

Rapport annuel 2009

Sommaire

Les organes de l'ACS	2
Les sections de l'ACS	3
Administration centrale	4
1. Généralités	4
2. Mises en consultation	4
3. Séances des organes centraux	7
Informations du secteur automobile et routier	9
1. Généralités	9
2. Infrastructure	10
3. Sécurité du trafic	11
4. Environnement	12
Marketing & Communication	15
1. Marketing & communication	15
2. Produits et services	17
Formation & Sécurité	19
1. Formation et formation continue	19
2. Sécurité routière et prévention des accidents	19

Les organes de l'ACS

Comité de direction

Président central
Claude Miffon Thônex

Vice-présidents centraux
Dr. iur. Kurt Brunner Glarus
Claude Haldi Romanel

Membres
Robert Hauser Schaffhausen
Urs Müller Basel
Remo Sieber Minusio
Me Alain Touron Bulle
Manfred Trütsch Mörschwil
Carlos Vidal Feldbrunnen

Commission nationale de circulation

Président
Jürgen Meyer Dürnten

Membres
Peter Koch Muhen
Me Luc Pittet Lausanne
Walter Wobmann Gretzenbach

Commission juridique

Président
Andreas Roth Bern

Membres
Dr. iur. Michel Béguelin Biel
Me Laurent Gilliard Yverdon-les-Bains
Caterina Nägeli Zürich
Bruno Nüssli Dornach
Thomas Stadelmann Gossau
André von der Weid Avry

Administration centrale

Directeur
Niklaus Zürcher Bern

Wasserwerksgasse 39
CH-3000 Bern 13
Téléphone: +41 31 328 31 11
Fax: +41 31 311 03 10
E-mail: acszv@acs.ch
Internet: www.acs.ch

Commission de gestion

Membres
Carletto Abate Locarno
Pierre Piccand Marly

Membres suppléants
Adrian Müller Brunnen
Pierre Schwab Neuchâtel

Les sections de l'ACS

Section	Secrétariat	Président	Gestion
beider Basel	Hofackerstrasse 72 CH-4132 Muttenz, +41 61 465 40 40	Urs Schweizer	M. Hasler
Bern	Eigerstrasse 2 CH-3007 Bern, +41 31 311 38 13	Guido Reber	Frau S. Schläppi-Pulver
Fribourg	c/o Marly Voyages Rte des Pralettes 5, Case postale 201 CH-1723 Marly, +41 26 341 80 20	Joe Genoud	P. Piccand
Genève	Ch. Du Clos de la Fonderie 19 Case postale 1205 CH-1227 Carouge, +41 22 342 22 33	Alain Saracchi	Mme C. Guillaume-Gentil
Glarus	c/o Reisebüro "Glärnisch" Wohnparadies CH-8752 Näfels, +41 55 618 40 80	Dr. iur. Kurt Brunner	U. Steinacher
Graubünden	Masanserstrasse 35 CH-7001 Chur, +41 81 252 90 50	Martin Buchli	W. Caviezel
Les Rangiers	Case postale 130 CH-2882 Saint-Ursanne, +41 32 422 65 22	Manuel Piquerez	Mme C. Koller-Jolidon
Liechtenstein	Rätikonstrasse 31, Postfach 934 FL-9490 Vaduz, +423 237 67 67	Heinz Felder	G. Meier
Luzern/OW/NW	Schachenweidstrasse 46 CH-6030 Ebikon, +41 41 420 33 33	Saemi Honegger	S. Honegger
Mitte	Tellstrasse 55 CH-5000 Aarau, +41 62 836 04 04	Bernhard Taeschler	T. Kohler
Neuchâteloise	Rue de la Treille 5 Case postale 1770 CH-2001 Neuchâtel, +41 32 725 81 22	Pascal Hofer	Mme D. Nussbaumer
Seeland-Jura	Hugi Strasse 2 CH-2501 Biel, +41 32 323 15 25	Silvio Beer	Frau E. Beer
Schaffhausen	c/o Zürich Fulachstrasse 10 CH-8201 Schaffhausen, +41 52 625 61 81	Robert Hauser	B. Rutz
Schwyz-Uri	Waldstätterquai 2 CH-6440 Brunnen, +41 41 822 06 07	Michael Birkner	A. Müller
St. Gallen-Appenzell	Sonnenstrasse 6, Spelteriniplatz CH-9001 St. Gallen, +41 71 244 63 24	Manfred Trütsch	O. Gabler
Thurgau	Hauptstrasse 1a, Postfach 1041 CH-8280 Kreuzlingen, +41 71 677 38 38	Christof Roell	Ch. Papadopoulos
Ticino	Via Trevani 5 Casella postale 564 CH-6600 Locarno, +41 91 751 46 71	Carletto Abate	G. M. Balemi
Valais	Rue du Scex 33 CH-1950 Sion, +41 27 322 11 15	Laurent Giovanola	Mme M.-Ch. Gillioz
Vaudoise	Avenue de Rumine 9 CH-1005 Lausanne, +41 21 331 27 22	Claude Haldi	Ch. Friderici
Zürich	Forchstrasse 95, Postfach 2022 CH-8032 Zürich, +41 44 387 75 00	Frau RuthENZler Denzler	L. Knecht

Administration centrale

1. Généralités

Comme les nouveaux paquets de prestations ACS Classic, ACS Travel et ACS Premium ont été introduits l'année précédente, il s'agissait en 2009 avant tout d'arriver à une consolidation. Aujourd'hui, nous pouvons constater que la nouvelle organisation de l'affiliation des membres a été clôturée avec succès et que la stratégie correspondante a fait ses preuves.

Les comptes de l'administration centrale ont à nouveau bouclé avec un bénéfice. Par une gestion conséquente et un contrôle serré des finances, les dépenses ont été strictement adaptées aux moyens disponibles.

Les activités de la politique des transports ont à nouveau été fortement marquées par des questions d'environnement. En même temps, en rapport avec la présentation du programme pour l'élimination des goulets d'étranglement, nous avons constaté avec satisfaction que la Confédération reconnaît enfin la nécessité d'agir en ce qui concerne le maintien du fonctionnement de notre réseau de routes nationales et qu'elle désigne concrètement les lieux à problèmes.

2. Mises en consultation

L'ACS a pris position dans les procédures de mises en consultation suivantes:

Ordonnance sur l'étiquette environnement

07.09.2009

L'ACS a rejeté la proposition pour une nouvelle étiquette environnement. L'ACS juge que l'étiquette Énergie qui existe déjà est un instrument s'orientant vers un but qui est éprouvé, bien introduit et accepté à une très large base. Il a considéré que la promotion du système existant était bien plus judicieuse que le développement et le lancement d'une nouvelle étiquette environnement ; celle-ci est trop exigeante aussi bien pour le concessionnaire automobile que pour l'acheteur et n'apporte en fin de compte pas de nouvelles données et améliorations importantes pour l'environnement.

Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière : exigences minimales concernant l'aptitude à conduire des véhicules automobiles

03.07.2009

La prise de position a été remise à la date limite du 30 juin 2009. Ce projet demande principalement de mettre à jour les exigences médicales minimales déterminant l'aptitude à conduire des véhicules automobiles et des exigences cognitives minimales en les introduisant dans l'ordonnance. L'ACS n'a pas pu soutenir inconditionnellement toutes les mesures proposées.

Audition concernant une nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route

03.07.2009

L'ACS a en principe fait preuve de compréhension pour les aspirations de coordonner la collecte de données sur les accidents dans la circulation routière. Les possibilités d'évaluation prévues semblent contenir du potentiel d'amélioration pour l'analyse des accidents de la route ; elles pourraient finalement offrir la possibilité de concevoir des campagnes précisément dirigées vers des problèmes spécifiques et des mesures de sécurité routière. D'après nos considérations de base, nous avons cependant eu à rejeter la

procédure esquissée. Comme le rapport explicatif l'a confirmé, il manque actuellement la base légale pour l'introduction d'un registre des accidents de la route. La constitution d'une base correspondante est seulement prévue avec le paquet de mesures "Via sicura" (adaptation Art. 104g LCR). L'ACS juge que cela est vraiment délicat si l'administration présente d'elle-même des projets d'ordonnance avant que le Parlement ait adopté "Via sicura". Ce n'est que là que les lignes directrices, d'après lesquelles l'administration doit s'aligner, seront définies. Qu'une administration dans une démocratie attende la décision politique avant de s'activer devrait être une évidence. C'est pourquoi l'ACS est d'avis que, pour des raisons juridiques et formelles, les travaux pour un registre des accidents de la route sont à interrompre jusqu'à ce que la base légale correspondante soit disponible.

Révision de la loi sur le CO₂, émissions des voitures de tourisme nouvellement immatriculées

30.06.2009

L'ACS s'est prononcé pour un objectif des émissions CO₂ fixé à 130 grammes par kilomètre pour les voitures nouvellement mises en circulation. Ceci en référence à la réglementation correspondante de l'UE. Cet objectif est ambitieux. En raison des situations de départ différentes et d'autres caractéristiques de notre pays, nous partons du fait qu'il s'agira d'envisager pour cet objectif une mise en vigueur retardée de quelques années par rapport aux directives de l'UE.

Introduction de passages à niveau du type "MICRO"

24.06.2009

L'ACS a examiné la révision proposée et en a conclu qu'avec la solution "MICRO" la sécurité du trafic pouvait être considérablement améliorée auprès des passages à niveau peu fréquentés. Il est cependant important que la signalisation soit interprétée automatiquement et correctement par l'utilisateur de la route d'après les expériences qu'il a faites dans d'autres secteurs routiers. Pour cela la position de base avec feux de signalisation verts – prévus selon le rapport d'accompagnement - est absolument nécessaire.

Ordonnances sur le projet relatif au trafic des marchandises

29.05.2009

Dans sa prise de position, l'ACS a fait remarquer les problèmes fondamentaux suivants : L'objectif de transfert de 650'000 camions traversant les Alpes est illusoire et ne peut pas non plus être atteint avec la loi adoptée par le Parlement fédéral en décembre 2008 ; cette loi concerne le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (loi sur le transfert du transport de marchandises, LTTM). Une nouvelle orientation fondamentale est nécessaire d'urgence. Depuis l'introduction et la mise en pratique des normes UE auprès du trafic lourd, les nuisances provenant du moteur et grevant l'environnement se sont améliorées du facteur cent pour les véhicules neufs. Les mesures coercitives aux dépens du transport routier grevent entre-temps ce secteur tellement fort que les possibilités d'investissement dans des véhicules neufs sont limitées et que le rapide renouvellement de la flotte est remis en question. On a donc besoin de toute urgence de davantage de marché ainsi que de l'introduction du principe de causalité également pour le rail. Des subventions en faveur du chemin de fer placent de faux attrait. Si déjà, il s'agit alors d'effectuer des investissements publics dans les infrastructures. Pour les ordonnances présentées sur le projet relatif au trafic des marchandises, on doit craindre que des subventions pour le transport intérieur des marchandises sur le rail ne soient délivrées selon le principe inefficace du saupoudrage. La tarification des sillons ferroviaires est à réformer fondamentalement. L'objectif principal doit être de supprimer le besoin de subventions des gestionnaires de l'infrastructure.

Modifications de diverses ordonnances du droit de la circulation routière

09.04.2009

L'ACS a approuvé une grande partie des adaptations proposées. Il approuve la meilleure sécurisation des enfants dans les bus scolaires, est cependant d'avis que les nouvelles dispositions ne devraient entrer en vigueur qu'après un délai de transition adapté à une durée d'amortissement assez longue des véhicules correspondants.

Suppression de goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales

09.04.2009

L'ACS a constaté avec satisfaction que la Confédération reconnaît enfin la nécessité d'agir en ce qui concerne le maintien du fonctionnement de notre réseau de routes nationales et qu'elle désigne concrètement les lieux à problèmes. Il a pris note à quel point la situation est déjà lamentable, respectivement qu'elle sera en peu d'années ; il s'est demandé avec surprise comment, sous ces conditions, on a pu justifier que des points faibles reconnus et prévisibles depuis des années n'aient pas été abordés, malgré les réserves qui étaient disponibles dans la caisse routière à ce moment-là. L'ACS approuve en principe le programme montré pour la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. En raison du financement croisé des transports publics, qui existe aujourd'hui, de l'atteinte massive du principe de causalité et des expériences faites jusqu'ici en ce qui concerne le maniement des redevances affectées sur les carburants, l'ACS ne pourrait se déclarer d'accord avec l'acquisition de fonds proposée pour le financement qu'avec des réserves considérables.

Étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération

09.04.2009

L'ACS n'a pas pu approuver l'arrêté fédéral ; celui-ci, dans son ensemble, manque d'équilibre en ce qui concerne l'attribution des moyens financiers pour le co-financement du trafic d'agglomération par la Confédération. Les mesures de la liste A (étape de financement 2011-2014) et de la liste B (étape de financement 2015-2018) sont à remodeler de telle façon qu'elles permettent d'établir un soutien financier équilibré du rail et de la route.

