

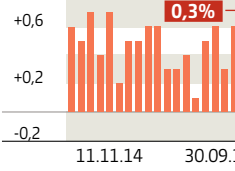
Economie & Finance

Pas de récession au Royaume-Uni

L'économie britannique a échappé à la récession au troisième trimestre après s'être contractée au deuxième trimestre, mais le rythme de croissance est le plus faible en une décennie.

RETOUR À LA CROISSANCE

PIB britannique



Source: ONS, Bloomberg

JAMIE DIMON

Patron de JPMorgan Chase

Il a déclaré dimanche que les banquiers avaient «laissé tomber le peuple américain» lors la crise de 2008. Il a ajouté que le fossé croissant des inégalités qui sépare les riches du reste de leurs concitoyens est un problème qui doit être résolu.



300 millions

LA FILIALE DE NOVARTIS SPÉCIALISÉE DANS LES GÉNÉRIQUES ET LES BIOSIMILAIRES SANDOZ VA RACHETER LES ACTIVITÉS JAPONAISES DU SUD-AFRICAÏN ASPEN PHARMACARE. L'accord prévoit un paiement de 300 millions d'euros, ainsi qu'une contrepartie différée de moins de 100 millions.

| | | | | | |
|---------------|-----------|--------|--------------------|--------|---|
| SMI | 10 305,27 | -0,04% | Dollar/franc | 0,9940 | ↓ |
| Euro Stoxx 50 | 3696,82 | -0,08% | Euro/franc | 1,0968 | ↓ |
| FTSE 100 | 7328,54 | -0,42% | Euro/dollar | 1,1035 | ↑ |
| | | | Livre st./franc | 1,2776 | ↑ |
| | | | Barel Brent/dollar | 62,25 | ↓ |
| | | | Once d'or/dollar | 1464 | ↓ |

L'industrie suisse face à l'auto électrique

MOBILITÉ Face à une hausse attendue du nombre de véhicules électriques, les sous-traitants suisses anticipent en tentant de renouveler ou d'adapter leur production. Mais ces changements concernent aussi l'entretien des voitures ou encore leur recyclage

ÉTIENNE MEYER-VACHERAND
@EtienneMeyVa

La Suisse ne fabrique plus de voitures, mais les entreprises helvétiques impliquées dans l'industrie automobile sont nombreuses. Selon les chiffres de Swissmem, elles sont 574 et emploient près de 34.000 personnes. Ces firmes produisent essentiellement des composants pour les véhicules ou des équipements pour les fabricants de voitures. C'est donc tout un écosystème qui doit s'adapter et réinventer ses produits face à la part croissante de la propulsion électrique dans le secteur.

Actuellement, les véhicules électriques constituent une part minime des voitures en circulation. En Suisse, ils ne représentaient que 0,4% des véhicules de tourisme en 2018, soit 19181 voitures sur les 4,6 millions que compte le pays. Une proportion qui monte à 2,1% en comptant les hybrides. Mais à partir de 2020 les voitures neuves ne devront pas dépasser un seuil d'émission de 95 grammes de CO₂ par kilomètre. L'entrée en vigueur de ces mesures européennes, également adoptées par la Confédération, devrait pousser les constructeurs à se tourner de plus en plus vers la solution électrique.

Adapter ses produits aux véhicules électriques

Selon une étude sur le secteur menée par swiss CAR (Center for Automotive Research) et publiée en janvier 2019, plus de 40% des entreprises suisses du secteur s'estiment directement touchées par les changements liés aux voitures électriques. «La plupart des entreprises suisses en lien avec l'automobile vont être affectées par la part croissante de la mobilité électrique, affirme Anja Schulze, professeure à l'Université de Zurich à la tête du swiss CAR. C'est évident pour celles qui produisent de l'huile ou des pièces pour les moteurs, mais même celles qui ne fournissent pas ce genre d'éléments sont touchées.»

