

## Travail sur mesure



Quand il est question de football ou de voitures, mon cœur bat encore à l'heure allemande, même si cela fait longtemps que je suis citoyen de ce pays. Question performances, il n'y a rien à redire au jeu des footballeurs allemands, du beau jeu de haut niveau. Mais ce que l'industrie automobile allemande s'est permis c'est une tricherie de la pire espèce. Cette affaire donne une très mauvaise image de l'Allemagne et la réputation de son travail sur mesure est en jeu.

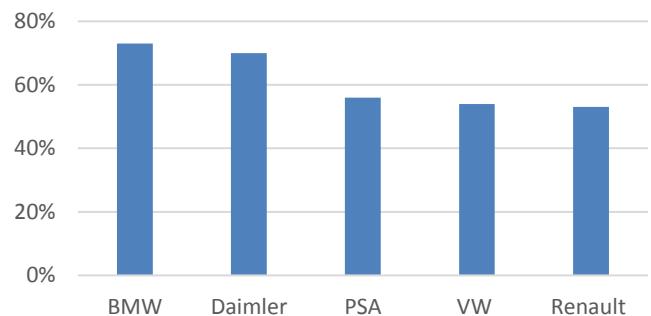
Fin juillet, nous avons découvert que les principaux constructeurs automobiles allemands s'étaient entendus en toute illégalité à propos du développement de véhicules, des coûts, des sous-traitants et des marchés. VW, Audi, Mercedes, Porsche et BMW sont impliqués, mais non Ford et Opel. Différents groupes de travail mis en place par les groupes ont conclu des ententes afin d'empêcher le jeu de la concurrence. Ainsi, les constructeurs se sont mis d'accord pour limiter la vitesse à laquelle le toit des cabriolets peut encore s'ouvrir en marche à 50 km/h, mais cela ne s'arrête visiblement pas là. VW et Mercedes semblent en tous cas avoir fait une sorte de déclaration volontaire aux autorités. Celle-ci a été déclenchée par une perquisition antérieure dans des sociétés qui a mis à jour des documents compromettants. Un vent de panique souffle depuis lors sur l'Allemagne et la campagne électorale est soudain devenue explosive.

### L'avenir est au diesel

Récemment encore, la réputation de la branche était plutôt bonne et elle est numéro un dans bien des segments. VW est certes toujours engluée dans le dieselgate, mais a trouvé dans la chancellerie allemande un appui solide pour contrer toutes les attaques trop brutales. Les constructeurs haut de gamme tentent de redorer leur blason de secteur phare grâce à toutes sortes de nouvelles séries de modèles. Mais est-ce réellement suffisant ou le secteur n'a-t-il pas raté le train des dernières évolutions en termes de mobilité? Nous devons garder à l'esprit qu'il était pratiquement impossible au début des années 1960 de conduire une coccinelle de 34 CV sur 100 kilomètres en consommant moins de 10 litres d'essence (avec plomb). Les consommateurs ne se sont vraiment intéressés aux valeurs de consommation qu'avec la crise pétrolière. La révolution au début des années 1980 est venue des moteurs à allumage par compression et à faible consommation. Le débat sur le CO<sub>2</sub> servait déjà de point de départ à l'époque. Dans l'esprit des constructeurs automobiles allemands, les moteurs à allumage par compression devaient être moins polluants que les moteurs à essence équipés de catalyseurs. Les Français venaient tout juste de donner l'exemple. Les faibles consommations de l'ordre de cinq litres aux 100 km laissaient également à penser aux

consommateurs qu'ils se déplaçaient de manière plus écologique. Il y avait cependant un hic. Le diesel produit en effet de l'oxyde d'azote qui pollue principalement les villes, à tel point que l'interdiction des centres villes aux moteurs diesel est désormais envisagée en Allemagne. Adblue ou pas, l'avenir n'appartient pas au diesel, une idée fausse qui coûtera très cher à l'industrie, car elle a trop longtemps investi trop de capacités dans cette technologie. Il ne restera que des millions de conducteurs de voitures diesel qui devraient avoir l'impression d'avoir été floués. C'est en tous cas ce que je ressens. Et comme les dimensions du réservoir d'additif Adblue sont le fruit d'une entente en Allemagne, rien ne suggère une avance par la technologie lorsqu'il s'agit d'environnement. Le secteur ne voulait ajouter aucun kilo de trop pour l'environnement dans ses voitures, d'autant que les autres gadgets des véhicules haut de gamme sont déjà suffisamment lourds. La maîtrise de la crise des gaz d'échappement est elle aussi régie par le minimalisme. Le secteur tente de balader les clients avec des mises à jour logicielles, bien qu'elles constituent à l'évidence une solution de second choix. Il n'y a que dans la zone de confort que l'on peut commettre autant d'erreurs.

