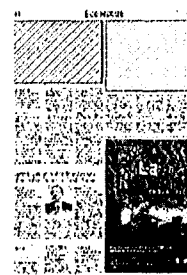


Les garagistes suisses redoutent une masse de licenciements



CRAINTE Les garagistes suisses redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai 2010, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs seraient dès lors moins protégés.



Argus Ref 36564037

PHILIPPE RODRIK

LÉGISLATION

Dès mai 2010, le cadre légal de la vente de voitures neuves devrait être modifié dans l'Union européenne. Ce changement de régime risque de faire capoter nombre d'entreprises suisses.

Effroi chez les garagistes suisses. En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de très probables changements dans le cadre légal européen, propres à la branche automobile. Disciplinée, la Suisse risque alors d'être tentée d'adapter immédiatement sa législation, afin de la rendre eurocompatible. «Nous craignons dans ce cas une nette diminution du nombre de garages. La disparition d'une importante quantité de postes de travail serait dès lors inévitable», prévient le président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Urs Wernli.

Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai prochain, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs automobiles seraient dès lors moins protégés et exposés à davantage de concurrence. L'éventuel deuil du REG menace ainsi de provoquer celui de sa version helvétique, la directive Comauto.

Mais l'UPSA tient énormément à la Comauto. Aussi s'efforce-t-elle de faire valoir auprès des autorités, et de la Comco (Commission de la concurrence) en particulier, une récente étude de la Haute Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclusions sont sans ambiguïtés: «La

Comauto, entrée en force en 2004, a nettement stimulé la concurrence. Les consommateurs suisses en ont eux-mêmes bénéficié.»

Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année, un groupe d'experts, mandaté par le Département fédéral de l'économie, n'a cependant pas partagé complètement ce point de vue: «Une révision du régime actuel s'avère nécessaire.» Urs Wernli réplique: «Si la Comco supprime les règles actuelles de concurrence relevant du droit des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre moins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien illimité de la directive Comauto».

Les incertitudes juridiques et commerciales du moment ne manquent pas de toucher les professionnels du bassin lémanique. «Dans le cadre légal actuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le remplacement des pièces de rechange», indique le président de la section genevoise de l'UPSA, Yves Golaz.

Le secrétaire général de la section vaudoise, Jean-Luc Pirlot, ne dément pas cette réalité: «Nos membres se montrent néanmoins très partagés sur les intérêts de la Comauto. Cette directive a en effet permis aux constructeurs et importateurs d'imposer de plus en plus d'exigences aux garagistes. Et celles-ci deviennent de plus en plus lourdes financièrement. Les marques allemandes haut de gamme semblent tout particulièrement participer à cette tendance.»

Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de pe-

tites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle extension, je devrai payer 500 000 francs. Et je devrai procéder à tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron romand.

La lutte se durcit

En fait, la vente de voitures neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en Suisse. Nous assistons donc au début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phénomène a commencé il y a plus de dix ans chez nos voisins. «L'agent principal d'une marque à Lyon contrôle des établissements répartis dans une cinquantaine de localités. Dans notre pays, il y a un agent principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses homologues helvétiques réunis», évalue Yves Golaz.

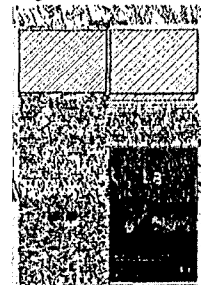
L'UPSA a quoi qu'il en soit encore renforcé la semaine dernière son travail de lobbying auprès de la Comco et des milieux politiques. Affaire à suivre. ■

Argus Ref 36564037

Les garagistes suisses redoutent une masse de licenciements



CRAINTE Les garagistes suisses redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai 2010, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs seraient dès lors moins protégés.



Argus Ref 36565889

LÉGISLATION

Dès mai 2010, le cadre légal de la vente de voitures neuves devrait être modifié dans l'Union européenne. Ce changement de régime risque de faire capoter nombre d'entreprises suisses.

PHILIPPE RODRIK

Effroi chez les garagistes suisses. En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de très probables changements dans le cadre légal européen, propres à la branche automobile. Disciplinée, la Suisse risque alors d'être tentée d'adapter immédiatement sa législation, afin de la rendre eurocompatible. «Nous craignons dans ce cas une nette diminution du nombre de garages. La disparition d'une importante quantité de postes de travail serait dès lors inévitable», prévient le président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Urs Wernli.

Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai prochain, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs automobiles seraient dès lors moins protégés et exposés à davantage de concurrence. L'éventuel deuil du REG menace ainsi de provoquer celui de sa version helvétique, la directive Comauto.

