



« Plan d'urgence » de 50 millions € pour les NOx :

Mais où sont les embauches supplémentaires ?

A la toute fin de l'année 2015, Renault a publié un communiqué de presse pour annoncer un plan de 50 millions € afin de réduire les émissions de NOx de ses moteurs Diesel. Ce plan fait suite aux investigations menées par différents laboratoires sur de nombreux véhicules après le scandale de la « tricherie VW ».

En plus de ce plan portant sur les véhicules actuels, Renault annonce dans la presse que le programme permettant d'atteindre les futures normes EU6d, prévu sur 5 ans, « pourrait être resserré d'une à deux années ».

Mais sur le terrain, que ce soit à la DEA-MC ou à la DEA-TM, ce surcroît impressionnant de charge de travail ne semble absolument pas remettre en cause la politique de sous-traitance à outrance et le plan d'embauches au compte-gouttes.

Sur le front de la dépollution et notamment des émissions de NOx* Diesel, la situation semble critique. Réunions de crise, essais en priorité 0 ou -1, véhicules épinglés par des associations ou des organismes extérieurs (l'Espace par une association allemande de protection de l'environnement en novembre 2015, peut-être d'autres...), les voyants passent au rouge. Nous ne savons pas si la « descente » à Lardy de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (voir encadré) a un lien direct avec tout cela mais vus les secteurs visés (DEA-MC, Homologation, DEA-TM), c'est envisageable !

Des conditions de travail déjà dégradées sur les projets EU6b

Les salariés qui ont travaillé sur les projets EU6b n'ont eu de cesse de signaler que les développements ont été réalisés dans des conditions dégradées. Les nombreux départs de salariés en DA ou en GPEC, l'absence de formation des remplaçants ou des sous-traitants découvrant Renault, les choix techniques uniquement pilotés par le coût, la réduction des délais ont fortement contraint les projets. Les projets EU6b sont sortis dans la douleur et les conséquences aujourd'hui (sur la dépollution par exemple) ne font que commencer.

Car le scandale VW et l'arrivée de futures normes de dépollution intégrant des mesures de polluants en fonctionnement réel sont passés par là. Si VW a avoué l'utilisation d'un trompe-cycle (le contrôle moteur n'appliquant des réglages « dépolluants » que lorsqu'il détectait qu'un cycle sur banc à rouleaux était opéré), les autres constructeurs dont Renault optimisent tous leurs réglages sur le cycle normalisé en se préoccupant peu des émissions en conditions réelles de fonctionnement. Maintenant que ces écarts entre cycle NEDC* et fonctionnement réel, connus de tous les spécialistes, apparaissent aux yeux du grand public, les constructeurs vont devoir rendre des comptes. La façon dont les moteurs ont été développés chez Renault, dans l'urgence et avec une pénurie de moyens, risque de ne pas être sans conséquences.

Les exemples de projets où le temps a manqué pour optimiser finement les DT et les réglages ne manquent pas, notamment avec les développements EU6b.

La Répression des Fraudes a débarqué à Lardy la semaine dernière

Des agents de la DGCCRF (Direction Générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) sont intervenus sur différents sites Renault jeudi dernier (Lardy, Technocentre et visiblement également au Plessis et au Siège). Ils ont récupéré les PC de plusieurs directeurs et hiérarchiques dans les secteurs de la MAP, de l'homologation et des essais. Y'a-t-il un lien direct avec la dépollution ou s'agit-il de la question du CO2 (bonus/malus écologique) ou d'autres questions, difficile de le dire d'autant plus que la direction n'a pour l'instant pas informé les salariés du site sur le sujet.

Plutôt que d'informer les salariés qui ont assisté à l'intervention des agents ou ceux qui travaillent aujourd'hui sur ces sujets brûlants, la direction préfère visiblement travailler sur sa com' auprès des grands médias comme le prouve son communiqué de presse au sujet du plan « NOx ».

* voir lexique page suivante