Part des véhicules diesel



### Quitter la zone de confort en douceur

Une fois de plus, une branche trop sûre d'elle-même dépasse les bornes et abuse de son pouvoir de marché. On crée un centre des gaz d'échappement de l'industrie automobile allemande, on investit 10 millions d'euros par an, tout en empochant au passage cinq millions de subventions du Land de Bade-Wurtemberg où sont tout de même domiciliés Porsche et Mercedes, et on pense avoir accompli son devoir en matière d'innovation et d'écologie, même si ce n'est que pro forma. Lorsque l'industrie allemande misait encore sur le diesel, les Japonais avaient depuis longtemps inventé le moteur hybride, la variante à l'évidence plus écologique de la mobilité individuelle en comparaison avec les moteurs traditionnels. Le secteur n'a pas eu l'initiative dans ce domaine et a dû s'aligner. C'est encore plus vrai de l'électromobilité. Tesla est le pionnier dans ce secteur, raison pour laquelle la société est valorisée en bourse à un niveau équivalent à celui de BMW, alors qu'elle enregistre des pertes pour un chiffre d'affaires beaucoup plus modeste. Où se situent les cons-

## Travail sur mesure

tructeurs automobiles allemands dans la mutation qui s'est emparée du secteur, avec un passage du constructeur automobile au prestataire de services de mobilité? C'est difficile à dire, mais elle ne devrait pas révolutionner le secteur dans un proche avenir. Cela me rappelle un peu le charbon et l'acier. A l'époque, les adieux ont été très douloureux pour l'économie allemande. De nombreux emplois étaient en jeu. Aussi, la mutation a-t-elle pris du temps. La situation de l'industrie automobile n'est sans doute pas encore aussi dramatique, mais elle devrait au moins quitter la zone de confort du succès. Un succès que les constructeurs haut de gamme allemands qui détiennent une part du marché mondial de 80% aiment vanter comme étant le résultat d'une intense concurrence sur le sol allemand. Comme nous le savons maintenant, cet argument ne tient plus vraiment la route. Quels enseignements pouvons-nous en tirer? Trois choses: 1 L'abus de pouvoir dans l'économie n'est pas l'exception, mais la règle. 2 Celui qui tente de restreindre la concurrence n'est généralement pas prêt à l'affronter. 3 Un excès de déréglementation ne profite pas à l'économie dans son ensemble, mais seulement à quelques bénéficiaires.

### Martin Neff, chef économiste de Raiffeisen

#### Mentions légales importantes

##### Ceci n'est pas une offre

Les contenus publiés dans le présent document sont mis à disposition uniquement à titre d'information. Par conséquent, ils ne constituent ni une offre au sens juridique du terme, ni une incitation ou une recommandation d'achat ou de vente d'instruments de placement. La présente publication ne constitue ni une annonce de cotation ni un prospectus d'émission au sens des articles 652a et 1156 CO. Seul le prospectus de cotation présente les conditions intégrales déterminantes et le détail des risques inhérents à ces produits. En raison de restrictions légales en vigueur dans certains Etats, les présentes informations ne sont pas destinées aux ressortissants ou aux résidents d'un Etat dans lequel la distribution des produits décrits dans la présente publication est limitée.

Cette publication n'est pas destinée à fournir au lecteur un conseil en placement ni à l'aider à prendre ses décisions de placement. Des investissements dans les placements décrits ici ne devraient avoir lieu que suite à un conseil approprié à la clientèle et/ou à l'examen minutieux des prospectus de vente contraignants. Toute décision prise sur la base de la présente publication l'est au seul risque de l'investisseur.

##### Exclusion de responsabilité

Raiffeisen Suisse société coopérative fait tout ce qui est en son pouvoir pour garantir la fiabilité des données présentées. Cependant, Raiffeisen Suisse société coopérative ne garantit pas l'actualité, l'exactitude et l'exhaustivité des informations divulguées dans la présente publication. Raiffeisen Suisse société coopérative décline toute responsabilité pour les pertes ou dommages éventuels (directs, indirects et consécutifs) qui seraient causés par la diffusion de cette publication ou de son contenu, ou liés à cette diffusion. Elle ne peut notamment être tenue pour responsable des pertes résultant des risques inhérents aux marchés financiers.

##### Directives visant à garantir l'indépendance de l'analyse financière

Cette publication n'est pas le résultat d'une analyse financière. Par conséquent, les «Directives visant à garantir l'indépendance de l'analyse financière» de l'Association suisse des banquiers (ASB) ne s'appliquent pas à cette publication.