



# Scandale Volkswagen :

## Réduction des coûts et loi du profit sont les responsables

Le scandale des « moteurs truqués » de VW éclabousse l'ensemble du secteur automobile. Révélée mi-septembre, la fraude aux normes américaines de pollution entraîne une vague de suspicion sur les émissions polluantes de tous les moteurs Diesel. Pour nous qui travaillons dans le secteur, ce n'est pourtant pas une surprise car nous voyons au quotidien ce que les logiques de réduction des coûts et de recherche du profit entraînent pour les salariés comme pour la santé de tous.

07/10/2015

Face au scandale, Volkswagen a dû l'avouer : le groupe utilise un « trompe-cycle » depuis maintenant plusieurs années sur trois de ses moteurs Diesel (1.2, 1.6 et 2.0 L TDI) et ce sur plusieurs de ses marques (VW, Audi, Seat, etc.). Cette stratégie de « trompe-cycle » consiste à détecter que le véhicule est en train de réaliser un test d'homologation (le moyen de détection n'est pas encore connu mais l'agence américaine ayant détecté la fraude a émis plusieurs hypothèses : rotation des roues avant sans que les roues arrière ne bougent, position fixe du volant, ouverture du capot). Le contrôle moteur applique alors des réglages spécifiques qui réduisent drastiquement les émissions de NOx : par exemple la recirculation des gaz d'échappement (EGR) ou de l'injection d'AdBlue (mélange eau-urée) pour le SCR (Réduction Catalytique Sélective). Ou des stratégies d'injection tardive de carburant liées à la purge du NOx-trap (piège à NOx).

Mais comme ces stratégies posent des problèmes de fiabilité à long terme (vanne EGR), de surconsommation (injection tardive de carburant) ou de pertes de performances (EGR), Volkswagen ne les appliquait qu'en cas de test d'homologation et les désactivait dans tout autre cas de fonctionnement. C'est clairement interdit par les normes des différents pays.

### Une réduction de coût de 300 euros par véhicule à l'origine de la fraude ?

Il semble que VW ait commencé à tricher lorsque le groupe a décidé de développer des moteurs Diesel aux Etats-Unis où les normes d'émissions de NOx sont plus drastiques qu'en Europe. En 2007, les responsables du projet proposent l'utilisation d'un SCR. Mais le surcoût de 300 € d'un tel système ne cadre pas avec la politique de VW de chasse aux coûts. D'après le journal allemand « *Bild am Sonntag* », les deux responsables auraient alors quitté le projet et une nouvelle équipe aurait choisi d'utiliser un « trompe-cycle » pour économiser ces 300 € par véhicule. Un calcul qui risque finalement de ne pas s'avérer payant avec les diverses plaintes concernant les 11 millions de véhicules concernés !

La raison technique de l'extension par VW de la triche (pour les normes européennes et les véhicules maintenant équipés d'un SCR) n'est pas connue mais le calcul était à coup sûr financier. Car il n'y a pas de secret : dans le système concurrentiel actuel, réduire les coûts de fabrication ou de développement est le maître-mot pour augmenter les profits et satisfaire les demandes des actionnaires.

#### Quelle peut être la responsabilité juridique d'un salarié ?

Suite à quelques questions de salariés Renault qui se montraient inquiets d'avoir apposé leur nom sur une spécification « douteuse » ou d'avoir « mappé » une stratégie « limite » vis-à-vis de la norme, nous avons contacté un avocat. Celui-ci nous a précisé que seuls les salariés qui avaient sous leur responsabilité un périmètre large (métier ou projet) pouvaient être tenus pour responsables. Ce n'est en effet pas aux salariés de « base » de connaître toutes les subtilités des normes et leur impact. Pas d'inquiétude à avoir.

Mais à nous de garder notre esprit critique : n'hésitez pas à nous contacter si on vous met la pression pour appliquer une directive qui semble en dehors des clous.

Des directeurs de VW ont donc sciemment pris la décision de tricher et ont même dû avoir une bonne prime pour les féliciter d'avoir fait économiser tant d'argent à leur entreprise. Tout cela au détriment de l'ensemble de la population qui subit la pollution chaque jour. Car les transports routiers sont à l'origine de 50% des émissions de NOx en France, polluants responsables de troubles respiratoires, accentués notamment chez les personnes asthmatiques et chez les jeunes enfants.

### Pour les autres constructeurs : triche ou optimisation ?

La question est maintenant de savoir si d'autres constructeurs ont triché. Il est difficile d'y répondre mais pour les gens du métier, une chose est sûre : si la tricherie de VW lui a donné un avantage « concurrentiel » qui lui coûtera finalement cher, les autres constructeurs n'optimisent leurs systèmes de dépollution que sur les cycles d'homologation.



