

Dieselgate VW: l'inespérée opportunité des indépendants

jeudi, 24 septembre 2015

A quelque chose ou à quelqu'un, malheur est toujours bon. Surtout quand un désastre vient nourrir avec bonheur les arguments du camp d'en face. C'est exactement la morale que commencent déjà à tirer les acteurs de la rechange et de la réparation indépendantes de l'incroyable naufrage de Volkswagen. Pour l'impunité virginale des constructeurs, il y aura un avant et un après Dieselgate...



Le siège de VW à Wolfsburg n'est pas seulement le symbole de l'image déchue du numéro 1 mondial : il est aussi l'épicentre d'un séisme qui bouscule la puissance tranquille de tous les constructeurs...

Ils vont se régaler, les indépendants de l'entretien-réparation. Et on ne pourra pas leur reprocher cet opportunisme. Avec [le désastre VW](#) et ses 11 millions de véhicules trafiqués, voilà que leur tombe du ciel un inespéré cas d'école venant illustrer le leitmotiv de leur lobbying. Une preuve éclatante que quand on laisse les constructeurs librement verrouiller les capots, les infos techniques et leurs précieux algorithmes au nom de leur sacro-sainte propriété intellectuelle, on n'empêche pas seulement les indépendants de se battre à armes égales. Démonstration est faite par l'absurde qu'on prend le risque de menacer la planète et ses consommateurs...

Feda, FNAA, etc. et leurs relais européens qui combattent la suprématie et les domaines réservés des constructeurs compulsent donc frénétiquement la presse, ressortent leurs dossiers et fourbissent leurs arguments. Ils ne pouvaient rêver mieux. La preuve ultime que même les constructeurs ne savent pas être raisonnables d'eux-mêmes. La preuve ultime que l'industrie automobile, à l'instar de l'industrie financière, ne sait pas éthiquement s'autoréguler. La preuve ultime que si les pouvoirs publics ne gardent pas un œil suspicieux sur ces trop puissants si souvent cajolés au nom des emplois et de la balance extérieure, ils ne pourront s'empêcher de faire leur loi en réfutant celles qui prétendent s'imposer à eux...

L'heure va donc être à l'exigence de maintenir grands ouverts tous les systèmes que les constructeurs

veulent spontanément se réserver. Ceux encore imparfaitement accessibles aujourd'hui (codes défauts, infos techniques, rappels secrets, etc.). Et surtout, ceux de demain qui, généralisés par la porte du eCall, feront que la voiture connectée communiquera avec des ordinateurs distants détenus ou sous-traités par les constructeurs et aura tendance à crypter et coder ses besoins. Pour se réserver le juteux business des données reçues et émises par ces voitures de demain et pour en rendre l'accès plus difficile à la saine concurrence, argumentent déjà à l'envi les indépendants de la rechange et de la réparation (voir [«La voiture communicante annonce une guerre totale de l'après-vente !»](#)). Pour les protéger des hackers bien sûr dans le seul intérêt des consommateurs, martèlent des constructeurs pas mécontents de voir [la question de la sécurité informatique de leurs véhicules devenir d'actualité](#).

Les consommateurs, enfin...

Même si, dans l'absolu, les lignes de codes incriminées concernent surtout l'Engine Control Unit (ECU) plus que l'accès à l'entretien-réparation, ce Dieselgate a une inespérée vertu : il vient d'éveiller l'intérêt des consommateurs habituellement étanches aux très techniques combats d'alcôve entre constructeurs et indépendants ; il vient de réveiller les automobilistes plus facilement captivés par l'innovation d'un nouveau modèle que par les très peu sexy préoccupations des réparateurs. En France, radios, télévisions et journaux bruissent jour après jour de ces associations de consommateurs qui dénoncent, menacent, stigmatisent Volkswagen certes, mais aussi tous les constructeurs.

Déjà en Allemagne, le président du VZBV, l'association nationale allemande des consommateurs le proclame haut et fort : *«les programmes et logiciels automobiles doivent rester ouverts»*. Le lobbying des constructeurs avait su faire comprendre qu'un accès trop simple à leurs logiciels pourrait faciliter deci-delà des bidouillages préjudiciables à la sécurité environnementale et à la sécurité tout court. Les voilà maintenant pris à leur propre piège : trop d'opacité vient de permettre à un constructeur de trafiquer lui-même, d'un coup d'un seul et pendant au moins 5 ans d'impunité, quelque 11 millions de véhicules...

C'est bien là, au seul périmètre de l'après-vente qui nous préoccupe ici, l'enseignement majeur de cette affaire VW que les indépendants vont faire leur. Ce n'est pas seulement VW qui vient de perdre sa pureté virginale d'industriel honnête alliant performance, robustesse et qualité au service sacré de consommateurs reconnaissants. Ce sont tous les constructeurs qui se retrouvent poussés avec lui dans l'enclos des suspects et brutalement ramenés au rang d'enfants trop gâtés par les pouvoirs publics et les régulations européennes, jusqu'à se sentir libres de faire tous leurs coups en douce.

Apparemment pourtant, Volkswagen semble se mettre en position de prouver que la fraude n'était pas décidée "en haut", mais dans les méandres de ce monstre aux 600 000 salariés (voir [«Dieselgate Volkswagen : vers une "affaire Kerviel" sauce automobile...»](#)). Mais les indépendants vont s'employer, portés comme jamais par les consommateurs déçus et soupçonneux, à garder la brèche ouverte et la plaie suintante. Pour la puissance tranquille des constructeurs comme pour l'arrogance crucifiée de Volkswagen, il y aura probablement un avant et un après Dieselgate...