



2016

École de Guerre Économique

MSIE 24

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE L'AFFAIRE VOLKSWAGEN

13 avril 2016

"If we don't do it nobody will. America leads the way forward..." **dixit le Président Barack Obama**
présentant le *Clean Power Plan* (août 2015).

L'affaire Volkswagen

Knowckers.org revient sur le contexte économique du premier groupe mondial de l'industrie de l'automobile, Volkswagen, qui doit gérer une crise majeure d'image. Ce dernier est accusé d'avoir, entre 2009 et 2015, volontairement installé sur ses voitures diesels un logiciel qui rend inopérant certains éléments du système antipollution en condition normale de circulation sur route. L'aveu de la direction du groupe validait la démarche entreprise par les entités américaines à l'origine du scandale. La firme allemande n'en était pas à sa première faute.

[Le 5 mars 1993](#), José Ignacio Lopez de Arriortua, jusqu'alors patron des achats de General Motors (GM), maison mère d'Opel, rejoint le groupe Volkswagen avec sept de ses collaborateurs. Il est soupçonné d'avoir emporté avec lui des documents confidentiels. GM porta plainte pour espionnage industriel contre son concurrent, auquel la justice allemande interdit, dans la foulée, de débaucher d'autres cadres du groupe. Après une perquisition menée en juillet 1993 chez un proche de Lopez de Arriortua, la justice allemande découvre des informations provenant de General Motors. Quelques jours plus tard, deux anciens collaborateurs de Lopez reconnaissent avoir fourni à ce dernier une centaine de documents sensibles appartenant à GM. Le groupe allemand a donc commis deux fautes majeures en vingt ans par rapport à la législation américaine.

Mais ce lourd passif ne doit pas masquer d'autres manœuvres au moins aussi lourdes de conséquences que les tromperies de l'industriel allemand.

Dans quelques jours, l'École de Guerre Economique va publier un document sur les dessous géoéconomiques de l'affaire Volkswagen.

Contexte

Éléments de compréhension des enjeux industriels et répartition géographique des usines des leaders automobiles :

Le Groupe Volkswagen

Fondé en 1937, ce groupe automobile allemand, est basé à Wolfsburg, en Basse-Saxe. Il commercialise de nombreux modèles de véhicules à travers ses marques : Volkswagen, Audi, Seat, Skoda. Il possède également des marques de grand et de très grand luxe (Bentley et Bugatti), des voitures de sport (Porsche et Lamborghini), des motos (Ducati) et des véhicules poids lourds (Scania et MAN). Le groupe a également développé des services de financement, de leasing et de gestion de flotte automobile.

Premier constructeur automobile européen depuis 1998, le groupe Volkswagen a l'insolence de devenir, en 2014, le premier constructeur mondial, devant ses concurrents Toyota (Japon) et General Motors (Etats-Unis). En 2012, il avait déjà atteint la huitième place du Fortune Global 500, qui recense les plus importantes entreprises mondiales.

L'année 2015 signe un tournant pour le Groupe. Il subit directement le ralentissement du marché automobile chinois, son principal marché, dont le taux de croissance passe de 13,9% à 7,9%. C'est dans ce contexte pénalisant, qu'en septembre 2015, le groupe VW est impliqué dans une affaire de trucage de tests anti-pollution dont la résonance sera mondiale. Il devra reconnaître avoir utilisé entre 2009 et 2015 un logiciel diminuant, de manière frauduleuse, les émissions polluantes d'un de ses moteurs diesel, lors des contrôles d'homologation. Plusieurs marques du groupe sont concernées, pour un total de plus de onze (11) millions de véhicules, dans le monde.

Les conséquences seront très déstabilisantes pour le groupe et pour l'ensemble de l'industrie automobile, principalement européenne.

Les politiques environnementales et les normes

Dans le souci d'assurer la prédominance de l'industrie américaine, les États-Unis structurent le marché par les normes et leurs lois puis attaquent leurs concurrents les plus dangereux tant au travers de luttes d'information qu'au travers de procès retentissant. Depuis deux décennies ils ont mis en place un arsenal d'outils qui leur permettent d'instrumentaliser les moindres vulnérabilités de leurs compétiteurs. Le déclenchement de ces attaques apparaît d'autant plus efficace et violent qu'elle repose sur un arsenal tactique bien conçu et éprouvé : empilement d'ONG, de Fondations et d'agences d'états, lois et normes qui jouent sur les trois niveaux (politique, économique et sociétal).

Dans ce domaine de politiques environnementales, et plus particulièrement de la pollution de l'air et de la santé des populations, la conscience publique est particulièrement sensibilisée. Les différents pays ont pris de nombreuses mesures environnementales qui visent à fixer les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

En Europe, les normes successives Euro 1 à 6 sont de plus en plus contraignantes mais restent inférieures à celles mises en place aux États-Unis et particulièrement en Californie. La situation particulièrement critique en termes de pollution des principales villes californiennes, a conduit cet État à s'opposer fortement aux règles états-uniennes qu'ils jugeaient trop faibles. La réponse de l'EPA fut parfois cinglante, s'opposant à la reconnaissance des textes plus restrictifs de l'État de Californie.

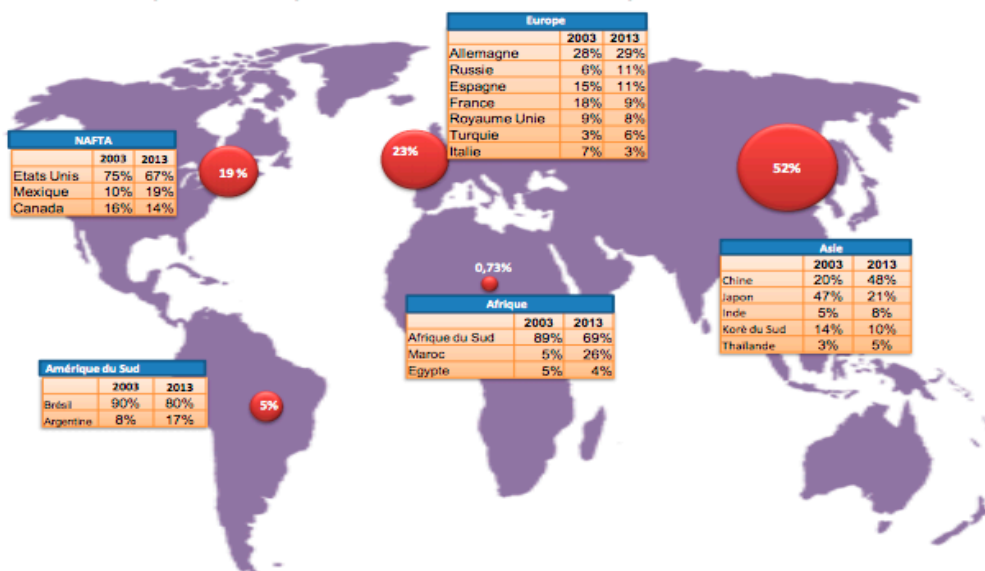
Aujourd'hui, la tendance est à l'alignement de la réglementation américaine globale sur les standards californiens qui sont plus strictes que les normes européennes. Ce qui n'est pas sans poser problème aux constructeurs, européens notamment. La guerre des normes est en cours.

