

Le scandale Volkswagen (2015), ou l'« utilisation à mauvais escient de l'ingénierie allemande »⁶⁷

Une fraude massive et historique dans l'histoire de l'automobile

Le scandale planétaire de Volkswagen (VW) est révélé en septembre 2015 alors que ses principaux ressorts sont actifs dès 2009 : du fait de la culture du consensus qui prévaut dans les entreprises allemandes⁶⁸, aucun salarié ne s'est constitué lanceur d'alerte en interne. Par ailleurs, VW est un joyau historique de l'automobile allemande investi de fierté nationale, aucun média n'a donc le désir, ni même les ressources techniques, de contester la véracité des tests antipollution complexes auxquels doivent se soumettre les constructeurs automobiles. Ce n'est donc pas un hasard si le scandale est révélé à l'étranger, en l'occurrence aux États-Unis où la société civile et la presse contrôlent davantage les entreprises qu'elles ne le font en Europe. C'est l'ONG International Council for Clean Transportation (ICCT), spécialisée dans les transports propres, qui lance l'affaire en 2013 en testant les émissions de certaines voitures diesel en condition de conduite réelle avec l'appui de l'université de Virginie-Occidentale. Elle s'attend à conclure que les voitures vendues aux États-Unis, où les normes antipollution ont été nettement renforcées ces dernières années, sont moins polluantes que les autres. Mais les résultats de ce test sont autrement plus surprenants : certains véhicules de VW peuvent dépasser jusqu'à plus de vingt fois les normes d'émission de dioxyde d'azote autorisées, alors qu'en laboratoire les résultats apparaissent conformes. L'ICCT alerte la California Air Resources Board (CARB) et l'Environment Protection Agency (EPA), qui procèdent à des tests plus détaillés et découvrent qu'un dispositif d'invalidation technique permet de tricher en phase de test. Fin 2014, VW propose de rappeler 500 000 véhicules concernés pour une mise à jour du logiciel contrôlant le moteur, à la satisfaction des autorités américaines, et en profite en sous-main pour améliorer le logiciel espion pointé du doigt (la voiture détecte encore plus précisément si elle se trouve sur un banc d'essai). Cinq mois plus tard, le CARB réalise que les véhicules mis à jour ne sont toujours pas conformes. Ce n'est qu'en septembre 2015 que VW admet avoir installé dans le moteur un logiciel qui coupe le mécanisme de contrôle des émissions en circulation normale et l'active lors des contrôles antipollution pour permettre la limitation temporaire des émissions de gaz polluants.

Le mensonge comme résolution d'une tension systémique entre défense d'une position commerciale et performance écologique

Si Martin Winterkorn, président du directeur de VW, présente ses excuses et démissionne dans la foulée du scandale médiatique, le groupe VW n'en impute pas moins la responsabilité du trucage des moteurs diesels à certains de ses ingénieurs. Au cours de leurs rencontres avec les régulateurs américains en vue d'obtenir les certifications requises pour la commercialisation des véhicules sur le marché américain, il est vral qu'ils ont délibérément menti, affirmant que les véhicules diesels de VW étaient conformes aux normes américaines et cachant la présence d'un dispositif technique explicitement dédié à la fraude. James Robert Liang, ingénieur responsable de la mise au point de la version américaine du moteur EA 189, a été lourdement condamné à quarante mois de prison et 200 000 dollars d'amende. Mais compte tenu de l'ampleur de la fraude, les experts estiment qu'il est peu probable que la direction de l'entreprise n'ait pas été au moins au courant, sinon directement responsable, de la conception de ce dispositif. Pour se défaire de ce type d'accusation, Matthias Müller, successeur de Winterkorn, prétexte alors que VW a mal interprété la législation américaine.

Quoi qu'il en soit, au moins deux principes d'éthique sont transgressés dans cette affaire : 1) le respect des normes juridiques, et par incidence le respect de l'environnement ; 2) la reconnaissance de la faute commise. Dès lors que les ingénieurs acceptent d'améliorer les logiciels frauduleux, ils sont piégés dans l'engrenage du mensonge.

