



# « 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



## Un plan de 50 millions € pour 2016 sans embauches supplémentaires ?

C'est sûrement pour anticiper ces conséquences que Renault a communiqué à la presse fin décembre 2015 un plan de 50 millions € pour « *réduire significativement les écarts entre les émissions réelles et les émissions normées* ». Le travail porterait sur l'élargissement de la zone d'utilisation de l'EGR\*, aujourd'hui limitée à des fonctionnements proches de celui du cycle NEDC. Ce travail bien nécessaire ajoutera de la charge à la MAP et aux essais mais pourrait aussi entraîner des conséquences dans bien d'autres secteurs de l'entreprise.

Or, cette charge de travail s'ajoute pour 2016 à l'apparition de l'EU6b monitoring. Cette nouvelle disposition, qui n'a pas un caractère réglementaire, consiste à mesurer les émissions de polluants en fonctionnement réel (par l'appareil de mesure PEMS\* que l'on voit fleurir à l'arrière de certains véhicules dans le centre). Ces mesures seront rendues publiques et disponibles pour les consommateurs.

Le directeur de la DEA-MC a convoqué l'ensemble des salariés de la MAP pour donner des explications sur le plan de réduction des NOx. Mais lorsque la question lui a été posée d'embauches supplémentaires par rapport aux maigres embauches promises pour l'an prochain, il a indiqué que cela n'était pas à l'ordre du jour aujourd'hui. C'est pourtant une question fondamentale et un besoin ressenti par tous les salariés. La pétition lancée l'an dernier pour demander un véritable plan d'embauches (notamment de prestataires qui le souhaitent) a d'ailleurs recueilli la signature du tiers de l'effectif Renault du site.

La CGT n'a cessé d'alerter la direction sur la situation de l'emploi et des compétences avec la baisse des effectifs et le nombre de projets importants. La direction ne semble pas avoir pris la mesure de la situation sur le terrain et les directeurs continuent à se placer dans le cadre de l'accord de compétitivité, qui prévoit le départ de 2500 salariés Renault de l'ingénierie, des embauches au compte-gouttes (env. 250 dans l'ingénierie en 2015) et le transfert d'une partie du travail à la sous-traitance.

## Droit dans le mur pour les enjeux du futur ?

Les problèmes actuels sur les émissions polluantes vont fortement augmenter la charge de travail initialement prévue pour 2016. A la DEA-MC comme à la DEA-TM et à la DEA-MM. Pour l'instant, la direction affiche que cette augmentation ne ferait que compenser une relative baisse de charge après une année 2015 chargée par les projets EU6b. Aveuglement ou peur de remonter aux dirigeants que leur politique nous envoie dans le mur ?

Et ce n'est qu'un début puisque le pic de charge attendu pour 2017 s'annonce violent ! Avec la future norme EU6d, c'est dès septembre 2017 que les émissions en fonctionnement réel seront normées avec le Real Driving Emissions RDE\*. Dépolluer sur l'ensemble du champ moteur, alors qu'on se contente essentiellement de le faire dans la partie réduite du champ traversée lors d'un cycle NEDC, c'est un vrai défi. Mais lors de la convention DEA-MC de novembre dernier, le message passé aux salariés a été plus qu'optimiste. Forts du constat que le passage EU6b s'est «  *finalement plutôt bien passé* », les intervenants ont présenté tous les gains de productivité (codage des softs, carry-over des calibrations ou plans d'expérience) qui nous permettraient de passer EU6d sans moyens humains et matériels supplémentaires !

Côté essais, si le directeur de la DEA-TM avouait en fin d'année 2015 ne pas savoir s'il allait réussir à faire passer la charge, les solutions qu'il a avancées ne peuvent que nous inquiéter : passage en 2x8 sur la plupart des bancs (surtout par le biais de la sous-traitance interne) et externalisation du reste des essais. Car, à la multiplication des cycles à réaliser sur bancs à rouleaux (WLTC, RTS pour simuler le RDE etc.) s'ajoutent des roulages RDE avec l'analyseur PEMS. Il apparaît déjà que la moitié de ces roulages RDE devra être externalisée.

### Petit lexique technique

**NOx** (oxydes d'azote NO et NO<sub>2</sub>) : polluants dont les émissions sont réglementées car ils sont responsables de troubles respiratoires, accentués notamment chez les personnes asthmatiques et chez les jeunes enfants.

**NEDC** (New European Driving Cycle) : cycle d'homologation suivi depuis 1973 qui enchaîne des fonctionnements stabilisés et de faibles accélérations.

**EGR** (Exhaust Gas Recirculation) : système qui permet, en faisant re-circuler des gaz brûlés à l'admission, de diminuer les températures de combustion et ainsi les émissions de NOx.

**RDE** (Real Driving Emissions) : roulages avec système PEMS pour mesurer les polluants en fonctionnement réel (sur un parcours respectant certaines contraintes).

**PEMS** (Portable Emissions Measurement System) : système d'analyse portable mesurant les polluants directement sur véhicule et permettant ainsi des mesures en conditions réelles.

Avec la baisse des effectifs Renault de plus de 280 personnes en 3 ans à Lardy, ce ne sont pas les 50 embauches de 2015 (et guère plus en 2016) qui permettront de faire face aux enjeux et à la charge de travail qui se profilent. La CGT alerte la direction : ses choix pilotés par le court terme auront des conséquences graves.

Des conséquences sur notre travail comme sur notre santé et celle de nos enfants. 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. Pour défendre nos conditions de travail comme notre santé et celle des générations futures, c'est la politique globale de l'entreprise qui doit changer.