Mais l'UPSA tient énormément à la Comauto. Aussi s'efforce-t-elle de faire valoir auprès des autorités, et de la Comco (Commission de la concurrence) en particulier, une récente étude de la Haute Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclu-

sions sont sans ambiguïtés: «La Comauto, entrée en force en 2004, a nettement stimulé la concurrence. Les consommateurs suisses en ont eux-mêmes bénéficié.»

Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année, un groupe d'experts, mandaté par le Département fédéral de l'économie, n'a cependant pas partagé complètement ce point de vue: «Une révision du régime

actuel s'avère nécessaire.» Urs Wernli réplique: «Si la Comco supprime les règles actuelles de concurrence relevant du droit des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre moins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien illimité de la directive Comauto».

Les incertitudes juridiques et commerciales du moment ne manquent pas de toucher les professionnels du bassin lémanique. «Dans le cadre légal actuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le remplacement des pièces de rechange», indique le président de la section genevoise de l'UPSA, Yves Golaz.

Le secrétaire général de la section vaudoise, Jean-Luc Pirlot, ne dément pas cette réalité: «Nos membres se montrent néanmoins très partagés sur les intérêts de la Comauto. Cette directive a en effet permis aux constructeurs et importateurs

d'imposer de plus en plus d'exigences aux garagistes. Et celles-ci deviennent de plus en plus lourdes financièrement. Les marques allemandes haut de gamme semblent tout particulièrement participer à cette tendance.»

Sur le terrain, nous avons

effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle extension, je devrai payer 500 000 francs. Et je devrai procéder à tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron romand.

La lutte se durcit

En fait, la vente de voitures neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en Suisse. Nous assistons donc au début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phénomène a commencé il y a plus de dix ans chez nos voisins. «L'agent principal d'une marque à Lyon contrôle des établissements répartis dans une cinquantaine de localités. Dans notre pays, il y a un agent principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses homologues helvétiques réunis», évalue Yves Golaz.

L'UPSA a quoi qu'il en soit encore renforcé la semaine dernière son travail de lobbying auprès de la Comco et des milieux politiques. Affaire à suivre. ■

Les garagistes suisses redoutent une masse de licenciements

LÉGISLATION

| Dès mai 2010, le cadre légal de la vente de voitures neuves devrait être modifié dans l'Union européenne. Ce changement de régime risque de faire capoter nombre d'entreprises suisses.



© AFP | Les garagistes suisses redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai 2010, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs seraient dès lors moins protégés.

PHILIPPE RODRIK | 28.09.2009 | 00:02

Effroi chez les garagistes suisses. En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de très probables changements dans le cadre légal européen, propres à la branche automobile. Disciplinée, la Suisse risque alors d'être tentée d'adapter immédiatement sa législation, afin de la rendre eurocompatible. «Nous craignons dans ce cas une nette diminution du nombre de garages. La disparition d'une importante quantité de postes de travail serait dès lors inévitable», prévient le président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Urs Wernli.

Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai prochain, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs automobiles seraient dès lors moins protégés et exposés à davantage de concurrence. L'éventuel deuil du REG menace ainsi de provoquer celui de sa version helvétique, la directive Comauto.

Mais l'UPSA tient énormément à la Comauto. Aussi s'efforce-t-elle de faire valoir auprès des autorités, et de la Comco (Commission de la concurrence) en particulier, une récente étude de la

Argus Ref 36567707

Haute Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclusions sont sans ambiguïtés: «La Comauto, entrée en force en 2004, a nettement stimulé la concurrence. Les consommateurs suisses en ont eux-mêmes bénéficié.»

Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année, un groupe d'experts, mandaté par le Département fédéral de l'économie, n'a cependant pas partagé complètement ce point de vue: «Une révision du régime actuel s'avère nécessaire.» Urs Wernli réplique: «Si la Comco supprime les règles actuelles de concurrence relevant du droit des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre moins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien illimité de la directive Comauto».

Les incertitudes juridiques et commerciales du moment ne manquent pas de toucher les professionnels du bassin lémanique. «Dans le cadre légal actuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le remplacement des pièces de rechange», indique le président de la section genevoise de l'UPSA, Yves Golaz.

Le secrétaire général de la section vaudoise, Jean-Luc Pirlot, ne dément pas cette réalité: «Nos membres se montrent néanmoins très partagés sur les intérêts de la Comauto. Cette directive a en effet permis aux constructeurs et importateurs d'imposer de plus en plus d'exigences aux garagistes. Et celles-ci deviennent de plus en plus lourdes financièrement. Les marques allemandes haut de gamme semblent tout particulièrement participer à cette tendance.»

Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle extension, je devrai payer 500 000 francs. Et je devrai procéder à tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron romand.

