



Le conseiller fédéral Albert Rösti en visite au motofestival de BernEXPO

« LES CARBURANTS SYNTHÉTIQUES COMME ALTERNATIVE »

(OSMS) La deuxième édition du motofestival national de Berne a marqué le début de la saison moto 2024. 40'000 visiteurs ont envahi les halles d'exposition. La visite du conseiller fédéral UDC Albert Rösti a été un moment fort. «Je m'engagerai toujours pour que le principe du libre choix du moyen de transport soit maintenu», a souligné le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Vendredi après-midi, deuxième jour du salon de la moto, du scooter et des accessoires qui dure quatre jours, le conseiller fédéral Albert Rösti, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), a rendu visite au motofestival à la BernEXPO. Il s'est mêlé de manière décontractée à la population et a souligné dans son discours devant le public du salon que le principe du libre choix du moyen de transport devait toujours être maintenu.

Voici le discours d'accueil du conseiller fédéral Rösti au motofestival :

«Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre invitation et vous félicite pour cette belle exposition réussie qui, dans l'ensemble, semble même être plus grande que le Salon de l'auto de Genève que j'ai également visité. C'est tout à l'honneur des motocyclistes et de la branche. En tant que Bernois, je suis bien sûr particulièrement

heureux que l'exposition puisse se tenir ici, dans le canton de Berne, pour la deuxième fois déjà. Je vous souhaite à tous une magnifique exposition, couronnée de succès, et de bonnes affaires. Je dois avouer honnêtement que je ne savais pas qu'en Suisse, environ 50'000 nouvelles motos et scooters sont immatriculés chaque année et que le parc de motos et scooters immatriculés compte 800'000 véhicules. C'est une très grande communauté qui se réunit maintenant ici à Berne.

Mon principe en tant que ministre des Transports est clair : chaque femme et chaque homme a le droit de choisir le moyen de transport qu'il souhaite. Je vous le dis ici et je le dis aussi aux cyclistes, aux piétons et partout ailleurs. Mais comme vous le savez, dans mon département, il y a aussi la lettre U, qui signifie environnement. Ce fait vous inquiète peut-être parfois un peu. Mais nous devons aussi y veiller. C'est pourquoi je suis très heureux des progrès techniques qui ont été réalisés et qui continuent de l'être dans ce domaine, notamment en matière d'efficacité et de réduction du bruit et des émissions polluantes.

Lorsque nous écoutons le journal télévisé ou d'autres informations du monde entier, il y a suffisamment de soucis et de problèmes, y compris au sein de la famille ou au travail, qui peuvent nous opprimer. C'est pourquoi je pense qu'il est important dans la vie que nous puissions aussi nous réjouir de quelque chose. Comme vous le faites avec vos motos, que ce soit sur le chemin du travail ou dans vos loisirs. Je suis convaincu que les personnes qui prennent plaisir à vivre sont également plus performantes dans le processus de travail.

Mais pour qu'elle puisse circuler, elle a besoin d'une infrastructure de transport, c'est-à-dire de routes et de voies de circulation bien aménagées. Heureusement, nos ancêtres nous ont offert un bon réseau routier et c'est à nous de continuer à l'entretenir et à le développer. Il faut surtout tenir compte des nouveaux besoins, car nous sommes de plus en plus nombreux et le besoin de mobilité ne cesse de croître. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement ont concocté un paquet de six grands projets, de la Suisse romande à Saint-Gall, afin d'éliminer les principaux goulets d'étranglement sur l'autoroute. En tant que motocyclistes, vous pouvez dire que cela ne nous intéresse pas, car nous pouvons déjà nous faufiler entre les colonnes. Mais la plupart d'entre eux sont probablement aussi des automobilistes et ne sont pas heureux de passer trop de temps dans les embouteillages. De plus, ce temps perdu a un coût économique élevé.

En novembre, nous voterons sur le référendum lancé par les Verts pour stopper le développement des autoroutes. J'espère sincèrement pouvoir compter sur vous pour prendre cette décision. Nous avons besoin d'infrastructures qui fonctionnent, quel que soit le moyen de transport utilisé.»

Quatre questions au conseiller fédéral Albert Rösti

Dans le cadre de la visite du conseiller fédéral Albert Rösti, le président de motosuisse Jörg Bucher et le président de Swiss Moto et collègue de parti UDC Walter Wobmann lui ont chacun posé deux questions :

Walter Wobmann : La branche des motos est de plus en plus menacée par de nouvelles réglementations, à l'étranger, les interdictions de circuler sont même déjà ponctuellement une réalité. Pourrons-nous encore conduire les motos que nous achetons aujourd'hui dans dix ans ? Ou devons-nous tous passer au vélo ?

