.



Fig. 41 : Fabienne Bernard, 1^{ère} vice-présidente

Cours pour les femmes

Certaines sections proposent depuis quelques années des cours techniques et des stages de conduite réservés aux femmes automobilistes.

- Stage de sécurité routière réservé aux femmes à Betzholz, Stockental, Plantin, Emmen et Lignières, ainsi que sur neige et glace sur le site TCS de Bourg-St-Pierre (VS)
- ABC technique réservé aux femmes



Fig. 42 : Cours pour les femmes (1980)

Section féminine

Avec sa section féminine, la section des Deux Bâle propose depuis plus de cinquante ans un programme complet de manifestations, excursions et visites réservé aux femmes. Temps fort du calendrier : un voyage de plusieurs jours dans un pays limitrophe de la Suisse est prévu chaque année.

«Ce qui compte pour nous, c'est l'entraide et la convivialité, mais aussi la participation à des événements culturels et la visite de sites touristiques», explique l'actuelle présidente Rosmarie Messerli. L'âge moyen des membres de la section féminine est supérieur à 55 ans, mais les plus jeunes sont évidemment les bienvenues. La cotisation annuelle est de CHF 40.— et l'adhésion obligatoire à la section des Deux Bâle.



Fig. 43: Voyage section féminine 2018

La nostalgie des patrouilleurs

Les patrouilleurs du TCS entretiennent un contact étroit avec les gens dans un court laps de temps. Cela leur permet de vivre quelques histoires insolites et d'avoir rendez-vous avec le destin. Néanmoins, la mission première d'un patrouilleur consiste toujours à remettre un véhicule en état de marche. Cela exige souvent un certain talent d'improvisation, puisqu'il est impossible d'emporter toutes les pièces détachées avec soi. Suivre une formation continue pour être au fait des dernières évolutions de la technologie automobile, avoir à cœur d'aider les gens : tels sont les deux prérequis.

Secours routier

En mai 1929, les polices des cantons de Berne et de Vaud visitent le service du secours routier du TCS, lequel fonctionne depuis le 1er mai sur la route Lausanne-Genève et dont le TCS aménage l'offre en vue de l'étendre à l'axe Lausanne-Berne. Jusqu'à cette date, le service avait apporté son assistance dans 33 cas, principalement pour des problèmes d'allumage ou de panne d'essence, interventions dont les agents du TCS tiennent un registre précis. C'est le début de statistiques séparées pour les pannes. Au cours des jours suivants, sept autres side-cars seront mis en service à titre provisoire. En fonction des expériences acquises, le service d'assistance sera systématiquement étendu à l'ensemble du réseau des routes principales. Trente-six candidats se présentent au poste d'agent de secours mis au concours.

Dans les années 1930, il n'existe pas encore de liaisons radio ni de téléphones mobiles permettant d'appeler un patrouilleur. La tâche des patrouilleurs consiste donc également à parcourir certains itinéraires prescrits. Il ressort d'un ancien carnet de rapports appartenant au patrouilleur Adolf Vogel-sang que celui-ci est responsable des itinéraires Berne-Meiringen et Berne-Olten. On y trouve, pour le mois de mai 1932, de nombreuses consignations, allant du dépannage (nettoyage du carburateur, changement de pneus, réparation des feux) au transport de blessés après un accident.

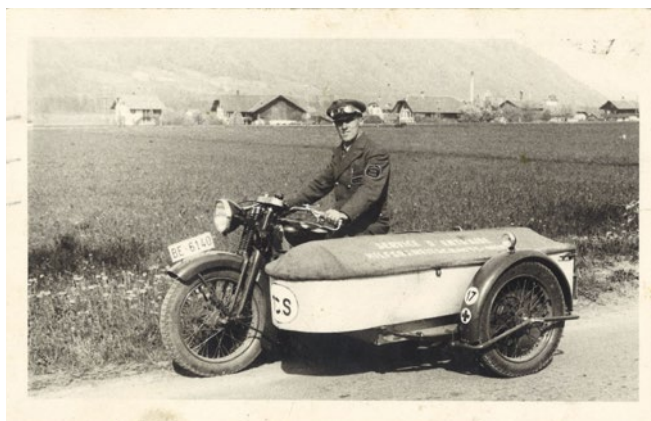


Fig. 44 : Adolf Vogel-sang (1932)

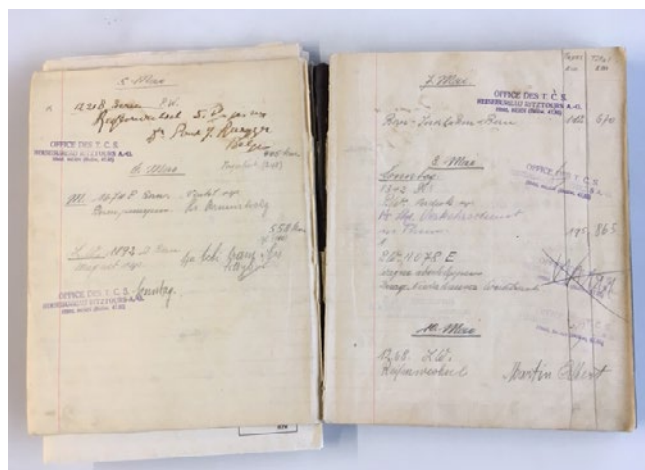


Fig. 45 : Registre des rapports d'A. Vogel-sang (1932)

Assistance Touring

La considérable augmentation du nombre de véhicules à moteur après la Seconde Guerre mondiale et, par voie de conséquence, du nombre de pannes, incite le TCS à étendre son service de dépannage. C'est ainsi qu'apparaît au fil des ans le service de dépannage du TCS, devenu incontournable sur les cols alpins suisses, dans les grandes villes et, depuis peu, sur les autoroutes. Depuis 1936, ce service est connu du grand public sous le nom d'Assistance Touring. Peu de temps après le lancement du service, l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre en matière de dépannage est la transmission de messages aux secouristes en service avec leurs véhicules de patrouille jaunes et noirs. A l'époque, il est défendu aux entreprises et institutions privées de posséder leurs propres installations radio. C'est la raison pour laquelle le TCS équipe initialement ses véhicules

de dépannage. Ce système d'appel sans fil des PTT permet de contacter à tout moment, via le réseau d'appel automatique, les véhicules patrouillant sur certaines routes grâce à des émetteurs installés sur le Säntis et le Chasseral. Mais à mesure que le service et le nombre d'interventions augmente, il devient évident qu'une intervention systématique des patrouilleurs en ville comme sur autoroute ne peut se faire qu'avec des équipements d'interphonie. Le premier essai d'installations radio du TCS fut réalisé en 1962 au Saint-Gothard et au Tessin, autrement dit dans une zone peu propice à la propagation des ondes radio. Au terme de longues négociations avec les PTT, le TCS obtient à l'été 1963 l'autorisation d'effectuer des essais au Saint-Gothard, le plus fréquenté des cols alpins suisses. Sur la base des expériences engrangées, le TCS élabore des plans pour un réseau radio couvrant l'ensemble du territoire suisse et amené à être déployé en plusieurs étapes.



Fig. 46 : Station radio mobile du TCS dans les années 1960



Fig. 47 : Radio intégrée dans les années 1960

Compagnie Touring

Dans les années 1970 (et ce, jusqu'en 1980 environ), tous les patrouilleurs du TCS sont intégrés dans une compagnie Touring. L'idée est alors de rationaliser et de cibler leurs interventions dans le cadre d'un service actif, interventions qu'ils répètent dans cette unité de Thoune. La mission principale de la compagnie est de réguler le trafic et d'assurer le service de dépannage des véhicules de l'armée. Les patrouilleurs sont alors incorporés avec leurs véhicules de patrouille. En cas d'urgence, les véhicules seraient refloqués, tandis que l'armée serait autorisée à reprendre le réseau radio de la patrouille — celui-ci, unique en son genre, offrant une excellente couverture en Suisse.



Fig. 48 : Formation dans les années 1970

Secouristes Touring

Au début des années soixante, la Patrouille du Touring Club possède environ 55 véhicules de dépannage et travaille de surcroît avec des garages. Lors d'une panne, il peut s'écouler beaucoup de temps avant que n'arrivent les secours. Pour remédier à cette situation, le Touring Club de Zurich introduit le secouriste Touring. Il s'agit de membres du club spécialement formés pour accomplir des missions d'entraide en cas de panne ou d'accident. Les volontaires, dont une bonne réputation automobile est exigée, sont en outre dotés d'un équipement de secouriste d'une valeur de CHF 900.—. Il comprend notamment des survêtements, une pharmacie automobile, un appareil photo, un extincteur, une sacoche à outils et des bâtons de craie. Ainsi que le rapporte un numéro de la Revue Automobile de septembre 1961, les secouristes sont formés lors d'un stage d'une journée. L'article fait

également état d'une responsabilité non négligeable incombant aux premières personnes dépêchées sur les lieux d'une panne ou d'un accident. Elles doivent veiller à la bonne position des blessés, sécuriser le lieu de l'accident et réguler le trafic en transit. Après avoir réussi le cours, les participants reçoivent les panneaux jaunes réfléchissants pour leur voiture, lesquels les identifient comme secouristes du TCS, ainsi qu'un manuel écrit et une carte professionnelle. Les secouristes du Touring transportent leur équipement d'urgence dans leur véhicule.

Quatre-vingts secouristes seront formés lors du premier stage qui se tient à Zurich. En principe, tout membre du TCS est autorisé à suivre une formation de secouriste, aucune connaissance technique n'étant ici requise.



Fig. 49 : Secouriste Touring (1970)



Fig. 50 : Secouriste Touring (1970)

Plein-air, camping et hôtels

Club de la mobilité (et non d'automobile), le TCS met depuis ses débuts l'accent sur le tourisme, l'exploration, la mobilité. Voilà pourquoi, des décennies durant, il fut membre de l'Association Internationale Touristique (AIT) avant de rejoindre, dans les années 1990, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). C'est dans cette logique que s'inscrit également l'adhésion des canoéistes (randonnée fluviale) et des campeurs au rang de ses catégories de membres, sans oublier l'exploitation de ses propres hôtels.

Section nautique

Après onze ans d'existence, la fédération de canoë-kayak (Association suisse des randonneurs fluviaux) rejoint le TCS en 1936, apportant au passage encore plus de diversité à la base de ses membres. La section nautique du TCS, ainsi qu'elle s'appelle désormais, compte environ 600 membres. Outre des ambitions sportives de haut niveau (la section a notamment envoyé une délégation de canoéistes aux Jeux olympiques de Sydney en 2000 et organisé les Championnats du monde dans la vallée de la Muota en 1973), son objectif est aussi de profiter de la nature collectivement. Le partenariat durera jusqu'en 2010, date à laquelle le TCS mettra fin au principal parrainage de la Fédération suisse de canoë-kayak pour des raisons économiques.

Cyclo-Centre et cyclisme

Activité de loisirs et de tourisme s'il en est, substantifique moelle du TCS, le cyclisme est au cœur même de sa mission. Néanmoins, durant les deux phases d'euphorie automobile (d'abord dans les années 1930, puis dans les années 1950-1960), le vélo est un peu partout relégué au second plan, une grande partie des membres étant eux-mêmes devenus automobilistes. Mais le cyclotourisme prend un nouvel élan en 1973 avec l'ouverture du «Cyclo-Centre». Les dimanches sans voiture invitent également à pratiquer davantage le vélo, tout du moins ce jour-là. L'offre est aménagée dans le cadre de la politique menée en faveur de l'environnement, tout comme les itinéraires balisés, engagement du TCS pour «La Suisse à vélo», aujourd'hui intégrés dans Suisse Mobile. En 1986, 10 000 kilomètres de pistes cyclables sont balisés, mais l'offre est interrompue en 2005/2006. Autre engagement en faveur de la mobilité douce : les journées-découvertes sans voiture baptisées «SlowUp», lors desquelles le TCS, sponsor



Fig. 51 : Compétition de canoë à Genève (1942)



Fig. 52: Cyclo-Centre de Yens (VD) 1982

Cyclo-Centre et cyclisme

national de l'événement de 2011 à 2015, peut assurer sa mission principale de sécurité et d'éducation routière, conformément à son slogan «Voir et être vu» dans la circulation routière (à travers des entraînements aux situations de priorité ou aux giratoires par exemple).

Camping

En 1949, une nouvelle catégorie de membres est créée pour les campeurs, dont on dénombre déjà 680 membres à la fin de la même année. Mais ce n'est pas tout. Des terrains de camping sont créés, repris et modernisés. Le camping est vu comme une réponse «à ce besoin, inné chez l'Homme, de se rapprocher de la nature» (Touring, 1958). Au-delà de cette ambition, le camping répond aussi au désir de voyage individuel.

Aux yeux du TCS, le camping est un secteur de croissance à fort potentiel, axé sur un confort proche de la nature (cf. rapport annuel 1964). Le TCS est aujourd'hui le plus grand exploitant de campings en Suisse. Quant au besoin de vacances en pleine nature, celui-ci ne montre aucun signe de recul.