Révision de la loi CO₂

17.03.2009

L'ACS n'a pas fondamentalement refusé les efforts pour continuer à réduire les gaz à effet de serre après l'expiration du protocole de Kyoto en 2012. Il est vrai que les émissions CO₂ produites par les êtres humains ne représentent qu'environ deux à trois pourcent de tous les gaz à effet de serre et que la Suisse, avec environ 0,1 pourcent des émissions globales des gaz à effet de serre, ne contribue qu'accessoirement au changement climatique. De façon analogue, des mesures de protection climatique prises exclusivement par la Suisse sont insignifiantes et à peine mesurables par rapport à la modification du climat. Dans le contexte des conséquences possibles du changement climatique pour l'homme, l'économie et le système écologique, il est néanmoins tout de même avisé de stabiliser la concentration des gaz à effet de serre d'après ce qui est possible à un niveau inoffensif. Cependant le projet de loi présenté, respectivement la stratégie suisse de protection climatique d'aujourd'hui, se base dans son ensemble exclusivement sur les conclusions du quatrième rapport d'activités de l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) des Nations Unies. Le fait que ces derniers temps toujours plus d'experts en sciences naturelles ont critiqué les appréciations de l'IPCC n'a pas été pris en considération.

Réalisation du programme de la Confédération pour plus de sécurité routière (Via sicura)

03.03.2009

L'ACS a en principe approuvé le programme „Via sicura“ proposé. Ce sont notamment les mesures techniques, d'exploitation et infrastructurelles judicieuses qui conduisent à une amélioration effective de la sécurité routière qui ont reçu notre soutien absolu.

Différenciation de l'impôt sur les véhicules à moteur au niveau fédéral

27.02.2009

L'ACS a approuvé la promotion des véhicules à bon rendement énergétique et à faible taux d'émissions ; il n'a pas non plus formellement refusé l'idée d'un système de bonus-malus. L'essai de concrétiser cette idée laisse cependant apparaître des déficiences massives. C'est pourquoi nous avons exprimé l'opinion que la proposition de la CEATE-E était inadaptée et devait être refusée.

3. Séances des organes centraux

3.1. Assemblée des délégués

L'Assemblée ordinaire des délégués a eu lieu le 26 juin 2009 au Stade de Suisse à Berne.

3.2. Conférences des présidents

Les Conférences régionales des présidents se sont déroulées le 24 avril 2009 à l'Hôtel Mövenpick à Lausanne et le 28 avril 2009 au Novotel Zurich City West. La Conférence globale des présidents de toute la Suisse a eu lieu le 20 novembre 2009 à l'Hôtel Holiday Inn à Berne Westside. Les réunions, à côté de questions internes au Club, ont traité notamment des thèmes relatifs à la politique des transports. De plus, lors de la Conférence d'automne, les présidents ont accepté le budget 2010 de l'ensemble du Club. La Conférence des présidents avait reçu la compétence correspondante par l'Assemblée des délégués. À la Conférence d'automne également, on a discuté de diverses questions de planification internes pour l'année 2010.

3.3. Conférences des directeurs et ateliers

Les Conférences des directeurs se sont déroulées le 31 mars au Novotel à Berne et les 22 et 23 septembre 2009 à Bâle.

Les deux conférences étaient bien chargées par des thèmes d'organisation et de questions relatives aux affaires journalières des sections. De plus, des représentants de la Zurich (produits) et de l'UCC (MIDACS) se tenaient à disposition pour répondre aux questions.

Les „Ateliers pour directeurs“ ont continué de bien faire leurs preuves. Cette possibilité de discussion et de coordination a de nouveau été utilisée avant tout par les plus grandes sections.

3.4. Commission nationale de circulation

La Commission nationale de circulation a siégé le 12 octobre 2009 avec la Commission juridique nationale.

3.5. Commission juridique

Lors de la séance avec la Commission de circulation, on a discuté de la préconsultation du projet VERVE ("Verwesentlichung der Verkehrsregeln" – "simplification des règles de circulation"). Dans le cadre de ce projet, l'Ofrou veut resserrer les règles de la circulation et remodeler plus clairement les ordonnances correspondantes.

Le président, l'avocat Andreas Roth, a de plus secondé l'administration centrale lors de différentes tâches concernant le droit et traité directement diverses demandes.

3.6. AIT / FIA

La semaine de conférence de l'AIT et FIA a eu lieu début juin 2009 à Baden près de Vienne. Dans l'ensemble, des questions concernant la politique générale, les prestations de service et les projets d'avenir y furent traités ; les différentes commissions se sont penchées sur les problèmes qui leur étaient spécifiques.

L'assemblée générale ordinaire s'est déroulée dans le cadre de la conférence d'automne du 19 au 23 octobre 2009 à Paris. Comme successeur de Max Mosley, Jean Todt a été élu nouveau président de la FIA.

Informations du secteur automobile et routier

1. Généralités

1.1. Initiative populaire fédérale „Pour les transports publics“ lancée

Des représentants de l'Association transport et environnement (ATE) ainsi que de 26 autres organisations – dont le PS, les Verts, les Verts libéraux et le PEV – ont lancé le 20 mars 2009 l'initiative populaire fédérale „Pour les transports publics“. Avec l'initiative populaire, ils aspirent à investir à l'avenir la moitié des recettes provenant de la taxe sur les huiles minérales dans la construction et l'entretien des installations ferroviaires. Les auteurs de l'initiative désirent ainsi placer les transports publics dans une position qui leur permette d'absorber la plus grande partie de la croissance globale des transports pronostiquée en Suisse pour ces prochaines années.

Dans une information aux médias, l'ACS un peu étonné s'est demandé comment, au vu de la situation actuelle, on pouvait déposer une revendication aussi inappropriée. Il y a presque exactement trois mois, le Conseil fédéral a publié un rapport d'après lequel 42 millions de francs sont à investir ces prochaines années dans le réseau des routes nationales, si la fonctionnalité de celles-ci, spécialement dans le secteur des agglomérations, doit être maintenue. Ce besoin de financement déjà dépasse de loin les recettes générées par les impôts à affectation spéciale.

La renonciation à l'affectation empêcherait la suppression des goulets d'étranglement sur les autoroutes et conduirait à plus d'encombres. De plus, l'initiative freine les progrès de la sécurité routière, les zones de danger des routes ne pourraient pas être supprimées. Les villages et les quartiers seraient submergés de trafic supplémentaire parce qu'il n'y a plus d'argent pour la construction de routes de contournement. Une hausse massive de la charge fiscale pour les automobilistes serait incontournable, sans qu'on puisse améliorer quelque chose au réseau routier. Aujourd'hui déjà, si l'on tient compte de la répartition modale, trop de fonds routiers s'écoulent dans le trafic ferroviaire. Celui qui ne veut plus que dévier les fonds routiers vers le rail pénalise l'économie et compromet ainsi des places de travail.

L'ACS se prononce clairement contre cette initiative. Plus de 80% des prestations du trafic se déroulent sur la route. Même si l'augmentation de la demande pronostiquée pour ces prochaines années de 1,5 à 2,5% (annuellement !) se répercutait de manière disproportionnée sur le rail, cela n'influencerait pas considérablement la répartition modale. Ainsi il ne doit quand même pas être possible d'inscrire un principe selon lequel 50% des moyens à disposition pour les investissements seraient à l'avenir pompés dans le système rail (uniquement part de 20% aux prestations du trafic) ! Le partage de ces moyens, considéré à long terme, doit se situer dans une relation claire par rapport aux prestations du trafic des deux modes de transport.