La lutte se durcit

En fait, la vente de voitures neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en Suisse. Nous assistons donc au début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phénomène a commencé il y a plus de dix ans chez nos voisins. «L'agent principal d'une marque à Lyon contrôle des établissements répartis dans une cinquantaine de localités. Dans notre pays, il y a un agent principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses homologues helvétiques réunis», évalue Yves Golaz.

L'UPSA a quoi qu'il en soit encore renforcé la semaine dernière son travail de lobbying auprès de la Comco et des milieux politiques. Affaire à suivre.

Vos commentaires sont les bienvenus. Soyez concis, courtois et pertinents. Les commentaires injurieux et hors sujet seront effacés. En cas de non respect de ces instructions, le compte d'un utilisateur pourra être bloqué sans préavis.

Les garagistes redoutent une masse de fermetures et de licenciements

LÉGISLATION

| Dès mai prochain, le cadre légal de la vente de voitures neuves devrait être modifié dans l'Union européenne. Ce changement de régime risque de faire capoter nombre d'entreprises suisses.



© penelope henriod | Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne.

PHILIPPE RODRIK | 28.09.2009 | 00:01

Quel effroi chez les garagistes suisses! En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de fort probables changements dans le cadre légal européen, propres à la branche automobile. Disciplinée, la Suisse risque alors d'être tentée d'adapter immédiatement sa législation, afin de la rendre eurocompatible. «Nous craignons dans ce cas une nette diminution du nombre de garages. La disparition d'une importante quantité de postes de travail serait dès lors inévitable», prévient le président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Urs Wernli.

Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai prochain, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs automobiles seraient dès lors moins protégés et exposés à davantage de concurrence. L'éventuel deuil du REG menace ainsi de provoquer celui de sa version helvétique, la directive Comauto.

Mais l'UPSA tient énormément à la Comauto. Aussi s'efforce-t-elle de faire valoir auprès des

Argus Ref 36567708

autorités, et de la Comco (Commission de la concurrence) en particulier, une récente étude de la Haute Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclusions sont sans ambiguïtés: «La Comauto, entrée en force en 2004, a nettement stimulé la concurrence. Les consommateurs suisses en ont eux-mêmes bénéficié.»

Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année un groupe d'experts, mandaté par le Département fédéral de l'économie, n'a cependant pas partagé complètement ce point de vue: «Une révision du régime actuel s'avère nécessaire.» Urs Wernli réplique: «Si la Comco supprime les règles actuelles de concurrence relevant du droit des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre moins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien illimité de la directive Comauto».

Les incertitudes juridiques et commerciales du moment ne manquent pas de toucher les professionnels du bassin lémanique. «Dans le cadre légal actuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le remplacement des pièces de rechange», indique le président la section genevoise de l'UPSA, Yves Golaz.

Le secrétaire général de la section vaudoise, Jean-Luc Pirlot, ne dément pas cette réalité: «Nos membres se montrent néanmoins très partagés sur les intérêts de la Comauto. Cette directive a en effet permis aux constructeurs et importateurs d'imposer de plus en plus d'exigences aux garagistes. Et celles-ci deviennent de plus en plus lourdes financièrement. Les marques allemandes haut de gamme semblent tout particulièrement participer à cette tendance.»

Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle extension je devrai payer 500 000 francs. Et je devrai procéder à tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron romand.

La lutte se durcit

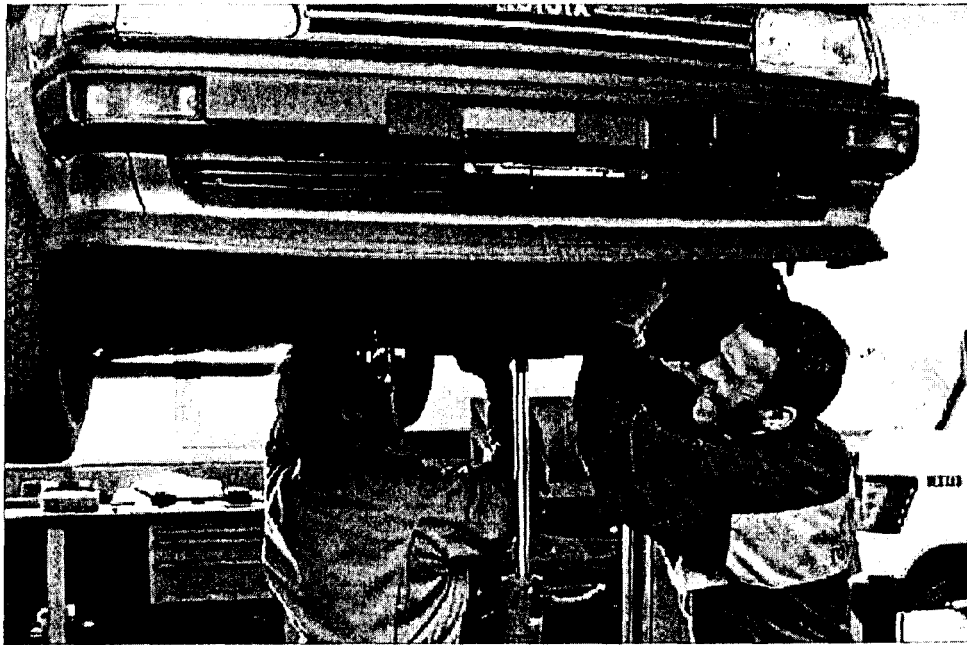
En fait, la vente de voitures neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en Suisse. Nous assistons donc au début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phénomène a commencé il y a plus de dix ans chez nos voisins. «L'agent principal d'une marque à Lyon contrôle des établissements répartis dans une cinquantaine de localités. Dans notre pays, il y a un agent principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses homologues helvétiques réunis», évalue Yves Golaz.

