

Automobile et déclin européen



mars 2025

Par leur excellence, les automobiles allemandes sont une référence de cette industrie et font l'objet d'une véritable fierté nationale. Les marques telles que Mercedes, BMW et Audi sont la caricature de la *Deutsche Qualität* : sérieux, précision, durabilité et fiabilité.

À elle seule, l'industrie automobile allemande est le moteur de l'économie européenne.

Toutefois, les résultats économiques de l'exercice 2024 ne sont pas glorieux puisque le bénéfice des constructeurs BMW et Volkswagen a baissé de plus de 30%. Cependant, ils sont moins mauvais que ceux du géant italo-américano-gaulois Stellantis qui chutent de 70%. Cette situation a fait réagir le vice-président de la Commission européenne qui a déclaré que l'industrie automobile européenne est en danger de mort.

Les journalistes généralistes expliquent le désastre en véhiculant l'idée que les constructeurs européens auraient loupé le train en matière de voiture électrique.

À mon avis, c'est un raccourci aussi faux que « la crise du quartz » pour expliquer le crash de l'horlogerie suisse dans les années 1970.

Un contexte compliqué

Je ne m'étends pas sur les conséquences de la guerre d'Ukraine qui ont privé les Allemands d'une énergie russe bon marché. Ce sujet géostratégique mérite un exposé à lui tout seul.

Les errements de la Communauté européenne est un autre sujet qui mérite l'attention. Dans leur volonté louable de limiter le réchauffement climatique, les politiciens ont pris des mesures drastiques en validant la fin des moteurs thermiques en 2035. Cette interdiction semble compromise et pourrait être invalidée.

Dans l'intervalle, l'Europe a fixé des normes d'émission de plus en plus draconiennes qui ont eu pour effet la commercialisation dans l'urgence de [moteurs illusoirement peu polluants](#), mais réellement peu fiables comme l'ont montré plusieurs moteurs « downsized » de différents constructeurs, dont certains peuvent casser à 30'000 km.

Finalement, les décisions irréalistes, inconstantes et bureaucratiques, prises par des politiciens incompetents en matière technique et industrielle, ont fragilisé un pan entier de l'activité économique européenne.

L'industrie, comme les gros paquebots, s'accommode mal de virages serrés sans risquer le naufrage.

Je note avec amusement que le côté erratique et inconsistant des décisions prises par le personnel politique européen pourrait rappeler ce qui se passe actuellement de l'autre côté de l'Atlantique.

Tous ces errements n'ont bien entendu pas rassuré le consommateur qui, s'il peut encore s'offrir ce luxe, préfère différer son éventuel achat.

Ceci étant dit, et au-delà du contexte politique instable, il faut aborder les allégations de retard en matière de conception de véhicules électriques.

Un dangereux retard

Les principaux constituants d'un véhicule électrique sont la batterie et le moteur électrique.

Qu'ils soient synchrones, asynchrones, à courant continu, énormes pour des turbines ou minuscules pour l'horlogerie, cela fait plus de 100 ans que nous savons faire des moteurs électriques.

Quant au réservoir d'électricité, le principe de la batterie rechargeable a été découvert il y a plus de 160 ans. La batterie au lithium, née il y a plus de 45 ans, est la version moderne de la batterie au plomb. Elle est utilisée dans nos smartphones et les voitures électriques.

Ainsi, nous constatons que les éléments de base qui constituent la voiture électrique ne sont pas récents et ne font pas appel à des technologies ésotériques et secrètes qui exigent des compétences inconnues !

Par conséquent, affirmer que l'Europe a raté le virage de la voiture électrique est un raccourci sans fondement.

Tentons d'identifier les éléments qui ont constitué les avantages uniques qui ont permis à Tesla de révolutionner le secteur :

- Écosystème complet (approvisionnement d'énergie, réseau de bornes).
- Gestion de l'énergie sur les trajets (anticipation des besoins).
- Services à valeur ajoutée dynamique (services évolutifs et téléchargeables).
- Vision d'avenir de l'automobile (p. ex. aide à la conduite avancée, robot-taxi).
- Vente exclusivement en ligne (suppression des intermédiaires).
- Simplification des services (occulte la complexité).

Je remarque que leur approche est directement inspirée des usages dans le monde de l'informatique. Le berceau de Tesla étant dans la Silicon Valley, il n'est pas étonnant de trouver une démarche disruptive dans la conception d'un produit qui fait désormais un usage extensif de l'électronique embarquée et connectée. Quitte à enregistrer des échecs, mais également des succès.

À ce titre, il est intéressant d'écouter Steve Wozniak, co-fondateur d'Apple, critiquer vertement l'ergonomie des interfaces des voitures Tesla. La critique provient d'un expert de l'informatique, pas de l'automobile. Cela consacre l'importance du numérique dans un objet qui était jusqu'ici l'expression caractérisée de la seule mécanique.

En outre, ces véhicules conçus en Californie apportent :

- Ergonomie repensée (écran-commande unique).
- Espace intérieur optimisé (architecture optimisée).
- Résistance à l'air maîtrisé (optimisation de l'autonomie).
- Construction innovante (gigacast pour une optimisation des coûts).

La conception a été réfléchiée en dehors des schémas de pensée traditionnels. Compte tenu des contraintes de la construction d'un véhicule électrique, tout ce qui a pu être optimisé l'a été.

Comparer techniquement une Tesla avec les équivalents européens est un exercice cruel qui montre l'écart qu'il y a entre les deux mondes.

Par conséquent, l'Europe n'a pas loupé le train de la voiture électrique. En revanche, elle se montre parfaitement incapable d'intégrer la dimension numérique et incapable d'une approche disruptive dans la façon de concevoir un produit.

Et notre chemin de croix n'est pas terminé, la Chine arrive avec des produits aboutis et innovants qui intègrent parfaitement le numérique en créant des synergies avec son industrie de l'électronique. Comme par hasard, Xiaomi, connu jusqu'ici pour ses smartphones, propose désormais des voitures électriques. En guise d'avertissement, son modèle SU7 a battu un record au Nürburgring, en prenant l'ascendant sur la Porsche équivalente. Rien que ça.

Conclusion

L'Europe souffre de paresse intellectuelle et de paralysie organisationnelle. De plus, depuis 50 ans, elle n'a pas été capable d'intégrer et de comprendre la révolution numérique.

Dépassée dans tous les domaines, l'Europe est gangrenée par la bureaucratie. Elle est condamnée à regarder les trains passer. C'est un signe de déclin évident qui m'inquiète et m'attriste.

Le rapport de Mario Draghi sur la [compétitivité de l'Europe](#) nous éclaire et donne des pistes pour sortir de l'ornière. Il faut le prendre au sérieux, car le déclin et la perte d'autonomie n'apportent rien de bon.

J'arrive tranquillement au bout de ma carrière d'ingénieur, je constate amèrement avoir passé l'essentiel de mon temps à chanter la même ritournelle sur la nécessité d'aborder sérieusement le numérique. Sans succès. Tout aussi amer est le constat d'échec qui voit mon Europe filer droit vers la relégation. Que de regrets !