1.2. Montagne de dettes des CFF encore augmentée

Même si les chemins de fer fédéraux (CFF) ont travaillé avec succès en 2008 dans le trafic suprarégional des voyageurs ainsi qu'avec les immeubles et bouclé avec un plus de 345 millions de francs, l'endettement net a augmenté de 700 millions environ à presque 14,7 milliards de francs ; ceci parce que les investissements sont toujours plus élevés que les recettes d'exploitation. De plus, le nouveau président du conseil d'administration des CFF, Ulrich Gygi et le nouveau chef Andreas Meyer ont lancé un appel aux cantons pour leur demander de verser des préfinancements d'un montant de près d'un milliard de francs pour les aménagements les plus urgents en suspens afin que ceux-ci soient réalisables jusqu'à 2020 au plus tard. Si les travaux correspondants étaient seulement entrepris lorsque les moyens de la Confédération déterminés à cet effet proviendront du fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), cela les retarderait de cinq à dix ans.

2. Infrastructure

2.1. Environ 2,15 milliards de francs pour le réseau des routes nationales

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU) environ 2,15 milliards de francs ont été investis dans le réseau des routes nationales. Près d'un milliard concernait la construction de nouveaux tronçons ; le reste a été dépensé pour l'aménagement et l'entretien du réseau des routes nationales existantes. Ce réseau s'est agrandi d'environ 26 kilomètres en 2009.

2.2. Investissements dans les infrastructures de transport ne sont pas équilibrés

Les investissements dans les infrastructures de la route et du rail ne sont de loin pas équilibrés selon une étude de routesuisse basé sur les prestations du trafic des deux modes de transport. Alors que les dépenses de la Confédération pour les routes (routes nationales, routes principales, routes cantonales) se rapportant à cent kilomètres de prestations (personnes et marchandises) ne se sont presque pas modifiées de 1970 jusqu'à 2007, respectivement qu'elles étaient légèrement régressives, les dépenses de la Confédération pour les transports publics, en particulier pour le rail, ont augmenté pendant la même période d'environ 2'300 pour cent (!). Concrètement, la Confédération, par cent kilomètres de prestations, a dépensé en 2007 près de Fr. 13.60 pour les TP et bien Fr. 2.40 pour les routes.

2.3. Avantages relativisés du tunnel de base du Gothard et des subventions

Selon une nouvelle étude commandée par l'Association „Initiative des Alpes“ le rapport dans le trafic transalpin des marchandises, suite à la mise en service du tunnel de base du Gothard de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), se déplace au maximum de 2,5 points de pourcent en faveur du rail. Le bureau de planification Metron, qui a effectué l'étude, s'attend au mieux à une augmentation maximale de la part de marché du rail de 62 à 64,5 pourcent en se basant sur une augmentation de la productivité d'une moyenne de quatre pourcent et à part ça sur des conditions cadres égales. Alors que les chemins de fer, en ce qui concerne les coûts totaux, arrivent aujourd'hui déjà à marquer des points par rapport à la route et qu'ils transportent des marchandises en trafic combiné non accompagné (TCNA) ou en trafic par wagons complets plus avantageusement d'environ quatre cinquièmes de Rotterdam, Anvers, Cologne ou Bâle à Milan, ils n'arrivent pas à rivaliser en ce qui concerne la rapidité. Aujourd'hui, pour un trajet à travers le Gothard, les trains de marchandises ont besoin entre deux tiers (Bâle-Milan) et la moitié (Rotterdam-Milan) de plus de temps que les camions. La chaussée roulante, respectivement le trafic de ferroutage se classe mieux. Pour celle-ci respectivement celui-ci le besoin en temps supplémentaire jusqu'à Milan se situe entre environ onze (depuis Rotterdam) et presque 53 pourcent (depuis Strassbourg). L'attractivité des prix des chemins de fer qui existe déjà n'a pas beaucoup d'influence sur le choix du mode de transport pour les marchandises. Selon l'étude Metron, le facteur temps est le critère central pour le choix du moyen de transport. Mais aussi après l'ouverture du tunnel de base du Gothard 1,4 millions de camions continueraient, dans le meilleur des cas, de traverser les alpes ; sans tunnel de base, ce chiffre se monterait à 1,5 millions de camions.

2.4. Bandes d'arrêt d'urgence comme aide contre les bouchons

Depuis 2010 la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A1 entre Morges et Ecublens peut être utilisée aux heures de pointe comme troisième voie. Avec ce projet, l'Office fédéral des routes (OFROU) veut fluidifier le trafic sur l'autoroute surchargée Lausanne – Genève. Concrètement, lors d'une haute densité de trafic, la bande d'arrêt d'urgence est libérée par un système de signaux lumineux. Simultanément la vitesse maximale est réduite à 80 kilomètres/heure pendant ces phases. En novembre 2008 déjà, l'OFROU avait annoncé qu'à partir de 2014, sur le tronçon A1 à quatre voies, spécialement chargé au niveau national, entre Winterthur-Töss et l'intersection A1/A7 près d'Oberwinterthur, la bande d'arrêt d'urgence devait être ouverte au trafic roulant le matin et le soir aux heures de pointe, pour

autant que les travaux d'aménagement correspondants aient été effectués.

2.5. Concept d'assainissement du tunnel routier du Gothard

Le Conseil des États, en accord avec le Conseil fédéral, a transmis un postulat de la Commission des transports du Conseil des États, d'après lequel le gouvernement est invité à exposer dans un concept, jusqu'à fin 2010, comment et quand il va faire effectuer les travaux d'assainissement dans le tunnel routier du Gothard. De plus, les conditions, coûts et conséquences de la construction d'un deuxième tube sont à élucider. Une fois de plus, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a souligné que deux tunnels à une voie au Gothard seraient en principe une possibilité. Il n'a pas dit „Marmor, Stein und Eisen bricht, doch eine zweite Röhre gibt es nicht.“ Toutefois, il s'agirait alors également de parler du financement, p.exp. péages pour le tunnel.

2.6. Poursuite de l'aménagement du réseau ferroviaire décidée

Le Conseil national et le Conseil des États, pendant la session de printemps, ont approuvé la loi fédérale sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et donné ainsi le feu vert à la poursuite de l'aménagement ferroviaire. Maintenant 28 mesures d'infrastructure sont réalisables dans toute la Suisse. En même temps on a créé une possibilité de préfinancement d'éléments d'infrastructure ZEB par les cantons et par les particuliers. Les aménagements d'infrastructure de ZEB se fondent sur l'idée de base d'étendre le principe des nœuds sur d'autres gares importantes. La réduction des temps de parcours nécessaire permet de rapprocher la Suisse orientale et occidentale d'une demi-heure ainsi que d'assurer suffisamment de capacités.