Fig. 53 : SlowUp



Fig. 54 : Premier rallye-camping national du TCS

Hôtels

Dans les années 1950 du siècle passé, les voyages en Suisse sont loin d'être aussi confortables qu'aujourd'hui. Le Touring Club Suisse exploite à l'époque plus d'une centaine de campings, les autres modes d'hébergement faisant encore largement défaut. Filiale du TCS, Heberga AG fait alors l'acquisition de terrains idéalement situés dans les cantons de Saint-Gall et du Tessin. En 1959, les deux hôtels trois étoiles Schloss, à Bad Ragaz, et Bellavista, à Vira Gambarogno TI, sont

inaugurés en surplomb du lac Majeur. A l'occasion du 50ème anniversaire des hôtels TCS, le «Rallye TCS Hotels» est organisé en septembre au départ/à l'arrivée de l'hôtel Schloss Ragaz. Outre des voitures de collection anciennes, des modèles de plus de vingt ans (les fameux youngtimers) se trouvent également sur la ligne de départ à Bad Ragaz. Fin 2019, après soixante ans d'existence, le TCS cesse définitivement toute activité hôtelière et vend les deux établissements.

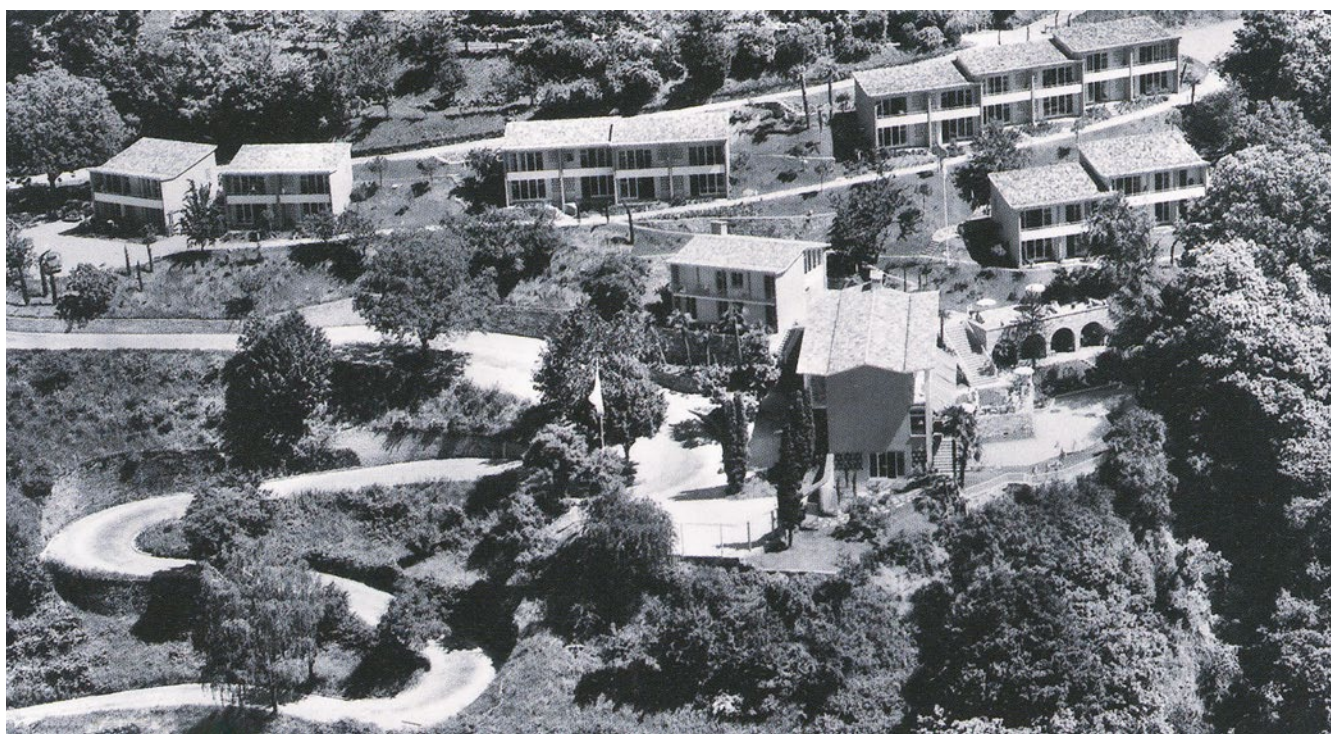


Fig. 55 : Hôtel Bellavista, 1959

46 Axes thématiques

Sections

Institution suisse, le TCS vit depuis ses débuts le fédéralisme. Nous traiterons ici explicitement de l'organisation géographique en sections et non de regroupements thématiques comme la section automobile (1911 à 1916) ou la section nautique (1936 à 2010).

Fédéralisme

L'objectif étant de promouvoir le tourisme en général, notamment le cyclotourisme, on conçoit aisément qu'il ne fallait pas se focaliser sur un site en particulier. On recense, dès le début, des membres dans différentes régions (la plupart étant toutefois originaires de Suisse romande). Certains d'entre eux sont prêts à se rendre disponibles en tant que délégués dans leurs régions respectives. Leur mission ne consiste pas seulement à recruter des membres, mais aussi à conseiller et à représenter leurs intérêts dans chaque région. Selon la densité des membres, la responsabilité d'un petit territoire ou d'une section entière pouvant regrouper plusieurs cantons, est confiée à un délégué. A l'époque de sa fondation, on trouve également des délégués à l'étranger : sur la côte Est des Etats-Unis, à Paris ou encore à Milan. La répartition en sections est très variable au début. On dénombre cinq sections et le franchissement effectif du Röstigraben prend encore du temps. En 1901, l'annuaire du TCS n'est encore publié qu'en français. En effet, seul un cinquième des membres est originaire de l'espace germanophone et les coûts de publication auraient été trop élevés (annuaire 1901). Afin d'exercer une influence plus efficace et rapide sur les incidents régionaux, des décentralisations ont lieu à partir de 1914 : c'est la naissance des sections sous leur forme actuelle.

Créations de sections dans l'ordre chronologique

- Tessin (1914)
- Jura (1916)
- Genève (1917)
- Zurich (1917)
- Vaud (1918)
- Les deux Bâle (1921)
- Neuchâtel (1922)
- Schaffhouse (1924)
- Biel/Bienne-Trois-Lacs (1925)
- Berne (1926)
- Fribourg (1926)
- Grisons (1926)
- Soleure (1926)
- Valais (1926)
- Waldstätte (1926)
- Argovie (1927)
- Glaris (1927)
- Saint-Gall — Appenzell-Rhodes-Intérieures (1927)
- Thurgovie (1927)
- Jura neuchâtelois (1928)
- Zoug (1950)
- Appenzell-Rhodes-Extérieures (1953)
- Uri (1960)
- Schwyz (1963)

Fin 2020, le TCS est représenté par 23 sections réparties à travers la Suisse, les sections Neuchâtel et Jura neuchâtelois ayant fusionné pour former la section Neuchâtel durant l'année.

Sections

Des organisations de type fédéraliste telles que le TCS se caractérisent par une grande autonomie de leurs sections. Associations juridiquement indépendantes, celles-ci décident selon leur bon vouloir de la manière dont elles entendent déployer la vision commune de l'organisation-mère. Elles sont parfois organisées en sous-sections, groupes régionaux ou filiales. Conséquence : les prestations et activités proposées varient d'une section à l'autre. Dans leur région, les sections s'engagent en faveur de la sécurité routière et restent en contact avec la police, voire d'autres autorités. Au niveau politique, elles

défendent les intérêts de leurs membres dans le domaine de la circulation routière et de la mobilité, et entretiennent pour cela d'étroits contacts avec l'administration et les élus.

Outre leurs assemblées statutaires, les sections organisent diverses manifestations s'adressant aux différents publics du TCS. Ces événements renforcent l'esprit de club et la fidélisation des membres. Elles organisent par exemple des excursions pour les membres : en bus pour des visites, à pied pour des randonnées, à vélo bien entendu et même à moto.



Fig. 56: Journée sections romandes 1934



Fig. 57 : Education routière avec la police (1935)

Sections

Les membres se rencontrent également pour jouer aux cartes, danser ou partager leur passion pour les voitures de collection. Les jeunes participent aux très populaires camps de jeunes conducteurs ; quant aux cadets, divers jeux et activités leur sont proposés pour les divertir.

Seules ou en collaboration avec une ou plusieurs autres sections, elles assurent le rôle de point de contact physique pour tous les membres du TCS. On y conseille et informe les membres sur toutes les questions relatives au sociétariat ainsi que sur les services offerts par le club central et les sections. Actives dans de nombreux domaines, elles proposent une multitude de services allant du transport à la formation, en passant par la sécurité, les loisirs et la culture. Plusieurs sections gèrent même un centre

technique organisant des tests et expertises avant le contrôle technique des voitures, motos et scooters. Plusieurs fois par an, les sections envoient gratuitement leur bulletin d'informations sur les manifestations, offres, avantages réservés aux membres et bien d'autres activités, sans oublier leurs prises de position sur des thématiques régionales de mobilité.

L'ancrage local a toujours été l'une des revendications avouées du TCS. Pour que le sociétariat puisse profiter à tous les membres, qu'ils résident à Zurich ou dans un village de montagne valaisan, la présence locale est indispensable. L'organisation de type fédéral et la collaboration avec les sections permettent au TCS de jouir d'une inestimable proximité avec ses membres.



Fig. 58 : Test de freinage – section vaudoise (1939)



Fig. 59: Centre technique 1979

Organe du club

Conformément aux statuts, le TCS publie un journal de club périodique par lequel sont annoncées les communications officielles.

Revue – TOURING – Magazine Touring

La «Revue du Touring Club Suisse», premier organe officiel du TCS, paraît en 1896. A ses débuts, la «Revue» aborde des thèmes de société pertinents, enseigne dans le domaine du tourisme en Suisse en général et du cyclisme en particulier et est ouverte à toutes les communications d'intérêt général. Au fur et à mesure que le nombre de membres «automobilistes» augmente, leurs préoccupations sont prises en compte, traitées et défendues. Dès lors, le TCS informe ses membres de diverses manières et sur tout ce qui concerne la mobilité au sens large. Sa «Revue», rebaptisée plus tard «TOURING», est toujours le pilier principal de son service d'information et le principal organe spécial pour les transports et la mobilité ainsi que les loisirs et le tourisme. Le TCS informe chaque membre, progressivement dans sa langue, de l'évolution de la mobilité avec tous ses défis et opportunités, donne de précieux conseils sécuritaires et techniques et rend compte régulièrement de l'actualité politique et touristique. Le magazine Touring, qui est devenu au fil du temps le mensuel le plus lu et le plus diffusé de Suisse, met en lumière toutes les facettes du monde du vélo, de l'automobile, des pendulaires, des amateurs de voyages, de la sécurité routière, du développement durable, des transports publics et de l'aviation, y compris les questions actuelles de politique des transports et de l'environnement. Par le biais de son magazine de club, le TCS fournit une foule d'informations indépendantes et fiables permettant de se forger une opinion fondée et de prendre des décisions en toute sécurité.

Le chemin parcouru par l'organe d'information du club traditionnel TCS depuis ses débuts est considé-

rable : origine en tant que mensuel «Revue du Touring Club Suisse» (1896), rapidement bilingue, d'abord sans illustrations puis avec celles en noir et blanc (1926) - hebdomadaire «TOURING» séparé par langue avec supplément mensuel (1936), trois éditions dans les langues nationales, d'abord en noir et blanc (1947), plus tard avec une couleur et des illustrations en quatre couleurs (1984) - bi-hebdomadaire et changement de format (1990) - rédaction en ligne avec



Fig. 60: Revue de 1898

Revue – TOURING – Magazine Touring

interaction avec le lectorat (2009) - de l'application gratuite (2011) au magazine lifestyle haut de gamme «touring» avec une qualité de papier plus respectueuse de l'environnement et des numéros spéciaux (2015) - élargi avec des suppléments thématiques dans les domaines de l'habitat et de l'électromobilité ainsi que de la santé et de la médecine (2020).

Cette évolution témoigne du souci permanent du club de disposer d'un organe de presse qui assure le lien avec ses membres et lui offre une tribune à partir de laquelle il peut se faire le porte-parole des préoccupations de ses membres et le représentant de leurs intérêts. En fournissant régulièrement des informations sur l'actualité, les projets et les engagements, en

annonçant des événements, en relatant les succès, les défis ou les échecs, les performances exceptionnelles ou en présentant des membres et des personnalités particulières, en donnant des conseils indépendants et des avis d'experts, le TCS sait constamment encourager et consolider le sentiment d'appartenance à l'ensemble du club et son image publique. L'organe du club documente en permanence l'histoire de l'association dans le cadre de l'actualité sociopolitique et devient une archive précieuse sur les activités et le développement de l'association, mais aussi sur l'évolution générale de la politique des transports et de la politique sociale en Suisse, qu'elle a largement contribué à façonner.



Fig. 61: Touring 2009



Fig. 62: Magazine Touring dès 2015

Coopérations

Au cours de la longue histoire de l'association, de nombreuses coopérations sont instituées.

