

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Information Presse

10 décembre 2015

Volkswagen accomplit des progrès satisfaisants dans le cadre de son enquête, ainsi que dans les solutions techniques apportées, et dans le réalignement du Groupe

- Les premiers résultats de l'enquête sur les émissions sont disponibles
- Près de 450 experts internes et externes participent aux enquêtes
- 100 téraoctets de données recueillies, soit l'équivalent du contenu de près de 50 millions de livres
- Volkswagen a décidé que les prochains tests sur les émissions seront évalués de manière indépendante
- Les solutions techniques pour les clients en Europe débuteront en janvier 2016
- Le réalignement du Groupe est en bonne voie

Le réalignement du Groupe Volkswagen est en bonne voie. Le Groupe a accompli des progrès significatifs sur les cinq priorités définies fin octobre : les solutions techniques pour les clients en Europe ont été mises au point, présentées aux autorités et évaluées positivement par ces dernières. Ces solutions commenceront à être mises en œuvre dès janvier 2016. L'enquête sur les émissions est tout à fait concluante, et les premiers enseignements ont déjà été tirés sur la base des résultats obtenus jusqu'ici. La mise en place de la nouvelle structure se poursuit conformément au plan, et la mise au point d'une nouvelle stratégie a été lancée. Le Président du Conseil de Surveillance du Groupe Volkswagen, Hans Dieter Pötsch, a déclaré aujourd'hui devant la presse à Wolfsburg : « Le Groupe Volkswagen est parfaitement fonctionnel en tout point, même durant ces jours mouvementés. Comment et quand allons-nous répondre aux défis actuels dépend de nous, mais pas seulement. Afin de surmonter ce défi, nous devons entreprendre un effort commun considérable et nous sommes tous déjà prêts à le faire. » Matthias Müller Président du Directoire, précise : « Nous faisons tout pour surmonter la situation actuelle, mais nous ne pouvons pas nous permettre d'être paralysés par la crise. Au contraire, nous l'utiliserons comme un catalyseur pour entreprendre les changements dont Volkswagen a besoin. »

Pour la première fois, l'entreprise a apporté une réponse détaillée sur l'état de son enquête, laquelle est coordonnée par un comité spécial du Conseil de Surveillance. Près de 450 experts internes et externes participent aux enquêtes, lesquelles sont conduites en deux phases. Un examen interne, mené par un groupe d'experts de différentes entreprises appartenant au Groupe avec un mandat et un délai clairement définis, se

concentre sur le mandat d'audit du groupe confié par le Conseil de Surveillance et le Comité de Direction pour étudier les processus concernés, les rapports et les systèmes de surveillance, ainsi que l'infrastructure associée. L'audit du Groupe fournira ses conclusions aux experts externes de Jones Day. Le Conseil de Surveillance a donné à ce cabinet d'avocats de renommée internationale un mandat parallèle pour clarifier entièrement les faits et les responsabilités – en d'autres termes, il a été demandé de procéder à une enquête judiciaire. Dans le cadre de son travail, Jones Day apportera un soutien opérationnel à l'entreprise Deloitte.

L'audit du Groupe a procédé à l'identification des points faibles

Tel que rapporté mercredi, de nombreuses enquêtes internes, qui ont fait l'objet d'un examen indépendant en externe, n'ont pas confirmé les soupçons d'irrégularités au cours du processus de certification d'émissions de CO₂. Les premières conclusions significatives dans l'enquête sur l'oxyde d'azote (NOx) sont maintenant disponibles. L'examen d'audit du Groupe sur les processus concernés indique que les valeurs d'émissions d'oxyde d'azote, influencées par le logiciel, était dû à l'interaction de trois facteurs :

- Des erreurs et manquements individuels de certains salariés
- Des faiblesses dans certains processus
- Une attitude de la part de certains employés qui consistait à tolérer les infractions à la loi dans certains départements de l'entreprise.