2.7. Vision d'un métro fret doit révolutionner la logistique des marchandises

Avec un système de transport des marchandises totalement automatisé, l'ainsi-dit Swiss Cargo Tube, toutes les marchandises „mortes“, c'est-à-dire tout le trafic de détail, en complément aux routes et rails surchargés, devra à l'avenir être réparti dans des tunnels situés de 20 à 60 mètres sous le sol. L'impulsion pour cette vision est venu du fait qu'aussi bien la route que le rail arrivent à leurs limites de capacité ; de plus la fiabilité du trafic de détail libre au vu du taux de croissance élevé pronostiqué ne semble pas assurée à moyen terme et l'exigence de séparer le trafic des personnes de celui des marchandises est importante. En particulier les routes encombrées pourraient être massivement délivrées des camions. Pour commencer un axe est-ouest d'une longueur de 240 kilomètres et d'un prix d'environ cinq milliards de francs est à construire, pour relier entre eux les centres logistiques et de distribution de Suisse orientale, de la région Olten-Oensingen et de la Romandie. Un nouvel axe principal serait ensuite créé en direction nord-sud.

Les promoteurs de Swiss Cargo Tube sont convaincus que leur vision n'est pas seulement finançable, mais qu'en plus elle pourrait être exploitée rentablement, contrairement à tous les mégaprojets connus tels que la nouvelle ligne ferroviaire à travers les alpes (NLFA) ou l'Eurotunnel qui sont tous déficitaires.

3. Sécurité du trafic

3.1. Moins de morts et de blessés graves dans la circulation routière

Selon le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) le nombre de personnes tuées sur les routes suisses en 2009 a baissé de trois pourcent à 348 personnes (2008 : 357) et celui des blessés graves également de trois pourcent à 4648 personnes (2008 : 4780). Cette baisse est notamment à attribuer à la diminution marquante d'occupants de voitures de tourisme tués ou gravement blessés. Par contre, le nombre de cyclistes tués a plus que doublé.

3.2. La Taskforce chargée des passages à niveau tire un bilan positif

Un bilan de la Taskforce créée en 2004 pour l'assainissement des passages à niveau non sécurisés montre que des 190 passages à niveau les plus dangereux, dont le temps de visibilité du train est inférieur à 6 secondes, ont presque tous été assainis, il n'y en a plus que deux. Cependant, il reste encore 2600 passages à niveau non sécurisés qui sont à assainir ou à supprimer jusqu'en 2014. Cela représente pratiquement la moitié des environ 5'700 passages à niveau que compte le réseau ferroviaire de la Suisse (longueur totale : environ 5'000 kilomètres). Pour la première fois en Europe, une journée des passages à niveau a eu lieu le 25 juin 2009. Environ 600 personnes ont été victimes d'accidents sur des passages à niveau européens en 2008. La majeure partie de ces accidents était due à un comportement erroné, plus précisément à l'inattention des usagers de la route.

3.3. Lutte contre les chauffards indépendante des partis politiques

Des conseillers nationaux de tous les partis politiques demandent des mesures plus efficaces contre les excès sur les routes suisses. Le groupe emmené par Daniel Jositsch (ps, ZH) a présenté un paquet avec neuf interventions. Celles-ci exigent des durcissements de la loi sur la circulation routière et du droit pénal. Il s'agit majoritairement d'initiatives parlementaires dont le Conseil fédéral ne doit pas se charger, mais qui sont remises à des commissions du Conseil national pour des modifications de lois. Le retrait de véhicules est explicitement à rendre possible. Les voitures confisquées sont à vendre et les recettes à utiliser pour le soutien des victimes de la circulation. Dans des cas graves d'homicide par négligence et de blessures corporelles, la peine maximale est à augmenter de trois à cinq ans de privation de liberté. Les jugements sont à publier et à inscrire dans le permis de conduire, les permis de conduire sont à retirer plus longtemps (jusqu'à illimité) et les conditions pour les retourner sont à renforcer. Des chauffards une fois jugés ne doivent conduire que des véhicules équipés de tachygraphes digitaux (Blackbox). Et en dernier lieu, le Conseil fédéral doit examiner si on peut ordonner de manière conséquente la mise en détention avant jugement de chauffards qui ont causé des accidents graves.

3.4. Les routes hors localité sont les plus dangereuses

Selon une nouvelle étude du Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) „Sécurité des routes extra-urbaines“ 196 personnes ont perdu la vie en 2007 sur les routes hors des localités. En 1992 encore 453 personnes avaient perdu la vie. Malgré ce développement positif, il n'en demeure pas moins que 53% de toutes les victimes de la route en Suisse (moyenne annuelle) ont perdu leur vie sur des routes hors localité. Les principaux types d'accidents identifiés sont les collisions avec des véhicules circulant en sens inverse ou avec des obstacles fixes hors de la chaussée, en particulier des arbres. Comme mesures destinées à réduire le risque d'accident sur les routes hors localité et de diminuer la gravité des blessures des victimes d'accidents, l'étude propose entre autres la promotion du contrôle électronique de stabilité pour les voitures de tourisme, la séparation des sens de circulation par des mesures constructives sur les routes très fréquentées ou l'élimination, à défaut la sécurisation des obstacles en bordure de chaussée.

4. Environnement

4.1. Conférence climatique de Copenhague: résultat non concluant

Un accord climatique non contractuel, voilà le résultat d'une des plus grandes conférences de l'ONU que le monde a jamais vu. Il est vrai que le fiasco total a encore été détourné, néanmoins la déception est grande surtout en Europe, dans les pays en voie de développement et auprès des organisations de protection de l'environnement : un contrat juridiquement contraignant n'a pas été signé.

Les points les plus importants de l'ainsi-dit „Copenhagen Accord“ sont les suivants: L'objectif de limiter l'augmentation du réchauffement global à deux degrés Celsius a été

reconnu. Entre 2010 et 2012 une somme totale de 30 millions de dollars doit être réunie, avec laquelle les pays industrialisés soutiendront les pays en voie de développement ; des mesures pour l'adaptation au changement climatique sont prévues ainsi que l'aménagement d'une économie verte. En outre les pays riches doivent alimenter un fonds climatique qui doit pouvoir mettre à disposition annuellement cent millions de dollars en faveur des pays en développement dès 2020. En dernier lieu, les pays en voie de développement et les pays émergents doivent faire analyser leurs efforts pour la protection du climat par des consultations et analyses internationales ; les résultats sont à communiquer tous les deux ans aux Nations Unies (ONU).