Coopérations

Une première forme de coopération a lieu dès l'époque de sa fondation. Les hôteliers, tout comme les restaurateurs et les mécaniciens, peuvent se faire recommander dans les répertoires et annuaires du TCS s'ils répondent aux exigences. En contrepartie, ils accordent aux membres du TCS des remises sur leurs services. Pendant longtemps, le TCS ne proposait pas ses propres services d'assurance, raison pour laquelle il signe plusieurs contrats dans ce domaine via un réseau de partenaires.

Comme nous l'avons précédemment mentionné, l'ACS et le TCS sont à l'origine étroitement liés, tant sur le plan personnel que géographique. Tous deux s'intéressent au tourisme, aux moyens de locomotion modernes et à leur promotion. L'ouverture du TCS aux automobilistes et, d'une certaine manière, la réunion du vélo et de la voiture en une seule association, génèrent des tensions. Réglées au niveau individuel dans les années 1910, elles n'en laissent

pas moins des fossés ouverts. Les discordes individuelles enfin apaisées, l'ACS et le TCS collaborent à nouveau, surtout dans le domaine de la sécurité routière, comme dans la série de films «Sortilèges de la route», sortis dans les années 1960. Les patrouilleurs scolaires des années 1960, dont la casquette est estampillée ACS et la ceinture TCS, représentent tout un symbole. Durant cette période, la Croix-Rouge et le TCS collaborent régulièrement. Ainsi voit-on les deux organisations collaborer pour l'approvisionnement du pays en 1944, l'échange de marchandises vers l'outre-mer ayant lieu sous la houlette de la Croix-Rouge avec des documents douaniers du TCS. Au milieu des années 1980, le TCS et la Croix-Rouge s'associent à nouveau pour recruter des donneurs de sang susceptible de bénéficier aux victimes d'accidents de la route. Afin d'encourager de nouveaux donneurs, le TCS sponsorise même une semaine de vacances à New York.

Organisation promouvant la mobilité de ses membres, il lui est indispensable d'avoir des partenaires solides à l'étranger afin de pouvoir rapidement aider les personnes en détresse. Voilà pourquoi le TCS mise sur des partenariats avec des associations de mobilité étrangères. Membre fondateur de la Ligue Internationale des Associations Touristes (LIAT), le TCS rejoindra plus tard l'AIT (Alliance Internationale de Tourisme, 1919), principalement pour des raisons géopolitiques. L'AIT et la FIA fusionnent en 2004. Si, au début, les avantages techniques liés à l'échange d'informations et de services priment (par ex. cartes locales, assistance routière sur place), la coopération dans le domaine de la protection des



Fig. 63 : 40 000 nouveaux donneurs de sang

Coopérations

consommateurs gagne en importance (par ex. premiers tests de pneus en 1973).

Les personnes couvertes par le TCS voyageant de plus en plus loin et les blessés pouvant désormais être rapatriés par avion, il devient nécessaire de collaborer avec des spécialistes de l'aviation, un impératif devenant réalité à partir des années 1970. Selon la distance et la zone linguistique, il est fait appel à différents prestataires : la Rega pour les vols extra-européens ainsi que les membres germanophones et italophones ; Aeroleasing Geneva ou TAG Aviation pour les vols retour européens vers la Suisse romande. Des hélicoptères sont utilisés dès 1981 pour les interventions du TCS, mais uniquement pour des vols retour dans un rayon de 400 à 500 kilomètres.

Pour les examens médicaux à l'étranger, le partenariat noué avec International SOS se poursuit jusqu'en 2011. En 2004, le TCS intensifie sa collaboration

avec la Rega : les rapatriements sont pris en charge par la Rega, tandis que le TCS apporte son aide aux donateurs de cette dernière ayant besoin d'une assistance juridique à l'étranger. Après interruption de la collaboration entre 2012 et 2015, la TAS, société fille du TCS, possède 49% d'Alpine Air Ambulance et dispose ainsi indirectement de sa propre flotte. En 2015, la collaboration reprend pour des interventions à l'étranger. En résumé, le TCS a mis en place un solide réseau dédié au rapatriement, lequel permet de faire revenir des personnes d'un peu partout dans le monde.



Fig. 64 : Rega et TCS



Fig. 65: TCS Ambulance 2014

Services

Aujourd'hui comme hier, une offre de services plus variée qu'on s'y attend. Fidèle au slogan «Toujours à mes côtés», les prestations rendues aux membres sont toujours en première ligne.

Panneaux indicateurs, cartes et calcul d'itinéraires

Les panneaux indicateurs et les cartes constituent, dès le début, une offre de service essentielle. La découverte du monde par des moyens de transport individuels rend ces outils absolument indispensables. Le TCS fait fabriquer ses propres panneaux indicateurs et procède d'emblée à divers tests de matériaux afin de garantir une meilleure longévité de la peinture. Dès 1934, le TCS propose également des itinéraires indiquant la distance à parcourir, service ô combien essentiel à une époque où il n'y avait ni GPS, ni application, ni route dans un état homogène. Une bonne signalisation jalonnée de panneaux d'avertissement reste l'une des principales préoccupations du TCS. Avec la redécouverte du cyclotourisme dans les années 1970–1980, le TCS assure également la signalisation des itinéraires cyclables. Le TCS publie des cartes cyclistes estampillées du logo TCS, que l'ATE distribue elle-même à ses membres. L'objectif n'est pas tant de sensibiliser le public à des questions de politique environnementale que d'encourager un loisir actif.

Téléphones

Lorsque naît l'Assistance Touring, les téléphones mobiles sont encore une utopie et les foyers - surtout dans les régions reculées - pas tous raccordés au téléphone. Le TCS met donc à la disposition des personnes en quête d'assistance des téléphones SOS sur les axes les plus fréquentés. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le TCS mettra deux téléphones à la disposition de l'armée dans des endroits isolés.



Fig. 66 : Carte de la Suisse (1938)



Fig. 67 : Poste téléphonique de Bäregg

Service de circulation

Le franchissement des cols alpins représentait jadis un défi largement tributaire des conditions météorologiques, les cols étant susceptibles d'être fermés à cause des chutes de neige. Jusqu'à la fin du XXème siècle, même les utilisateurs de véhicules modernes n'ont pas la garantie de pouvoir franchir les cols lorsqu'ils prennent la route, tout simplement parce que la transmission fiable et rapide des informations n'est pas répandue partout. Lorsqu'un usager de la route, généralement un automobiliste, souhaite en savoir plus sur l'état de la chaussée, il peut s'informer en composant le 163. Les détails de cette offre étant révélés pour la première fois en 1959, on suppose qu'elle fut proposée à compter de cette date. La procédure alors observée à l'époque est la suivante : les agents de la voirie alertent sur l'état des routes ; ils collectent, rédigent et enregistrent sur magnétophone les informations recueillies — informations que les appelants peuvent ensuite consulter. En 1994, pour faciliter l'organisation des voyages, le TCS développe en collaboration avec la Radio Suisse Romande, la première centrale d'information

routière (TCS Info Route) qui permet à l'utilisateur de se renseigner avant son départ sur les conditions de circulation des différents tronçons routiers. Grâce aux centaines d'appels passés par les usagers et aux contacts avec la police locale, le service fournit déjà des informations en temps réel et dans les trois langues nationales sur l'état du trafic pour l'ensemble du réseau routier suisse. Disponible depuis 1998 sur le site du TCS, ce service s'est rapidement développé afin d'informer les usagers sur l'état du trafic dans tout le pays : accidents, routes fermées, voitures à contresens, lignes ferroviaires restreintes ou interrompues, prévisions précèdent une période de forte affluence. En 2001, la centrale est rebaptisée Viasuisse. Alors fondée par le TCS, la SSR, les CFF et Lions Air Skymedia, elle diffuse sur les radios publiques et privées une grande partie de l'infotrafic en Suisse. Aujourd'hui encore, le TCS fournit des informations fiables et rapides sur la situation actuelle via son site internet, l'application TCS et ses comptes de réseaux sociaux.



Fig. 57 : Centrale radio dans les années 1970/68



Fig. 69 : Viasuisse (2020)

Triptyques et permis de conduire internationaux

Né dans un canton frontalier avec un penchant certain pour le tourisme, le TCS s'est très tôt impliqué dans les questions de transport international. Même si, de nos jours, la demande est de bien moindre importance, il reste un expert en la matière. Les premiers triptyques sont délivrés par le TCS en 1903. Les triptyques sont des certificats permettant aux automobiles de franchir une seule fois la frontière. Ces derniers sont alors réservés aux membres résidant à l'étranger et désirant entrer sur le territoire suisse. Peu de temps après, l'offre s'appliquera également à l'autre sens. Des permis de conduire internationaux seront délivrés par la suite aux membres du TCS propriétaires d'une auto.

Assurances

Le TCS est aussi un pionnier de l'assurance casco : en 1912, une alliance est conclue avec une compagnie d'assurance allemande. Seul ou en partenariat, le TCS recherche toujours les meilleures solutions possibles dans d'autres domaines de l'assurance. C'est ainsi qu'est créé Assista en 1968 afin de garantir la protection juridique du Livret ETI Europe. Avec près de 20 000 polices signées, l'assurance de protection juridique des véhicules (protection juridique circulation) introduite en 1973 rencontre un immense succès. En 1975, la société TCS Assurances SA (TAS) est créée pour couvrir les risques liés aux prestations d'assurance du Livret ETI en sus de la protection juridique. En 1980, celle-ci apporte des améliorations significatives au Livret ETI, telles que l'assurance annulation de voyage et la couverture mondiale en option. Initialement lancée en 1982 sous le nom de Cyclo-Assistance, puis de Vélo-Assistance, l'assurance vélo est complétée en 2016 par une assurance casco pour les vélos et les vélos



Fig. 70 : Bureau du service douanier du TCS (1948)



Fig. 71 : Bureau d'Assista (1972)

Assurances

électriques sous le nom de TCS Bike Assistance, rebaptisée TCS Assurance Vélo à partir de 2020, cette dernière incluant la protection contre le vol ainsi qu'un service de dépannage. L'année 1984 voit naître l'assurance protection juridique privée qui répond à un besoin important (35 000 polices signées à la fin de l'année). En 2006 est introduite l'assurance de protection juridique pour les PME et les travailleurs indépendants ; un an plus tard, celle pour les bâtiments voit le jour. Afin de se prémunir contre les risques encourus sur Internet, le TCS lance en 2017 le Livret Protection Internet, lequel couvre les utilisateurs privés dans le monde entier ; la plateforme en ligne lex4you.ch est également mise en service.



Fig. 72 : TCS Bike Assistance depuis 2016

Protection des consommateurs

A la fin des années 1960, le TCS commence à s'engager en faveur d'une meilleure protection des consommateurs – engagement qui perdure encore aujourd'hui. Il ne s'agit pas tant du contrôle technique des véhicules (voir Sécurité routière), que d'accessoires et pièces détachées susceptibles de mettre en danger la sécurité et la santé des usagers ou qui ne satisfont pas aux attentes. Il s'agit par exemple des sièges pour enfants, des pneus ou encore des ceintures de sécurité. Les crash-tests de véhicules ou encore les tests de pots catalytiques sont également rangés dans cette catégorie (tous deux dans les années 1980). L'expertise et les bonnes relations qu'entretient le TCS avec d'autres organismes partenaires renforcent la confiance du public dans ces derniers. En 1999, l'Institut fédéral de métrologie accorde à la division «Technologie, environnement, sécurité» du TCS l'accréditation officielle d'organisme de contrôle des véhicules à moteur, certifiant que le TCS mesure correctement et précisément la consommation de carburant. Aujourd'hui, le TCS continue de tester et d'évaluer les dernières évolutions automobiles.



Fig. 73 : Crash test (1988)

ETI et assistance à l'étranger

Avec l'essor du tourisme international de l'après-guerre, le désir de rentrer chez soi en parfaite sécurité, même en cas de panne ou d'accident, grandit. En collaboration avec des partenaires étrangers, le TCS se lance dans le rapatriement de véhicules. En 1958, il crée le Livret ETI, lequel inclut une lettre de crédit (CHF 500.—), un bon de dépannage et d'assistance juridique, ainsi qu'une procuration pour le conducteur d'un véhicule ne lui appartenant pas et voyageant à l'étranger. Florissante, l'offre élargit alors son champ de prestations. Ainsi, l'assistance à l'étranger est-elle enrichie, en 1970, d'une centrale d'alarme offrant une assistance 24 heures sur 24. Les rapatriements de blessés par transport aérien se multiplient également, non seulement parce que les possibilités le permettent, mais aussi parce que les voyageurs en détresse sont chaque jour un peu plus éloignés de la Suisse. La forte propension à voyager des détenteurs du Livret ETI a également pour conséquence que, face à une catastrophe majeure, de nombreuses personnes ont besoin d'aide en même temps :



Fig. 74 : Assistance à l'étranger dans les années 1970

tsunami dévastateur en Asie du Sud-Est, un accident de car majeur en Turquie, attentats terroristes à Londres et à Charm el-Cheikh, cyclones et ouragans à répétition dans les Caraïbes, le Golfe du Mexique et aux Etats-Unis, grippe aviaire, attentat terroriste à Bali, tremblements de terre au Pakistan et en Inde, l'attentat terroriste en Jordanie... les exemples sont légion. L'équipe de l'ETI est pour ainsi dire en mission spéciale de manière ininterrompue. Voit alors le jour toute une série de nouvelles mesures. En général, une équipe pouvant compter jusqu'à trois spécialistes se rend sur les lieux de la crise afin d'aider et de rapatrier les membres touchés avec efficacité. Durant cette période, le TCS intensifie sa collaboration avec la Rega afin de mieux gérer les rapatriements et les demandes des personnes affectées, mais aussi de leurs proches. Après interruption de leur partenariat entre 2012 et 2015, les deux organisations collaborent à nouveau, principalement sur ces questions d'affaires étrangères.



