Volkswagen et les gesticulations de Royal

Après le scandale de la tricherie aux tests de pollution de Volkswagen[1], il faut bien que la ministre de l'écologie réagisse[2]. Ségolène Royal annonce donc un programme de contrôle sur 100 voitures choisies aléatoirement en France, avec des tests qui seront rendus publics, élaborés avec les services de l'Etat et les associations de consommateurs, etc.

Le système de contrôle européen était connu pour être très faible, ces mesures sont donc vraiment le minimum. Mais les constructeurs auront toujours une longueur d'avance ! Qui pouvait connaître les arcanes du logiciel de Volkswagen (qui était tout sauf un logiciel libre…) ? Un autre capitaliste, Bosch, qui lui a vendu, mais qui « *est tenu à la confidentialité […] dans le cadre des relations commerciales* ». Plus fort, l'Union européenne et le gouvernement allemand étaient au courant, mais ils ne sont bien sûr pas empressés de faire éclater le scandale qui nuit à un fleuron industriel européen…

Ce genre de scandale finit par éclater, mais le mal -les rejets d'oxydes d'azote- est fait ! Sous l'effet du dieselgate, le ministère de l'écologie fera quelques contrôles, mais gardera globalement sa passivité complaisante. Au-delà du greenwashing et de la communication, la tendance générale est au contraire au relâchement des contrôles. Comme le contrôle technique des voitures qui a été délégué au privé, ou celui des poids lourds qui a été privatisé en 2004. Bilan, le résultat du contrôle dépend du montant que le contrôlé est prêt à payer… Mais cela permet des économies en fonctionnaires à l'État, et cela lui permet de ne plus passer pour responsable.

Mais c'est la logique de contrôle a posteriori elle-même qui est une aberration. On laisse la maîtrise de la production aux grands groupes capitalistes, avec leurs secrets industriels, et leur impératif de profit, et on vérifie à peine, avec un train de retard, ce qu'ils nous mettent sur le marché… Et quand par hasard un scandale éclate, un cartel est découvert, les hauts fonctionnaires font semblant de découvrir le problème, tout en le faisant passer pour un simple écart moral ponctuel.

Les contrôles par l'Etat-capitaliste ne suffiront pas. Il faut exproprier tous les constructeurs automobiles, et décider à la source de réduire la pollution. Le diesel, qui ne perdure que par un intense lobbying de PSA et Renault, peut et doit être abandonné immédiatement. Les constructeurs font en permanence du chantage à l'emploi, donnant aux ouvrier-ères l'impression que l'écologie les menace. Mais les accords ignobles que des patrons comme ceux de Smart imposent (retour au 39h contre

promesse de maintien de l'emploi) montrent que le capitalisme est sans issue. Les travailleur-se-s doivent prendre les manettes pour assurer leur avenir, en termes d'emploi comme de santé.

Mais plus largement, la réduction massive des pics de polluants locaux (comme les oxydes d'azote) et des rejets de gaz à effet de serre ne sera pas atteinte en améliorant les moteurs. Ni avec des bonus aux voitures hybrides / électriques comme en dispense le ministère. Il faut transformer en profondeur la société pour faire de la voiture un mode de transport occasionnel et minoritaire, en développant les transports en commun et en rapprochant les lieux de travail et de vie.

---

1 http://www.npa2009.org/idees/das-auto-kapital

2 http://www2.developpement-durable.gouv.fr/Segolene-Royal-annonce-3-decisions.html

Julien Varlin, le 6 octobre 2015