4.2. La Suisse devrait atteindre ses objectifs climatiques

Selon le cinquième rapport national sur la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du deuxième à l'attention du Protocole de Kyoto, aussi bien les objectifs de la loi sur le CO₂ que ceux du Protocole de Kyoto peuvent tout juste être atteints. Pendant la période de 1990 à 2007 les émissions de gaz à effet de serre sont dans l'ensemble restées stables - ceci alors que durant la même période non seulement la population, mais aussi l'économie se sont accrues. Avec un plus de presque onze pourcent les émissions du trafic ont largement augmenté. L'objectif de Kyoto n'est pas atteignable seulement avec des mesures internes. La Suisse peut et doit aussi, à côté des „effets de puits de carbone“ de la forêt, se faire tenir compte des diminutions d'émissions à l'étranger. Selon l'actuelle évolution de référence, la Suisse dépasse l'objectif de Kyoto d'environ 260'000 tonnes d'équivalents CO₂ ainsi que l'objectif de la loi CO₂ d'environ 120'000 tonnes de CO₂ (oxyde de carbone) et dispose ainsi encore de réserves.

4.3. Le Conseil national décline les protocoles d'application de la Convention des Alpes

Avec 97 contre 94 voix, le Conseil national a rejeté de justesse les neuf protocoles d'application de l'accord-cadre (Convention des Alpes) ratifié depuis longtemps. D'après la majorité du Conseil national, les protocoles d'application sont exclusivement orientés du côté de la protection et les effets ne sont pas prévisibles. Le projet va de nouveau au Conseil des États et reviendra après probablement au Conseil national.

4.4. Nouvelle étape pour la protection de l'air

Grâce aux mesures pour la protection de l'air qui ont été adoptées depuis les années 1980, la pollution de l'air en Suisse a considérablement baissé. La qualité de l'air est encore insuffisante en ce qui concerne les poussières fines, l'ozone, les oxydes d'azote et l'ammoniaque. C'est pourquoi le Conseil fédéral a actualisé la lutte contre la pollution de l'air de la Confédération en concrétisant une motion. D'après cela les émissions d'oxyde d'azote sont à réduire de moitié par rapport à 2005, celles des poussières fines de 45 pourcent, celles d'ammoniaque de 40 pourcent et celles des composés organiques volatils (COV) de 20 à 30 pourcent. Le Conseil fédéral laisse examiner un éventail de mesures qui seront préparées en propositions pour une décision ultérieure. Cela concerne également l'éventuel abaissement des valeurs limites pour les émissions de véhicules ainsi que l'introduction d'attraits financiers pour les véhicules les plus propres, par exemple par une étiquette environnement ou une différenciation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) – cette dernière en faveur de camions équipés de filtres à particules nouvellement installés.

4.5. Norme Euro 5 sur les gaz d'échappement entre vigueur

La norme Euro 5 pour les voitures de tourisme ou de livraison est entrée en vigueur le 1er septembre. Cela signifie : les modèles de véhicules neufs de ces catégories-là ne recevront la réception suisse par type que s'ils remplissent la norme Euro 5. Pour les véhicules diesel, cela veut dire effectivement équipement avec filtres à particules. Aujourd'hui déjà,

90 pourcent des véhicules diesel nouvellement immatriculés sont équipés de filtres à particules. Ces filtres constituent le moyen technique le plus efficace de réduire les émissions de poussières fines de plus de 90 % sur les véhicules diesel. En 2014, respectivement en 2015, la norme Euro 5 sera remplacée par la norme Euro 6. Celle-ci conduira avant tout à un abaissement des valeurs limites pour les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des véhicules diesel.

4.6. L'ordonnance sur l'écobilan des carburants entre en vigueur

Le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a mis en vigueur l'ordonnance départementale sur l'écobilan (OEcobiC) de carburants biogènes le 15 avril 2009. L'OEcobiC concrétise les exigences posées pour prouver le bilan écologique global positif permettant d'obtenir un allègement fiscal sur les carburants biogènes. De plus, il règle la procédure d'examen de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

4.7. Rapport annuel 2008 monitoring environnemental le long des axes de transit alpin

Selon le rapport annuel 2008 des mesures de l'air et du bruit le long des axes de transit alpin, c'est-à-dire le projet „Suivi des mesures d'accompagnement Environnement (SMA-E)“, la pollution de l'air due au trafic a légèrement diminué sur les axes de transit alpins durant la période 2003-2008. Par contre le volume du bruit généré par le trafic ne s'est pas modifié.

Marketing & Communication

1. Marketing & Communication

1.1. Concept de marketing et communication

En 2009 également, le concept de marketing et communication, qui est entre-temps valable depuis sept ans, a servi d'instrument indiquant la direction à suivre pour les activités. Le corporate design à disposition continue d'être utilisé pour tout le matériel de publicité.

1.2. ACS Website acs.ch

Nous pouvons à nouveau en 2009 enregistrer une augmentation du nombre de visiteurs sur Internet. Ainsi, www.acs.ch a renforcé sa position auprès des membres et des non-membres. Les pages sont toujours adaptées, pourvues des dernières informations et constamment développées. Nous avons de nouveau constaté que les investissements dans l'inscription online ont été bien profitables. En 2009 nous avons enregistré 692 nouveaux membres et 163 upgrades. Nous avons réussi à gagner d'autres sections qui se sont intégrées à la parution globale avec leurs sous-pages individuelles.

1.3. Intranet

L'intranet, en 2009, s'est consolidé en un outil incontournable. L'intranet est pourvu en permanence des dernières informations et actualisé.

1.4. E-Shop

L'E-shop a reçu en 2009 des nouveaux moyens de publicité attractifs. Le shop a continué de se développer en un outil indispensable. De nouveau, la quote-part des commandes a un peu augmenté. Dans le cadre de la campagne 111 ans de l'ACS, les membres ont reçu en septembre un rabais de 11% sur les articles du shop.

1.5. Production nouveau matériel publicitaire

Au courant de l'année 2009 le matériel publicitaire suivant a été remanié et nouvellement édité : ACS Clublife, ACS Bienvenue au Club, ACS Assurance protection juridique privée, Profiter maintenant, ACS Drive Events, ACS Member Card ainsi que ACS formulaire de facture annuelle avec autocollant intégré et ACS assurance de frais de réparation.

1.6. Magazine du Club Auto & lifestyle

Le design introduit en 2007 a continué d'être mis en pratique de manière conséquente. Les articles autour du monde de l'automobile et les nombreuses actions ont éveillé le vif intérêt des lecteurs.

À fin 2009 une nouvelle imprimerie a été chargée de la production du magazine. Au début de l'année 2010 Auto & lifestyle sera produit par l'imprimerie Schlaefli et Maurer.

1.7. Circulaires aux sections

L'administration centrale a régulièrement informé les sections par circulaires sur les actions et activités actuelles de l'administration centrale. Depuis le troisième trimestre 2008 toutes les circulaires se trouvent sur intranet. Les sections apprécient ce service et l'utilisent souvent.