Fig. 75 : Assistance à l'étranger dans les années 1970

Santé

Besoins fondamentaux de l'être humain, santé et mobilité revêtent une importance capitale en matière de développement social et durable, mais aussi pour garantir sa qualité de vie. C'est la raison pour laquelle la santé fait partie intégrante de l'ADN du TCS. Un accident ou une maladie subite ayant d'inévitables répercussions sur un déplacement, une bonne santé est une condition sine qua non de la mobilité. Ainsi le TCS apporte-t-il des conseils médicaux avec ses propres spécialistes et avec une équipe de médecins de la plateforme ETI, pour quelque 40 000 cas d'assistance résolus par an. Depuis maintenant des décennies, le TCS propose également de nombreux guides, conseils et check-lists contenant les principales informations médicales à retenir sur plus de 200 pays afin que les voyageurs se préparent au mieux à leur prochaine escapade.

Conseiller, protéger et aider ses membres dans l'épanouissement de leur mobilité a toujours été la pré-

occupation première du TCS. Le TCS sait comment répondre dans les meilleurs délais à la nécessité, pour ses membres, d'obtenir rapidement des informations médicales de professionnels et, pour ce faire, élargit en continu son offre sanitaire. Outre le soutien apporté en 2019 à la chaire de télé-médecine d'urgence de l'Université de Berne, première du genre en Europe germanophone, le TCS lance la même année sa propre plateforme médicale en ligne: TCS MyMed. Articles spécialisés, interviews et vidéos explicatives sur tout un tas de sujets médicaux, réalisés en collaboration avec plus d'une centaine d'experts et d'institutions de santé : tous ces contenus sont mis à la disposition du grand public. Dans le contexte pandémique incertain qui règne à partir de 2020, le TCS apporte toute son expertise médicale à ses membres en leur proposant, à travers la Covid-Line by TCS MyMed & Hirslanden, des conseils gratuits sur les questions liées au Covid-19, ainsi qu'une assistance médicale délivrée par des spécialistes hautement qualifiés.



Fig. 76 : Dr. Serena Barberis, médecin du TCS

Le TCS dans le monde

Désormais actif dans le monde entier, le TCS entretient des partenariats internationaux en vue d'élargir sans cesse sa gamme de services dans l'intérêt de ses membres.

Partenaires internationaux

Le TCS étant voué au tourisme international dès sa fondation, il n'est guère surprenant que l'histoire de l'association soit marquée par de nombreuses et fructueuses collaborations avec divers partenaires internationaux. Dès 1898, en effet, le TCS co-fonde la **Ligue Internationale des Associations de Tourisme (LIAT)**. Cette fédération ne regroupe pas moins de dix-sept clubs et 388 000 membres. Après la Première Guerre mondiale, le TCS rejoint l'**Alliance Internationale de Tourisme**. Les partenariats scellés à l'international ne profitent pas seulement au sociétariat du TCS ni, plus tard, aux détenteurs du Livret ETI, mais a également des répercussions positives pour le grand public.

Grâce aux liens tissés avec le Touring Club français pendant la Seconde Guerre mondiale, le TCS pérennise l'approvisionnement du pays.

Le TCS est également un actionnaire fondateur de la société anonyme ARC Europe, créée à Bruxelles en 1991. Cette société de coopération regroupe les

grands clubs automobiles européens, principalement actifs en matière d'assistance routière, soit le plus grand réseau d'assistance automobile d'Europe. En 1995, celle-ci sert de base à une pénétration du secteur B2B, Peugeot devenant alors son premier partenaire contractuel. Le TCS prend aujourd'hui en charge plus de 70% des marques automobiles présentes en Suisse. Il est également membre d'EuroNCAP, de GreenNCAP et autres consortiums de tests internationaux. Sur la base des tests réalisés sur les tunnels, plus d'un milliard de francs suisses ont été investis dans la sécurité des ouvrages souterrains de Suisse.

De même, les tests de pneus mentionnés précédemment, dont l'ampleur et la qualité exigent d'importants efforts matériels et humains, sont conduits avec des partenaires internationaux tels que l'ADAC, l'ANWB ou encore l'ÖAMTC. Quant à la fin des années 1990, celle-ci est marquée par un rapprochement puis, in fine, par une adhésion du TCS à la FIA (**Fédération Internationale de l'Automobile**).



Fig. 77 : Services de dépannage dans les années 1980



Fig. 78 : Patrouille routière d'ARC Europe (2019)

Tourisme international

Nous l'avons déjà mentionné à plusieurs reprises, le tourisme international et transfrontalier est inhérent au TCS depuis sa fondation. Rien d'étonnant, donc, à ce que les récits, recommandations et organisation de voyages fassent partie intégrante du TCS. L'offre épouse l'évolution des possibilités de voyage. Au sortir de la guerre, les forfaits voyage et la vente de billets d'avion s'ajoutent à leur liste. Fort d'une quarantaine d'agences de voyage, le TCS est, en 2002, le plus

grand agent de voyage indépendant de Suisse. Mais, là encore, les répercussions du 11 septembre 2001 et la pression de la concurrence en ligne sont palpables : la division Voyages est cédée à Kuoni en 2009. Ne restent plus que les récits de voyages et les évaluations de risques, jusqu'à ce que, dix ans plus tard, le TCS se lance à nouveau dans les voyages à l'échelle nationale, avec un vaste programme de circuits destinés à ses quelque 1,5 million de membres.



Fig. 79 : Agence de voyage du TCS (1955)



Fig. 80 : Annonce datant de 2008



Fig. 81 : Agence de voyage du TCS (1974)

Politique des transports

Peu après sa fondation, le TCS s'engage activement dans la politique nationale des transports et l'inscrit même dans ses statuts. Son action se conforme toujours à l'évolution des besoins de ses membres pour la défense de leurs droits et intérêts dans le domaine de la circulation routière et, plus tard, de la mobilité en général. En raison de sa taille croissante, il est nécessaire qu'il tienne dûment compte de l'intérêt général.

Associations automobiles

A l'époque de sa création en tant qu'organisation de cyclistes, le TCS a d'abord pour objectif la promotion du tourisme et du transport privé (cyclotourisme et plus tard, la promenade en rivière). Il faut attendre 1911 pour que soit créée une section automobile qui, bientôt, dominera le TCS. La première association automobile à proprement parler est l'Automobile Club de Suisse (ACS), également fondé à Genève en 1898 et largement influencé par la course automobile française, alors leader international. Les membres fondateurs de l'ACS sont donc des membres du TCS passés du vélo à l'automobile. L'ACS après 1900 (le TCS surtout après 1920) crée des sections et des agences dans toute la Suisse. Outre la défense des intérêts du public (politique des transports), les deux associations développent de multiples prestations (sécurité routière

et formation, dépannage, formalités douanières, assistance technique et juridique, bulletins d'information, offres de camping, centrale de rappel, expositions). Lors de la première grande vague de motorisation des années 1920, l'Association suisse des propriétaires de camions à moteur (ASPA) en 1921, ainsi que l'Association fiduciaire du transport automobile (TAG) en 1938, suivent les deux associations routières, fusionnant en 1979 pour former l'Association suisse des transports routiers (ASTAG). L'industrie et le commerce automobiles s'unissent au sein de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), fondée en 1927. L'association coordinatrice des organisations automobiles, dont les intérêts ne sont pas toujours homogènes, est connue depuis 1944 sous le nom de Fédération routière suisse (aujourd'hui routesuisse), dont la présidence est assurée à tour de rôle par le TCS et l'ACS. Après 1945, le boom de la motorisation renforce l'importance et la position des associations automobiles. La plus grande d'entre elles, le TCS, voit le nombre de ses membres décupler entre 1950 et 1990 pour atteindre plus de 1,2 million. En 2000, on lui compte 1,4 million et à ce jour environ 1,5 mio. de membres. Fondée en 1979, l'Association Transports et Environnement (ATE) considère dès ses débuts la mobilité comme l'une des principales causes des problèmes environnementaux et se positionne clairement en exigeant la réduction de la mobilité au strict nécessaire et le transfert de cette mobilité restante vers les transports publics et la mobilité douce. En 2000, elle publie un nombre de membres de 136'000.



Fig. 82 : Tract anti-voiture, Grisons (1925)

Règles de circulation et limitations de vitesse uniformes

Les prescriptions et les règles de circulation préoccupent le TCS pendant toutes ces années, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, dans les années 20, il s'oppose encore à ce que les feux rouges obligent les automobilistes à s'arrêter. La percée dans l'uniformisation des règles de circulation n'intervient que bien des années plus tard, d'abord avec la Convention de Genève sur la circulation routière en 1949, puis en 1968 avec la Convention de Vienne, qui fixe des règles de circulation et signalisation valables au niveau international, ainsi que des règles pour le permis de conduire.

L'un des premiers succès nationaux en matière politique est l'adoption en 1904, par voie concordataire,



Fig. 83 : Panneau pour la récente obligation du port de la ceinture de sécurité (1976)

d'un règlement pour des règles de circulation uniformes pour automobiles et bicyclettes, basé entre autres sur une proposition du TCS. Les limitations de vitesse qui y sont fixées sont de 30 km/h hors des localités et de 10 km/h dans les localités, ainsi que sur les routes de montagne, les ponts, les virages serrés et les routes à fortes pentes.

Avec la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles en 1932, les limitations sont remplacées par le principe selon lequel le conducteur doit constamment maîtriser son véhicule. La Confédération supprime ainsi toutes les limitations de vitesse (sauf pour les camions) sur les routes suisses. Avec le progrès technique, les voitures deviennent plus rapides et la Suisse y réagit également en fixant la limite à 60 km/h dans les localités dans la nouvelle loi sur la circulation routière de 1959. En raison de la crise pétrolière, le Conseil fédéral limite temporairement en novembre 1973 la vitesse maximale sur les autoroutes à 100 km/h afin d'éviter une pénurie de carburant. Au printemps suivant, la vitesse maximale est relevée à 130 km/h à titre d'essai. Dans le cadre du dépérissement des forêts, le Conseil fédéral réduit une nouvelle fois la vitesse maximale en 1985 hors des localités et sur les autoroutes (limitations de vitesse de 80 et 120 km/h).

A la suite de quoi, une initiative populaire est lancée pour réintroduire la vitesse de 130 et 100 km/h sur les autoroutes et hors des localités. Le TCS ne soutient pas la collecte de signatures. En 1989, l'initiative est soumise au vote. Une assemblée extraordinaire des délégués du TCS décide finalement de soutenir

Règles de circulation et limitations de vitesse uniformes

l'initiative, malgré des réserves du point de vue de la sécurité routière. Le projet est clairement rejeté par le peuple. Le soutien à cette initiative provoque de vives réactions de la part des membres, ce qui amène le TCS à revoir ses activités politiques et à saisir l'occasion pour se repositionner en matière de politique des transports.

Depuis la votation populaire de 1989, cette position a évolué et fait place à une attitude plus nuancée. Lorsqu'il est prouvé que des limitations de vitesse plus basses apportent des améliorations en matière de sécurité routière, elles trouvent également le soutien du TCS. C'est ainsi que le TCS soutient depuis des années les communes dans la mise en place de zones à 30 km/h dans les quartiers d'habitation avec des inforadars.

Sur les autoroutes, le TCS est ouvert aux limitations de vitesse variables lorsqu'elles sont utilisées pour réguler le trafic afin d'améliorer sa fluidité et d'éviter les embouteillages. Mais lorsque la priorité est donnée aux entraves au trafic motorisé, justifiées par des effets environnementaux non démontrables, le TCS s'y oppose systématiquement.



Fig. 84: Inforadar pour la prévention d'accidents

Environnement

Les routes non asphaltées de la fin du XIX^{ème} siècle génèrent de plus en plus de poussière à cause des nouveaux véhicules, dont la nocivité est reconnue. Pour s'attaquer à ce problème, les dirigeants du TCS créent en 1905 la Ligue contre la poussière. La ligue propose de nouveaux procédés pour la pose des revêtements routiers. Mais à l'exception de cette brève incursion au début du 20^{ème} siècle, la protection de l'environnement liée à la mobilité ne sera pas un sujet de préoccupation pendant longtemps. Ce n'est que dans les années 80 que le «dépérissement des forêts» est le cri d'alarme qui fait prendre conscience à de larges cercles de la population de l'impact environnemental de la mobilité motorisée. Le TCS s'attaque à ce sujet de manière très approfondie et responsable. Les émissions dues au trafic motorisé doivent être massivement réduites. L'assemblée des délégués de 1985 adopte un catalogue de mesures dans ce sens. Il s'agit d'une part de technologies et d'un comportement de conduite économes en énergie, et d'autre part de la réduction des substances nocives par la technologie (par ex. le catalyseur). De grandes campagnes d'information



Fig. 85 : Test catalysateur 1985

Environnement

sont approuvées et diffusées sous forme imprimée et via la télévision.

