

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1996)
Heft: 85

Artikel: Centenaire du Touring club suisse
Autor: Garnier, Sandrine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847726>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Centenaire du Touring Club Suisse

Fondé en 1896, le Touring Club Suisse fête cette année ses cent ans d'existence. Un siècle qui a vu le petit club cycliste devenir la plus importante association touristique du pays, et l'automobile supplanter le vélocipède dans l'acquisition de la mobilité individuelle.

PAR SANDRINE GARNIER

Le monde d'aujourd'hui nous est familier. Les évolutions sociales, scientifiques, la vie culturelle, les difficultés économiques et les tensions politiques sont largement commentés dans les médias. Notre monde semble en proie à l'agitation la plus grande, en constant bouleversement, et l'on pourrait s'imaginer que les choses étaient bien différentes il y a un siècle. Pourtant, certains problèmes d'actualité se posaient déjà à la fin du XIX^{ème} siècle, et bien des conflits contemporains trouvent leur origine dans les affrontements de l'époque. Si notre monde est bien en constante mutation, celui de nos aïeux n'avait rien d'un décor statique.

En 1896, la Suisse était, avec la France, le seul Etat européen n'ayant pas de monarque à sa tête. Cette année là, l'exposition nationale de Genève, inaugurée par le Président de la Confédération, Adrien Lachenal, rassemble toutes les forces vives du pays. Les problèmes auxquels sont confrontés le Conseil fédéral et le Parlement sont aussi nombreux et variés qu'aujourd'hui. La grande question est alors le rachat des multiples compagnies de chemin de fer privées par la Confédération. L'unification du droit du travail et du droit pénal est également à l'ordre du jour, mais les



Le Cyclophile genevois en 1896, présidé par Antonin Chaboud, membre fondateur du TCS (debout au milieu du groupe). A droite, assis sur une roue de bicyclette, coiffé d'un canotier, Edouard Paisant et derrière lui, en maillot blanc, Alexandre Moriaud, tous deux futurs présidents du TCS.

efforts centralisateurs de la Confédération se heurtent aux particularismes cantonaux. Le Code civil et le Code pénal ne verront donc le jour qu'au vingtième siècle. Sur le plan social, le Conseil fédéral souhaite mettre sur pied une assurance maladie et accident obligatoire.

En Suisse comme dans d'autres pays européens, c'est aussi l'époque du développement du tourisme, et des activités de loisir sportives, comme la randonnée pédestre, l'alpinisme, le ski et bien

sûr la bicyclette, que l'on appelle alors vélocipède.

Le Touring Club Suisse fut officiellement fondé le 1er septembre 1896. Un Comité d'initiative s'était formé à Genève quelques mois plus tôt, avec l'objectif de former un Touring Club en Suisse, sur le modèle de ceux récemment créés en Belgique, en France, ou en Italie. Il rassemblait 205

membres, alors que l'on comptait 450 cyclistes suisses adhérents du Touring Club de France, faute de structure nationale. Une seule femme, l'épouse du banquier Arnold Pictet, faisait partie de ces pionniers.

Des membres en Russie

Soucieux de recruter des membres dans toute la Suisse, le Conseil d'administration du TCS subdivisa le territoire national en cinq sections. La présidence d'honneur du TCS fut offerte au Président de la Confédération, Adrien Lachenal. Après un an d'existence, le TCS avait plus que décuplé et comptait déjà 2 653 membres. Des délégués, tous bénévoles, recrutaient aussi dans les pays voisins, et même jusqu'aux Etats-Unis et en Russie. Le délégué du TCS à Saint-Petersbourg débordait d'activité, enrôlant commerçants, industriels, enseignants suisses établis dans la



Un ballon publicitaire aux couleurs du TCS.

capitale des tsars ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires et de rentiers russes.

La cotisation annuelle s'élevait de 5 francs, une dépense qui n'était pas à la portée de tout le monde. Dès le mois de juillet 1897, le TCS ouvrit un bureau au boulevard du Théâtre n°4, où les sociétaires pouvaient acquérir les publications du club, l'Annuaire contenant la liste des délégués, des hôtels et des itinéraires. Les dames étaient admises parmi les membres du TCS, à condition d'être présentées par leur mari, leur père ou leur frère.

Autre facteur de progrès dans la mobilité individuelle, l'automobile ne fut pas immédiatement perçue comme un « concurrent » du vélo. Au contraire. A sa création, le 22 novembre 1898, l'Automobile Club de Suisse (ACS) comptait 51 membres fondateurs, 12 membres actifs et 17 membres étrangers, tous établis en France. Deux de ses membres fondateurs siégeaient au Conseil d'administration du TCS. Pendant toute l'année 1899, l'organe mensuel du TCS s'appela même « Revue du Touring Club Suisse et de l'Automobile Club de Suisse », et l'ACS fut hébergé au siège social du TCS.