Oetiker, Feintool, VonRoos... les entreprises qui vont devoir s'adapter sont nombreuses. La firme Autoneum, basée à Winterthur (ZH), est un exemple type de ce changement de paradigme. Cet équipementier suisse est spécialisé dans la fabrication d'isolants phoniques et thermiques. «Nous fournissons déjà la majorité des modèles électriques disponibles dans le monde», assure Maurizio Mantovani directeur de la recherche d'Autoneum. Face à des moteurs n'émettant pas de chaleur et plus silencieux, l'entreprise a adapté ses produits. «Les sons à haute fréquence provenant du moteur électrique et de l'alimentation exigent des traitements acoustiques spécifiques, souligne Maurizio Mantovani. De plus, il est également nécessaire de masquer les sources sonores précédemment noyées dans le moteur à combustion, telles que les ventilateurs et les pompes.»

De même, la question de la régulation thermique de l'habitacle des



Le fabricant d'isolants phoniques et thermiques Autoneum a déjà adapté ses produits pour correspondre aux besoins des véhicules électriques. (GAËTAN BALLY/KEYSTONE)

voitures électriques reste un enjeu. Pour Autoneum, ses matériaux peuvent contribuer à diminuer les phénomènes de refroidissement ou de réchauffement des voitures et ainsi ménager les batteries et l'autonomie. «Dans les véhicules électriques, 20% de l'énergie fournie par les batteries est utilisée pour le chauffage ou la climatisation, pointe Maurizio Mantovani. D'autre part, les batte-

ries doivent fonctionner dans des plages de température étroites pour être efficaces et éviter d'être endommagées. Nos isolants thermiques peuvent être utilisés dans les futurs véhicules électriques pour isoler le bloc batterie.»

D'autres entreprises doivent, elles, réinventer leurs produits. C'est le cas par exemple des producteurs d'huile moteur ou de lubrifiants pour moteurs ther-

miques. Pour autant, l'arrivée des véhicules électriques ne menace pas nécessairement des emplois dans l'immédiat. «Certaines d'entre elles doivent revenir à leurs compétences de base pour développer de nouveaux produits. Par exemple, les producteurs d'huiles doivent se poser la question: de quels liquides ont besoin les voitures électriques? En général, les firmes pourraient ne pas avoir

besoin de licencier ou d'embaucher de nouvelles personnes», note Anja Schulze.

Des batteries à recycler

Les sous-traitants suisses ne sont pas les seuls concernés par les changements liés à l'augmentation du nombre de voitures électriques. Se pose également la question de l'entretien de ces véhicules. Pour le moment, chaque

marque s'occupe de l'entretien de ses véhicules et forme ses mécaniciens. «Dans le futur, l'entretien des voitures électriques demandera de gros investissements, et je pense que seuls les gros garages de marque seront prêts à investir dans ce genre de matériel, analyse Georges Bovet, président de la branche fribourgeoise de l'Upsa (Union professionnelle suisse de l'automobile). Ce sont de gros investissements, entre 50000 et 100000 francs en fonction de ce que le constructeur demande.»

Plus de 40% des sociétés suisses du secteur automobile s'estiment directement touchées par les changements liés aux voitures électriques

Les véhicules électriques demandent aussi moins de travail à l'atelier. «Il n'y a pas de vidange d'huile moteur. Les moteurs électriques ont besoin de moins d'entretien, et les freins ne s'usent pas autant», détaille Georges Bovet. Ce dernier relativise tout de même l'importance des évolutions liées à l'électrique: «On parle de 25 à 30% du parc automobile à l'horizon 2030, donc les garages pourront absorber les réparations.» Au-delà de ces objectifs, ambitieux au regard de l'évolution actuelle, les garagistes sont habitués à s'adapter aux évolutions technologiques du secteur automobile.