En 2005, le TCS, en tant que représentant des organisations routières, est membre fondateur de la Fondation Centime Climatique. Avec cette dernière, une taxe volontaire sur les carburants (le centime climatique) est introduite afin d'éviter une taxe CO₂ sur ces mêmes carburants. L'entrée en vigueur de la loi révisée sur le CO₂, le 1er janvier 2013, marque la fin de la phase de volontariat dans la politique climatique suisse. Depuis lors, les distributeurs de carburants fossiles sont légalement tenus de compenser un pourcentage des émissions de CO₂ liées à l'utilisation des carburants. La grande majorité des sociétés pétrolières concernées ont créé l'association de compensation Fondation de compensation pour la protection du climat et la compensation du CO₂ (Klik) pour remplir cette obligation à l'échelle de la branche.

Droit de douanes

A l'époque de la création du TCS, le franchissement de frontières avec des véhicules, ne serait-ce qu'un vélo, est encore soumis à taxation. Suite à un accord avec l'Administration fédérale des douanes, le TCS est autorisé à établir des triptyques (d'abord pour ses membres vivant à l'étranger, puis pour tous ses membres). Ces documents douaniers permettent aux membres d'importer leurs véhicules en Suisse en franchise de douane pour une durée de six mois et, plus tard, aux membres résidant en Suisse de convoier leurs véhicules à l'étranger en franchise de douane.

En 1907, le TCS obtient la suppression de la taxe sur les bicyclettes en France pour celles immatriculées en Suisse. Après la Seconde Guerre mondiale, la demande de triptyques diminue, les droits de douanes étant progressivement abolis dans la plupart des pays. Ils continuent cependant à être délivrés par l'AIT (Alliance internationale de Tourisme) sous forme de « Carnets de Passages en Douane ».

Verzollungs-Ausweis

für ein Automobil (Art des Fahrzeuges)

Einfuhrzahl: 4730 vom 20.11.53 Zollamt Zürich-Land, Grenzamt, Pass

Chassis: Marke Willys Station Wagen Nr. 453-PA2-18.443

Motor: Marke Benzin Nr. 12-95.575 Zylinder 4

Form: Limousine Farbe grau Türen 2 Plätze 7

Polsterung aus Kunstleder Farbe grau Verzeiltes Gewicht kg 1452

Zubehör: Radio: Marke ----- Nr. ----- Reserveräder 1

Heizung: Marke ----- Nr. ----- Zusatzlampen -----

Andere Teile: -----

Anmerkungen:
 1. Preis des radio 24
 2. Preis des radio 24
 3. Preis des radio 24
 4. Preis des radio 24

(Stempel und Unterschrift des ausstellenden Verbandes)

Für das Zollamt:
 [Circular stamp: 21XL53]
 [Signature: B. B. B.]

Fig. 86 : Carte de dédouanement (1956)

Financement des routes et choix du mode de transport

L'un des points forts de la politique des transports du TCS réside dans la construction thématique «construction et financement des routes». Avec le développement du réseau routier après la deuxième guerre mondiale, les besoins financiers des collectivités publiques pour les projets routiers augmentent. La question évidente qui en découle est de savoir qui doit prendre en charge ces coûts. Seuls les fonds affectés étant comptabilisés comme des recettes dans le compte routier, on comprend mieux pourquoi le TCS (et pas seulement lui) s'oppose fermement à tout assouplissement de l'affectation. Dans les cantons, le compte routier sert à son tour à justifier l'adaptation des impôts sur les véhicules à moteur.

Le TCS souhaite très tôt un développement des routes coordonné au niveau fédéral, financé par une taxation des carburants aussi faible que possible. En affectant les droits de douane sur les carburants (plus tard impôt sur les huiles minérales) à des projets routiers et en empêchant les subventions croisées (par exemple vers des projets ferroviaires), la charge doit être maintenue aussi faible que possible. Dès 1906, le directeur du TCS émet l'idée d'étatiser la gestion des routes principales de première classe afin de garantir des règles uniformes, ainsi qu'une meilleure organisation et réalisation des projets routiers, les réglementations cantonales se révélant insuffisantes en la matière. Le TCS dénonce régulièrement la disproportion entre la charge fiscale des cyclistes et des automobilistes et le mauvais état des routes. En conséquence, il intervient auprès des autorités pour demander plus d'engagement dans l'aménagement des routes.

Après une inclusion au club réussie des automobilistes en 1916, c'est au tour du conflit entre piétons usagers de la route motorisés d'être mis en avant. Ces derniers ne doivent pas être systématiquement tenus pour responsables de n'importe quel accident, le TCS demandant plutôt une meilleure éducation des piétons.

Dans les années 1930, ce n'est pas tant le développement des routes qui prédomine que la charge fiscale pesant chaque jour un peu plus sur l'essence, ainsi que la forte rationalisation des carburants imposée par la Seconde Guerre mondiale. Peu après la fin de la guerre (1946), le TCS lutte contre l'article 23 de la Constitution sur la coordination des transports. Comme le nouvel article ne garantit pas la liberté d'utilisation des automobiles, le TCS rejette l'article et gagne le vote suivant. Cet obstacle levé, le TCS se consacre à nouveau pleinement à l'amélioration de l'état des routes. En 1955, le TCS lance avec succès la collecte de fonds pour l'initiative populaire sur l'extension du réseau routier. Un contre-projet correspondant en grande partie au texte de l'initiative est adopté en 1958 et pose le premier jalon de ce qui deviendra plus tard la construction d'autoroutes.

Financement des routes et choix du mode de transport

En 1960, une augmentation de sept centimes des droits de douane sur l'essence est endiguée dans les urnes grâce à l'action du TCS. Face au dilemme coût ou durée de construction, le TCS préfère que la durée de construction des autoroutes soit plus longue, tout en acceptant une augmentation de trois centimes. Mais le sujet reste un thème récurrent dans le débat politique, surtout lorsque les coûts de construction s'emballent. Une charge maximale de sept centimes sur l'essence finit par être acceptée (en 1963), mais on insiste pour que soient contenus les délais de construction.

L'affectation des droits de douane augmentés sur les carburants doit garantir en contrepartie que le plus grand bénéficiaire revienne aux contribuables. En 1982, le TCS parvient à convaincre le Parlement d'adopter une position très proche de la sienne en lançant avec succès une initiative populaire sur l'affectation des droits de douane sur les carburants.



Fig. 87 : Transport d'autos sur le Lötschberg

En 1987, le TCS donne son accord au projet ferroviaire «Rail 2000», même s'il se doute (à juste titre) que le cadre financier ne pourra guère être respecté. Il s'oppose en revanche à la politique coordonnée des transports. Celle-ci prévoit, comme le proposent les experts et comme le soutient le TCS, un fonds pour l'infrastructure ferroviaire et un autre pour l'infrastructure routière. Mais comme le projet contient, contrairement à celui des experts, un tube communicant entre les deux fonds, le TCS s'y oppose avec succès, de concert avec les organisations routières, car il craint un financement croisé unilatéral du rail par la route. Au début des années 90, l'achèvement des routes nationales continue de traîner en longueur.

Pour que puisse aboutir les projets, le TCS soutient en 1993 une taxation plus élevée des carburants, après avoir pu négocier une modération de leur hausse. Dans les urnes, la majorité du peuple approuve également cette mesure. En 1995-1996, le TCS renforce les positions adoptées en 1992, lesquelles se manifestent lors de la célébration de son centenaire. La notion de mobilité est désormais centrale. C'est ainsi par exemple qu'est créée une catégorie de membres pour la mobilité non motorisée.

En 1997, l'engagement politique du TCS consiste principalement à informer la population sur les diverses initiatives et votations qu'il juge hostiles à la mobilité : l'initiative actif-traffic, les quatre dimanches sans voiture par an, ainsi que «Routes pour tous» (vitesse limitée à 30 km/h dans toutes les agglomérations).

Financement des routes et choix du mode de transport

L'année d'après, un montant total de 30,5 milliards de francs est alloué aux grands projets d'infrastructures ferroviaires (NLFA, Rail 2000, protections phoniques le long des lignes ferroviaires).

A l'origine, le TCS soutient tous ces projets. Mais lorsque leur financement n'est plus assuré par les usagers comme prévu initialement, mais par le trafic routier (redevance poids lourds liée aux prestations et impôt sur les huiles minérales), le TCS ne peut plus soutenir ce financement et combat le projet du Parlement, car il y voit un danger pour le financement des routes et, comme on le verra plus tard, il manque une vision globale dans le financement des transports publics, dont les besoins sont loin d'être couverts par ces projets.

Innovation majeure de la nouvelle Constitution fédérale de 1999 : le principe de développement durable. Certaines forces politiques voient une contradiction fondamentale entre développement durable et transport routier motorisé. Pour le TCS, le moment est donc venu de faire valoir sa vision de la mobilité dans le débat politique. Il s'agit de rendre le transport routier motorisé aussi intelligent, écologique, efficace et sûr que possible grâce à des infrastructures performantes pour la route et le rail. Cela conduit à la décision de lancer l'initiative Avanti, dont le contre-projet échoue en votation populaire en 2004.

Dès le traitement de l'initiative Avanti au Parlement, le TCS s'engage avec les représentants des cantons, des villes, des communes et des transports publics pour un cofinancement par la Confédération des projets

dans le trafic d'agglomération. Il s'agit d'une requête que le TCS traite depuis des années déjà, mais qui n'est de loin pas mûre pour figurer à l'agenda politique. Les travaux se concentrent sur les projets de transports publics, mais aussi routiers, qui ne peuvent pas être soutenus financièrement par la Confédération en raison des dispositions légales en vigueur et dont la réalisation échoue faute de financement. Pour le trafic d'agglomération, cette nouvelle alliance introduit l'idée d'un financement de programme qui exige des organismes responsables une vision globale des transports. L'alliance, à laquelle se joindront plus tard l'ASTAG et le Groupement pour les régions de montagne, s'oppose avec succès au cours des années suivantes au Parlement aux coupes budgétaires dans le domaine des transports.



Fig. 88 : Affiche «Avanti»

Financement des routes et choix du mode de transport

Dans ce cadre, le TCS soutient en 2006 également tous les efforts visant à accroître les ressources financières afin de venir à bout des goulets d'étranglement sur les autoroutes. Un fonds temporaire devrait permettre, à partir de 2008, d'investir en vingt ans un total de vingt milliards de francs dans l'achèvement du réseau de routes nationales, dans son extension, mais aussi dans des projets de transport urbain (ligne diamétrale de Zurich, Ceva à Genève, métro de Lausanne, pont de La Poya à Fribourg, etc.). Ainsi une partie du contre-projet de l'initiative Avanti est-elle mise en œuvre.

En 2013, le TCS accomplit une fois de plus avec succès sa mission statutaire de défense des droits et des intérêts de ses membres dans le domaine de la circulation routière et de la mobilité en général. Lorsque la Confédération souhaite faire passer le prix de la vignette de quarante à cent francs, le TCS est en mesure de démontrer que cette augmentation massive du prix de la vignette n'est pas nécessaire au vu des provisions importantes que la Confédération a constituées pour l'infrastructure routière. De plus, elle servira à financer des projets qui n'ont aucun rapport avec la redevance pour l'utilisation des routes nationales (giratoires, arrêts de bus, etc.). Le club central et les sections mènent ensemble, en collaboration avec les associations routières, la campagne «Non à l'arnaque de la vignette». En quelque temps à peine, le compte Twitter des opposant at-

teint les 30 000 abonnés. Le verdict du peuple suisse est sans appel : 60,5% des votants se prononceront finalement contre une éventuelle augmentation du prix de la vignette.

Depuis des décennies, le TCS exige (dans le sens des propositions des experts dans la conception globale des transports des années 70) que le financement des infrastructures de transport soit assuré par des fonds séparés. Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ne contient certes qu'un seul fonds régissant l'infrastructure ferroviaire, décision que le TCS ne peut que saluer et encourager. Approuvé à 62% par les urnes en 2014, le projet FAIF est une bouffée d'oxygène en ce qui concerne le financement de l'infrastructure ferroviaire. Pour le TCS, il s'agit d'une première étape pour le financement futur de l'infrastructure de transport et il met tout en œuvre pour qu'une solution de financement analogue puisse être mise en place pour l'infrastructure routière.

Financement des routes et choix du mode de transport

En 2016, année de l'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard, le peuple dit oui à un second tube routier, à la grande satisfaction du TCS, lequel, club central et sections réunies, s'est fortement impliqué dans la campagne de votation et a mobilisé tout son réseau. Seuls deux tunnels bidirectionnels permettront de sensiblement améliorer la sécurité routière.

