

LUTTES ET PROGRÈS



La Communauté d'Interêts des Motards en Suisse peut se targuer de 20 années d'existence. Son histoire, ses accomplissements, et ses perspectives.

TEXTE: **BERNARD NIQUILLE, PDT CI MOTARDS SUISSE** PHOTOS: **DR**

EN 2002, UN GRAND CRI TRAVERSA LE PAYS. La cause? un projet de l'OFROU (Office fédéral des routes), sous la direction du Conseiller Fédéral Moritz Leuenberger, appelé «Vision zéro» et présenté en août. Une des exigences des experts impliqués était de limiter techniquement la vitesse des motos à 80 km/h. Quelques motards clairvoyants ont compris que si l'on n'agissait pas rapidement, ce scénario épouvantable deviendrait bientôt une réalité cauchemardesque. Le 2 novembre 2002, une poignée de motards se réunit au restaurant Isebähkli à Trimbach à l'instigation de Peter Metzinger, et sonne l'heure de naissance de la CI Motards Suisse. Le 17 mai 2003, celle-ci réussit un coup, avec le rassemblement paisible de 35 000 manifestants venus de toute la Suisse sur la Place fédérale à Berne pour exprimer leur mécontentement sur cer-

tains points de «Vision zéro». Grâce à cet événement initial, qui reçut un grand écho médiatique, le Conseil Fédéral a renoncé à ses exigences à ce sujet. La même année, l'association a noué des contacts au-delà des frontières nationales et est devenue membre de la FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations) afin de pouvoir mieux s'opposer à temps à d'autres désagréments politiques. Notre vision: nous représentons les intérêts des motards en Suisse. Nous nous engageons pour une vie indépendante, responsable et libre. Les motards sont perçus comme des usagers de la route responsables et égaux en droits. Notre mission: défendre les intérêts des motards dans la politique (administration fédérale) et auprès du public. Lutter contre les mesures absurdes de la politique des transports et promouvoir des mesures

judicieuses de la politique de la circulation, ainsi que promouvoir une image positive de la pratique de la moto.

2004: GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ AMÉLIORÉES

Parmi les premiers succès, on peut citer la considération et l'introduction d'infrastructures favorables aux motards. En été 2004, nous avons inauguré avec le canton de Lucerne la première glissière de sécurité avec protection supplémentaire de Suisse, à la sortie d'autoroute de Sursee. Plus de 140 autres sites ont suivi, la plupart dans les cantons de Genève et de Fribourg – et d'autres cantons ont fait de même après cela.

2006: CONTRÔLES DES ÉCHAPPEMENTS

Un travail de lobbying efficace a également permis d'empêcher les contrôles annuels obligatoires des gaz d'échappement. A l'aide d'un argumentaire solide et d'une démonstration de l'EMPA (institut de recherche fédéral), la CI Motards Suisse a pu démontrer au Conseil fédéral, au Parlement et à l'administration à quel point

une telle mesure était disproportionnée et inutile pour l'environnement, et ramener le débat à un niveau plus raisonnable.

2012: INITIATIVE MOTO

Pour notre dixième anniversaire, nous avons élargi notre horizon politique et nous nous sommes lancés dans notre plus grand projet depuis notre création: «L'initiative motos & scooters pour fluidifier le trafic, diminuer les bouchons» – «filtering» légal, davantage de places de stationnement gratuites pour les deux-roues motorisés en étaient les principaux points. Elle se termina au printemps 2013 avec 32 000 signatures récoltées et a été remise à Berne sous forme de pétition.

2013: EURO 4

Cette année, la motion 13.4006 «Mise en œuvre rétroactive des normes européennes sur la limitation des émissions et renforcement des prescriptions en matière de bruit» (Euro 4 et Euro 5) a également été rejetée avec succès. On notera que nos chers politiciens aiment «antidater».



2



4

2015: TARIFICATION DE LA MOBILITÉ

Avec la publication du premier rapport conceptuel «Payer pour rouler», plus connu sous le nom de «tarification de la mobilité», c'est un sujet brûlant qui arrive sur la scène de la politique suisse de la circulation. Avec des conséquences importantes, non seulement pour les motards, mais aussi pour tous les usagers de la route, y compris les transports publics, les cyclistes et les piétons. Sinon la ville de Genève vient avec de



3

bonnes nouvelles: annonce de création de 1400 places de stationnement supplémentaires pour les deux-roues motorisés, contribuant à désengorger le réseau routier et à réduire la pollution.

