



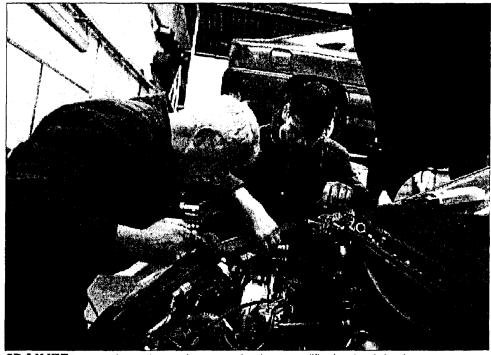
1003 Lausanne Auflage 6 x wöchentlich 40'561

641036 / 641,36 / 56'551 mm2 / Farben: 3

Seite 12

28.09.2009

## 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 seralent dès lors moins protégés.







24)heures

1003 Lausanne Auflage 6 x wöchentlich 40'561

641036 / 641.36 / 56'551 mm2 / Farben: 3

Seite 12

28.09.2009

PHILIPPE RODRIK

#### LEGISLATION

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.

ffroi chez les garagistes suisses. En pleine crise cconomique, 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 (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 tites entreprises confrontées à bénéficié.»

#### Berne n'est pas d'accord

groupe d'experts, mandaté par carrés de vitrines. Pour une le Département fédéral de l'éco- telle extension, je devrai payer nomie, n'a cependant pas par- 500 000 francs. Et je devrai tagé complètement ce point de procéder à tous ces investissevue: «Une révision du régime actuel s'avère nécessaire.» Urs les exigences et des frais sup-Wernli réplique: «Si la Comco plémentaires ne me seront pas supprime les règles actuelles de imposés déjà l'an prochain», concurrence relevant du droit témoigne un patron romand. des cartels, l'avenir promet d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentations de prix et à une offre neuves s'effectue encore sur un moins diversifiée.» L'UPSA re- marché de forte proximité en vendique donc «un maintien Suisse. Nous assistons donc au illimité de la directive Comauto».

commerciales du moment ne de dix ans chez nos voisins. manquent pas de toucher les professionnels du bassin léma- que à Lyon contrôle des établisnique. «Dans le cadre légal ac- sements répartis dans une cintuel, les constructeurs sont obligés de nous fournir, contre notre pays, il y a un agent paiement, l'accès à toutes les données techniques. Si cette règle disparaît, de nombreux garagistes se trouveront limités dans les réparations et le rem- homologues helvétiques réuplacement des pièces de rechange», indique le président

lot, ne dément pas cette réalité: vre. «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-

2004, a nettement stimulé la d'importantes charges. «Un concurrence. Les consomma- constructeur d'outre-Rhin veut teurs suisses en ont eux-mêmes 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 Au début de l'année, un un minimum de 180 mètres ments sans savoir si de nouvel-

#### La lutte se durcit

En fait, la vente de voitures début d'une concentration de son réseau de garages. Ce phé-Les incertitudes juridiques et nomène a commencé il y a plus «L'agent principal d'une marquantaine de localités. Dans principal dans chaque ville. Au bout du compte, un agent principal français vend à lui tout seul plus d'autos que tous ses nis», évalue Yves Golaz.

L'UPSA a quoi qu'il en soit de la section genevoise de encore renforcé la semaine der-l'UPSA, Yves Golaz. encore renforcé la semaine der-nière son travail de lobbying nière son travail de lobbying Le secrétaire général de la auprès de la Comco et des section vaudoise, Jean-Luc Pir- milieux politiques. Affaire à sui-



**2**4)heures

1003 Lausanne Auflage 6 x wöchentlich 45'639

641036 / 641.36 / 56'587 mm2 / Farben: 3

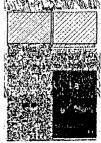
Seite 14

28.09.2009

## Les garagistes suisses redoutent une masse de licenciements



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 des lors moins protégés.





24 heures

1003 Lausanne Auflage 6 x wöchentlich 45'639

641036 / 641.36 / 56'587 mm2 / Farben: 3

Seite 14

28.09.2009

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

#### PHILIPPE RODRIK

ffroi chez les garagistes suisses. En pleine crise cconomique, 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 règlés 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'ef- d'imposer de plus en plus d'exiforce-t-elle de faire valoir gences aux garagistes. Et celauprès des autorités, et de la les-ci deviennent de plus en Comco (Commission de la plus lourdes financièrement, 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 augmentamoins diversifiée.» L'UPSA reillimité 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 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 tions de prix et à une offre neuves s'effectue encore sur un marché de forte proximité en vendique donc «un maintien 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.