Reste la question de la fin de vie de ces véhicules, et en particulier de leurs batteries, sur laquelle les importateurs helvétiques se penchent. Auto-suisse, l'association des importateurs d'automobiles, s'en est emparée au travers de la Fondation Auto Recycling Suisse. «Les processus technologiques de recyclage des batteries au lithium ont déjà été développés. En Europe, plusieurs sociétés peuvent récupérer des matières premières telles que le cobalt, le lithium et le nickel, affirme Daniel Christen directeur de la fondation. Les rendements sont encore faibles parce que les processus ne se font pas encore à grande échelle.»

En Suisse, une entreprise prend déjà en charge le recyclage de ces batteries, Batrec basée à Wimmis (BE). Pour le moment, le faible volume de batteries à traiter ne permet pas d'estimer le coût du recyclage. Auto Recycling Suisse a confié à des chercheurs du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche le soin d'étudier les modes de recyclage existants et d'estimer le nombre de batteries qu'il faudra recycler dans le futur pour déterminer la solution la plus adaptée à la Suisse. ■

Une propulsion freinée par le manque de bornes

MOTEURS ÉLECTRIQUES Au-delà du prix dissuasif de la voiture électrique, la question du chargement est l'un des principaux obstacles. L'installation d'une borne à domicile est une difficulté pour une majorité de Suisses, qui sont locataires

La Suisse compte deux tiers de locataires. Et c'est un des freins au développement de la voiture électrique, qui représente actuellement 0,4% du parc automobile (2,1% en comptant les véhicules hybrides). Pour installer une borne de recharge, un locataire doit obtenir l'autorisation de son bailleur et dans le cas d'une propriété par étages (PPE), l'accord de l'assemblée des copropriétaires.

«La question de la recharge est fondamentale dans le passage du thermique à l'électrique, souligne Patrick Rérat, professeur de géographie et spécialiste de la mobilité à l'Unil. Une voiture est sur la route 5% du temps, les 95% restants elle attend. L'idée de potentiel est importante pour le propriétaire. Il sait que dès qu'il en a besoin la voiture est disponible.»

Actuellement, les systèmes de recharge standard nécessitent d'immobiliser le véhicule plusieurs heures. Le chargement de nuit, à domicile, est donc la solution la plus pratique pour l'utilisateur. De plus

en plus, les nouvelles constructions intègrent la possibilité d'installer des bornes de chargement. «Mais elles ne représentent que 1% du parc immobilier chaque année, donc il y a un enjeu pour le parc existant», remarque Patrick Rérat. La voiture électrique reste donc pour le moment réservée à la population pouvant s'équiper d'une borne à domicile ou disposant de points de charge sur son lieu de travail.

Développer un réseau public dense

Un constat partagé par François Randin, directeur de la start-up Green Motion basée à Le Mont-sur-Lausanne. Créée en 2009, l'entreprise vaudoise développe dans un premier temps des bornes de chargement qu'elle vend directement à ses clients. Depuis 2016, elle développe également son réseau public, l'Evpas, fournissant également le service de charge. «En

2015, nous avons constaté que 95% de nos installations se trouvaient dans des entreprises, détaille François Randin. Les utilisateurs, à défaut de pouvoir s'équiper à domicile, se chargeaient chez leur employeur ou en utilisant l'embryon de réseau public qui existait.»

Accessible aux utilisateurs occasionnels ou par abonnement, le réseau de Green Motion compte désormais 1394 bornes de chargement. Depuis juin, l'entreprise se

prépare également à lancer une vingtaine de bornes de chargement rapide sur des axes d'autoroute en partenariat avec Tamoil, Avia et Oel-Pool. «Peu de voitures acceptent la recharge rapide, précise François Randin. Nous avons identifié des points stratégiques avec nos partenaires pour proposer ce service.» Le directeur de la start-up imagine aussi proposer un abonnement nocturne à destination des locataires à des tarifs plus attractifs. ■ E. M.-V.