L'évolution du marché mondial de l'automobile

En 2013,

La production automobile se réalise à 25% en Chine, 23% en Europe (le tiers de la production européenne est réalisée en Allemagne), 13% aux États-Unis et 11% au Japon.

Répartition de la production mondiale de véhicules par continent en 2013



1

Toyota conserve le titre de 1^{er}, regagné en 2012, avec 10 millions d'unités produite (+2.1% par rapport à 2012 par son implication dans le marché chinois), Volkswagen est 2nd constructeur mondial avec 9.73 millions d'unités (mais 1^{er} constructeur par le [chiffre d'affaires](#)) avec un objectif de 10 millions d'unités avant 2018. General Motors est le 3^{ème} constructeur (4^{ème} constructeur par le chiffre d'affaires derrière Daimler), ex-premier jusqu'en 2008 puis regagné en 2011 pour une année suite à un tsunami au Japon ayant détruit une grande partie du stock et des usines de Toyota, avec [9.71 millions de véhicules](#). La Chine est le 1^{er} marché mondial (26%), l'Europe 2nd marché (21%), [les États-Unis 3^{ème} \(19%\)](#).

Volkswagen, grâce à ses implantations réussies en Chine et aux États-Unis, pratique en Europe une guerre des prix pour augmenter sa position alors que le marché est saturé, et l'industrie en surcapacité évaluée entre 3 & 5 millions de [véhicules annuels](#).

Pour reprendre la main sur la croissance de son portefeuille sur le territoire américain, Volkswagen étudie le rachat de Chrysler (fraîchement fusionnée avec Fiat). Ce projet n'aura pas de suite. VW vend 100.000 véhicules diesel sur le territoire américain (croissance du marché de diesel de 33% permettant de passer de 3.4 à 4.5%, très concentré sur très gros pick-up pour lesquels un gain de 20 à 25% de consommation est promis par les constructeurs américains et les SUV européens, duquel les constructeurs asiatiques sont totalement absents). Depuis 2009 les firmes allemandes promeuvent le diesel comme une alternative aux [motorisations hybrides](#).

En 2014,

L'ensemble du marché automobile mondial est en croissance avec le maintien du marché chinois (+6.5%), la forte croissance des ventes de véhicules sur le territoire américain (6%) et un marché européen relancé (+5.6%)

88 millions de véhicules sont vendus dont 23.5 millions d'unités en Chine (27% du marché), 16.8 millions aux États-Unis (19%) et 14.9 millions en Europe (17%).

Répartition des ventes du marché automobile mondial en 2014

En millions de véhicules vendus (VP + VUL) - évolution en pourcentage par rapport à 2013

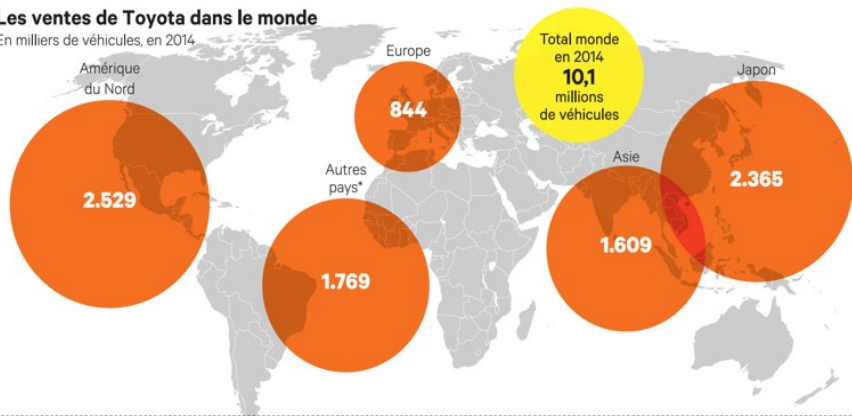


Toyota reste le 1^{er} constructeur mondial (vente de 10.23 millions de véhicules dont 1.26 millions de véhicules hybrides), Volkswagen est 2nd (10.14 millions), General Motors 3^{ème} (9.92 millions).

General Motors et Volkswagen commercialisent chacun plus de 3 millions de véhicules en Chine alors que du fait des conflits diplomatique entre Pékin et Tokyo, Toyota n'écoule qu'un million de véhicules sur le territoire (et 2.4 millions aux États-Unis et 500.000 en Europe).

Les ventes de Toyota dans le monde

En milliers de véhicules, en 2014



Le groupe Volkswagen est organisé sur deux marchés : l'Asie (Chine) et l'Europe (Allemagne).

Les ventes par zone géographique en 2014

En millions d'unités, évolution sur un an

Total : 9,49 +4,9%



Pour tenter de reprendre la main (décrochage de 7% des ventes de véhicules VW sur le territoire des États-Unis), Volkswagen prévoit d'investir 643 millions d'euros dans la construction de l'usine de Chattanooga (Tennessee), devant créer 2000 emplois, qui produira fin 2016 un SUV spécifique pour les États-Unis et de motorisation hybride diesel.

En 2014 VW ne produit qu'un seul modèle, la version rallongée de la berline Passat, sur le territoire américain. L'objectif du PDG de VW étant de vendre plus d'un million de véhicules par an sur le territoire américain d'ici 2018. Lors de cette communication, le président du groupe annonce aussi l'investissement de plus de 7 milliards de dollars au Mexique entre 2014 & 2018. La position du groupe VW sur le territoire des États-Unis a cru de 2.6% dans un marché en croissance de 7.6%, grâce aux ventes d'Audi et de Porsche qui ont réussi à compenser la perte de 7% de la [marque VW](#).

General Motors se tient très majoritairement sur deux territoires : les États-Unis et la Chine.



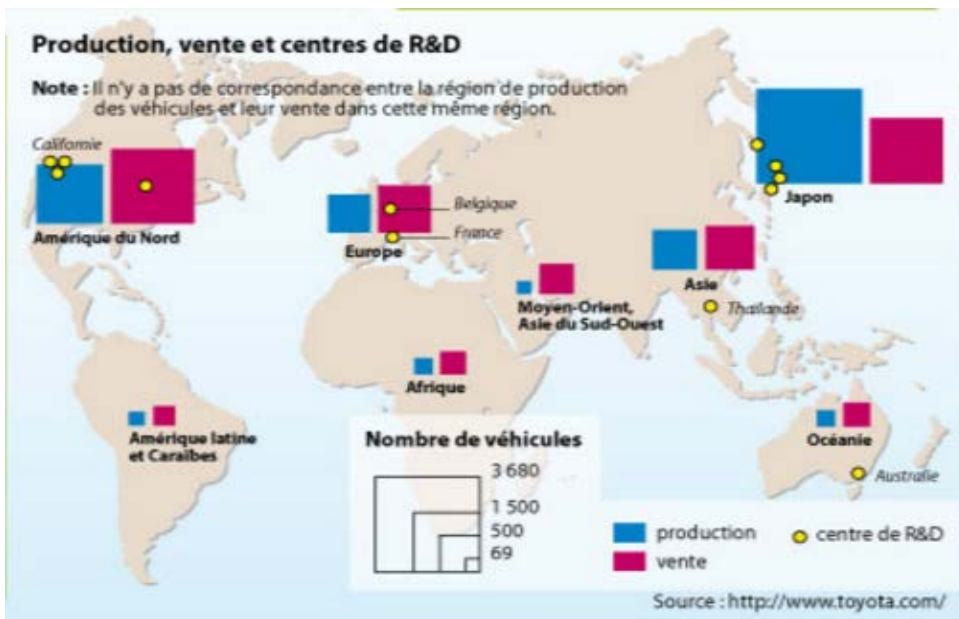
Sur le plan économique, Toyota reste l'opérateur le plus rentable (30% de mieux que Volkswagen) avec une marge opérationnelle de 10.4% ([supérieur aux constructeurs premium BMW ou Audi](#)).