Il est évident que par le passé, les déficiences dans les processus ont favorisé les manquements de la part de certains individus. Cela est vrai, par exemple, pour les processus de test et de certification qui touchent nos dispositifs de contrôle du moteur, qui ne sont pas adaptés pour prévenir l'utilisation du logiciel en question. L'audit du Groupe a suggéré des mesures spécifiques pour corriger ce point. Nous nous concentrons sur la structuration de ces processus de façon à ce qu'elle soit plus transparente et systématique. Par exemple, à l'avenir, les logiciels pour les dispositifs de contrôle du moteur seront développés de manière plus stricte et en conformité avec le principe de la double vérification. En outre, les entités responsables du développement de ces logiciels sont en cours de réorganisation. Elles seront beaucoup mieux structurées, et leurs pouvoirs et leurs responsabilités seront également mieux encadrés. Des déficiences ont été également relevées dans les systèmes de signalement et de contrôle. Le principal problème était que les responsabilités n'étaient pas suffisamment claires. Volkswagen va maintenant s'attacher à mieux les définir. L'audit du Groupe a également découvert des déficiences dans certains départements des infrastructures informatiques de Volkswagen. Ces déficiences seront également corrigées. Volkswagen se propose d'introduire des systèmes informatiques permettant d'effectuer des processus individuels, qui auront la capacité de contrôler avec une efficacité et une transparence bien plus pointues. Cela permettra de réduire simultanément notre dépendance aux personnes lorsque des processus problématiques doivent être identifiés et, si nécessaire, transmis à un niveau supérieur. M. Pötsch souligne que « l'enquête d'audit du Groupe a fourni de précieux résultats, qui nous

aideront à créer une structure qui, au lieu de favoriser les violations de la réglementation, les empêchera, ou tout au moins permettra de les détecter plus tôt. » L'entreprise a déjà tiré une conclusion essentielle basée sur les constatations de l'audit du Groupe, à savoir que sa pratique des essais doit subir des changements complets. Volkswagen a décidé que les prochains essais sur les émissions seront évalués en interne et en externe. En outre, une sélection aléatoire des essais menés en conditions réelles pour évaluer les valeurs d'émissions sur route va être introduite. « Nous espérons que cela permettra à Volkswagen de retrouver la confiance perdue », déclare M. Pötsch.

Du temps supplémentaire est nécessaire pour mener à bien l'enquête en externe

Bien que l'analyse des processus de l'audit du Groupe sera conclue prochainement, une année supplémentaire sera nécessaire au cabinet de Jones Day pour terminer son travail. Davantage de temps est requis pour les enquêteurs externes pour conduire correctement leur enquête pour deux raisons. La première est qu'ils ont un volume considérable de données à examiner. À l'heure actuelle, 102 téraoctets d'informations ont été obtenues, ce qui équivaut à un contenu d'environ 50 millions de livres. Plus de 1500 unités de stockage de données électroniques ont été recueillies auprès d'environ 380 employés. La deuxième raison est que leur enquête sur les faits prend en compte la responsabilité juridique. Par conséquent, leurs conclusions ne doivent pas seulement être plausibles et cohérentes, mais doivent également être valides devant un tribunal. Volkswagen prévoit de faire état de l'avancement de l'enquête externe lors de son Assemblée Générale annuelle, le 21 avril 2016.

L'information qui a été diffusée à date explique largement l'origine et le développement du problème lié aux NOx. Cela démontre que cela n'a pas été une erreur isolée, mais plutôt une chaîne d'erreurs qui ont été autorisées à se produire. Le point de départ était une décision stratégique de lancer une vaste campagne sur les véhicules diesel aux Etats-Unis en 2005. Initialement, il a été impossible de respecter les normes requises en termes de NOx aux Etats-Unis sur les moteurs EA 189 en prenant en compte le temps et le budget alloués. Cela a mené à l'introduction du logiciel qui a permis d'ajuster les niveaux d'émissions des NOx selon que le véhicule soit sur route ou sur banc. Ensuite, lorsqu'un processus technique effectif a été disponible pour réduire les émissions de NOx, il n'a pas été utilisé dans toute la mesure du possible. Au contraire, le logiciel en question a permis à l'additif de traitement de gaz d'échappement « AdBlue » d'être injecté en quantité variable afin que les valeurs de NOx soient particulièrement basses en phase de test, mais significativement plus élevées lorsque les véhicules étaient sur route.

