



L'ÉDITO DE JÉRÔME MARCHON

# Le bon sens contre l'aveuglement idéologique

**L**e 24 novembre, la Suisse a un choix crucial à faire: avancer ou rester bloquée dans une impasse. Dire non à l'extension des autoroutes, c'est faire preuve d'un aveuglement dangereux. Les opposants, dans leurs discours en décalage complet avec la réalité, refusent de voir l'évidence: notre réseau routier est saturé et il est urgent d'agir pour éviter la paralysie.

Ils veulent nous faire croire que l'extension des autoroutes se ferait au détriment du rail, mais c'est totalement faux. La voiture et le rail sont complémentaires. La Suisse a toujours su équilibrer ces deux infrastructures essentielles, tant par les projets que leur financement. Personne ne remet en question l'importance d'un réseau ferroviaire performant. Mais croire que les transports publics, à eux seuls, peuvent absorber toute la demande croissante de mobilité, c'est de l'utopie. Agrandir les autoroutes n'est pas une menace pour le rail, mais une réponse nécessaire aux besoins de millions de citoyens et d'entreprises qui dépendent d'un réseau routier le plus fluide possible.

Et que dire des villages qui subissent le trafic de délestage? Lorsque les autoroutes sont bloquées, c'est sur ces communes que se répercute le problème. Refuser l'extension, c'est condamner ces zones à vivre sous une pression insoutenable. Agrandir les autoroutes, c'est aussi protéger nos villages et zones résidentielles en leur redonnant un peu de tranquillité.

Il est temps d'en finir avec cette opposition artificielle entre la voiture et le rail. Les deux sont indispensables à la Suisse et doivent avancer ensemble. La voiture n'est pas l'ennemie, c'est un outil de travail, de vie quotidienne, tout comme les transports publics. Mais des milliers de Suisses n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture. Ce n'est pas en étouffant nos routes qu'on améliorera la mobilité dans ce pays. Le 24 novembre, nous devons accepter l'extension des autoroutes, parce que nous voulons un réseau de transport complet, efficace et adapté aux réalités modernes. L'extension des autoroutes n'est pas un luxe ni un caprice, c'est une nécessité. Le pragmatisme doit l'emporter sur les idéologies dépassées. Ne laissons pas une poignée d'opposants freiner l'avenir du pays. La Suisse mérite mieux. Nous méritons mieux. ■

## Les chiffres du mois

**-6,6**

En pour-cent, la baisse des nouvelles immatriculations en Suisse et au Liechtenstein au cours du mois de septembre 2024, comparativement à la même période en 2023.

**65,7**

En pour-cent, la part des motorisations hybrides et électriques sur les ventes de voitures neuves en septembre 2024, en Suisse et au Liechtenstein.

**70**

En unités, le nombre de marques qui seront représentées - majoritairement au travers des agents locaux - lors de la 37<sup>e</sup> édition du Salon Auto Zürich qui se tiendra du 6 au 10 novembre prochain.

**794**

En kilomètres, l'autonomie maximale atteinte sur une seule charge par la nouvelle berline électrique Volkswagen ID.7 Pro S lors d'un test longue distance organisé par VW Suisse avec le spécialiste de la conduite sur longue distance Felix Egloff.

**Top**

L'hypercar de Mercedes, l'AMG-One, détenait depuis deux ans déjà le record du tour de la Nordschleife du Nürburgring (20 832 km) pour les voitures homologuées pour la route avec un temps de 6'35"705. La marque à l'étoile a décidé d'enfoncer le clou avec une nouvelle tentative, dans des conditions encore plus optimales que la fois précédente. Résultat des courses: un temps canon de 6'29"090.

La vidéo donne le tournis >>>



**Flop**

Carlos Tavares, CEO de Stellantis, ne renouvellera pas, contraint, son mandat à fin 2026. Les nuages noirs s'accumulent au-dessus du grand patron: bousculé par les syndicats aux Etats-Unis, par le gouvernement en Italie et par ses actionnaires qui voient les prévisions pour 2024 difficilement atteignables, il se fait maintenant contredire par ses propres concessionnaires sur ses positions relatives au report des nouvelles normes d'émissions de CO2 en 2025 demandées par l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles).