

Commerce de détail

Coop s'allie à Twint pour se lancer dans le paiement mobile Page 14



Peinture

Dmitri Rybolovlev remet deux Picasso à la justice française Page 14

SMI
8278,07 -2,01%

Dollar/franc 0,9737 ↓
Euro/franc 1,0953 ↑
Euro Stoxx 50
3019,34 -1,97%

Baril Brent/dollar 48,18 ↑
Once d'or/dollar 1154 ↑

Le scandale VW affectera aussi l'industrie suisse

> **Véhicules** La sous-traitance automobile helvétique emploie 24 000 personnes pour 9 milliards de francs de chiffre d'affaires

> Les exportations vont en premier lieu vers l'Allemagne

Yves Hulmann ZÜRICH

Le scandale des moteurs truqués de Volkswagen (VW) affecte aussi les sous-traitants qui travaillent pour l'industrie automobile. Depuis lundi, les actions des fournisseurs de composants cotés à la bourse suisse ont dévié. En quatre jours, le recul a été marqué pour des titres comme Autoneum (-8%) ou Georg Fischer (-7%). L'indice SPI a, lui, cédé près de 5%.

Mercredi, Johann Schneider-Ammann, le ministre de l'Economie, s'inquiétait des conséquences en Suisse de l'affaire. «Nous avons une vallée du Rhin dans notre pays, il s'agit des fabricants de composants et des fournisseurs pour l'industrie automobile allemande. Si la demande devait s'affaiblir en Allemagne, en raison de cette crise de confiance, il y aurait un impact direct sur ces fournis-



Siège de Georg Fischer à Schaffhouse. Au premier semestre, l'unité automobile du groupe, GF Automotive, a réalisé un chiffre d'affaires de 670 millions de francs, sur un total de 1,83 milliard. ARCHIVES

seurs», a-t-il déclaré en l'émission *Rendez-vous* de SRF.

Quel est le poids de l'industrie de la sous-traitance automobile en Suisse? Il existe peu de statistiques précises à ce sujet. Dans une étude en 2013, l'organisation Swissmem, qui compte 65 membres actifs dans ce secteur, évaluait un nombre de personnes occupées dans la sous-traitance automobile à 34 000, pour un

chiffre d'affaires de 16 milliards de francs.

Anja Schulze, professeure en technologie et en management de l'innovation auprès du Swiss Center for Automotive Research (Swiss CAR) de l'Université de Zurich, cite des chiffres inférieurs: soit 24 000 collaborateurs actifs dans la sous-traitance automobile pour un chiffre d'affaires d'environ 9 milliards de francs. Com-

ment expliquer l'écart par rapport aux estimations précédentes? «Il n'est pas dû à des suppressions d'emplois. Cette différence s'explique avant tout par des statistiques plus précises et par l'amélioration des modèles utilisés», explique Anja Schulze. Les données doivent en effet être récoltées au moyen de questionnaires auprès des entreprises de ce secteur.

Le profil des sous-traitants est

très divers: «Il y a, d'un côté, de grandes entreprises comme Thyssen Krupp au Liechtenstein, Styner-Bienz ou Feintool. De l'autre, de nombreuses petites PME.»

Par marchés, l'Allemagne reste «de loin» la première destination des sous-traitants automobiles helvétiques, selon l'experte. Vient ensuite la Suisse – les ventes destinées à d'autres sous-traitants ou équipementiers dans le pays –, la Chine, la France puis l'Italie, selon les données de Swiss CAR.

«Très diversifiés, les grands équipementiers comme Autoneum ou Georg Fischer ne sont pas les plus menacés»

Faut-il craindre l'impact de l'affaire VW sur les ventes des sous-traitants? Pour Anja Schulze, son effet pourrait être important surtout aux Etats-Unis, où un effondrement des ventes du groupe allemand ne peut être exclu.

«En revanche, je doute d'un tel scénario en Europe. Les gens ne vont pas changer du jour au lendemain de marque en raison du scandale des moteurs diesel», prévoit-elle.

Pour Armin Rechberger, analyste à la Banque Cantonale de Zurich (BCZ), la réaction des marchés concernant des titres comme Autoneum ou Georg Fischer est «exagérée». Ils couvrent trois titres

liés à l'automobile. A savoir Autoneum, ex-filiale de Rieter, qui réalise 100% de son chiffre d'affaires dans ce secteur; Georg Fischer, avec une part se situant à 37% via son unité Automotive et SFS, basé à Saint-Gall avec une part de 24%.

Point commun de ces trois entreprises, la proportion du chiffre d'affaires réalisé avec Volkswagen est d'environ 4%. Pour Autoneum, cette part inclut de surcroît d'autres marques comme Audi ou Porsche, précise-t-il. Le premier client de la société basée à Winterthur (ZH) étant Ford avec 17%.

De plus, selon l'analyste, il y a de bonnes chances que le recul des ventes de composants livrés à Volkswagen soit compensé par une hausse chez d'autres constructeurs: «Au lieu de vendre des composants à des fabricants de véhicules diesel comme Volkswagen, d'autres marques comme Ford pourraient gagner des parts de marché avec les moteurs à benzine», cite-t-il à titre d'exemple.

Si le scandale «ne va, certes, pas aider à augmenter les ventes de nouveaux véhicules», l'analyste juge qu'il faut garder à l'esprit les ordres de grandeur: «Les véhicules diesel sont peu répandus aux Etats-Unis et Volkswagen n'est pas une marque forte sur ce marché.» Selon lui, le scénario le plus risqué serait que l'on découvre que la fraude ne se limitait pas à VW mais qu'elle concerne différents constructeurs automobiles. Mais il est encore impossible d'établir un pronostic à ce sujet, juge-t-il.

Patron de Porsche chez VW?

> Le dirigeant de Porsche, Matthias Müller, pourrait prendre la tête de VW

La roue continue de tourner chez Volkswagen... Le Land de Basse-Saxe, dirigé par les Sociaux-démocrates et actionnaire à 20% de Volkswagen, avait annoncé que «les têtes allaient tomber», dans le sillage du scandale des émissions de gaz toxiques truquées... Jeudi, trois membres du directoire du groupe – tous trois occupant des postes élevés au service Développement de la marque VW lorsqu'aurait démarré les manipulations en 2009 – ont été remerciés. Parmi eux Ulrich Hackenberg, qui devait prendre la tête d'Audi.

Quant à Martin Winterkorn, il pourrait partir avec un parachute doré: selon Bloomberg, VW devrait lui verser 28,6 millions d'euros (31,3 millions de francs) rien que pour ses droits de retraite jusqu'à la fin de 2014. Il aurait aussi droit à deux primes de départ, soit 60 millions d'euros. Martin Winterkorn était le dirigeant le mieux payé du Dax, l'indice vedette de la bourse de Francfort, avec un salaire annuel de 17 millions d'euros.

En parallèle, le choix de Matthias Müller, 62 ans, patron de Porsche, pour diriger le groupe semble se préciser. Sa nomination ce vendredi lors du conseil de surveillance du groupe est considérée comme acquise par la presse. Matthias Müller a passé presque quarante ans au sein de VW, notamment chez Audi. Il dirige Porsche depuis 2010.

Matthias Müller vient d'une entreprise «à taille humaine»: avec ses

20 000 salariés, Porsche est l'un des plus petits constructeurs au monde. Depuis qu'il dirige la marque, Porsche a connu un considérable développement. Son nom avait déjà été évoqué pour succéder à Ferdinand Piëch, le patriarche du groupe.

Le nouveau chef devra en tout cas gérer les conséquences commerciales et financières du scandale. Les concessionnaires du groupe estiment que la rapidité de l'intervention du constructeur sur les véhicules affectés sera «primordiale pour rassurer les clients». VW a provisionné 6,5 milliards d'euros sur les résultats du troisième trimestre à cet effet.

La taille du groupe fait débat

Il lui faudra aussi remettre à plat la structure et la stratégie du groupe avec plusieurs défis: la faiblesse du constructeur aux Etats-Unis, la dépendance envers le marché chinois, le manque d'innovation dans les véhicules électriques et les véhicules propres. Surtout, le débat est relancé en Allemagne autour de la taille d'un groupe qui serait devenu ingérable avec plus de 100 usines et 600 000 salariés à travers le monde. Il en va de la réputation de toute l'industrie automobile allemande, voire du «made in Germany». «J'ai bien peur que toute l'industrie automobile en sorte endommagée», a déclaré jeudi Volker Kauder, un député conservateur proche de la chancelière Angela Merkel. Nathalie Versieux BERLIN

• Le titre BMW a chuté de 6,55% en bourse jeudi à cause d'une polémique naissante sur les émissions de certains de ses moteurs diesels. La faute à une information, pourtant «maigre», du magazine *AutoBild*, selon lequel certains modèles de BMW dépassent les normes d'émissions de gaz polluants de l'UE. BMW dément toute manipulation. (ATS)

«On n'accepte pas ce véhicule. Point»

> Si des voitures diesel en Suisse devaient être concernées par la tricherie de Volkswagen, les propriétaires auraient trois jours pour actionner la justice

Le scandale du logiciel installé par Volkswagen (VW) sur certains modèles diesel pour contourner les tests d'émission de polluants atmosphériques aux Etats-Unis pourrait toucher la Suisse. Le parc automobile helvétique affecté risque de concerner jusqu'à près de 200 000 voitures, selon des statistiques d'Auto-Suisse, l'association nationale des importateurs de véhicules. Entretien avec Guillaume Etier, avocat genevois spécialisé en droit de la circulation routière, des obligations des sociétés.

Le Temps: Les consommateurs peuvent-ils agir, si la tromperie VW – et potentiellement d'autres constructeurs – est également avérée en Suisse?



Guillaume Etier: A partir du moment où la preuve de défaut du véhicule est faite, leurs propriétaires,

et je les encourage vivement à réagir, ont entre deux et trois jours pour entamer les démarches civiles visant à demander réparation.

– **Comment doivent-ils s'y prendre?**

– Concrètement, il leur faut envoyer, sous pli recommandé, une lettre à leur vendeur VW. En

l'occurrence, le concessionnaire Amag. Le contenu de ce courrier, stipulant l'avis de défaut, devra comprendre les informations utiles comme le lieu et la date d'acquisition de sa voiture, le modèle concerné, etc. tout en mentionnant le fait qu'en raison d'une imperfection, on n'accepte pas ce véhicule. Point. Il n'est pas nécessaire de justifier sa démarche. La seule obligation consiste à annoncer le défaut [incombance, dans le jargon juridique]. Libre ensuite à Amag de se retourner contre le constructeur.

– **A quels dédommagements peut-on alors prétendre?**

– Il en existe deux. Soit il y a lieu de résoudre le contrat de vente, auquel cas le prix du véhicule doit être remboursé à l'acheteur (sous déduction d'une indemnité pour les kilomètres parcourus). Soit le consommateur peut demander une diminution du prix, correspondant à la différence de valeur entre le véhicule avec et sans défaut. Toutefois, la question se pose pour l'heure de savoir si les véhicules défectueux peuvent encore être homologués en Suisse et donc être admis à la circulation. Ce qui nous fait retomber dans le premier cas de figure, consistant à résilier le contrat pour obtenir le remboursement de la voiture.

– **Est-il possible aussi, en cas d'escroquerie avérée, de porter plainte pénalement?**

– Oui, puisqu'il s'agit d'une tromperie de VW. Il faut alors, en vertu du for pénal, s'adresser directement au procureur général de son canton. En attaquant cette fois-ci le constructeur. Ce qui a pour avantage de constituer parallèlement un acte illicite

au civil, non plus à l'encontre du vendeur ou de l'importateur, mais en visant directement VW.

– **Que peut-on espérer d'une telle démarche?**

– Sans dommage corporel, il est impossible de faire valoir un tort moral. En revanche, on peut revendiquer la réparation de notre dommage, compris en Suisse comme une perte financière involontaire.

– **Ou une perte de jouissance, vu que l'on n'aurait, par exemple, pas pu profiter de son véhicule durant les vacances en raison du défaut?**

– Je ne le pense pas. Les juges allemands ont assez récemment statué favorablement sur une telle indemnisation [réservation

d'un lit double, l'hôtel ayant à la place mis à disposition deux lits simples]. Mais les tribunaux suisses ne sont jamais allés aussi loin.

– **Peut-on envisager en Suisse de grouper les plaintes?**

– En principe non. Les actions «collectives» ne sont pas prévues et admises en droit helvétique. Cela n'empêche toutefois pas les lésés de se regrouper pour solliciter, avant l'entame d'un procès, le versement d'indemnités [démarche transactionnelle]. Au niveau judiciaire cependant, l'instruction des actions menées par divers particuliers contre le même groupe pourrait être jointe.

Propos recueillis par Dejan Nikolic

PUBLICITE

TRADING EN LIGNE

DEVENEZ
UN INVESTISSEUR
GLOBAL



STRATEO
BANK FOR GLOBAL INVESTORS

strateo.ch