

Article écrit par Nicolas HEIDET le 25 septembre 2015

Diesel Gate : décryptage

C'est sans précédent. L'homme le plus influent dans le monde de l'automobile, le Dr Martin Winterkorn, a démissionné. Pour rappel, il est question ici de l'homme qui vient d'être réélu par le Comité Exécutif de Volkswagen Group jusqu'en 2018. C'est lui qui a poussé le groupe allemand au plus haut niveau mondial, en l'occurrence Numéro 1 devant Toyota et General Motors.

L'affaire

Volkswagen Group, qui compte les marques Audi, Seat Skoda, Lamborghini, Porsche, Bentley ou encore Bugatti, et bien entendu, Volkswagen (12 marques en tout), mais aussi 600 000 salariés, a triché sur les émissions de certains de ces modèles en implantant un logiciel « malveillant » dans ses voitures.

Le principe du logiciel

lorsque la voiture passe au banc des tests antipollution, ce logiciel agit sur différents organes moteur pour baisser la puissance afin d'obtenir des résultats permettant de passer sous les normes. Principal problème, lorsque la voiture est utilisée en cycle normal (qu'elle roule tout simplement), le logiciel en question n'est pas actif et la voiture émet entre 10 et 40 fois plus selon les modèles. Aux États-Unis, où l'affaire a été mise à jour, et où l'on accuse directement le constructeur allemand, cette affaire du « Diesel Gate » concerne près d'un demi million de voitures (VW Golf, Jetta, Coccinelle, Passat et Audi A3 équipées du moteur 2.0 litres TDi). Dans le monde, le constructeur table sur 11 millions de voitures touchées vendues entre 2008 et 2015 équipées de ce bloc 2.0 litres TDi (aux normes Euro 5). Pour l'Europe et la France, les modèles en vente actuellement et qui répondent à la Norme Euro 6 ne seraient pas concernés. Toutefois, le constructeur n'a pas, pour l'instant, diffusé de liste précise des véhicules concernés.

En Europe ?

Sur le vieux continent, la norme Euro 6, mis en application depuis septembre 2015, vise à réduire considérablement les émissions gaz à effet de serre mais aussi le NOx (Oxyde d'azote, gaz très néfaste pour le corps humain). Une réduction très importante (de 180 à 80 mg/km) qui vise principalement les moteurs diesel plus générateur en rejet que les moteurs essence. Les moteurs utilisent pour cela une vanne EGR permettant de réduire de 20 % la production de NOx en abaissant la température des gaz d'échappement.

La suite pour Volkswagen ?

Pour le moment, Volkswagen encourt aux USA une amende par véhicule, dont la totalité serait de 18 milliards de dollars. A cela, il faut ajouter les risques de procès intentés par des collectifs ou regroupements de consommateurs qui sont monnaie courante là-bas. C'est sans oublier le cours de

l'action qui a dévissé de 35 % depuis lundi 21 octobre, provoquant une chute de plus de 15 milliards d'euros sur la capitalisation boursière du groupe allemand. Le plus difficile à gérer concerne l'image écornée du constructeur et la perte de confiance des consommateurs. Le départ du PDG du groupe et, logiquement, d'une partie des membres de l'exécutif (le responsable du développement de Porsche et Audi, et celui des moteurs Volkswagen sont également sur le départ) est annonciateur d'une nouvelle ère pour l'actuel numéro 1 mondial, mais est ce que cela suffira ?

Et les autres ?

A ce jour, aucun autre constructeur ne s'est prononcé sur l'affaire du « Diesel Gate ». Mais compte tenu de l'origine de la production des moteurs diesel en Europe dont les fournisseurs principaux sont généralement commun à l'ensemble des constructeurs automobiles, il y a de fortes probabilités pour que des concurrents de Volkswagen se manifestent dans les jours qui viennent, que la nouvelle soit bonne ou mauvaise. Les moins touchés sont les constructeurs japonais qui n'ont jamais vraiment cru au développement du diesel, préférant des solutions hybrides essence/électrique. En l'occurrence Toyota/Lexus et Honda. Même si les constructeurs français sont très engagés dans la production de diesel, ils ont fort heureusement réagi il y a quelques années en lançant de nouvelles générations de petit moteurs essence moins polluants et très efficaces.

Quel avenir pour le diesel ?

La principale solution pour réduire de manière efficace les rejets de NOx serait d'utiliser plus massivement ce que l'on appelle l'AdBlue. Cette solution composée à 32,5 % d'urée permet de réduire ces émissions. Certains constructeurs, dont Volkswagen, utilisent déjà cet additif pour leurs modèles Euro 6. Mais si on veut atteindre le risque 0 avec le NOx, il faudrait consommer autant d'AdBlue que de diesel. Puisqu'un litre d'AdBlue revient à près d'1 euro, cela doublerait quasiment le prix du carburant d'une voiture diesel pour le consommateur. Concrètement, si les contrôles sur les moteurs diesel devaient s'intensifier, il y aurait de fortes chances pour ce carburant connaisse une fin prématurée dans le monde de l'automobile.

Photo © Volkswagen AG