Dès le début de l'année 2017, le succès de la votation (acceptation du projet à 61,9%) au sujet du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA), fruit d'un engagement de longue date du TCS en faveur du développement des infrastructures de transport suisses, marque les esprits. En collaboration avec diverses organisations partenaires, le club central et les sections se mobilisent, avec succès, dans l'intérêt de leurs membres en faveur du oui, et soutiennent la campagne à travers une documentation et des activités d'information. Cette campagne assure le financement à long terme des routes nationales et du trafic d'agglomération.



Fig. 89 : Affiche «Oui au FORTA»

Vers une vision globale des transports

Pendant des décennies, l'idée d'une politique des transports coordonnée, au sens d'une répartition souveraine du trafic entre les différents modes et moyens de transport, a influencé la politique suisse des transports. Après l'échec de l'initiative pour la division du trafic par deux, des initiatives populaires visant à limiter le trafic individuel motorisé à un certain pourcentage ont trouvé une majorité dans différentes villes. Du point de vue du TCS, il s'agit d'une approche totalement dépassée qui va à l'encontre des tendances actuelles en matière de mobilité, lesquelles rendent les frontières entre transports privés et publics de plus en plus floues.

Dans le cadre des activités de son Académie de la mobilité, le TCS se penche très tôt sur ces nouvelles tendances de la mobilité et met en place des plateformes correspondantes, y compris au niveau international. Du forum sur l'électromobilité aux colloques sur la mobilité collaborative et partagée, en passant par des projets concrets de cargobikes, etc., l'Académie de la mobilité, et donc le TCS, se veut une force motrice de la mobilité suisse.

En s'engageant dans les plates-formes de mobilité et les nouvelles formes de mobilité, le TCS montre clairement qu'il prend au sérieux sa vision globale. Mais il reste encore de nombreux obstacles à franchir sur le plan politique. Avec l'automobile, les avantages de l'économie de réseau ont pu être utilisés pendant des décennies sans restrictions ni coûts majeurs, ce qui a marqué l'histoire du succès de l'automobile dans le monde entier. Aujourd'hui, le risque de perturbation du réseau est omniprésent et se manifeste par les embouteillages. Les coûts marginaux d'utilisation augmentent donc de plus en plus. En revanche, les transports publics rencontrent encore de nombreux obstacles à leur utilisation : la complexité de la tarification, le libre accès à la vente de billets, l'intégration dans un ensemble de services, etc. et, bien sûr, la combinaison de différents moyens de transport dans une chaîne de mobilité. L'automatisation jusqu'au développement de véhicules autonomes, l'évolution vers la mobilité en tant que service (MaaS) et bien d'autres éléments vont de plus en plus brouiller les frontières entre les modes de transport traditionnels (public/privé), ce qui montre bien que le TCS est sur la bonne voie avec son approche globale.

Sécurité routière

La sécurité routière est depuis les débuts de l'organisation une mission statutaire du TCS. Contrôles techniques, cours de conduite, offres de formation pour enfants et adultes : elle est pour ainsi dire le fil conducteur de l'histoire du club.

Un travail bénévole de sécurité routière au service de la Suisse

Les nombreux usagers de la route, qu'ils se déplacent à pied ou avec d'autres moyens de transport, exigent un respect mutuel afin d'éviter tout accident. Au début de ses activités dans le domaine de la sécurité routière, l'accent est mis d'une part sur l'infrastructure, mais aussi sur le comportement des usagers de la route eux-mêmes. Dans ce domaine, le TCS en appelle en premier lieu au respect mutuel. Ainsi, le TCS reconnaît très tôt le danger que représente pour les enfants une circulation dense et de plus en plus rapide, et exige dès 1908 auprès du Conseil fédéral que l'éducation routière soit rendue obligatoire. Ses premiers films de conseils en matière de sécurité routière datent des années 20 du siècle dernier et sont conservés à la Cinémathèque suisse de Lausanne.

Le TCS ne se consacre pas seulement à la protection des usagers de la route les plus vulnérables (les enfants) avant la Première Guerre mondiale. Dès les années 30, il s'agit aussi de mieux les protéger en sensibilisant les autres usagers de la route. Les principes de base de la circulation (comme la traversée sûre des routes) sont alors mis en avant. Dans les années 1950 et 1960, les patrouilles d'écoliers jouent un rôle central.

Le travail volontaire en matière de sécurité routière a véritablement pris son envol en 1952 dans le cadre de l'ancienne Conférence suisse pour la sécurité dans le trafic routier (CSR), devenue en 1991 le Conseil suisse de la sécurité routière, qui coordonne et soutient financièrement le travail volontaire en matière de sécurité routière. Ces travaux sont finan-

cés par une contribution de l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire. Depuis 1976, cela est réglé par la loi qui attribue ces moyens au Fonds de prévention des accidents, lequel soutient ainsi les campagnes de sécurité routière mais aussi les travaux du Conseil de la sécurité routière.

Au fil des années, le thème de la visibilité dans la circulation routière gagne énormément en importance. Dans ce domaine, le TCS se positionne très fortement au niveau national avec les baudriers réfléchissants pour les écoliers, qui sont aujourd'hui financées par le Fonds de sécurité routière (FSR). S'y ajoutent également les vestes fluorescentes que le TCS remet aux écoliers débutants. Les campagnes menées sous l'égide du TCS, telles que la campagne de rentrée scolaire (2006 à 2011) et MADE VISIBLE (dès 2017), permettent de sensibiliser davantage les usagers de la route à cette cause.



Fig. 90 : Campagne de sécurité routière (1936)

Un travail bénévole de sécurité routière au service de la Suisse

Outre ses activités dans le domaine de l'éducation routière avec du matériel pédagogique, le TCS s'est engagé très tôt dans le cadre de la formation et du perfectionnement des usagers de la route. D'innombrables cours pour motocyclistes, pour automobilistes, pour nouveaux conducteurs, pour seniors, etc. figurent dans son offre. Sans les centres de sécurité routière du TCS, la formation en deux phases n'aurait jamais pu être introduite en Suisse sous sa forme actuelle. Cette forme de formation est en partie déterminante pour la réduction sensible des accidents de la route impliquant des nouveaux conducteurs.

Les campagnes de prévention, qui abordent de manière ciblée certains thèmes (p. ex. rentrée scolaire, distraction, visibilité, etc.), constituent également une part importante des travaux visant à influencer le comportement des usagers de la route. Dans le domaine de l'infrastructure, le TCS exerce, avec ses partenaires étrangers, une influence essentielle sur l'amélioration de la sécurité dans les tunnels grâce aux tests effectués dans ces derniers. Mais les

tests de passages piétons et les audits routiers, etc. influencent aussi fortement la conception des infrastructures routières en termes de sécurité routière.

En ce qui concerne les véhicules, les accidents liés à la construction déclenchent aux Etats-Unis un mouvement de protection des consommateurs, qui influence notamment fortement la législation. En Europe, les clubs s'emparent du sujet avec les crash-tests, les tests de pneus et de sièges pour enfants et influencent considérablement le développement de ces produits grâce à ces tests.



Fig. 91 : Education routière du TCS au cirque Knie



Fig. 92: Campagne de prévention Titeuf 2020

Un travail bénévole de sécurité routière au service de la Suisse

Depuis des décennies, les sections, avec leurs centres techniques de contrôle des véhicules, aident les autorités et les membres à vérifier la sécurité technique des véhicules.

La sécurité routière continuera de préoccuper le club au cours des prochaines décennies. Il saura utiliser les possibilités offertes par le progrès technique afin de réduire encore le nombre d'accidents aux conséquences fatales. Sur le plan politique, le TCS a toujours soutenu des objectifs concrets en matière de sécurité routière lorsqu'ils étaient liés à des mesures dont il était prouvé qu'elles pouvaient contribuer à améliorer la sécurité. Ainsi, il était toujours clair comment l'objectif, par exemple la réduction de moitié du nombre de morts sur la route, devait être atteint concrètement. Ainsi, le TCS soutient par exemple le programme de Via sicura, même s'il critique voire rejette certaines des mesures prévues (notamment celles qui n'ont pas du tout été introduites ou révisées suite à une évaluation ultérieure).



Fig. 93 : Campagne «Made Visible»

74 Axes thématiques

Solutions de mobilité durable

Pour le TCS, toute la question de la mobilité doit aussi être traitée dans sa dimension de responsabilité durable. Les énergies fossiles étant limitées et leur consommation lourde pour le climat, le TCS soutient les innovations industrielles, ainsi que les efforts écologiques des gens qui se déplacent. Plus grand prestataire de services de mobilité en Suisse, le TCS cherche des réponses convaincantes pour l'avenir de la mobilité et s'engage avec une grande compétence professionnelle pour une mobilité responsable.

Mobilité électrique

Le TCS, comme fournisseur novateur de prestations pour le trafic individuel, saisit d'emblée dans la mobilité électrique des perspectives prometteuses vers un univers de mobilité plus durable qu'il veut contribuer à façonner de manière déterminante. À l'avenir, les véhicules électriques répondront de mieux en mieux aux besoins de mobilité des automobilistes tout en apportant une contribution énorme aux efforts visant à ménager les ressources et le climat. Le TCS s'engage pour l'électrification du trafic individuel motorisé (TIM) et contribue à améliorer considérablement la liberté de choix des usagers de la route, toujours dans le contexte du mode de propulsion qu'ils préfèrent.

Continuant de promouvoir des solutions de mobilité écologiques et durables, le TCS s'engage en faveur d'une mobilité performante et abordable pour tous. A travers ses activités, l'Académie de la mobilité du TCS, fondée en 2008, suit les grandes évolutions transformatrices dans le secteur des transports, qu'il s'agisse de la décarbonisation du trafic individuel motorisé grâce à son électrification, de la déprivatisation des outils de mobilité individuelle dans le contexte de l'économie de partage et de la transition numérique, de la démotorisation des transports urbains ou encore de l'importance croissante d'une mobilité physique active. Dès le début de son existence, elle a creusé la question de la mobilité électrique et créé en 2010 le forum suisse de la mobilité électrique. En 2012, à l'initiative du TCS, elle renforce sa suprématie thématique dans le domaine de l'électromobilité en créant l'association professionnelle Swiss eMobility, dont l'agence est dirigée par l'Académie de la mobilité dans le cadre d'un mandat. En 2013, le TCS crée le groupe

parlementaire sur la mobilité électrique sous l'égide de l'association Swiss eMobility (Thierry Burkart, vice-président du TCS, est alors président de l'association).

Actif sur le plan politique depuis une trentaine d'années (en 1992, le TCS définit d'ailleurs les orientations politiques régissant l'activité politique du club), le TCS est à l'initiative de plusieurs revendications politiques visant à rendre l'électromobilité pratique et à la promouvoir à tous les niveaux de l'Etat (infrastructures de recharge, tarification, incitations).

En 2008, le TCS accueille la conférence d'une semaine de la FIA sur le thème de la durabilité et organise, en partenariat avec cette dernière, l'«EcoTour of Europe 2008» avec sa propre équipe de conducteurs. En collaboration avec l'Université technique (TU) de Vienne, le TCS mène en 2012 une série d'essais visant à déterminer l'impact du chauffage et de la climatisation sur l'autonomie des véhicules diesel et électriques. Sont également comparées les émissions de CO₂ générées par le fonctionnement des véhicules.

A l'été 2014, l'unique circuit suisse du TCS situé à Lignières accueille le premier «Swiss Energy Grand Prix», la première course de douze heures pour véhicules de série à propulsion électrique du monde.

L'électromobilité ouvre de nouvelles perspectives quant à une utilisation efficace de l'électricité produite par des moyens alternatifs. Le TCS estime en effet qu'il est de son devoir d'aider ses membres en leur proposant des services innovants, des conseils ainsi que des garanties de sécurité dans ce secteur

Mobilité électrique

en plein essor. En 2016, TCS Assurance vélo incluant une assurance casco pour les vélos, et désormais aussi pour les vélos électriques, est introduite sous le nouveau nom de TCS Bike Assistance. Un an plus tard, une patrouille de vélos électriques est instaurée à Zurich et Genève.

Début 2018, le TCS fait part d'un renforcement de son engagement dans le domaine de l'électromobilité. Désormais, le TCS prépare puis élabore des offres et des services dans ce marché en plein essor en collaboration avec la société Protoscar. Le tout nouveau moteur de recherche TCS pour les véhicules électriques, le guide d'installation des systèmes de recharge pour véhicules électriques, ou encore les stations de recharge à domicile plug-and-play, n'en sont que les débuts. L'analyse du cycle de vie («Life Cycle Assessment») permet de mettre en évidence la quantité de gaz à effet de serre émise par un véhicule, depuis sa fabrication jusqu'à son élimination en passant par son utilisation (écobilan). La même année, la remorque spéciale «eCharge» est introduite pour la Patrouille TCS, tandis que dans le cadre du «Julius Bär Zürich ePreis», le TCS participe au «Smart cities Forum» de la FIA. Lors de ce forum de haute volée, plusieurs leaders du monde politique et économique ainsi que des représentants de haut rang issus d'organisations internationales discutent de l'avenir de la mobilité urbaine. Le rôle joué par l'électromobilité y fait alors l'unanimité : en effet, l'avenir de la mobilité urbaine est étroitement lié à son développement. Par son engagement dans le domaine de l'électromobilité, le TCS envoie un signal fort en ce sens : en Suisse, le TCS contribue de manière significative à la promotion de solutions

de mobilité durables et respectueuses de l'environnement, car elles sont tout simplement essentielles pour atteindre les objectifs de CO₂ dans les transports. Toujours en 2018, le TCS est aussi cosignataire de la feuille de route «Mobilité électrique 2022» émise par la Confédération, dont l'objectif est de porter à 15% la part de voitures électriques et hybrides rechargeables nouvellement immatriculées avant 2022.