L'UPSA a quoi qu'il en soit encore renforcé la semaine dernière son travail de lobbying auprès de la Comco et des milieux politiques. Affaire à suivre.

Vos commentaires sont les bienvenus. Soyez concis, courtois et pertinents. Les commentaires injurieux et hors sujet seront effacés. Pour plus d'informations, consulter notre charte internet

Argus Ref 36567708

Les garagistes redoutent une masse de fermetures et de licenciements



Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. (PENELOPE HENRIOD)

LÉGISLATION

Dès mai prochain, le cadre légal de la vente de voitures neuves devrait être modifié dans l'Union européenne. Ce changement de régime risque de faire capoter nombre d'entreprises suisses.

PHILIPPE RODRIK

Quel effroi chez les garagistes suisses! En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de fort probables changements dans le cadre légal européen, propres à la branche automobile. Disciplinée, la Suisse risque alors d'être tentée d'adapt-

ter immédiatement sa législation, afin de la rendre eurocompatible. «Nous craignons dans ce cas une nette diminution du nombre de garages. La disparition d'une importante quantité de postes de travail serait dès lors inévitable», prévient le président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Urs Wernli.

Les garagistes helvétiques redoutent une imminente modification des règles de concurrence de l'Union européenne. Dès mai prochain, le fameux REG (règlement européen d'exemption pour la branche automobile) pourrait disparaître. Les constructeurs automobiles seraient dès lors moins protégés et exposés à davantage de concurrence. L'éventuel

deuil du REG menace ainsi de provoquer celui de sa version helvétique, la directive Comauto.

Mais l'UPSA tient énormément à la Comauto. Aussi s'efforce-t-elle de faire valoir auprès des autorités, et de la Comco (Commission de la concurrence) en particulier, une récente étude de la Haute



Argus Ref 36559566

Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclusions sont sans ambiguïtés: «La Comauto, entrée en force en 2004, a nettement stimulé la concurrence. Les consommateurs suisses en ont eux-mêmes bénéficié.»

Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année un groupe d'experts, mandaté par le Département fédéral de l'économie, n'a cependant pas partagé complètement ce point de vue: «Une révision du régime actuel s'avère nécessaire.» Urs Wernli réplique: «Si la Comco supprime les règles actuelles de concurrence relevant du droit des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre moins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien illimité de la directive Comauto».

Les incertitudes juridiques et commerciales du moment ne manquent pas de toucher les professionnels du bassin lémanique. «Dans le cadre légal actuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le remplacement des pièces de rechange», indique le président la section genevoise de l'UPSA, Yves Golaz.

Le secrétaire général de la section vaudoise, Jean-Luc Pirlot, ne dément pas cette réalité: «Nos membres se montrent néanmoins très partagés sur les intérêts de la Comauto. Cette directive a en effet permis aux constructeurs et importateurs d'imposer de plus en plus d'exi-

gences aux garagistes. Et celles-ci deviennent de plus en plus lourdes financièrement. Les marques allemandes haut de gamme semblent tout particulièrement participer à cette tendance.»

Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle extension je devrai payer 500 000 francs. Et je devrai procéder à tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron romand.

La lutte se durcit

En fait, la vente de voitures neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en Suisse. Nous assistons donc au début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phénomène a commencé il y a plus de dix ans chez nos voisins. «L'agent principal d'une marque à Lyon contrôle des établissements répartis dans une cinquantaine de localités. Dans notre pays, il y a un agent principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses homologues helvétiques réunis», évalue Yves Golaz.

L'UPSA a quoi qu'il en soit encore renforcé la semaine dernière son travail de lobbying auprès de la Comco et des milieux politiques. Affaire à suivre.