1.8. Public Relation

Pour l'envoi rapide de rapports PR aux médias, l'administration centrale dispose d'une banque de données qui permet l'envoi électronique de communiqués médiatiques. La Société ARGUS de Presse AG à Zurich, sur mandat de l'ACS, a également observé en 2009 toutes les publications des médias paraissant en Suisse et à l'étranger qui concernaient des critères bien définis. Les publications actuelles ont été mises en ligne deux fois par semaine sur intranet.

1.9. 79ème Salon international de l'automobile à Genève 2009

La 79^{ème} édition de la seule Foire de l'automobile en Europe au tournus annuel a compté 572'491 visiteuses / visiteurs officiellement enregistrés. Pour la septième fois déjà, l'ACS s'est présenté à son emplacement habituel situé directement près de l'entrée principale dans la halle 0; son stand toujours attractif comprenait les secteurs déjà bien éprouvés, soit bar / lounge ainsi que stand d'information et de vente. Dans la VIP lounge, les membres ont reçu comme l'année précédente, à côté des boissons, des bretzels gratuits sortant du four. Les affiliations ACS se trouvaient cette année également au centre des activités.

1.10. Équipage Expo / Matériel de présentation

Les sections ont pu utiliser l'équipage expo avec ou sans personnel de l'administration centrale. Au total l'équipage expo, respectivement le matériel de présentation, ont été en service à 15 manifestations.

Le matériel de présentation à disposition a été souvent utilisé, aussi bien par les sections que par l'administration centrale. Le stock du matériel de présentation a été contrôlé fin 2009 et complété par trois autres funflags. Comme toujours, les bannières intérieures/extérieures respectivement les systèmes de stand Mirage sont à disposition des sections avec les sujets suivants : „Sport automobile“, „ACS Classic“, „ACS Travel“, „ACS Premium“ et „Drive Events“. Les systèmes de stand Mirage disposent en plus des sujets „Mobilité illimitée“ et „Oldtimer“.

De plus, les sections Zurich, Vaud et Ticino disposent depuis le début de 2007 également de banderoles et de bannières intérieures/extérieures.

En 2009 les sections ont de nouveau eu la possibilité de commander leurs propres drapeaux, banderoles et funflags.

1.11. Présentation lors de manifestations de sport automobile

Les collaboratrices et collaborateurs du département marketing et communication ont été de service avec l'équipage expo pour soutenir les sections. Le but consistait à utiliser les plates-formes des événements „motorisés“ pour présenter l'ACS de manière attractive et pour décharger le personnel des sections qui, en partie, est engagé dans le cadre de l'organisation de la manifestation.

1.12. Concours de vente pour les conseillers à la clientèle de la Zurich

Un concours a été lancé durant la période du 1^{er} mars 2009 au 28 février 2010 pour les conseillers à la clientèle de la Zurich ; ce concours doit récompenser les acquéreurs de membres ACS spécialement actifs par des prix attractifs. L'objectif n'est pas seulement d'augmenter le nombre d'acquisitions, mais également d'animer les collaborateurs d'agences ou d'organisations de marché moins actives à collaborer.

1.13. Action vignettes routières

Pour l'action vignette routière, dirigée de manière centrale et supportée par 8 sections, l'administration centrale a produit une édition d'imprimés de 188'437 exemplaires. Un mailing direct, avec comme séduisant cadeau la vignette routière obligatoire 2010, a été envoyé en automne au nom des sections à de nouveaux membres ACS potentiels. Les acquisitions que les sections ont enregistrées grâce à cette action parlent pour le développement des mesures au niveau du marketing direct.

De plus, en décembre 2009, une action centrale de vignettes routières a été effectuée. Elle a été envoyée à environ 20'000 adresses. Les données des adresses sont provenues des 30'000 adresses achetées initialement avec le budget de coopération de la Zurich Assurances.

1.14. Statistique des membres

L'effectif des membres comptait au 1.1.2010 99'408. Cela équivaut pour l'année 2009 à une augmentation de 2'450 ou de 2.53%.

Dans l'ensemble, on peut à nouveau qualifier de réjouissante la progression des adhésions de membres, avec 10'592 de nouvelles adhésions enregistrées. À côté des 10'592 nouvelles entrées, on a malheureusement noté 7'336 sorties. Ces démissions sont principalement dues à la structure d'âge du Club. Des membres qui pendant des décennies ont été fidèles à notre Club se retirent maintenant pour raison d'âge.

Les sections suivantes ont enregistré une croissance en 2009 : La section Zurich vient en tête avec une augmentation de 1'319 membres (6.95 % de l'effectif de la section). En deuxième position se trouve la section Saint-Gall avec une augmentation de 774 membres, ce qui correspond à un fier 9.13 % de l'effectif de la section.

Les autres sections qui ont enregistré une croissance sont : Neuchâtel (344 / 11.89 %), Thurgovie (292 / 6.45 %), Bâle (178 / 1.44 %), Schaffhouse (175 / 8.23 %), Liechtenstein (72 / 4.62 %), Fribourg (49 / 4.60 %), Glaris (48 / 9.86 %), Mitte (39 / 0.45%).

2. Produits et Services

2.1. Nouveaux produits ACS

Lors de l'Assemblée des délégués du 22.6.2007 on avait décidé de remodeler les affiliations ACS. Les nouveaux produits ACS ont ensuite été introduits le 1^{er} mars 2008. Les membres ACS ont maintenant la possibilité de choisir entre quatre modes d'adhésion : ACS Classic, ACS Travel, ACS Classic & Travel et ACS Premium. La vente des nouveaux produits s'est bien passée. La campagne radio de cette année, en co-promotion avec la Zurich, a été bien accueillie. 550 personnes ont pris part au tirage au sort des 111 affiliations ACS qui a été communiqué par le spot radio et le site web.

2.2. ACS Protection juridique privée

Effectif ACS protection juridique privée au 31.12.2009: 1'097 (année précédente 1'022). Le produit est concurrentiel aussi bien au niveau prix qu'à celui des services. La collaboration avec la Société Orion (Zurich) se passe bien.

2.3. Documentation touristique

La documentation touristique a été continuellement réactualisée et mise à la disposition du public sur le site Internet acs.ch sous la rubrique voyages. Les sections et les membres ACS ont ainsi également disposé de matériel d'information à jour pour la saison des voyages 2009.

2.4. Guide des hôtels

Le guide suisse des hôtels de la Société suisse d'hôteliers SSH n'a plus été édité depuis l'année 2008. En lieu et place tous les hôtels ont été enregistrés sous swisshotels.com. Les hôtels recommandés par l'ACS forment un groupe à eux. Les membres ACS ont ainsi la possibilité de se faire rapidement une image de tous les hôtels ACS de la région qu'ils désirent.