Au tournant des années 2019/2020, le TCS présente le premier «E-Garden» au Glattzentrum de Wallisellen (ZH) en collaboration avec Energie 360°. Il lance également le premier baromètre de l'électromobilité, une enquête représentative sur l'électromobilité révélant l'attitude, les craintes et les attentes de la population suisse à son égard. A partir de 2020, le TCS encourage l'électromobilité en organisant d'autres tests d'électromobilité, la tenue d'eMobility Days dans toute la Suisse, et en offrant des services d'assistance en matière d'électromobilité pour les véhicules et l'infrastructure de recharge avec des conseils généraux sur le terrain ou via une ligne d'assistance spéciale, ou encore des stations de recharge à domicile TCS, installées directement sur place par des patrouilleurs. D'autres efforts menés dans le domaine de l'électromobilité ont poussé le TCS à prendre des parts dans la société Swisscharge.ch. Cet engagement permet au TCS d'offrir à ses membres un accès à plus de 83 000 points de recharge dans toute l'Europe via l'application «eCharge», une carte de recharge ou la carte de crédit pour les membres. Les utilisateurs de la carte de crédit pour les membres du TCS bénéficient en outre d'une réduction de 3% sur la recharge.

Mobilité électrique

Lancée en 2018, l'outil de recherche de voitures du TCS, qui permettait jusqu'à présent de calculer les coûts d'exploitation pour la durée de vie complète de son véhicule, est enrichi en 2021 d'un calculateur d'empreinte carbone. Grâce à ce nouvel outil de calcul, développé en collaboration avec l'Institut Paul Scherrer, il est désormais possible de calculer l'empreinte écologique de plus de 2000 véhicules équipés de différents types de propulsion (combustion, électrique et hybride). Premier du genre dans le monde, le calculateur d'empreinte carbone du TCS peut être gratuitement consulté sur le site Internet du TCS.

Shared Mobility

En 2013, l'Académie de la mobilité du TCS organise pour la première fois le World Collaborative Mobility Congress, ou «wocomoco», lequel réunit différents acteurs venus du monde entier autour du thème de la «mobilité collaborative». L'objectif est de promouvoir un changement de société en direction d'une mobilité durable et efficace, et d'encourager le dialogue politique, économique et social sur la mobilité partagée. Parallèlement au «wocomoco», l'Académie de la mobilité dirige le projet de démonstration «Caki-Bike» soutenu par Energie Suisse en faveur d'un partage des vélos électriques dans la ville de Berne. Celui-ci vient d'ailleurs s'ajouter aux diverses initiatives locales de partage de vélos, du système Nextbike à Lucerne à Velospot à Bienne, en passant par PubliBike. En 2015, l'Académie de la mobilité lance, en collaboration avec le fonds de soutien Engagement Migros, l'initiative suisse pour les vélos-cargos Carvelo, qui promeut l'utilisation de vélos-cargos électriques et non électriques en Suisse. La pièce maîtresse de cette initiative est la plateforme www.carvelo.ch, qui propose des informations et des services utiles pour tester, louer, partager ou acheter cet outil de mobilité innovant. Carvelo a pour objectif d'ancrer l'utilisation de vélos-cargos en Suisse par le biais de formes d'utilisation classiques et collaboratives et de promouvoir le traitement des informations, le développement du marché et l'acceptation nécessaires au niveau politique. Ce projet a terminé ses activités en 2019, tandis que l'offre carvelo, couronnée de succès, se poursuit. Depuis 2020, l'offre est portée conjointement par le TCS et son Académie de la mobilité. En 2021, carvelo est élargi pour inclure un service de location de petits véhicules



Fig. 94: E-Garden 2019

Shared Mobility

utilitaires électriques . Le projet pilote porte le nom de «smargo» (abréviation de «Shared Micro Cargo»).

Le TCS cherche en permanence de nouveaux moyens de générer de la valeur ajoutée pour ses membres sur le marché de la mobilité collaborative. Citons par exemple le partenariat noué en 2012 et 2013 avec le site de covoiturage régional Tooxme dans la région de Lausanne, ainsi que celui signé avec le projet d'autopartage peer-to-peer «Cartribe». De concert avec les clubs partenaires ADAC et ACA, le TCS lance fin 2018 un réseau transfrontalier de navetteurs dont l'objectif est de former des covoiturages en toute simplicité. Cette initiative gratuite de mise en relation pour un covoiturage vise à désengorger les routes, à créer des espaces de stationnement supplémentaires et, ainsi, à réduire les émissions, notamment dans les régions frontalières.

Grâce à la mobilité partagée, un nouvel univers de transports (urbains) a pu également voir le jour en Suisse : irrémédiablement, les anciennes frontières entre transports individuels et transports publics sont abolies, tandis que la régulation, la planification et la politique de transport urbain se voient confrontées à des défis inédits. Ce faisant, le débat sur les bienfaits ou les méfaits de la mobilité collaborative ne s'enflamme vraiment que lorsqu'il est question d'Uber.

Micromobilité

Dès 2017, les micro-véhicules électriques feront leur entrée dans la vie de la mobilité. On les verra bientôt de plus en plus nombreux et variés sur les routes et trottoirs suisses – des véhicules comme les trottinettes debout, les trottinettes électriques ou les Solowheels, mais aussi des vélos modernes comme les vélos électriques. Bien que nombre de ces véhicules tendance ne soient pas autorisés à circuler sur la voie publique, ils sont de plus en plus utilisés. Le TCS demande alors l'intégration des véhicules tendance dans la planification des infrastructures de transport et, en particulier, la clarification de qui peut circuler, où, avec quel véhicule et dans quelles conditions (vélos, vélos électriques, engins assimilés à des véhicules et engins électriques assimilés à des véhicules), toujours dans le but d'améliorer le sentiment de sécurité de tous les usagers de la route. En 2018, il examine huit de ces véhicules tendance sous l'angle de la maniabilité, de la sécurité, de la qualité et des dispositions légales. Le club, qui se dédie à la sécurité routière, attire constamment l'attention sur l'importance de la visibilité, de l'équipement et du respect du code de la route lors de l'utilisation de ces véhicules tendance, offre un aperçu des caractéristiques, des réglementations en vigueur, des rapports de test et émet des recommandations correspondantes.



Fig. 95: Test véhicules tendance 2018

09

Evolution du nombre de membres

La fidélité des membres est, pour toute organisation, la condition sine qua non de son existence, de son évolution. Ce principe s'applique également au TCS. Contrairement à ces organisations dont les membres s'engagent pour un idéal commun sans contrepartie personnelle, le TCS s'est toujours efforcé d'accroître le nombre de ses membres en prenant soin de leur offrir une gamme de services en échange de leur cotisation. Dès ses débuts, le TCS a considéré que l'une de ses principales missions résidait dans la défense pleine et entière des intérêts de ses membres, à savoir les cyclistes, puis, quelques années plus tard, les automobilistes. Précisément parce qu'il a fait sienne cette mission, le TCS a réussi à rapidement se faire entendre des autorités. Sa croissance s'accompagne du devoir de veiller à l'intérêt général de son sociétariat, et ce, sans discontinuer. En matière de défense des intérêts, il va de soi que parler au nom de 50 à 100 000 usagers de la route ne représente pas tout à fait la même chose que de le faire au nom d'un million. Autre atout non négligeable : le TCS s'est toujours montré capable d'identifier les besoins de ses membres et de s'y adapter. Les offres des premières années ont donné naissance à un éventail de prestations chaque jour un peu plus complet.

Voici quelques étapes marquantes de son développement :

- **1896** : Il y a plus de cent ans, le Touring Club Suisse est fondé par un groupe de cyclistes genevois le 1er septembre 1896. Un mois plus tard, il compte déjà plus de 500 membres répartis dans toute la Suisse. A la fin de l'année, on en dénombre 851.
- **1930** : Cette année-là, le TCS accueille son 40 000^{ème} membre. Il doit ce succès à une campagne publicitaire intensive, et ce, dans une époque marquée par la crise économique. A cette date, le TCS devient la plus importante association automobile et touristique de Suisse.
- **1950** : Le TCS compte désormais plus de 100 000 membres. Le nombre de ces derniers a augmenté de 19 047 par rapport à l'année précédente, soit la plus forte augmentation jamais enregistrée jusqu'à présent. L'effectif d'avant-guerre a donc plus que doublé.
- **1964** : Malgré un contexte politique chargé, le TCS voit son effectif dépasser la barre des 400 000 membres. En neuf ans, ce chiffre est passé de 200 000 à 422 846 fin décembre 1964.
- **1967** : Au début de l'année, le TCS comptabilise un demi-million de membres. Trois mois plus tard, le 500 000^{ème} membre ainsi que ses exacts



Fig. 96: A. Lachenal salue le 100'000^e membre

prédécesseur et successeur sont félicités par le président central à l'issue de l'assemblée des délégués réunie à Saint-Gall et gratifiés des cadeaux d'usage en pareille circonstance. Le président central saisit l'occasion pour rappeler la fulgurante évolution du nombre des membres depuis la fin de la guerre : plus de 100 000 membres en 1950, 200 000 en 1954, 300 000 en 1957 et 400 000 en 1963.

- **1983** : Pour sa 87^{ème} année d'existence, le TCS franchit le seuil hautement symbolique du million de membres, confirmant au passage sa position de plus grande association du pays. Conformément au statut, le millionième membre, ainsi que le précédent et le suivant, sont dignement accueillis et honorés au siège central, à Genève. A cette occasion, le TCS remet au président de Pro Infirmis, l'ancien conseiller fédéral Ernst Brugger, un don en faveur des personnes handicapées. Le TCS effectue également un autre don à la Fondation Pro St-Gothard pour la restauration de l'Alte Sust.
- **2001** : La prospérité de la motorisation d'après 1945 renforce l'acceptation et la position des clubs automobiles en Suisse. Entre 1950 et 1990, le nombre des membres de la plus grande association du pays décuple pour atteindre plus de 1,2 million d'adhérents. En 2001, on recense 1 417 554 membres (ACS 100 000).
- **2019** : L'exercice est marqué par le renouvellement réussi de la police d'assurance du livret ETI, ainsi que par de nombreuses innovations et lancements de produits et services, notamment dans le domaine de l'électromobilité. C'est aussi en s'engageant massivement en faveur de la sécurité routière et de la politique des transports que le

TCS œuvre pour le bien de ses membres. Si cela se traduit par un bilan positif dans ses comptes annuels, cela lui permet aussi de confirmer la tendance à la hausse des adhésions au TCS et de voir le nombre de ses membres augmenter pour la deuxième année consécutive : il s'établit désormais à 1 477 609. En effet, par rapport à l'exercice précédent, le nombre de ses membres a augmenté d'environ 21 000.

- **2021**: Le plus grand Club de la mobilité en Suisse fête son 125ème anniversaire. Rétrospectivement, il peut se targuer d'une année riche en rebondissements. La tendance à la hausse des adhésions au TCS se confirme. Le président central Peter Goetschi commente ce succès : «Je suis ravi que nous ayons pu poursuivre notre croissance, surtout en 2021, année ô combien difficile, et que nous soyons plus que jamais aux côtés de nos membres. Cela démontre une fois de plus que, grâce à nos prestations, nous répondons aux besoins de la population». Après 2020, 2021 fut la deuxième année marquée par les restrictions dues au Covid-19. Le TCS parvient toutefois à maintenir l'ensemble de ses prestations et à assister ses membres dans des situations d'urgence, en Suisse comme à l'étranger, ainsi que pour des questions juridiques et de mobilité. Et Jürg Wittwer, directeur général, d'ajouter : «Depuis 2017, nous avons enregistré une augmentation nette de 83 000 membres, et rien qu'au cours des douze derniers mois, 45 000 nouveaux membres ont rejoint le TCS. Cela prouve que le TCS jouit d'une grande confiance auprès de la population suisse et que nos prestations répondent plus que jamais aux attentes de notre sociétariat.»

