laTrompette

Getty Images

Des fissures profondes révélées dans l'industrie automobile allemande

Le scandale diesel récent expose la vulnérabilité économique de l'Allemagne.

- Josue Michels
- 22/08/2017

Rolls Royce était une fois connu comme *la fierté de la Grande-Bretagne, l'envie du monde.* Maintenant Rolls Royce est la propriété de BMW—et ce sont les fabricants d'automobiles allemands que le monde envie.

Les célèbres géants de l'auto allemands sont tous en difficulté. Volkswagen (VW), Daimler AG, BMW, Audi et Porsche font tous face à des pénalités de milliards de dollars dans un procès américain. Les États-Unis accusent les fabricants d'automobiles allemands d'avoir poursuivi une stratégie coordonnée de déformer les résultats des émissions afin de rendre les voitures diesel plus compatibles dans leurs pays et à l'étranger. Ils ont violé la « Loi *Antitrust* » (loi anti-monopole) des États-Unis.

Pendant ce temps, au niveau de l'Union européenne, plusieurs des mêmes entreprises font face à des amendes massives pour la collusion—travaillant ensemble comme un cartel.

L'Allemagne prend plus que de la fierté de son industrie automobile. C'est une composante clé de la stabilité économique de l'Allemagne. Il offre environ 800,000 emplois et plus de 450 milliards d'euros de ventes. La plupart des fabricants d'automobiles allemands sont connus pour leur qualité et leur fiabilité. En quantité, l'Allemagne est le quatrième producteur de voitures au monde.

Reposant sur ce prestige, les fabricants d'automobiles ont bénéficié du soutien du gouvernement pendant des décennies.

Même dans le scandale récent, les fabricants d'automobiles et le gouvernement ont convenu qu'une mise à jour du logicielle suffira. À l'origine, 5 millions de voitures diesel auraient été interdites dans les rues parce qu'elles n'étaient pas conformes à l'objectif de CO2 convenu. La mise à jour promise, qui a déjà été installée dans 1,9 million de véhicules Volkswagen, ne réduira les émissions de CO2 par moins de 10%, comme l'admet le ministre de l'Environnement de l'Allemagne, plutôt que les 25 à 30% nécessaires. Spiegel Online a souligné que cette solution est « la plus économique pour les fabricants d'automobiles et le pire pour les poumons humains. »

Mais les taux élevés d'émission exposés ne sont pas le seul problème que les fabricants de voitures doivent maintenant affronter.

Der Spiegel a signalé qu'à partir de 2006, Daimler, BMW, Audi et VW ont tenu des réunions secrètes pour se mettre d'accord sur une stratégie commune pour tromper les organismes environnementaux du gouvernement des États-Unis, la *California Air Resources Board* (Conseil des ressources de l'air de la Californie) et le *Environmental Protection Agency* (Agence de protection de l'environnement).

Les fabricants ont travaillé sur un logiciel qui réglemente la technologie AdBlue, conçue pour réduire les émissions d'oxyde d'azote dangereuses. Bien que ce soit une stratégie commune de concevoir spécifiquement les voitures afin qu'elles passent leurs tests en laboratoire, le logiciel a été conçu pour tromper délibérément.

AdBlue est un liquide qui aide à décomposer l'oxyde d'azote. Souvent, de nouveaux types de diesel mélangent de petites

quantités d'AdBlue, ou un produit similaire, avec les émissions d'échappement afin de réduire la quantité d'oxyde d'azote émise par la voiture, et de respecter les objectifs stricts du gouvernement.

Le logiciel de ces voitures allemandes, produit par Bosch a été conçu avec deux paramètres. Un peut fournir une alimentation maximale d'AdBlue et l'autre peut utiliser beaucoup moins. L'utilisation de la quantité maximale d'AdBlue a aidé les voitures à passer le test strict des émissions. Cependant, si ce même réglage était utilisé pour l'utilisation régulière de la voiture, les fabricants de ces voitures devraient installer un réservoir plus grand et plus cher. Selon les réglementations, les voitures devaient pouvoir parcourir 30,000 kilomètres sans un ravitaillement d'AdBlue. Mais au lieu de déployer un plus grand réservoir et de perdre contre les concurrents, les fabricants d'automobiles ont décidé d'utiliser un logiciel différent pour tromper. Le logiciel a été programmé pour pouvoir fonctionner s'il était soumis à un test d'émission et, dans ce cas, utiliser un paramètre de test spécifique.