Albert Rösti : Non, clairement non. Je soutiens pleinement le libre choix du moyen de transport. Mais je ne peux pas tout enjoliver. La pression pour améliorer les mesures environnementales est là. Ma position politique est claire : nous ne devons pas faire un Swiss Finish quelconque et penser que nous devons faire plus ou être meilleurs que les autres pays. Nous devons suivre la même voie que les autres pays en matière de réduction des émissions de CO2. Mais celui qui achète aujourd'hui une nouvelle moto chez nous pourra encore la conduire dans dix ans.

Walter Wobmann : En ce qui concerne le bruit, nous avons pu empêcher beaucoup de choses jusqu'à présent. Mais dans les pays voisins, par exemple au



Tyrol, il existe déjà des interdictions pour les motos dont le bruit à l'arrêt est supérieur à 95 décibels. Les motos légalement immatriculées ne peuvent pas y circuler. Quelle est la position du Conseil fédéral sur ce sujet ?

Albert Rösti : Le Conseil fédéral n'envisage pas de telles mesures. Et mon département ne proposera jamais de mesures allant dans le sens d'interdictions. En revanche, nous ne pouvons pas empêcher de nouvelles prescriptions, ce sont les majorités au sein des parlements qui en décident. On ne sait jamais comment les majorités démocratiques vont évoluer, et je ne suis pas devin. Mais une interdiction générale des véhicules à combustion, comme le souhaitent certains, me semble très problématique. Notre objectif doit être de parvenir à des émissions neutres en CO2, et les carburants synthétiques pour les moteurs à combustion offrent des possibilités intéressantes pour l'avenir. Nous devons encourager le développement de nouvelles technologies et non pas interdire nos activités, comme la conduite de motos. Mais si une commune pense qu'elle doit prendre des mesures particulières pour un quartier, je ne l'aime pas dans mon domaine de décision.

Jörg Bucher : Nous faisons déjà des recherches sur de nouvelles technologies. Ici, au salon, se trouve le premier véhicule hybride, et il existe déjà des véhicules

électriques, notamment pour une utilisation urbaine. Mais nous devons aussi donner à nos entreprises des perspectives pour un avenir plus lointain. La moto a-t-elle encore sa place dans le trafic autonome ?

Albert Rösti : Elle doit avoir sa place. Nous ne devons pas aller dans une direction où nous excluons certains usagers de la route. Il faudra encore beaucoup, beaucoup de temps avant qu'une voiture autonome puisse reconnaître et réagir de manière sûre lorsqu'une moto dépasse, qu'un vélo circule encore sur le côté droit et qu'un enfant veut traverser la route. Mais il doit être en principe possible d'introduire la conduite autonome dans notre trafic diversifié. Mais, comme je l'ai dit, il faudra encore attendre longtemps avant qu'il n'y ait plus personne au volant. C'est pourquoi nous avons besoin de l'extension du réseau routier pour résoudre les problèmes de circulation maintenant, et non pas dans 20 ans, lorsque la conduite autonome, qui nécessite théoriquement moins d'espace, fera peut-être lentement son apparition sous une forme ou une autre.

Jörg Bucher : On nous demande sans cesse de mettre davantage de motos électriques en circulation. Mais où devons-nous les recharger ? Le développement de l'infrastructure de recharge se fait sur les axes principaux, et non sur les petites routes et les cols, c'est-à-dire là où nous circulons avec nos motos.

Albert Rösti : Je ne pense pas que vous soyez délibérément oubliés. Mais la rentabilité des stations de recharge ou la volonté d'installer des stations de recharge dans ces régions n'existe tout simplement pas encore. Je suis libéral et je pense que si le marché et la demande se développent en conséquence, ces régions seront également prises en compte. Mais actuellement, le débat politique porte plutôt sur la question de savoir si des stations de recharge doivent être installées dans des immeubles collectifs avec des fonds publics. Nous saurons bientôt si le Conseil national veut débloquer les 20 premiers millions. Mais revenons à la moto : je pourrais plutôt m'imaginer que l'on s'oriente vers un carburant synthétique. Cela résoudrait d'abord le problème des stations de recharge et permettrait ensuite de continuer à apprécier le son du moteur à combustion et ses sensations de conduite.

Transcription/édition :

Office suisse moto et scooter (OSMS)