En 2015,

Lors de l'ouverture du 85^{ème} salon de l'automobile de Genève, M. Yong-Geun Kim, président de l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles, annonce qu'environ 91 millions de véhicules devraient être produits et vendus cette année. Cela donne une perspective de croissance de 3% à l'image de sa croissance de l'année précédente. Selon les estimations de l'organisation, le marché russe devrait décroître de 11%, la France et le Brésil devraient rester stable, l'Allemagne et le Royaume-Unis devraient croître de 1% pour chacun des deux pays, les États-Unis progresser de 2%, l'Italie de 4%, l'Espagne de 5% et la [Chine de 7%](#).

Implantations Industrielles

La structure industrielle de Toyota est positionnée à presque 50% sur le territoire national (Japon), les structures de R&D sont également réparties entre le territoire japonais et le territoire américain suite à un accord passé avec Tesla Motors en 2012 pour développer ses futurs modèles tout-électrique tel que le nouveau RAV4.

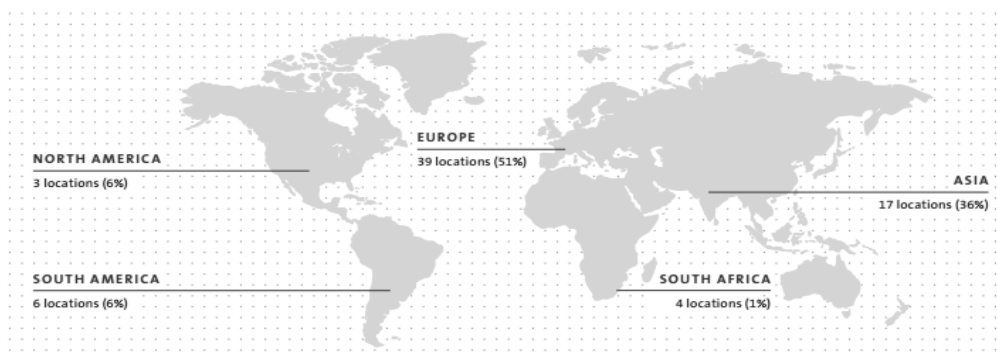


La structure industrielle de VW est Européenne (74% des employés sont sur le sol européen dont 60% en Allemagne) avec une forte assise en Chine

Sur le plan industriel, Volkswagen prévoit de créer, avec son partenaire First Automotive Works (FAW) et leur joint venture « Shanghai-Volkswagen (SVW) » deux nouvelles usines en Chine avec un investissement de 2 milliards d'euro ainsi que l'ouverture d'une unité de fabrication de boîte de vitesse.

[M. Martin Winterkorn](#) (président de VAG) annonce que « la Chine est devenue notre plus grand et important marché ».

VEHICLE PRODUCTION LOCATIONS OF THE VOLKSWAGEN GROUP
Share of total production 2014 in percent



2

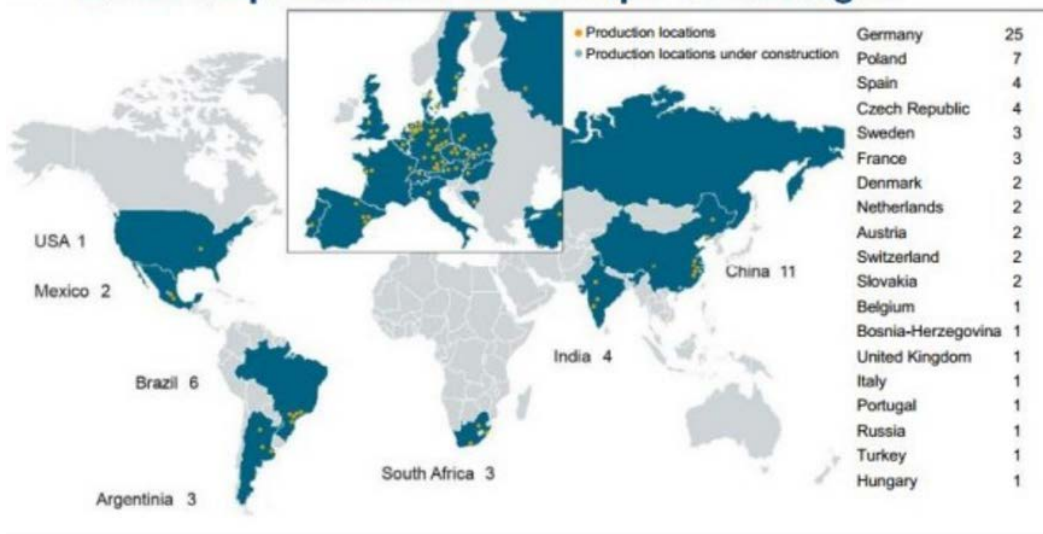
2

http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/en/publications/2015/03/Y_2014_e.bin.html/binarystorageitem/file/GB+2014_e.pdf

7

Et la projection pour 2018 était :

Lieux de production du Groupe Volkswagen



La structure industrielle de General Motors est très majoritairement située sur le territoire des États-Unis et en Chine :