Les fabricants ont également convenu d'avoir une explication inventée aux fins du logiciel qui pourrait réglementer la quantité d'AdBlue utilisée, et ceci donna aux États-Unis aucune raison évidente d'être méfiant.

Le gouvernement allemand a accordé aux sociétés de voitures, au cours des décennies précédentes, une si grande marge de manœuvre, que les différents résultats dans les zones d'essai et sur la route ne constituent pas nécessairement une violation de la loi. Mais la tentative de tromper intentionnellement les autorités américaines est une histoire différente.

Les fabricants d'automobiles allemands pourraient maintenant faire face à une pénalité élevée similaire aux États-Unis que Volkswagen a encouru en 2015, totalisant 20 milliards de dollars. VW, à son tour, devrait maintenant faire face à une peine encore plus élevée pour une violation répétée. VW et Daimler ont déjà rapportés leurs accords illégaux aux autorités européennes pour éviter des pénalités.

Le commissaire à la concurrence de l'Union européenne, Margrethe Vestager, étudie déjà si les fabricants de voitures ont violé les lois *antitrust* de l'UE. La direction générale de la concurrence de l'UE peut pénaliser les entreprises avec des amendes allant jusqu'à 10 pour cent de leur chiffre d'affaires annuel. *Spiegel Online* a écrit que cela équivaudrait à 465 milliards d'euros pour les fabricants impliqués.

Les scandales pourraient dégénérer en un coup dévastateur pour l'industrie automobile allemande. Le *Telegraph* britannique a spéculé que les fabricants d'automobiles allemands pourraient faire face à une « crise existentielle après avoir parié sur le diesel « vert ». « La possibilité d'un cartel de voiture n'est certainement pas une infraction mineure. Cela pourrait entraîner des amendes de milliards d'euros », a déclaré le professeur Stefan Bratzel du Centre allemand de la gestion automobile. « Dans le contexte du scandale diesel, les accords illégaux constituent une fusion nucléaire pour la crédibilité de l'industrie automobile allemande. »

La tricherie de test et la dissimulation du gouvernement ont grandement affectés *l'image de soi* de la nation en tant que personnes qui suivent toujours les règles. Mais ils menacent également l'économie allemande.

Nous avons déjà abordé la vulnérabilité économique de l'Allemagne lors de la crise bancaire allemande qui compromettait la Banque Deutsche. La crise de la dette européenne a détérioré la stabilité financière de l'Europe. Si l'économie allemande ne parvient pas à assurer la stabilité, un effondrement pourrait facilement suivre. Bien que l'économie allemande soit de loin la plus forte d'Europe, elle aussi montre sa faiblesse. En juin, par exemple, les exportations allemandes ont chuté de manière significative, à un niveau faible qui n'a pas été vu au cours des deux dernières années.

Si vous combinez la baisse de l'exportation avec la crise bancaire allemande et ajoutez l'explosion du scandale des fabricants d'automobiles, vous pouvez facilement voir comment l'économie allemande pourrait subir un important bouleversement. Nous avons souligné en avril :

Herbert W. Armstrong a écrit en 1984 qu'une crise bancaire massive en Amérique « pourrait soudainement entraîner le déclenchement des nations européennes à s'unir comme une nouvelle puissance mondiale, plus grande que l'Union soviétique ou les États-Unis » (lettre aux co-ouvriers, le 22 juillet 1984). La crise de l'euro a exposé que la zone euro ne peut pas fonctionner sous sa forme actuelle : elle doit soit s'effondrer ou se réunir en tant qu'un super-état. L'Europe a pris des mesures importantes vers ce super-état. Mais une nouvelle éruption de la crise bancaire, cette fois en Allemagne, mettrait la zone euro sous une pression beaucoup plus forte que même en 2008. Elle changerait la politique allemande, tout en obligeant au moins certains pays de la zone euro à se réunir—deux tendances clés que la *Trompette* prévoyait depuis des années.

Le rédacteur en chef de la *Trompette*, Gerald Flurry, a expliqué l'importance de ces événements dans son article intitulé "How the Global Financial Crisis Will Produce Europe's Ten Kings." (Comment la crise financière mondiale produira les dix rois d'Europe).