

DieselGate : ce que l'on a gagné et ce que l'on a perdu avec la succession de scandales d'émissions masquées à la Daimler



Nouvel épisode dans le DieselGate : après Volkswagen, Daimler a dû procéder à un rappel de 774 000 véhicules Mercedes sur fond de manipulation des émissions polluantes.

Avec Jean-Pierre Corniou

Atlantico : Après Volkswagen, et sur demande du ministère allemand des Transports, c'est au tour de Daimler de procéder à un rappel de 774 000 véhicules Mercedes sur fond de manipulation des émissions polluantes, marquant ainsi un nouvel épisode du "dieselgate". Dans un cas comme celui-ci, qui sont les véritables victimes de ce qui pourrait être une manipulation de la part du constructeur ? S'agit-il plus des clients de la marque, ou plus indirectement des constructeurs concurrents de Daimler ?

Jean-Pierre Corniou : L'industrie automobile allemande n'en finit pas de solder cette affaire de manipulation des logiciels de gestion du moteur. Révélée en septembre 2015, cette affaire a d'abord concerné le groupe Volkswagen, puis progressivement inquiété la plupart des groupes automobiles européens engagés dans le diesel. Rappelons l'origine de cette affaire dont l'origine se situe aux Etats-Unis, où les ventes de véhicules diesel ne dépassait pas 3% en 2014, mais où cette solution représentait pour les constructeurs allemands une opportunité commerciale considérable, servie par leur image de marque très positive. Les constructeurs, pour respecter les normes anti-pollution américaines plus sévères qu'Euro 6, ont été tentés de procéder à un pilotage des calculateurs de gestion du moteur pour limiter les émissions - NOx et particules – pendant les périodes supposés être de test. A ce moment précis, identifié par le calculateur, le moteur limite les émissions pour être totalement conforme aux spécifications. Cette opération est acceptée par les autorités de régulation seulement lorsque les conditions de fonctionnement du système de dépollution menacent le moteur. En dehors, le calculateur optimise le rapport performance/émissions en privilégiant les performances sans s'écarter toutefois de façon excessive des conditions optimales. Il s'agit d'une gestion supposée fine mais qui peut donner des résultats très médiocres lors de mesures en situation réelle.

Les victimes de ces manœuvres sont surtout les clients qui pensaient acheter des voitures supposées propres, et en payer le prix. Plus encore c'est l'environnement qui en souffre réellement, et les pouvoirs publics qui incarnent la responsabilité de défendre la santé publique. C'est une ONG américaine, l'ICCT, dédiée à la réglementation environnementale, qui soulève la question à partir de 2014 en procédant à des tests de véhicules. Les autorités de réglementation ont vigoureusement réagi contre les constructeurs incriminés, en multipliant enquêtes et actions en justice, et surtout en attaquant frontalement le diesel jusqu'à le déstabiliser définitivement auprès des clients.

Au-delà des questions liées aux émissions polluantes, le risque principal est-il lié à la confiance existante entre le constructeur et ses clients ? En l'espèce, qui de Volkswagen ou de Daimler répond le plus judicieusement au problème posé ?

Il s'agit bien sûr d'une tricherie, qui, dévoilée, porte de multiples conséquences. La confiance entre le public et ces marques réputées est rompue. Et les constructeurs n'ont pas eu vraiment le choix de mettre en œuvre la parade la moins coûteuse en termes d'image et de conséquences économiques et judiciaires. Volkswagen a avoué en décembre 2015, contraint par la pression, avoir équipé 11 millions de véhicules d'un logiciel qui minimisait le niveau réel de polluants. Depuis le groupe, secoué par une violente crise managériale, est confronté à une série d'actions judiciaires qui le conduisent à payer cher ces infractions.

Daimler a préféré anticiper, sans plaider coupable pour autant, en procédant à ce rappel technique qui ne concerne que le réglage du logiciel, opération rapide qui n'aura que peu d'impact sur les comptes de l'entreprise. 774000 véhicules sont concernés et Daimler annonce investir 220 millions € dans la mise à jour des logiciels. Si la situation en reste à ce niveau, l'avantage tactique est clairement pour Daimler. Toutefois, il est prématuré de conclure que la riposte rapide de Daimler en Allemagne, qui est un terrain plutôt favorable, suffira pour limiter les risques ailleurs, notamment aux Etats-Unis.

Plus globalement, quels ont été et quels pourraient être les dégâts globaux du dieselgate pour le secteur automobile allemand ?

Pour l'Allemagne, en pleine tension douanière avec les États-Unis sur l'automobile, cela tombe en effet mal même si les doutes sur Mercedes couvent déjà depuis plusieurs mois. Quand le président des États-Unis déclare qu'il ne veut plus voir de Mercedes sur le Ve Avenue, tout ce qui concerne l'automobile allemande peut avoir un retentissement accentué. Mais force est toutefois de reconnaître que la demande pour Volkswagen n'a pas diminué avec l'affaire sur le diesel. En 2016, le groupe a affiché une croissance de 3,8% de ses volumes, pour progresser encore de 4,3% en 2017 et dépasser 10,7 millions de voitures vendues. Audi semble toutefois souffrir puisque la marque est distancée par ses éternels rivaux, Daimler et BMW. En revanche le coût pour le groupe a été considérable puisque entre les amendes, le traitement des véhicules rappelés, les compensations consenties aux clients, notamment des rachats de véhicules, c'est plus de 21,8 milliards \$ que le groupe s'est engagé à payer pour les seuls Etats-Unis et qu'il devra régler avant juin 2019. Au total, le groupe a provisionné plus de 25 milliards €. Les conséquences sur les hommes ont également été majeures puis Martin Winterkorn, ancien président qui a dû démissionner le 23 septembre 2015, a été mis en examen aux Etats-Unis en mai 2018 car il est accusé d'avoir eu connaissance de la mise en œuvre de ce logiciel truqueur.

Mais la conséquence majeure du dieselgate a été de précipiter les critiques, déjà latentes, contre ce mode de motorisation pourtant encouragée pour sa frugalité relative en matière de consommation et d'émission de CO₂. Brutalement, tous les décideurs politiques ont fustigé le diesel, et les acheteurs, surtout en Allemagne et en France, pays où le diesel avait été amplement encouragé, se sont plus rapidement dégage de cette technique que ne le craignaient les constructeurs. De 2015 à 2017, les motorisations diesel sont passées en Allemagne de 47 % des ventes à 38,8 %, et en France de 58 % à 47,3 %. En Europe, elles sont tombées pour la première fois en-dessous de 50% en 2016. En France, sur les quatre premiers mois de 2018, la chute du diesel a continué de 11,3% par rapport à 2017 pour ne représenter que 40% des ventes contre, rappelés-le, 73% en 2012. Or l'ajustement industriel des constructeurs et de leurs sous-traitants ne se fait pas sans difficultés au moment où la demande automobile demeure soutenue en Europe. PSA a été ainsi contraint d'importer, en 2017, 150000 moteurs essence de Chine en attendant que le doublement de ses capacités de production à Douvrin et Trémery, en France, soit opérationnel. Plus gravement pour l'industrie, notamment les sous-traitants spécialisés, les constructeurs comme Toyota et Volvo ont annoncé qu'ils arrêtaient dès 2018 de produire des moteurs diesel, PSA en 2025... Et aucune petite voiture n'est désormais disponible en diesel compte tenu du coût élevé de la dépollution en Euro6. Par ailleurs, tous annoncent une accélération de développement de l'électrification de leur gamme.

Cette rupture de confiance envers le diesel emporte de multiples conséquences. Le marché de l'occasion, dont il faut rappeler qu'il est en France 2,5 fois plus important que le marché du neuf, se voit confronté à une offre importante de véhicules diesel alors que les consommateurs s'en écartent. Les véhicules diesel d'occasion, même récents, voient leurs cotes s'effriter. Cette désaffection est, de plus, alimentée par les décisions des pouvoirs publics qui, dans la plupart des grandes villes, annoncent dans un horizon assez rapproché -2024 à Paris - l'interdiction totale des voitures diesel.

Par ailleurs, cette désaffection envers le diesel peut accélérer l'électrification du parc. En effet la solution, un temps préconisée par PSA, d'hybridation diesel est abandonnée et tous les véhicules hybrides et hybrides rechargeable ont un moteur essence. En Union Européenne, les véhicules électrifiés, électriques à batteries et hybrides, ont vu leurs ventes progresser de 47% entre T1 2017 et T1 2018. En Allemagne cette progression est de 70%, l'offre hybride des constructeurs allemands étant désormais très riche.