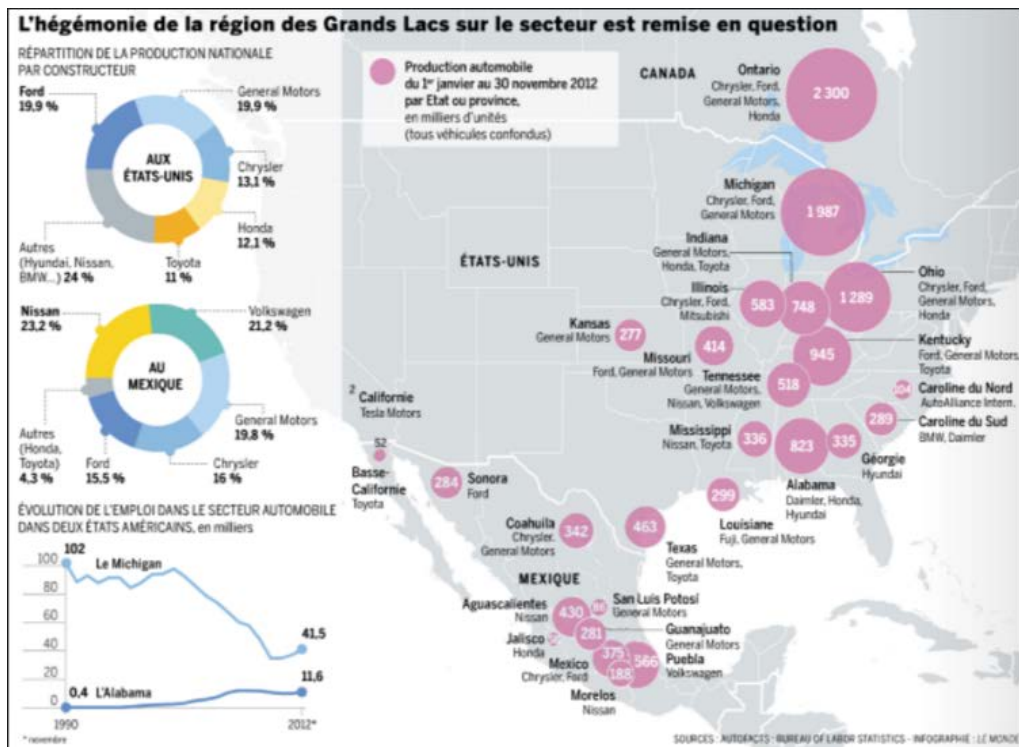
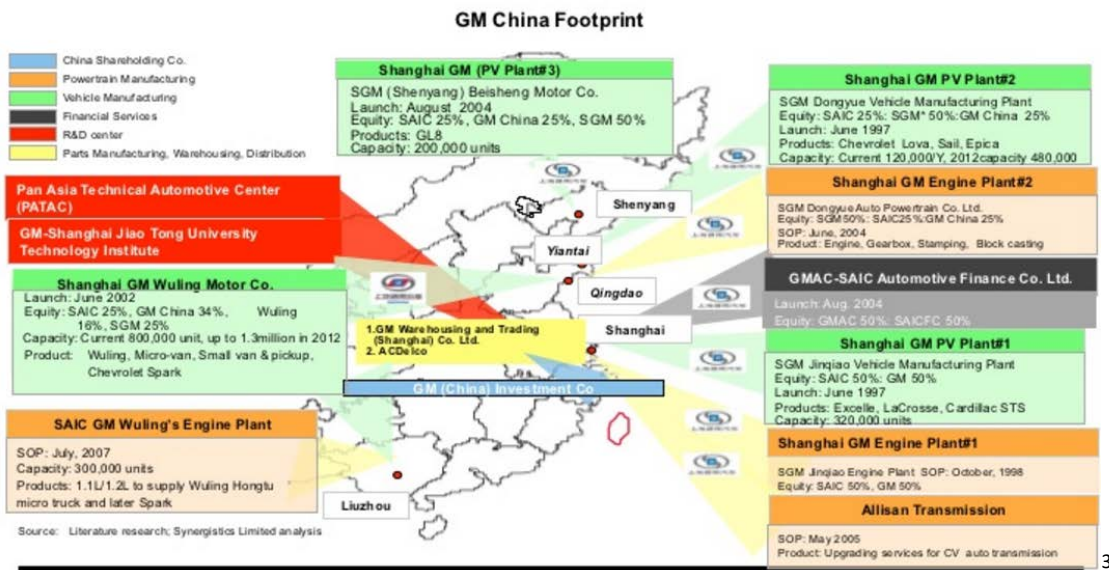


Illustration : General Motors - Structure industrielle aux U.S.

GM has made significant investment in China covering from R&D, core parts supply to vehicle manufacturing



3

Les stratégies de motorisations des trois grands constructeurs mondiaux

La dépendance énergétique du Japon oriente Toyota depuis les années 1990 vers les énergies alternatives aux hydrocarbures. La décision de Tokyo d'interdire la carburation diesel au sein de la capitale puis de la métropole encourage le constructeur dans sa démarche.

Depuis 1997, Toyota dispose d'une offre mondiale de véhicules hybrides.

En 2010, Toyota réalise une collaboration avec Tesla Motors pour développer ses futurs modèles totalement électrique avec la volonté de produire un [nouveau RAV4 en 2012](#).

Depuis 2011, Toyota a lancé une offre de véhicules hybrides rechargeables qui sur le territoire américain est réalisé avec Chevrolet.

La diésélisation du continent européen donne une expertise aux constructeurs allemands dont Volkswagen sur la motorisation diesel (moteur économe). Le déclin tant du marché européen que de la part de la motorisation diesel dans celui-ci pousse l'ensemble des constructeurs allemands à promouvoir pour leur gamme de SUV, aux États-Unis, et des véhicules haut de gamme, en Chine, l'usage de motorisation diesel.

Bosch, en 2013, prévoit que la part du diesel aux États-Unis devrait passer de 1 à 10% en 5 ans. Si le marché chinois n'est pas une cible pour cette motorisation, le marché indien lui, est le 2nd marché mondial du diesel (l'Inde représente 15% du marché mondial et un véhicule sur deux est vendu en [motorisation diesel](#)).

General Motors est un motoriste essence qui sous la contrainte des institutions de régulations US a déployé une stratégie de véhicule électrique (Volt & Bolt). Depuis le 2011, GM & Ford promeuve la motorisation diesel pour leur très gros pick-up portée par la sobriété des moteurs (20 à 25% de gains de consommation).

Conclusion sur les marchés automobiles

En 2015, Volkswagen a pris la première place des constructeurs automobiles dans un marché fortement concurrentiel entre les acteurs compétiteurs principaux (Toyota, General Motors et Volkswagen).

L affaire Volkswagen

L'attaque informationnelle de Greenpeace contre Volkswagen en 2011

En 2011, Greenpeace International lance une campagne contre Volkswagen « Le côté obscur de Volkswagen ». Cette campagne se compose :

- d'un rapport : Greenpeace reproche à Volkswagen de ne pas équiper toutes ses voitures des dernières technologies respectueuses de l'environnement et de mener des actions de lobbying pour cesser les [réglementations antipollution](#) ;
- d'une publicité : Greenpeace dénonce la menace que représente les émissions de CO2 avec pour message « Pour protéger notre monde, rejoignez la rébellion », visionné plus de 40 millions de fois sur Youtube ;



- de la mise en ligne d'une pétition pour réduire l'impact des voitures sur le climat et l'environnement avec le message « Rejoignez l'Alliance Rebelle dès maintenant ! » : 88.876 signatures. Le lien pour signer la pétition nous dirige vers le site Europe vs CO2 : <http://www.euvsc02.org/>

L'ICCT souhaite aider les motoristes européens à rivaliser avec la compétence américaine