« Aucune transaction commerciale ne justifie d'outrepasser la loi et la morale liée », a souligné Hans Dieter Pötsch. Dans un premier temps, neuf managers qui sont potentiellement impliqués dans la manipulation ont été suspendus. Je vous garantis ici et maintenant que nous poursuivrons nos investigations internes jusqu'au bout. Je me porte personnellement garant en tant que Président du Conseil de Surveillance de Volkswagen AG.

Les solutions techniques, qui ont été positivement évaluées par l'Autorité Fédérale Allemande des Transports (KBA), sont maintenant disponibles pour les modèles européens avec le moteur EA189 concerné. Volkswagen assure ainsi que les modèles concernés en Europe respecteront les obligations légales dans le futur. Les coûts d'implémentation de ces solutions seront gérables techniquement, financièrement et en termes de fabrication. Le logiciel sur les moteurs TDI 2.0 et 1.2 litre seront mis à jour. Pour le 1.6 litre TDI, un transformateur d'air sera utilisé pour augmenter les mesures de précision et, en combinaison avec une refonte du logiciel, optimisera ainsi la quantité d'injection.

Maintenant que les solutions techniques ont été approuvées, Volkswagen travaille intensément sur la manière de les mettre en place. Le rappel des modèles à volumes, les 2.0 l TDI, commencera en janvier 2016. Le rappel des 1.2 l TDI est actuellement prévu pour le second trimestre. La phase d'implémentation pour les modèles 1.6 l TDI est prévu pour le troisième trimestre afin de permettre la préparation de la modification matérielle. Dans le cadre du plan actuel, l'ensemble de l'initiative prendra au moins toute l'année 2016. Matthias Müller, Président du Conseil de Surveillance, a promis : « Volkswagen ne se reposera pas jusqu'à ce que l'affaire ne soit résolue une fois pour toute, et avant tout pour la satisfaction de nos clients ». Volkswagen informera individuellement les clients des véhicules concernés de la date à laquelle les véhicules seront mis à jour. Volkswagen assure que les solutions seront assurées de manière gratuite. L'entreprise renonce au statut de limitations légales pour les solutions techniques, et proposera un véhicule de remplacement pendant la durée d'intervention si nécessaire.

En raison de limites beaucoup plus strictes sur les NOx aux Etats-Unis, c'est un plus grand challenge technique que de mettre à jour les véhicules afin que les limites d'émissions applicables soient satisfaites par une seule et même stratégie d'émissions. A cette fin, Volkswagen coopère étroitement avec l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) et le California Air Resources Board (CARB). La solution appropriée pour l'Amérique du Nord sera présentée dès que les autorités compétentes l'auront approuvée.

L'implémentation de la nouvelle structure du Groupe a commencé

En parallèle à la crise à surmonter, Volkswagen est également en train d'établir un nouvel alignement exhaustif qui affecte la structure du Groupe, ainsi que sa façon de penser et ses objectifs stratégiques.

Volkswagen sera gérée d'une manière plus décentralisée à l'avenir, et ses marques et régions seront plus indépendantes. Le directoire du Groupe est pleinement concentré sur ses tâches principales : faire avancer les questions majeures pour l'avenir, ainsi que les synergies, les contrôles et la stratégie. Volkswagen contribuera de manière significative au changement technique qui aura un impact majeur sur son propre business model, devenant plus agile, et rationalisant ses processus de prise de décision. En outre, Volkswagen deviendra plus juste et améliorera son efficacité en termes de coûts. Tous ces changements structurels ont pour finalité de réduire la

complexité managériale et d'assurer que le Groupe puisse être guidé de manière efficace sur le long terme.