Les ingénieurs font valoir dans cette affaire qu'il est impossible de fabriquer un moteur « diesel clean » en respectant à la fois les plafonds d'émission de gaz polluants fixés par le régulateur public américain et les impératifs de coûts imposés par l'entreprise. Pour contourner le problème, ils ont donc décidé de développer un logiciel capable de reconnaître une situation de test d'émission. Plus la demande sociale de dépollution est forte, plus les réglementations sont contraignantes et plus les comportements de tricherie apparaissent comme une solution de court terme compte tenu du coût technique de la performance écologique à atteindre (estimée à 300 euros par véhicule). Le mensonge repose sur un calcul à court terme et révèle l'intériorisation forte de la norme économique du profit immédiat chez les ingénieurs.

Le scandale VW n'a rien d'une dérive isolée et d'autres affaires de ce type ont éclaté chez d'autres constructeurs tels que General Motors ou Toyota. Du fait de la concurrence impitoyable entre constructeurs, côté offre, et du ralentissement chinois, côté demande, l'industrie automobile peine à dégager des profits. Dans cette conjoncture déprimée, VW aspire tout de même à se positionner comme le leader mondial de l'automobile, devant Toyota. Pour réussir cette stratégie, il lui faut prendre pied sur l'immense marché américain, où le diesel ne représente que 1 % du parc automobile. Pour résoudre les tensions systémiques entre l'état atone du marché et la volonté de performance, entre la volonté de conquête du marché américain et les pratiques des automobilistes américains, VW a joué avec les limites.

Dernière le scandale industriel, le scandale réglementaire du capitalisme de connivence

Le capitalisme allemand est un capitalisme de connivence : l'idée est de fonctionner à l'amiable entre syndicats et patronat, entre fournisseurs et clients, entre firmes et État, plutôt que de se soumettre à la concurrence. S'il permet de désamorcer les conflits sociaux en amont par la cogestion partenariale, il facilite également les écarts aux règles par entente mutuelle. Dans l'affaire VW, ce corporatisme fonctionne à plusieurs niveaux, et d'abord entre les industriels et les politiques, le Land de Basse-Saxe étant actionnaire historique de VW. Les experts pointaient depuis longtemps le décalage entre les tests pratiqués en laboratoire et les émissions réelles, mais le lobbying intense des industriels de l'automobile auprès des politiques a permis de maintenir ces protocoles faussés à Bruxelles. Un second niveau de connivence apparaît entre dirigeants, syndicalistes et salariés. Dans le capitalisme actionnarial anglo-saxon, les actionnaires contrôlent seuls les dirigeants, tandis que dans le modèle partenarial allemand, ils partagent cette mission de contrôle avec des syndicats et des salariés dont la complicité peut être achetée. Peter Hartz, l'auteur des lois d'assouplissement du marché du travail, a ainsi été condamné en 2007 à deux ans de prison avec sursis pour avoir corrompu les élus du comité d'entreprise de VW. En 2008, la direction de Siemens a démissionné en bloc suite au versement de 1,3 milliard d'euros de pots-de-vin. Dans l'affaire du logiciel espion, c'est plutôt la diffusion d'une culture de la peur auprès des salariés qui a permis d'extorquer leur docilité. Paradoxalement, en mettant théoriquement les actionnaires sur un pied d'égalité avec les salariés, le modèle allemand permet aux dirigeants de justifier plus facilement leurs décisions stratégiques et se trouver dévoyée dans le sens d'une augmentation des marges de manœuvre décisionnaires des dirigeants. Ici comme ailleurs, la focalisation sur le scandale moral permet d'occulter le poids des structures.

67. Selon Barbara Hendricks, ministre allemande de l'Écologie en 2017.

68. Guillaume Duval, *Made in Germany. Le modèle allemand au-delà des mythes*, Seuil, 2013.