- En 2013, Peter MOCK directeur de l'ICCT en Europe remarque des différences entre les quantités de polluants mesurés sur route et lors des tests réalisés en Europe pour des modèles diesel du groupe Volkswagen, mais aussi de BMW. À partir de ce constat et partant du principe que la réglementation antipollution est plus sévère aux États-Unis, il contacte son homologue américain, John GERMAN, pour une expérience visant à démontrer aux Européens qu'il est possible d'avoir du diesel propre. L'idée est de mettre en avant les faibles rejets des versions américaines des véhicules diesel testés en Europe.
- John GERMAN mandate le professeur Grégory J. THOMPSON, du Centre pour les émissions, les moteurs et les carburants alternatifs (CAFEE) de l'Université de West Virginia – qui dispose du matériel nécessaire pour mesurer les émissions sur route - de réaliser des tests sur trois véhicules différents du groupe Volkswagen (Jetta, Passat et BMW i5). Cette étude vise à mesurer les polluants émis par les moteurs de ces voitures en condition d'utilisation réelle. Au même moment, des tests sont réalisés en laboratoire, sur les mêmes véhicules, par l'Agence de protection de la qualité de l'air californien (California Air Resources Board, CARB).
- Les résultats de cette étude, publiée dans un rapport en mai 2014, montrent qu'en conditions réelles, les modèles Volkswagen émettent des niveaux d'oxyde d'azote (NOx) bien supérieurs aux normes (entre 15 et 35 fois le seuil pour la Jetta, et entre 5 et 20 fois pour la Passat) alors que celui de BMW est dans les normes.

A défaut d'une collaboration entre motoriste, l'ICCT déclenche l'expertise administrative américaine

- L'ICCT interpelle l'Agence de Protection Environnementale US (EPA). En mai 2014, les autorités américaines ouvrent leur propre enquête et découvrent sur plusieurs modèles Volkswagen et Audi un logiciel capable de limiter les émissions de gaz polluants le temps des contrôles.

Le déroulement judiciaire

18 septembre 2015

L'affaire éclate pendant le salon automobile de Francfort (du 17 au 27 septembre), avec une annonce publique de l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), à l'encontre du groupe Volkswagen.

L'EPA accuse le groupe d'avoir volontairement installé sur ses voitures diesels, entre 2009 et 2015, un logiciel qui rend inopérant certains éléments du système antipollution en condition normale de circulation sur route, ce qui constitue une violation de la loi Clean Air Act. Cette annonce précipite le groupe dans une véritable tourmente :

- Entre le 19 et le 22 septembre, le cours de l'action du groupe chute de près de 40 % à la bourse de Francfort.
- Le 23 septembre, le président du groupe Martin Winterkorn donne sa démission.
- Des actions en justice sont lancées contre le groupe :
 - Le Département de la Justice des États-Unis annonce ouvrir une enquête à l'encontre du constructeur allemand. Pour avoir violé la loi sur l'air propre (Clean Air Act), le groupe encourt une amende de 37 500 dollars par voiture, soit une amende totale de 18 milliards de dollars (environ 15,8 milliards d'euros)
 - Le parquet allemand de Brunswick annonce l'ouverture d'une information judiciaire pour fraude à l'encontre du constructeur.
- Aux États-Unis, les autorités interdisent à Volkswagen la vente de ses modèles 2016 de voitures diesel. Les 25 et 26 septembre, la Suisse puis la Belgique interdisent également la vente des véhicules diesel concernés sur leur sol.

Face à cette déflagration, le groupe met en place un certain nombre de réponses :

- Le 25 septembre, le PDG est remplacé par Matthias Müller, président de la marque Porsche (gage donné aux USA)
- Le 29 septembre, le groupe annonce avoir déposé une plainte contre X afin « d'apporter de la lumière sur les responsabilités ».
- Le lendemain, le groupe impose un gel des embauches dans sa division financière et supprime une équipe dans une usine de moteurs.
- Le 2 octobre 2015, VW annonce un numéro vert et ouvre une plate-forme internet permettant aux propriétaires de véhicules Volkswagen de savoir s'ils sont concernés
- Dans le cadre de l'enquête interne, et pour encourager les salariés à parler, M. Müller annonce ouvrir un « programme de coopération » qui sera une période « de libre parole » et d'offre d'amnistie dans l'entreprise pour des salariés - « lanceurs d'alerte » qui pourront sans craindre pour leur emploi.

Novembre 2015

Le 2 novembre 2015, l'EPA accuse Volkswagen de tricher également sur les rejets la version V6 TDI, version 3 L de cylindrée.

Le 3 novembre : VW joue décide de révéler des "incohérences inexplicables" sur environ 800 000 véhicules supplémentaires, dont 98 000 voitures à moteur essence. Les émissions de dioxyde de carbone (CO2) de certains véhicules de marque VW, Skoda, Audi et Seat seraient jusqu'à 18 % plus élevées que ce que le constructeur promet sur le papier.

Ce second dossier est finalement dégonflé le 9 décembre avec l'annonce par Volkswagen d'une dérive mineure des mesures concernant 36 000 véhicules produits par an, soit 0,5 % de la production mondiale du groupe VW. Il n'y a donc pas confirmation de tricheries sur le niveau d'émission de CO2 de 800 000 voitures. Malgré cela, l'affaire "américaine" des logiciels truqueurs, qui affecte 11 millions de véhicules diesel du groupe sur la planète, reste entière et l'étau ne cesse de se resserrer autour de VW.

Phase d'acculement

Début janvier, le ministre de la Justice de l'État de New York, Eric Schneiderman, explique que «Notre patience a des limites». Il accuse le deuxième constructeur mondial de se réfugier derrière la loi allemande sur la vie privée pour refuser de remettre à la justice des courriels et autres communications de ses dirigeants.

Le groupe se retrouve face à de multiples fronts judiciaires :

- Le groupe et ses marques haut de gamme Porsche et Audi sont poursuivis au civil par le Département de la Justice, qui leur réclame au moins 20 milliards de dollars, soit jusqu'à 37 500 dollars pour chaque véhicule affecté et au moins 2 750 dollars par logiciel installé.

- Un autre front judiciaire s'est ouvert dans une quarantaine d'États, dont celui de New York et le Connecticut, qui dénoncent le manque de coopération du constructeur allemand dans leurs enquêtes, ce qu'a récusé Matthias Müller.

- D'autres pays sont en colère : la justice belge a ainsi ouvert une enquête pour faux en écriture, l'espagnole pour escroquerie. Le parquet allemand de Brunswick (proche du siège du constructeur) a lancé une enquête visant l'ancien patron de la firme, Martin Winterkorn. Le parlement européen a également ouvert une enquête. Et les plaintes en recours collectif se multiplient jusqu'en France.

- Le 29 mars : l'autorité de la concurrence américaine (FTC) a porté plainte contre le constructeur automobile allemand Volkswagen (VW) dans l'affaire des moteurs diesels truqués.