2016: STATIONNEMENT PAYANT ÉVITÉ

Une politique routière progressiste et l'intervention de la CI Motards Suisse empêchent l'introduction de places de stationnement payantes pour les deux-roues dans le canton de Genève. A Bâle, de jeunes politiciens de différentes couleurs ont également lutté avec nous contre de tels projets, et «l'initiative bâloise pour les deux-roues» a permis de maintenir la gratuité du stationnement.

2017: CIRCULATION SUR LES VOIES DE BUS

Baden en Argovie fut la première ville suisse à ouvrir une voie de bus pour nous, les motards, qui est toujours en service. Il a fallu du temps pour que cette idée franchisse le Röstigraben, plus précisément à Genève. Là-bas, 7 voies de bus ont été proposées pour une utilisation commune, et deux ont été effectivement ouvertes. Mais après peu de temps, elles furent refermées pour des raisons politiques qui échappent à la CI Motards.

2020: LIMITE À 95 DB POUR LES MOTOS

Un coup de foudre politique en provenance d'Autriche suscite également l'intérêt de nos politiciens qui, par le biais de deux initiatives parlementaires, ont exigé des

1 - L'initiative moto, en 2012.

2 - Le spectre du stationnement payant

3 - Radar anti-bruit.

mesures similaires pour la Suisse. Les associations de motards suisses, sous la houlette de la CI Motards, ont alors publié une position commune et ont réussi à faire échouer ces initiatives. La limite de bruit arbitraire a été supprimée, mais il reste une motion pour des mesures plus strictes contre le bruit de la circulation, notamment des «radars de bruit» et d'éventuelles fermetures de routes (pour tous les véhicules à moteur). A la suite, les associations de motards ont lancé ensemble la campagne «Du respect plutôt que du bruit» afin d'éviter les scénarios mentionnés. Nous devons rester vigilants à l'avenir, afin de pouvoir continuer à éviter avec succès les tracasseries arbitraires pour nous autres motocyclistes. En même temps, nous devons contribuer activement à la résolution des conflits d'intérêts. //

LES PRÉSIDENTS DE LA CI MOTARDS SUISSE



2002 – 2007

Peter Metzinger et Gregor Brunner

Le 2 novembre 2002, 67 membres réunis pour fonder la Communauté d'intérêts des Motards en Suisse élisent Peter Metzinger (président) et Gregor Brunner (vice-président). Peter s'occupait de la communication extérieure et de la stratégie, et Gregor s'occupait des affaires internes, c'est-à-dire de la structure de l'association, du recrutement des membres et d'autres travaux pénibles qu'implique une telle communauté d'intérêts – il était le «papa» de la CI Moto Suisse.



2007 – 2013

Theodor Klossner

C'est sous sa direction que la CI Motards Suisse a fait son entrée sur la scène politique de la Berne fédérale et a commencé un véritable travail de lobbying en faveur des motards. C'est ainsi qu'est né le groupe parlementaire Moto (Conseillers aux Etats & Conseillers nationaux), duquel sont issues de nombreuses relations avec d'autres autorités et comités, qui sont encore aujourd'hui à notre avantage, par exemple l'infrastructure routière.



2014 – 2015

Urs Grützner

Avec lui, nous avons eu un président qui unissait différents mondes. Il a prouvé qu'il était possible de rouler à moto normalement, même avec un handicap physique, et son optimisme lui permettait de débloquer des situations inextricables. Sous sa direction, nous avons également trouvé le chemin des médias numériques: site web remis au goût du jour, application pour smartphone ou médias sociaux. Malheureusement, la mort nous l'a enlevé bien trop tôt.



DEPUIS 2015

Bernard Niquille

Le réseau de ce Romand, issu de son expérience professionnelle dans la Berne fédérale, a déjà facilité grandement à maintes reprises le travail de lobbying de la CI Motards Suisse. Grâce à lui, de nombreuses calamités ont pu être évitées ou du moins adaptées pour les motards en Suisse. Il a également contribué à la modernisation de la présence dans les médias numériques de la CI Motards Suisse.