Les établissements recommandés par l'ACS qui ne sont pas membres de la SSH ont de nouveau été publiés séparément sur le site Internet acs.ch.

2.5. ACS Camping Cards

En 2009 l'ACS a établi au total 358 cartes internationales de camping FIA/AIT/FICC pour ses membres.

2.6. Vente de documents douaniers

En 2009 l'ACS a établi 910 carnets de passages en douane.

2.7. Renseignements techniques

Pour permettre à toutes les sections d'être en mesure de donner des renseignements de qualité à leurs membres, toutes les personnes compétentes du domaine des services sont, d'une part, mentionnées sur une liste. D'autre part, il a été convenu avec la section Zurich que les sections de langue allemande pouvaient en tout temps orienter leurs membres vers les experts neutres de cette section, pour traiter leurs demandes et recevoir une réponse à leurs questions. Pour les membres ACS, ce service est toujours gratuit. Les membres des sections des deux Bâle et Mitte ont leurs propres experts à disposition.

2.8. Partenaires

Grâce à des partenariats exclusifs, les membres de l'ACS profitent de nombreuses plus-values et de beaucoup d'avantages. Les partenaires actuels de l'ACS 2009 sont: Zurich Assurances, UBS, Helsana, Agip, Driving Center, hotelleriesuisse, AVP Autopflege, Revue automobile, Pirelli, car4you, Digit Power, Euromaster, Moto Sport Schweiz, Nüesch Weine, Securicard, Sixt et Swiss Quality Hotels. Un nouveau partenariat a été conclu avec Minotel. Les membres ACS profitent maintenant de 15 % de rabais pour leurs séjours dans des Minotels.

De plus, cette année a permis de réaliser un mailing avec Helsana, par lequel les membres ont été informés des avantages du contrat collectif de la Helsana et de ceux de l'ACS.

Formation & Sécurité

1. Formation et formation continue

1.1. Drive Events

Le Club, avec ACS Drive Events, offre dans toute la Suisse des formations et formations continues sur pistes et circuits offroad. En 2009, le Driving Center Suisse, JAGUAR Land Rover Suisse SA, la Zurich Assurances ainsi que la CORNU Master School ont été les partenaires des Drive Events de l'ACS.

En 2009, 14'800 exemplaires de la brochure ACS Drive Events ont été imprimés pour la première fois en langue allemande/française. La brochure a suscité un bel écho; beaucoup de membres ont profité des réductions offertes sur les cours journaliers du Driving Center Suisse, sur les cours de la CORNU Master School. Les cours Off Road Academy (15 cours journaliers) et Off Road Drive (4 cours journaliers) ont de nouveau pu se dérouler cette année à Niederbipp.

Cette offre a été étoffée par différentes manifestations des sections ainsi que par les cours de formation et de licence de la section de Berne établis depuis des années.

1.2. Formation en deux phases

Depuis le 1er décembre 2005, les nouveaux conducteurs ne reçoivent le permis de conduire définitif qu'après une période probatoire de trois ans et une formation complémentaire correspondante de deux jours au total. Si le détenteur d'un permis de conduire provisoire commet une infraction qui conduit au retrait du permis de conduire, le temps d'essai est prolongé d'une année. Lors d'un deuxième retrait, le permis est annulé, le candidat doit de nouveau suivre les formations prescrites et passer un nouvel examen complet de conduite.

Lors de l'introduction de la formation en deux phases l'on pensait ne pas disposer de centres de formation et d'animateurs en nombre suffisant pour faire face à la demande. Il s'est toutefois très vite avéré que l'offre et la demande se sont développées main dans la main et qu'à fin 2009 les infrastructures disponibles permettent de faire face à la demande.

Dans le cadre de sa stratégie de sécurité routière, l'ACS offre une formation correspondante pour nouveaux conducteurs, en collaboration avec son partenaire, le Driving Center Suisse et quelques sections de l'ACS.

2. Sécurité routière et prévention des accidents

2.1. Éducation routière à l'école enfantine

Sous le titre „Ouvrez l'œil“, le set d'éducation routière pour les écoles enfantines, qui est très apprécié, a été distribué en grand nombre pendant l'année en rapport.

2.2. Le „Merle Blanc“ de l'ACS pour les enfants

Par deux leçons différentes et un enseignement adapté à l'âge, il s'agit de montrer aux enfants les dangers de la circulation et comment adopter le comportement adéquat. D'une part, la leçon „ouvrez l'œil“ destinée aux élèves de premières et deuxièmes années, leur démontre comment évaluer les vitesses des autres participants du trafic routier et leur enseigne, dans le cadre des premières leçons d'éducation routière, comment traverser la route. D'autre part, la leçon „agir-réagir“ destinée aux écoliers des classes supérieures, leur démontre comment évaluer leur propre vitesse et avant tout la différence de la distance d'arrêt avec ou sans préparation au freinage. Les instructeurs d'éducation routière des corps cantonaux et communaux de police ont à leur disposition des véhicules de démonstration spécialement décorés et équipés ainsi que du matériel didactique.

Durant l'année 2008 plus de 2'500 journées d'engagement ont permis de former près de 80'000 enfants et adolescents

2.3. Dépliants de signaux et affiches de signaux

Sous le titre „Signalisation et marquages routiers en Suisse“, de nouvelles affiches F4 et A1 ont été imprimées et distribuées. On peut également obtenir le même contenu en format de poche sous forme d'un dépliant. Comme tous les produits du secteur didactique, affiches et dépliant sont disponibles dans une version trilingue.

2.4. Tests de la vue

Les tests de la vue sont nécessaires. Cela ressort des statistiques des dernières années: plus de 20 pour cent des personnes contrôlées n'ont pas suffi aux exigences; 80 pour cent de celles-ci étaient des conducteurs réguliers. Les appareils utilisés par le Club ont en plus la possibilité de détecter une performance visuelle nocturne réduite. (Myopie nocturne). Les véhicules de tests de la vue sont mis gratuitement à disposition des sections.

2.5. Camps de conduite pour les jeunes

Dans ces camps, des jeunes de 17 et 18 ans sont formés en vue d'une utilisation opportune et raisonnable des véhicules et d'un bon comportement quant à leur avenir de futurs automobilistes (sensibilisation au trafic routier). La section de Zurich a organisé deux camps d'une semaine et la section de Bâle un camp de deux semaines. Ces camps jouissent constamment d'une grande popularité.

2.6. Documentations

L'importante documentation, soit brochures, tests, dépliants, etc. qui couvre les plus divers secteurs de la prévention des accidents et de la sécurité routière, offre également de nombreux moyens d'intervention.

2.7. Service de renseignement

Pendant l'année en rapport, le service de renseignement a traité principalement des questions concernant les secteurs du droit de la circulation routière, de la sécurité routière, de l'ordonnance sur la signalisation routière de la Suisse et des pays étrangers.