Le poids financier de l'affaire pour le groupe ne cesse de s'alourdir :

- Volkswagen encourt une peine civile estimée à 20 milliards de dollars (18,5 milliards d'euros) ou plus, pour les 600.000 véhicules équipés de logiciels truqueurs outre-Atlantique.
- Cette très lourde amende ne représentera toutefois qu'une partie de la facture. Le Département américain de la Justice se réserve en effet la possibilité d'ouvrir aussi une procédure au pénal contre Volkswagen. Cette procédure supplémentaire pourrait coûter à Volkswagen 1,5 milliard de dollars supplémentaires. D'après une récente étude de Natixis, on serait donc au total à plus du double des 9 milliards de dollars acquittés par BNP-Paribas au printemps dernier, pour violation de l'embargo sur les transactions avec certains pays proscrits !
- Les procédures collectives des clients aux États-Unis représenteraient une charge évaluée par Natixis à 6,5 milliards de dollars.
- Les propriétaires pourraient même exiger "sous certaines conditions" le remboursement de leur véhicule, assurait fin octobre un rapport du Bundestag à Berlin. Enfin, Volkswagen va devoir subir le coût technique des rappels eux-mêmes, des actions correctives essentiellement électroniques qui prendront de 30 à 60 minutes par véhicule et démarreront très prochainement. Les analystes estiment que la facture totale de ce scandale des logiciels truqueurs pourrait aller jusqu'à... 100 milliards d'euros.

Singularité de l'affaire

"Ce qui semble clair, c'est que les États-Unis semblent déterminés à se servir de cette affaire pour affaiblir la position de Volkswagen aux États-Unis" explique un analyste financier dans la presse. Il y a eu des précédents dans ce type d'affaire mais, dans des proportions inégalées.

- Les USA ont en effet mis en cause par le passé deux autres constructeurs automobiles :
 - En 2013, Toyota a dû payer un peu plus de 1, 2 milliards de dollars aux USA, pour le scandale de 2009-2010, qui avait obligé le Japonais à rappeler 10 millions de voitures présentant des problèmes de freinage et d'accélération, c'est-à-dire, un problème technique mortel. L'amende encourue aujourd'hui par WV (estimée à 20 milliards de dollars) est quasi 20 fois supérieure.
 - En 2014, General Motors a dû également faire un rappel tardif de 2,6 millions de véhicules équipés d'un commutateur d'allumage défectueux mis en cause dans des accidents ayant fait 124 décès et des centaines de blessés..... GM s'en est tiré avec "seulement" une amende de quelque 900 millions de dollars après que Mme Barra, PDG du groupe, eut fait un mea culpa public et décrété que le risque zéro était dorénavant la norme en matière de sécurité automobile.
- Les USA ont également ces dernières années fait payer un certain nombre de grands groupes pour non-respect des normes américaines dans le cadre d'actions sur les marchés. Là encore, les sommes en jeu n'ont rien à voir (comme dans le cas de la BNP : 9 milliards de dollars acquittés par BNP-Paribas au printemps dernier, pour violation de l'embargo sur les transactions avec notamment le Soudan)...

Dans l'affaire Volkswagen, si l'on additionne tous les coûts directs et indirects engendrés par le scandale, on arrive bien à une facture totale avoisinant les 80 milliards d'euros.

Nous ne sommes plus là dans le cas d'une simple « amende » et rappel à l'ordre d'un acteur qui aurait « fauté », mais bel et bien dans une entreprise qui vise à mettre à terre l'un des leaders mondiaux du marché de l'automobile.

Réponse stratégique du groupe publiée au rapport annuel 2015

Volkswagen a pris le temps de la réflexion mais Volkswagen a fini par trancher. Dans la tourmente depuis plus de trois semaines suite au [scandale des moteurs diesels truqués](#), le groupe allemand vient d'annoncer une série de mesures qui doit permettre à sa marque éponyme de traverser et surmonter cette tempête.

De nouveaux systèmes antipollution pour le diesel

"La marque Volkswagen se repositionne pour l'avenir. Nous devenons plus efficaces, nous donnons à notre gamme de produits et à nos technologies de nouvelles priorités et nous créons les conditions nécessaires au développement des technologies de demain en accélérant notre plan de réduction des coûts", a déclaré Herbert Diess, le patron de VW, dans un communiqué. Premièrement, les véhicules diesels de la marque destinés aux marchés américain et européen seront équipés "le plus rapidement possible (...) de systèmes antipollution utilisant le meilleur de la technologie environnementale".

Un milliard d'euros d'investissements en moins chaque année

Deuxièmement, et comme annoncé récemment, cela se traduit par un grand plan d'austérité. Volkswagen va en effet réduire ses investissements d'un milliard d'euros par an tout en accélérant son programme de réduction des coûts.

La prochaine Phaeton sera exclusivement électrique

Troisièmement, le constructeur souhaite désormais miser sur le développement des véhicules hybrides et électriques, pour les voitures comme pour les utilitaires. Et pour illustrer cette nouvelle stratégie, la

firme de Wolfsburg annonce aujourd'hui que la [prochaine génération de la Phaeton](#), sera entièrement électrique.

Les parties prenantes

Gouvernements

En France

Sur la base d'un signalement d'un élu de la région Île-de-France, une enquête administrative a été lancée et des tests ont été réalisés en vue d'identifier si d'autres constructeurs auraient utilisés les mêmes méthodes de trucage.

Le Ministère de l'écologie s'est exprimé par l'intermédiaire de Ségolène Royal en évoquant « une forme de vol du contribuable et de l'État » dans la mesure où ces véhicules bénéficiaient de primes écologiques ; la ministre a aussi communiqué qu'il s'agissait d'une « tromperie caractérisée sur un sujet majeur de santé publique ».

Lors d'une conférence de presse de la DGCCRF, la secrétaire d'état chargée du commerce et de la consommation, Martine Pinville, confirme la tromperie sur les véhicules vendus dans l'hexagone et indique que « la DGCCRF a remis au parquet le PV relevant la tromperie ».

En Espagne

Le ministère de l'industrie espagnol a fait un communiqué précisant que le groupe VW allait rembourser les primes versées par l'État.

En Australie

L'agence régulatrice sur le marché automobile aborde également « l'affaire » et indique une amende de 1,1 million de dollars australiens par moteur truqué.

En Allemagne

La chancelière Angela Merkel a appelé le groupe VW « à la transparence totale » sur ce dossier.

Le ministre des Finances, Wolfgang Schäuble, a condamné « l'avidité de gloire et l'avidité de reconnaissance » du constructeur allemand.

Aux États-Unis

Le ministre de la Justice et l'EPA ont officiellement ouvert une « procédure au civil » contre le groupe automobile allemand, pour infraction au « Clean Air Act ». Un des ministres adjoints de la Justice, John Cruden, a déclaré que le constructeur allemand avait « menacé la santé publique » et avait été « déloyal envers ses concurrents », avant d'indiquer que les « États-Unis allaient recourir à tous les remèdes appropriés contre VW pour obtenir réparation ».