Au niveau organisationnel, avec la nomination du Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, le département « Intégrité & Loi » sera représenté comme son propre département au sein du directoire du Groupe à l'avenir – une indication claire que ces sujets sont extrêmement importants pour Volkswagen. Davantage d'importance sera accordée à la digitalisation, qui reportera directement au Président du Directoire. D'une manière globale, les reports directs seront réduits de plus de 30 à 19.

Le renouvellement du personnel dans le Groupe a encore pris récemment un nouvel élan. Depuis le début de l'année 2015, le Directoire du Groupe a vu six nouveaux membres arriver, sept marques ont vu leur top management changer, et huit départements dans le scope des responsabilités du Président du Directoire ont désormais de nouveaux visages. Müller a déclaré « L'Equipe avec laquelle nous souhaitons faire face aux challenges des prochains mois et années est en place. » Les détails de la nouvelle structure sont en préparation pour le premier trimestre 2016. La nouvelle structure sera en place au sein Groupe début 2017.

Nouvel état d'esprit initié

Müller a remarqué : « Nous pouvons avoir les meilleurs personnes, et une excellente organisation, mais nous ne pouvons rien faire sans la bonne attitude et mentalité. » Au cours des processus de changement à venir et de la nouvelle façon de penser, Volkswagen peut se reposer sur ses forces traditionnelles : la qualité de conscience, la forte identité de ses véhicules, et un haut niveau de responsabilité sociale. Selon Müller, le futur reposera sur plus de discussions ouvertes, une coopération plus proche, et une volonté à autoriser les erreurs si elles sont comprises comme une opportunité à apprendre. Le Président du Directoire a déclaré, « nous n'avons pas besoin de personnes qui disent oui à tout, mais de managers et d'ingénieurs qui ont de bons arguments pour soutenir leurs convictions et projets, qui pensent et agissent comme des entrepreneurs. J'en appelle aux personnes qui sont curieuses, indépendantes et novatrices. Les personnes qui suivent leurs instincts et ne sont pas seulement guidées par les conséquences possibles de l'échec imminent. Pour faire court : le futur de Volkswagen appartient aux audacieux. Nous avons besoin d'un peu plus de « Silicon Valley », couplé à la compétence de Wolfsburg, Ingolstadt, Stuttgart et les autres sites du Groupe. »

Nouvelle destination stratégique en développement

En complément, Volkswagen a initié le développement d'un nouvel objectif stratégique : « Stratégie 2025 ». Volkswagen y dressera les questions importantes pour le futur et présentera cette stratégie mi-2016.

« Nous sommes en plein réalignement de Volkswagen au niveau stratégique et technologique. Notre but est de participer de manière courageuse et décisive à la mobilité du futur ». En outre, le Groupe a pour objectif une croissance significative de

ses ventes en dehors de ses activités principales. De plus, une offensive sur la digitalisation et l'électrification est actuellement en préparation.

En Parallèle, Volkswagen fait tout son possible pour limiter les effets de la situation actuelle sur sa performance. Les résultats d'exploitation de l'entreprise sont en ligne avec nos attentes et les prévisions annuelles pour 2015, qui ont été revues fin octobre, restent inchangées. Les chiffres de vente sont très variables selon les différents marchés et marques. « Dans l'ensemble, la situation n'est pas dramatique, mais comme cela était prévisible, elle est tendue », a expliqué Matthias Muller.

En résumé, le Président du Conseil de Surveillance a souligné : « Malgré le fait que la situation soit sérieuse, cette entreprise ne sera pas brisée par cela. Nous avons une mission claire: nous allons créer un Volkswagen nouveau, meilleur et plus fort. Une entreprise qui utilise ses forces pour une transition vers un nouveau monde automobile. Une entreprise qui déploie actuellement des forces nouvelles, et prend le meilleur avantage de son énorme potentiel. Et, enfin et surtout, une entreprise qui réussira sur le long terme sur la base de valeurs fortes. »