Or, le cycle actuel en Europe (cycle NEDC) est éloigné du fonctionnement réel des automobilistes : il est composé essentiellement de paliers de vitesse stabilisée et d'accélération faibles, avec des conditions de macération préalables du véhicule (qui fixent la température de l'air et les températures d'eau et d'huile moteur au départ du cycle) et un roulage de préconditionnement utilisé par le contrôle moteur pour préparer le cycle d'homologation. Bien des moteurs actuels ne sont donc optimisés que dans ces conditions et il suffit que l'une d'elle s'en écarte pour que les systèmes de dépollution ne fonctionnent plus de façon optimale (voir encadré sur les futures normes et les contrôles effectués actuellement au niveau national).

### La loi du marché contre notre santé

C'est la logique pure du capitalisme et de sa loi du marché : un constructeur qui dépenserait de l'argent pour respecter scrupuleusement l'environnement ne serait pas « compétitif » face à ceux qui se contentent de ne respecter que la norme. Les exceptions qui apparaissent de temps en temps relèvent en réalité d'un pari sur le futur, comme lorsque PSA a introduit le filtre à particules sur ses Diesel, forçant d'une certaine façon les concurrents à faire de même face à la pression des clients et bénéficiant ainsi d'une avance technologique. De même pour les hybrides développés par Toyota. Le calcul économique dicté par la loi du marché fait la preuve, avec le scandale VW ou l'optimisation sur le cycle d'homologation, que le système actuel ne peut pas répondre aux enjeux de santé public soulevés aujourd'hui.

**Il pourrait pourtant en être tout autrement. Les moyens techniques existent pour dépolluer les moteurs dans la majorité des conditions de fonctionnement. Cela demande des études poussées, des moyens humains et financiers et surtout des choix de société qui seraient imposés aux dirigeants des entreprises. Plutôt que la concurrence entre les bureaux de R&D de tous les constructeurs, la coopération des ingénieurs et techniciens serait capable d'atteindre ces objectifs. Ce sont les salariés de l'automobile qui devraient pouvoir prendre les décisions techniques car confier ces questions aux patrons et aux actionnaires est dangereux pour nous tous. Guidés par la seule recherche du profit, ils mettent notre avenir et celui de l'environnement en danger grave et imminent.**

### Nouvelles normes EU6c et nouveaux cycles

Les arrangements avec les normes étaient connus de tous, les politiques comme les gens du métier. Une nouvelle norme est en discussion depuis plusieurs années pour s'approcher du fonctionnement réel. Un nouveau cycle WLTC (sans phase de vitesse stabilisée mais des accélérations franches et une masse élevée) doit remplacer le cycle NEDC. La mise au point de matériels légers de mesure de polluants (PEMS) permet de contrôler les émissions en fonctionnement réel et non plus uniquement sur banc à rouleaux. Des essais RDE (Real Driving Emissions) sont aussi dans les cartons.

Les négociations serrées entre la Commission Européenne et les constructeurs étaient sur le point d'aboutir avant le scandale VW (2 phases envisagées, 2017 et 2019).

On peut d'ailleurs noter que le PDG de Renault avait usé de ses habituelles menaces sur l'emploi à ce sujet. Carlos Ghosn, inquiet que tout le monde « tape sur le Diesel » avait en effet déclaré en juin 2015 : « Nous devons nous assurer que des politiques ambitieuses sur le changement climatique n'entrent pas en conflit avec la nécessaire protection de l'emploi et de la croissance en Europe ». Il devait penser à la croissance des dividendes et de son salaire parce que nous, on préférerait largement assurer un air propre à nos enfants. Et ça nous ferait du boulot pour dépolluer nos moteurs !

Les derniers événements peuvent chambouler beaucoup de choses. Le gouvernement a annoncé des tests pour contrôler une centaine de véhicules de marques différentes. Mais en testant sur un profil identique au NEDC sur une piste, il n'est pas sûr que l'UTAC (l'organisme de certification français financé par... Renault et PSA) puisse savoir qui triche et qui « optimise ».

### Cadres et 4 jours de CEF

Suite à notre tract concernant les 4 jours de RTT par an volés aux ingénieurs et cadres par l'accord de « compétitivité » (les 4 jours de CEF), plusieurs nous ont contactés.

Nous organisons :

**Une réunion d'information  
Jeudi 15 octobre 2015 de 12h30 à 13h30  
au local CGT (L71 près de l'accueil  
principal)**

**N'hésitez pas à nous rejoindre, nous y échangerons sur les démarches prévues pour les récupérer.**

### Manifestation 8 octobre

Il y en a assez du gel de nos salaires, de la précarité de la sous-traitance et des départs non remplacés ! La CGT appelle tous les salariés du site (Renault et prestataires) à participer à la grève interprofessionnelle :

**Jeudi 8 octobre 2015  
14h Place de la République  
Inscrivez-vous pour le départ collectif  
depuis le CE (rdv à 12h45)**

L'appel à la grève couvre la journée