EPA - United States Environmental Protection Agency

Avec un budget de plus de 8 milliards de dollars et 15 500 agents, l'agence fédérale administrée depuis 2009 par Gina McCarthy est en charge d'élaborer des stratégies et des plans d'action visant à protéger la santé publique et l'environnement aux États-Unis. Elle est un organe exécutif en charge de préparer les lois pour le Congrès, de les faire respecter, et d'informer le public.

L'EPA est à l'origine de l'affaire WV qui débute ses investigations en mai 2014 suite aux premières alertes de l'ICCT. Le 18 septembre 2015, l'agence émet une notice de violation (NOV) du Clean Air Act à Volkswagen AG, Audi AG, and Volkswagen Group of America, Inc.

L'EPA travaille dès le début de l'affaire en collaboration avec le CARB.

L'agence et ses partenaires, le CARB et Environnement Canada travaillent actuellement à tester tous les VL diesel 2015-2016 afin de détecter d'éventuels défauts.

Le diesel reste un objectif important pour l'EPA :

« The US EPA⁴ is soliciting proposals nationwide for projects that achieve significant reductions in diesel emissions in terms of tons of pollution produced by diesel engines and diesel emissions exposure. »

Institutions européennes

Commission

Elzbieta Bienkowska, commissaire européenne à l'industrie, a souhaité rencontrer la direction du groupe de la marque allemande dans le but « d'expliquer et d'examiner entièrement la situation actuelle ».

Parlement

Le Parlement a voté le lancement d'une commission d'enquête parlementaire avec 354 votes (pour) contre 229 (contre). A l'initiative des Verts, le mouvement a été soutenu par les libéraux et les conservateurs de l'hémicycle européen. Le mandat de cette commission apparaît très large avec les institutions des pays concernés, les constructeurs et la Commission Européenne, « chargée de la fixation des protocoles de tests d'émissions de gaz polluants », et les autorités nationales d'homologation, « dont l'indépendance aurait été questionnée » dans le cadre de ce dossier. Par ailleurs, cette commission d'enquête disposera d'un budget important et de moyens quasi inédits avec la possibilité « de convoquer des responsables à des auditions ou réclamer des documents », pouvoir que la « commission spéciale taxe », menant une enquête sur l'évasion et la fraude fiscale, ne possède pas.

Organisations internationales

OMS

L'OMS, par le biais d'une de ses agences spécialisées, le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC), a classé dès 2012 les gaz d'échappement diesel dans la catégorie des cancérogènes certains.

ONU

Le porte-parole de l'ONU, Stéphane Dujarric, a mis en avant l'importance pour « l'industrie automobile d'être un partenaire pour combattre le changement climatique », avant de préciser qu'il « souhaitait que l'entreprise VW coopère pleinement et résolve ce problème ». La responsable en chef de la lutte contre le changement climatique, Christiana Figueres, s'est dit « ravie par Volkswagen » avant de poursuivre « nous allons en finir avec le diesel et passer aux véhicules électriques ».

Organisations non gouvernementales

CARB - California Air Resources Board

L'état de Californie est particulièrement actif depuis le début des années 90 dans la lutte contre l'usage du pétrole pour les VL. Ainsi, par le biais de son bras opérationnel le CARB, il promeut le développement du véhicule électrique et du véhicule à hydrogène. Un bras-de-fer très dur a lieu entre

⁴ Appel d'offres clôturé le 26 avril 2016.

2006 et 2010 avec le CARB d'une part et les pétroliers américains alliés à GM d'autre part. GM s'est rangé finalement au côté du CARB en adoptant la technologie hybride sur sa Chevrolet Volt.

Le 18 septembre 2015, simultanément à la NOV de l'EPA, le CARB écrit à VW pour lui signifier qu'il considère que les rappels de véhicules n'ont pas produit les effets désirés.

Le CARB fonctionne sur un budget annuel de plus de 860 million de Dollar et compte 1300 employés.

Mary D. Nichols est la présidente de l'agence depuis 2007, elle était administrateur adjoint en charge du bureau Air et Radiation de l'EPA

Californians Against Utility Company Abuse

Financée par les compagnies pétrolières elle a rassemblé des pétitions et organisé des manifestations contre les VE et autres attaques informationnelles dès 1994 lors des luttes GM/CARB sur le développement du véhicule électrique.

AECC - Association for Emissions Control by Catalyst

Regroupe les entreprises européennes qui élaborent des technologies pour réduire les émissions des moteurs : BASF Catalysts Germany GmbH (Allemagne), Ibiden Europe B.V. Stuttgart Branch (Allemagne), Johnson Matthey PLC (Royaume-Uni), NGK Europe GmbH (Allemagne), Solvay (France), Umicore AG & Co. KG (Allemagne)

Transport et Environnement

Cette association basée à Bruxelles se présente elle-aussi comme une ONG militant pour une énergie décarbonée et regroupe une nébuleuse d'une cinquantaine d'ONG. Elle est financée notamment par *l'European Climate Foundation* dont on a vu qu'elle-même était financée par *l'Energy Foundation* qui est elle-même financée par la *Climate Works Foundation*. Elle se trouve donc être un bras européen de l'ICCT car partageant les mêmes missions et les mêmes bailleurs de fonds. Ce rapprochement n'est jamais mis en avant médiatiquement alors que les deux organismes travaillent ensemble depuis 2012. De plus, Transport & Environnement est à l'origine du développement de la controverse en Europe [autour du diesel](#).

ICCT

L'*International Council of Clean Transportation* se présente comme un «groupe de recherche indépendant à but non lucratif» avec des bureaux à Washington, San Francisco et Berlin. Elle est présentée comme une ONG sur sa page wikipédia, mais comme un think tank sur la page LinkedIn de son fondateur, Drew KODJAK. Ce dernier a créé l'ICCT en 2005. Drew KODJAK est un ancien conseiller de la division pollution de l'air de l'Agence Américaine de l'Environnement (*Environmental Protection Agency, EPA*). Cette organisation a pour principaux donateurs des fondations privées axées sur l'écologie comme la *ClimateWorks Foundation*, la *William and Flora Hewlett Foundation*, la *Climate and Clean Air Coalition* et *l'European Climate*.

En 2014, l'ICCT a perçu 10.461.690 \$ de dons de ses [financeurs](#).

Zoom sur les financeurs :

- la ClimateWorks Foundation

Créée par la *Hewlett Foundation*, *Packard Foundation*, *KR Foundation*, *MacArthur Foundation* et *Oak Foudation*, cette fondation reverse 143 millions \$ de subventions en 2013 et 25 millions de \$ par an à destination de fondations européennes.

La *ClimateWorks Foundation* sponsorise également une autre organisation américaine très active :

L'Energy Foundation, fondée en 1991, par trois importantes fondations qui ont décidé « *qu'il était temps pour la philanthropie d'aider le monde à gagner les défis énergétiques* ». En 2014, les revenus d'*Energy Foundation* sont de 120.552.657 \$.