L'avènement de l'automobile

En 1900, le TCS comptait 5 200 membres, dont de nombreux automobilistes. Certains cyclistes avaient également fait l'acquisition d'une de ces machines modernes. A leur intention, le TCS publia en 1901 une première liste des localités de Suisse où ils pouvaient être certains de se procurer de l'essence ou de faire procéder à des réparations urgentes. Outre l'état des véhicules, l'harmonisation des règlements de circulation était une condition nécessaire à la sécurité des voyageurs.

Dès 1897, le TCS avait préconisé l'unification des règlements cantonaux de circulation. Le projet avait été complété, en relation avec l'ACS, pour la circulation automobile, et soumis au Département fédéral de l'Intérieur. Les gouvernements cantonaux approuvèrent le 19 décembre 1902 un règlement concordataire concernant la circulation des automobiles et des cycles sur le territoire suisse. Pour les automobiles, la vitesse était limitée à 30 km/h en rase campagne, et à 10 km/h dans les villes et villages. Quant aux velocipédistes, ils devaient prendre une allure modérée ne dépassant pas 8 km/h.



Le stand du TCS au salon de l'automobile de Genève en 1932.



Un car du TCS devant le château de Vufflens (VD).

Le développement de la circulation automobile obligea les Suisses à se pencher sur le problème de l'entretien des routes. Dès 1904, le TCS avait étudié la question sous l'angle de l'usure de la voie publique, provoquant une poussière incommode, et peut-être même nocive. Ses dirigeants avaient alors créé la Ligue suisse contre la poussière, qui encouragea le revêtement des routes au moyen de différents procédés, notamment le goudron de houille, le goudron de gaz, l'asphaltine Lambercier, le westrumite, l'apulvite et le ciment ligneux.

Après quelques années de relations proches et amicales, la mésentente et la rivalité s'installent entre le TCS et l'ACS. Elles aboutissent à la rup-

ture en 1911, et à la création de la section automobile du TCS, accompagnée d'une modification des statuts. Ce changement d'orientation constitue le prélude à la prédominance toujours plus marquée des automobilistes au sein du TCS, telle qu'on la trouve aujourd'hui.

Dès la fin des années 20, un service de dépannage est mis sur pied, alors que la décennie suivante verra naître un engagement actif en faveur de la sécurité routière. Les premiers voyages sont organisés à partir de 1956 ; viennent ensuite la création d'un livret d'entraide touristique internationale, d'assurances en protection juridique et d'assurances vacances. En 1960, avec l'ouverture de campings et

d'hôtels, le TCS jette les bases de ce qui deviendra la principale organisation para hôtelière de Suisse.

Un siècle après sa fondation, le TCS n'est plus un club cycliste animé par des bénévoles. Il compte plus de 1 330 000 sociétaires, et occupe 1 100 employés. Mais, comme au premier jour, le TCS a pour priorité de rendre service à ses membres. C'est ainsi qu'en 1995, 300 000 appels téléphoniques ont été reçus par la branche de dépannage, Touring-Secours ; 640 000 livrets d'entraide touristique internationale ont été distribués ; et 420 000 personnes bénéficient d'une assurance protection juridique du TCS.

La fondation

Charles Bastard, qui présidait l'assemblée constitutive, définit en ces termes le but du Touring Club Suisse :

Le Touring Club Suisse a pour but le développement du tourisme et principalement du tourisme vélocipédique. Il ne s'occupera absolument pas de courses proprement dites mais d'excursions, de voyages, de tout ce qui peut faciliter le tourisme et en développer le goût. Il s'occupera des questions relatives à la circulation (règlements uniformes pour toute la Suisse, chemins de fer, douanes, ...) et des démarches auprès des administrations publiques, de la publication de guides routiers, itinéraires, cartes vélocipédiques ; de l'installation sur les routes de poteaux indicateurs signalant les descentes et les montées, les directions, de l'établissement de trottoirs cyclables, de l'amélioration des routes, de postes de secours, etc.

Quant aux avantages proposés aux membres, les voici :

Les membres du TCS auront droit aux bons offices des délégués institués dans toutes les localités de la Suisse, représentants volontaires de l'association, prêts à accueillir, guider, protéger au besoin les membres du TCS, à des prix spéciaux dans les hôtels mentionnés dans la revue et l'Annuaire, à des réductions sensibles sur les réparations, à des réductions sur les cartes, guides, livres, indépendamment des remises particulières faites par chaque fournisseur ; au service gratuit de la Revue, (...), et enfin à l'entrée en franchise douanière en France, en Belgique et en Italie.