10

Présidents centraux et directeurs généraux

Année	Président central	Directeur général
1896	Premier président : Frédéric Raisin	
1898	Frédéric Raisin	
1904	Frédéric Raisin	Premier directeur : Auguste Navazza
1909	Henri Thélin	Auguste Navazza
1912	Alexandre Moriaud	Auguste Navazza
1916	Édouard Paisant	Auguste Navazza
1918	Édouard Paisant	Secrétaire général au lieu de directeur : James Quinlet
1919	Édouard Paisant	Secrétaire général au lieu de directeur : James Quinlet
1925	Henri Henneberg	Secrétaire général au lieu de directeur : James Quinlet
1934	Henri Henneberg	Ernst Delaquis
1938	Henri Henneberg	Joseph Britschgi
1942	Adrien Lachenal junior	Joseph Britschgi
1950	Adrien Lachenal junior	Joseph Britschgi
1959	Adrien Lachenal junior	Joseph Britschgi
1960	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1961	Robert Bauder	Joseph Britschgi
1962	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1965	Fritz Ramseyer	Louis Moor
1970	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1971	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1975	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1977	Augusto Bolla	Jean-Pierre Marquart
1979	Alfred Weber	Étienne Membrez
1981	Alfred Weber	Étienne Membrez
1982	Alfred Weber	Étienne Membrez
1987	Franco Felder	Étienne Membrez

1991	Franco Felder	Étienne Membrez
1994	Franco Felder	Étienne Membrez
1995	Franco Felder	Étienne Membrez
1996	Jean Meyer	Étienne Membrez
1997	Jean Meyer	André Hurter
1998	Jean Meyer	André Hurter
1999	Jean Meyer	André Hurter
2000	Jean Meyer	Esther Schawalder, Peter Meyer, Josef Andres
2001	Jean Meyer	Walter Kobler/Josef Andres
2002	Jean Meyer	Josef Andres
2003	Jean Meyer	Josef Andres
2004	Edgar Schorderet	Josef Andres
2005	Edgar Schorderet	Edgar Schorderet a.i.
2006	Edgar Schorderet	Bruno Ehrler
2007	Edgar Schorderet/Luigi Rossi a.i.	Bruno Ehrler
2008	Luigi Rossi a.i./N. Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2009	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2010	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2011	Niklaus Lundsgaard-Hansen	Bruno Ehrler
2012	Peter Goetschi	Bruno Ehrler/Rudolf Zumbühl a.i.
2013	Peter Goetschi	Rudolf Zumbühl a.i./Stephan Grötzinger
2014	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger
2015	Peter Goetschi	Stephan Grötzinger/Peter Goetschi a.i.
2016	Peter Goetschi	Peter Goetschi a.i./Jürg Wittwer
2017	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2018	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2019	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2020	Peter Goetschi	Jürg Wittwer
2021	Peter Goetschi	Jürg Wittwer

11

Le TCS continue d'écrire sa réussite...

Regarder vers l'avant sans jamais renier ses origines

Porter un regard rétrospectif permet au TCS de prendre davantage conscience des accomplissements de nos prédécesseurs : fort de plus de 1,5 million de membres, le TCS est aujourd'hui le plus grand Club de la mobilité en Suisse et peut se targuer d'appartenir au patrimoine historique cisalpin. Avec ses 23 sections, il est représenté et enraciné, tant au niveau régional que local, dans toute la Suisse.

Climat, mobilité, société : tout se transforme, à la fois dans la continuité, mais aussi de manière inattendue. Sous l'impulsion de la numérisation, de l'électrification et de l'automatisation, nous sommes à la veille d'une rupture en matière de mobilité qui devrait durablement et profondément marquer nos existences. Sans négliger les autres formes de propulsion et de déplacement, le TCS attache désormais une grande importance à l'électromobilité, avec pour objectif d'accompagner ses membres, en tant qu'expert réputé pour sa fiabilité et son indépendance, dans cette révolution que connaît actuellement la mobilité.

Ce faisant, la tâche et la responsabilité qui l'incombent sont immenses, et le plus grand Club de la mobilité les assument avec sérénité. Au fil des ans, il s'est construit sur des bases solides : il dispose aujourd'hui d'une structure fédérale robuste et puissante, peut compter sur des membres fidèles et des partenaires fiables, ainsi que sur des collaborateurs motivés et engagés.

Une institution suisse avec une responsabilité sociale

Depuis sa création, le TCS marque de son sceau la mobilité en Suisse et contribue de manière décisive par son engagement au développement des infrastructures de transport et à l'amélioration de la sécurité routière sur les routes suisses. A pied, à vélo, à moto, en voiture, en transports publics ou avec toute forme de nouvelle mobilité urbaine : sécurité et durabilité sont au cœur du projet de cette association à but non lucratif.

Le TCS est l'une des enseignes les plus célèbres et les plus respectées de Suisse, une étude de 2020 l'ayant même classé parmi les cinq premières marques les plus réputées du pays. Grâce à ce solide ancrage parmi la population et à sa riche histoire, il n'est pas exagéré d'affirmer que le TCS est une véritable institution : oui, le TCS fait partie intégrante de l'ADN suisse.

Avec des services de qualité et des vertus typiquement suisses telles que la fiabilité, la précision, l'assiduité et la ponctualité, le TCS est toujours aux côtés de ses membres et s'adapte en permanence à l'évolution de ses besoins. On peut faire confiance au TCS, on peut compter sur lui.

Organisé de manière fédérale par sections, le TCS est présent en ville, à la campagne, mais aussi dans les régions de montagne reculées. Alliant subtilement services, valeurs et promesses tenues, fier d'un helvétisme qui se reflète dans sa structure comme dans l'accomplissement de ses tâches et obligations, le TCS a pu devenir ce qu'il est aujourd'hui : le

plus grand Club de la mobilité en Suisse. A ce titre, il continuera de façonner et d'influencer la politique suisse des transports ainsi que le développement de la mobilité pour chacun d'entre nous, en faisant preuve d'engagement, de vision et d'innovation.

Organisation à but non lucratif, le Club a toujours assumé sa responsabilité sociale dans le but de promouvoir la mobilité individuelle en Suisse.

12

Index des illustrations

Page de couverture: Poste-frontière du TCS 1929.....	01
Fig. 1 : Le TCS au fil des ans.....	07
Fig. 2–12 : Evolution du logo.....	15
Fig. 13 : Les fondateurs du Touring Club Suisse.....	16
Fig. 14: Carte routière 1906.....	16
Fig. 15: Route Veynes sur Lausanne 1910.....	17
Fig. 16 : L'amélioration des routes est encouragée («Revue» 1902).....	17
Fig. 17 : Photo extraite de «Revue».....	18
Fig. 18 : L'Assistance Touring dans les années 1930.....	19
Fig. 19 : Approvisionnement du pays en 1944.....	20
Fig. 20 : Education routière 1950.....	21
Fig. 21 : Bureaux d'Assista en 1974.....	22
Fig. 22: Panneau de pistes cyclables 1986.....	23
Fig. 23 : Panneau d'avertissement «Attention, grenouilles».....	23
Fig. 24 : 1 ^{er} centre de sécurité routière de Stockental.....	24
Fig. 25 : Le centenaire du TCS.....	25
Fig. 26: Nouvelle fonction Travel Safety de l'app TCS.....	27
Fig. 27 : Rega et TCS.....	27
Fig. 28 : «Carvelo2go», une première mondiale.....	28
Fig. 29 : Modèle de la «Jamais Contente».....	31
Fig. 30 : Voiture à carburateur à bois (1939).....	31
Fig. 31 : Véhicule fonctionnant au gaz naturel (2005).....	32
Fig. 32 : Véhicule solaire «Mata Hari».....	32
Fig. 33 : Véhicule électrique (1995).....	33
Fig. 34 : Ballon «Mars» (1904).....	33
Fig. 35 : Engagements pendant la Seconde Guerre mondiale.....	34
Fig. 36 : Inauguration du Cyclo-Centre de Yens VD.....	34
Fig. 37 : Intervention lors d'une tempête de neige.....	35
Fig. 38 : Le cyclotourisme pour les femmes (Revue).....	36
Fig. 39 : Conductrices volontaires en 1939.....	36
Fig. 40 : Isabelle Marchand (1998).....	37

Fig. 41 : Fabienne Bernard, 1 ^{ère} vice-présidente.....	37
Fig. 42 : Cours pour les femmes (1980).....	38
Fig. 43: Voyage section féminine 2018.....	38
Fig. 44 : Adolf Vogelsang (1932).....	39
Fig. 45 : Registre des rapports d'A. Vogelsang (1932).....	39
Fig. 46 : Station radio mobile du TCS dans les années 1960.....	40
Fig. 47 : Radio intégrée dans les années 1960.....	40
Fig. 48 : Formation dans les années 1970.....	41
Fig. 49 : Secouriste Touring (1970).....	42
Fig. 50 : Secouriste Touring (1970).....	42
Fig. 51 : Compétition de canoë à Genève (1942).....	43
Fig. 52: Cyclo-Centre de Yens (VD) 1982.....	43
Fig. 53 : SlowUp.....	44
Fig. 54 : Premier rallye-camping national du TCS.....	44
Fig. 55 : Hôtel Bellavista, 1959.....	45
Fig. 56: Journée sections romandes 1934.....	47
Fig. 57 : Education routière avec la police (1935).....	47
Fig. 58 : Test de freinage – section vaudoise (1939).....	48
Fig. 59: Centre technique 1979.....	48
Fig. 60: Revue de 1898.....	49
Fig. 61: Touring 2009.....	50
Fig. 62: Magazine Touring dès 2015.....	50
Fig. 63 : 40 000 nouveaux donneurs de sang.....	51
Fig. 64 : Rega et TCS.....	52
Fig. 65: TCS Ambulance 2014.....	52
Fig. 66 : Carte de la Suisse (1938).....	53
Fig. 67 : Poste téléphonique de Bäregg.....	53
Fig. 57 : Centrale radio dans les années 1970/68.....	54
Fig. 69 : Viasuisse (2020).....	54
Fig. 70 : Bureau du service douanier du TCS (1948).....	55
Fig. 71 : Bureau d'Assista (1972).....	55

86 Index des illustrations

Fig. 72 : TCS Bike Assistance depuis 2016.....	56
Fig. 73 : Crash test (1988).....	56
Fig. 74 : Assistance à l'étranger dans les années 1970.....	57
Fig. 75 : Assistance à l'étranger dans les années 1970.....	57
Fig. 76 : Dr. Serena Barberis, médecin du TCS.....	58
Fig. 77 : Services de dépannage dans les années 1980.....	59
Fig. 78 : Patrouille routière d'ARC Europe (2019).....	59
Fig. 79 : Agence de voyage du TCS (1955).....	60
Fig. 80 : Annonce datant de 2008.....	60
Fig. 81 : Agence de voyage du TCS (1974).....	60
Fig. 82 : Tract anti-voiture, Grisons (1925).....	61
Fig. 83 : Panneau pour la récente obligation du port de la ceinture de sécurité (1976).....	62
Fig. 84: Inforadar pour la prévention d'accidents.....	63
Fig. 85 : Test catalysateur 1985.....	63
Fig. 86 : Carte de dédouanement (1956).....	64
Fig. 87 : Transport d'autos sur le Lötschberg.....	66
Fig. 88 : Affiche «Avanti»	67
Fig. 89 : Affiche «Oui au FORTA»	69
Fig. 90 : Campagne de sécurité routière (1936).....	71
Fig. 91 : Education routière du TCS au cirque Knie.....	72
Fig. 92: Campagne de prévention Titeuf 2020.....	72
Fig. 93 : Campagne «Made Visible».....	73
Fig. 94: E-Garden 2019.....	76
Fig. 95: Test véhicules tendance 2018.....	77
Fig. 96: A. Lachenal salue le 100'000 ^e membre.....	78
Page de clôture: Fête des collaborateurs jubilé TCS 2021.....	88

13

Sources

1. Livres et revues

- Antoniazzi, François (1996), *Le Touring club suisse en cent ans au fil de cent événements, (1896–1996)*, Genève
- *Revue du Touring Club Suisse 1897–1935*
- *Touring 1936–2015*
- *Magazine Touring TCS 2015–2021*
- *Touring Club Suisse (2021), Magazine du jubilé du Touring Club Suisse*, Vernier

2. Recueils

- *Rapports annuels du TCS 1896–2021*

3. Sources Internet

- E-NewspaperArchives.ch: Site des journaux suisses numérisés par la Bibliothèque Nationale suisse et ses partenaires
- E-Periodica, un service de la bibliothèque de l'EPF : Périodiques suisses en ligne
- NotreHistoire.ch: Vaste choix des archives de télévision et de radio de la RTS
- Polizeinews.ch: Actualité policière en Suisse, Lucerne
- Blog «Genève au fil du temps»: Large aperçu des collections iconographiques conservées par la Bibliothèque de Genève
- Zeitungsarchiv.nzz.ch: Archives de la Neue Zürcher Zeitung avec toutes les éditions depuis 1780

4. Articles extraits de revues spécialisées

- *Revue Automobile* : Nouveautés, produits éprouvés et innovations du secteur en ligne et sur papier
- *Revue pour les troupes de transmission (1966)* ; bibliothèque de l'EPF

5. Lexiques

- *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)* : dictionnaire en ligne élaboré selon des critères scientifiques, connecté, actuel et multimédia.

6. Informations complémentaires

- Interviews et contributions de collaborateurs du TCS
- Communiqués de presse du TCS
- Statistiques du TCS



TCS – toujours à mes côtés.