En 1999, avec le soutien de la *David and Lucile Packard Foundation* (8^{ème} selon le Top 100 US des [fondations américaines](#) avec 7.084.903.284 dollars et 24^{ème} au titre d'importance de dons avec [291.696.462 millions de dollars](#)), *Energy Foundation* a établi un bureau à Beijing : le China Sustainable Energy Program (appelé maintenant *Energy Foundation China* qui depuis sa création a bénéficié de plus de 200 millions de dollars). « *Notre partenariat d'investisseurs philanthropiques s'engage à construire la nouvelle énergie du futur* » est leur profession de foi. Il s'agit « *d'aider à la transition de la Chine vers un avenir énergétique durable par la promotion de l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables. Nous soutenons la recherche sur les politiques, l'élaboration des normes, le renforcement des capacités, et la meilleure diffusion des pratiques dans les huit secteurs : le bâtiment, l'électricité, l'environnement, les transports et la ville durable.* ». Ainsi *Energy Foundation China* finance des instituts de recherche sur les politiques, les académies, les think tanks et les [organismes de normalisation en Chine](#).

Poursuivant son développement, *Energy Foundation* a créé en 2008 l'*European Climate Foundation* (dont les revenus s'élèvent à 25.076.000 \$ pour 2014). L'objectif de cette fondation européenne est de « *guider la transition vers une économie à faible émission de carbone* ». Sa priorité n'est pas de protéger l'environnement, mais de créer un type d'économie.

Son objectif second est de « *développer un cadre intersectoriel pour les politiques européennes pour la conduite de la transition climatique en Europe et encourager les inspirations internationales appropriées* ». La Fondation considère l'Europe comme un laboratoire pour le monde.

Le troisième objectif de la Fondation est « *la limitation des émissions des combustibles fossiles en Europe et des pays voisins* ». Elle lutte contre l'une des rares sources d'énergie fiables en Europe : le charbon. La plus grande partie du financement de la Fondation est ciblé vers le « *Power Program* » et ses *EU Climate Policies and Low-Carbon Economy Program*. Ainsi, à l'aide des subventions, la *European Climate Foundation* finance des think tanks et des ONG pour produire rapports et campagnes contre le charbon en Europe.

[William and Flora Hewlett Foundation](#)

Selon le classement top 100 U.S. des fondations les plus riches en 2014, la *Hewlett Foundation* est classée 6^{ème} pour un montant de 9.042.503.000 dollars. Et selon le top 100 U.S. des fondations donnant le plus en 2014, *Hewlett Foundation* est 14^{ème} avec 434 millions de dollars et *Packard Foundation* est 24^{ème} avec [291.696.462 millions de dollars](#).

[The Climate and Clean Air Coalition](#)

Fondé en 2012, cet organisme s'inscrit dans une politique de lutte contre le réchauffement climatique et plus particulièrement dédié à la lutte contre les polluants aériens. Ses financeurs sont plutôt démocrates. Cet organisme est patronné par Hillary Clinton.

« *...the principal effort necessary to reduce the effects of carbon dioxide ... effective and affordable ways to reduce global warming* » extrait du discours de lancement d'Hillary Clinton⁵ (février 2012) .

[The European Climate Platform](#)

(ECP) a été fondé en 2005, à l'initiative conjointe de Mistra (*Swedish Foundation for Strategic Environmental Research*) et du CEPS (*Centre for European Policy Studies*, think tank basé à Bruxelles). Son objectif, insérant l'Europe dans un contexte global, est de faciliter l'interaction des recherches de politique publique en fournissant une plateforme de discussion centrée sur une politique

⁵ Clinton's Remarks at the Climate and Clean Air Coalition To Reduce Short-Lived Climate Pollutants Initiative, Launching February 2012.

internationale du changement climatique, soutenue par Mistra et les ressources de recherches du CEPS.

Le coût du test

Selon, le journal *Challenges*, le montant réglé à l'université est de 100 000 dollars. « Car à en croire l'ICCT, inspecter trois voitures leur a coûté quelque [100.000 dollars](#). »

Les acteurs physiques de la structure

John German

John German est le principal intervenant de l'ICCT dans l'affaire Volkswagen. Ancien employé de Chrysler, American Honda Motor Company, il a passé 13 ans à rédiger des réglementations pour l'EPA. Il est ensuite devenu expert de l'ONG ICCT, tout en restant un fervent défenseur et promoteur des normes et standards américains.

Ainsi, en mars 2016, il produit un dossier dont le but est de comparer les exigences réglementaires européennes, coréennes et californiennes concernant les système de diagnostic embarqué (On-board Diagnostic OBD). Le but est de proposer la norme la plus adaptée à la Chine qui a décidé d'adopter une réglementation sur les systèmes de diagnostics embarqués contrôlant les émissions des véhicules légers. Sa recommandation, au nom de l'ICCT, est d'adopter la réglementation californienne. John German est un promoteur des normes et standards américains.

Dans un autre dossier paru en novembre 2015, John German compare les réglementations européennes et américaines concernant les tests et contrôles des véhicules légers dans le but de mieux aligner les exigences réglementaires et la performance environnementale. Aucune critique n'est faite sur la réglementation américaine mais les sept propositions faites ne concernent que la réglementation européenne à faire évoluer. L'intention est claire : faire évoluer la réglementation européenne sans remettre en cause l'américaine. Pourtant celle-ci est critiquable notamment sur le contrôle des émissions CO2.

Drew Kodjak

Drew Kodjak, directeur executif de l'ICCT est un ancien conseiller juridique de bureau des transports et de la qualité de l'air (Office of Transportation and Air Quality) de l'EPA (Environmental Protection Agency). Il y a été décoré pour ces travaux sur la loi sur les véhicules diesel.

Entreprises privées

Volkswagen

Hinrich Woebcken

Ancien cadre du groupe BMW, Hinrich Woebcken entre au service de Volkswagen en février 2016. En charge de dynamiser les activités du groupe en Amérique du Nord, il occupera trois postes, dont celui de directeur de Volkswagen Group of America. Hinrich Woebcken rendra notamment des comptes à Michael Horn, qui demeure président et directeur général de Volkswagen Group of America. Un mois plus tard, en mars 2016, Michael Horn est démissionné et remplacé par Hinrich Woebcken. Face aux désaccords entre le combatif Mathias Müller (nouveau PDG de VW) et Michael Horn (PDG VW US) et son mea-culpa, le groupe a décidé de germaniser la direction de la branche américaine de VW.

Universitaires

West Virginia University - CAFEE

Gregory Thompson

Cet universitaire reste d'une hyper-discrétion médiatique.

Clubs économiques américains

Tech Amici

Le plan « Clean Air Act » présenté par le président américain vise à réduire de 32% par rapport à 2005 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Devant l'opposition qu'il suscite et « *pour aider le tribunal à trancher* », les *tycoons* de la Silicon Valley, menacés par [Volkswagen en janvier 2016](#), ont lancé plusieurs opérations d'influence : campagne de presse (Elon Musk notamment surfant sur le scandale VW), lancement de pétition, création d'un club « Tech Amici », lettre solennelle adressée à la Cour Suprême. Le tribunal devrait statuer en automne.

Annexe