1003 Lausanne

UUpM (Quelle:netmetrix): 192'000

28.09.2009

641036 / 641.36 / Farben: 3

#### 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 crisc 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





Online-Ausgabe 1003 Lausanne

UUpM (Quelle:netmetrix): 192'000

641036 / 641.36 / Farben: 3

28.09.2009

Haute Ecole pour les sciences appliquées de Zurich. Ses conclusions sont sans ambiguïtés: «La Comauto, entrée en force en 2004, à 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 réalilé: «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.»

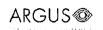
Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un constructeur d'outre-Rhin veut m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un minimum de 180 mètres carrés 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.





Online-Ausgabe 1211 Geneve 11

UUpM (Quelle:netmetrix): 170'000

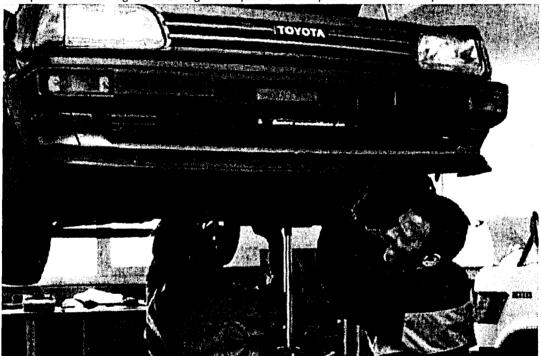
641036 / 641.36 / Farben: 3

28.09.2009

#### Les garagistes redoutent une masse de fermetures et de licenciements

LÉGISI ATION

I 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 des 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







Online-Ausgabe 1211 Geneve 11

UUpM (Quelle:netmetrix): 170'000

641036 / 641.36 / Farben: 3

28.09.2009

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 Wernii 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 palement, 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





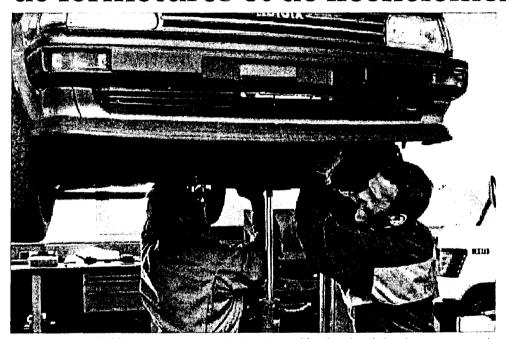
1211 Genève 11 Auflage 6 x wöchentlich 58'952

641036 / 641.36 / 51'452 mm2 / Farben: 3

Seite 10

28.09.2009

# 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)

### LEGISLATION

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

uel effroi chez les garagistes suisses! En pleine crise économique, ils doivent se préparer à de REG dans le cadre légal européen, automobile) pourrait disparafpropres à la branche automobile. Disciplince, la Suisse ris- biles seraient des lors moins que alors d'être tentée d'adap-

gnons dans ce cas une nette mauto. 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 (règlement européen probables changements d'exemption pour la branche tre. Les constructeurs automoprotégés et exposés à davantage concurrence. L'éventuel

ter immédiatement sa législa- deuil du REG menace ainsi de tion, afin de la rendre provoquer celui de sa version eurocompatible. «Nous crai- helvétique, la directive Co-

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









1211 Genève 11 Auflage 6 x wöchentlich 58'952

641036 / 641.36 / 51'452 mm2 / Farben: 3

Seite 10

28.09.2009

teurs suisses en ont eux-mêmes tendance.» bénéficié.»

#### Berne n'est pas d'accord

Au début de l'année un nomie, n'a cependant pas parvue: «Une révision du régime Wernli réplique: «Si la Comco d'être lugubre. Il faudrait en effet s'attendre à des augmentamoins diversifiée.» L'UPSA revendique donc «un maintien romand. 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-

Ecole pour les sciences appli- gences aux garagistes. Et celquées de Zurich. Ses conclu- les-ci deviennent de plus en sions sont sans ambiguïtés: «La plus lourdes financièrement. Comauto, entrée en force en Les marques allemandes haut 2004, a nettement stimulé la de gamme semblent tout particoncurrence. Les consomma- culièrement participer à cette

Sur le terrain, nous avons effectivement rencontré de petites entreprises confrontées à d'importantes charges. «Un groupe d'experts, mandaté par constructeur d'outre-Rhin veut le Département fédéral de l'éco- m'obliger à m'équiper d'une réception dite active. Il m'en coûtagé complètement ce point de tera 200 000 francs. Il a en plus instauré une règle prévoyant un actuel s'avère nécessaire.» Urs minimum de 180 mètres carrés de vitrines. Pour une telle exsupprime les règles actuelles de tension je devrai payer 500 000 concurrence relevant du droit francs. Et je devrai procéder à des cartels, l'avenir promet tous ces investissements sans savoir si de nouvelles exigences et des frais supplémentaires ne tions de prix et à une offre me seront pas imposés déjà l'an prochain», témoigne un patron

#### 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.