

L'Allemagne horrifiée par le scandale Volkswagen aux Etats-Unis

[Olivier Perrin](#)

(Friso Gentsch/EPA/Keystone)



Les dégâts du logiciel espion sont énormes. La manipulation, outre-Atlantique, du fleuron allemand de l'automobile est un désastre financier et en termes d'image. Mais comment VW a-t-il pu être aussi stupide? se demandent les médias

[Les liens](#)

- [L'action Volkswagen en chute libre après le scandale de la fraude aux tests anti-pollution](#) (21.09.2015)
- [Page spéciale. Toutes les revues de presse](#)

Vos commentaires

[Lire tous les commentaires \(0\)](#)

[Ajouter un commentaire](#)

C'était «*DAS Auto*». C'est désormais «*DER Skandal*». La duperie de [Volkswagen \(VW\)](#) sur les contrôles antipollution aux Etats-Unis va coûter très cher, disent tous les journaux et sites d'information du monde. Mais surtout en Allemagne, en ce week-end noir que les médias ont passé à encaisser les deux coups durs qui font les gros titres: VW, donc, pris la main dans le sac, et [le départ du «traître», l'entraîneur Lucien Favre, du Borussia Mönchengladbach](#).

Sur le marché de l'automobile, évidemment, c'est une catastrophe, sanctionnée comme telle par l'effondrement du cours de bourse: «La bombe a provoqué une déflagration sur la place

financière», titre [Le Figaro](#). Lequel raconte aussi comment le scandale a éclaté. «Tout serait parti d'une petite ville de Virginie-Occidentale. En 2013, le professeur Gregory J. Thompson, du Centre pour les émissions, les moteurs et les carburants alternatifs, effectue une série de tests sur trois véhicules différents de Volkswagen pour mesurer les polluants émis par les moteurs de ces voitures en condition d'utilisation réelle, à la demande d'une ONG opérant dans les transports écologiques.

«Désastre», «choc», «débâcle»

»Quelques mois plus tard, les résultats de ses tests sont stupéfiants: la différence entre les données publiées par le constructeur et les mesures effectuées sont énormes», relaie [France 24](#). L'Agence fédérale de protection de l'environnement, [l'Environmental Protection Agency \(EPA\)](#), décide alors d'ouvrir sa propre enquête. Et c'est là que ses limiers découvrent le pot aux roses.

Tout cela est donc particulièrement grave en termes d'image. La presse allemande n'a pas de mots assez durs pour qualifier ce «désastre», ce «choc», cette «débâcle». [La révélation, vendredi](#), de la manipulation du constructeur est à l'aune de la commotion assenée à la fierté nationale par la faute du fleuron industriel récemment couronné numéro un mondial des ventes: «Tricherie sur les émissions de diesel», titrait alors le [New York Times](#). Une vraie calamité lorsque le plus prestigieux quotidien du monde vous accuse.

Une «affaire d'Etat»

Berlin n'a donc pas le choix: elle veut procéder à des vérifications auprès de tous les constructeurs allemands. Car aux Etats-Unis, l'EPA et les autorités californiennes ont déjà annoncé vouloir investiguer sur des modèles autres que Volkswagen. Et, de son côté, le gouvernement allemand a ordonné des «tests approfondis» sur tous les modèles diesel de la marque VW, a annoncé le ministre des Transports, [Alexander Dobrindt](#), au quotidien allemand [Bild](#). «Le scandale Volkswagen devient affaire d'Etat», aux yeux de [L'Agefi](#). *Too big to fail*, en quelque sorte.

Quant au ministre de l'Economie, [Sigmar Gabriel](#), il a exprimé sa crainte de voir l'affaire éclabousser tout le secteur automobile allemand, pilier de l'économie nationale. Et pour VW, c'est d'ores et déjà la curée outre-Atlantique, selon [Courrier international](#), qui titre: «Volkswagen ou l'art allemand de la manipulation.» Question logique, donc: «A quel point un groupe mondial peut-il être bête?» se perd dans les abysses de la stupéfaction la [Frankfurter Rundschau](#).

«Dummheit»

Pour le quotidien de gauche, cette «*Dummheit*» n'est pas seulement criminelle, mais aussi «incroyablement stupide». Car «le risque de se faire attraper était grand, [...] vu qu'une importante association de consommateurs [allemande] se plaint depuis des années de fausses informations sur la consommation d'essence et les valeurs de pollution. Les dégâts sont énormes.» Et maintenant, tous les médias se demandent si VW n'use pas des mêmes subterfuges en Europe et ailleurs.

Pour le [Spiegel](#), ce ne sont pas les milliards d'euros de pénalités qui menacent l'entreprise, mais aussi cette «atteinte à l'image»: «L'entreprise a mis les pieds sur du terrain dangereux.»

Le magazine rappelle «que la justice américaine suit une ligne très dure pour combattre la criminalité économique». D'ailleurs – ce n'est guère étonnant – «un cabinet d'avocats américain a déjà présenté une plainte collective contre le constructeur».

Remonter la pente

Les Etats-Unis, rappellent [Les Echos](#) – cités dans la revue de presse de [France 24](#) – «n'hésitent pas à frapper les entreprises là où cela fait le plus mal: au portefeuille». Mais, relève le journal, «on serait moins gêné par ces gigantesques amendes si elles ne s'exerçaient pas toujours dans le même sens. Le problème, c'est que ni l'Europe ni la Chine ne peuvent prétendre exercer un tel pouvoir». Volkswagen va devoir remonter une pente de confiance sur laquelle il avait construit sa réputation.

«Solidité, sécurité, fiabilité. Depuis quelques années, Volkswagen avait même ajouté un quatrième pilier à la «*deutsche Qualität*»: écologiquement compatible», écrit [La Croix](#), qui évoque une «fâcheuse coïncidence» à deux mois de [la Conférence sur le climat \(COP21\)](#). Et en plein [Salon automobile de Francfort](#) ! Alors, du point de vue médiatique, l'affaire est en or pour les titreurs. Les métaphores ainsi fleurissent, du «dérapage incontrôlé» de [20 minutes](#) à la «sortie de route» de [Libération](#), qui considère VW «pris la main dans le pot» et [«englué dans un dieselgate»](#); en passant par [Radio-Canada](#), qui titre très joliment «Das scandale» et [le site Boursier.com](#) qui a choisi: «Volkswagen coule une bielle.»

Voilà qui ne va pas arranger les affaires d'un «modèle allemand à l'épreuve», selon [Le Monde](#). Et qui va singulièrement écorner le miracle «d'un petit constructeur automobile passé en moins de vingt ans du statut d'acteur régional un peu vieillot à celui de numéro un mondial et première entreprise d'Allemagne». Aujourd'hui, on demande un dépanneur à Wolfsburg.