Il faut un véritable plan d'embauches, de l'ordre de 200 salariés, remettant fondamentalement en cause le choix de sous-traitance de tous les postes opérationnels. Car, en plus des pilotes d'activités, des ingénieurs de synthèse technique, il faut aussi embaucher des salariés « de terrain », des SE (spécialistes essais de la DEA-TM) et des SME (Spécialistes MAP Energétique de la DEA-MC) par exemple.

Lors des futures mobilisations « Salaire », la question de l'emploi devra également être posée pour faire entendre raison à la direction et nous assurer des conditions de travail normales dans les années à venir.

### Quelle responsabilité juridique pour les salariés travaillant sur l'homologation ou la MAP ?

De nombreux salariés travaillant dans les secteurs concernés sont inquiets d'éventuelles conséquences judiciaires qui pourraient les concerner.

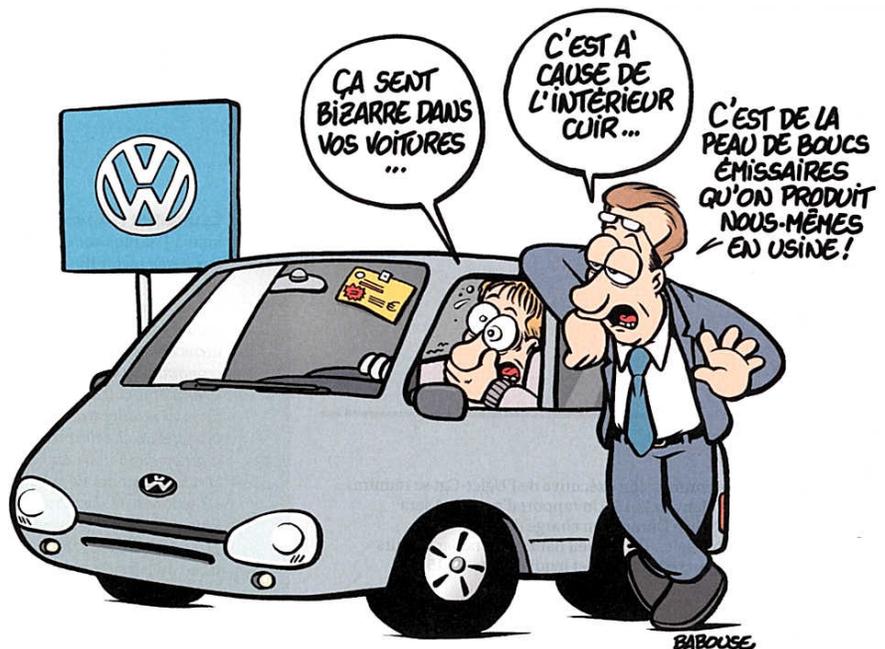
La communication de VW après la révélation du scandale des émissions truquées a rajouté à l'inquiétude puisque le groupe a imputé « la responsabilité de la manipulation à un petit groupe de personnes » et a suspendu une douzaine de salariés. Mais il s'agit d'une gestion typique d'une situation de crise visant à épargner les dirigeants (sauf le PDG qui a dû démissionner) et de circonscrire au maximum les responsabilités. En résumé, trouver quelques boucs émissaires pour ne pas remettre en cause le fonctionnement déficient de l'entreprise.

Et les personnes suspendues ne semblent pas être des « salariés de base » : parmi eux se trouve le directeur de la R&D d'Audi.

La décision d'installer un tel dispositif truqueur a été prise parce qu'il était impossible de fabriquer ces moteurs en respectant à la fois les normes de pollution et les contraintes de coût fixées par les hauts dirigeants.

C'est bien la politique générale des entreprises qui est en cause et pas l'activité de salariés qui ont un lien de subordination avec leur hiérarchie et une vision partielle d'un projet (est-ce à un Mappeux de connaître sur le bout des doigts la réglementation ?).

Si vous avez des questions à ce sujet, contactez un élu CGT.





## DEA-TV : 20 min de pause au L38 – Aujourd’hui 15h

Les directeurs des secteurs présents à Lardy sont conviés à présenter l'évolution des activités de leur direction en séance de CE. Ceux de la DEA-TM et de la DEA-MC sont venus en fin d'année dernière et pour le CE de fin janvier, c'est la directrice de la DEA-TV qui participera.

Que ce soit sur les sujets de l'emploi, de la sous-traitance ou de la reconnaissance des compétences, les questions sont nombreuses. Il y a aussi des sujets plus locaux comme le remplacement de hiérarchiques.

Des élus CGT seront présents **aujourd'hui mercredi 13 janvier à 15h aux machines à café du L38** pour échanger sur ces sujets avec vous et préparer les questions qui seront posées en CE à Mme Calvo. N'hésitez pas à venir sur vos 20 min de pause.

## **Contre la résignation et le repli sur soi, organisez-vous, agissez collectivement, syndiquez-vous !**

Le blocage des salaires, les départs non remplacés, la désorganisation et la dégradation des conditions de travail, les sujets sur lesquels les salariés peuvent légitimement se plaindre sont légion.

Face à cette situation, le repli sur soi et la résignation peuvent être une tentation. Nous souhaitons au contraire que les salariés s'organisent et agissent collectivement pour obtenir les fruits légitimes de leurs efforts et une amélioration de leurs conditions de travail.

Soutenir la CGT en vous syndiquant, cela peut être un moyen de le faire. Un moyen d'échanger, de débattre et d'agir pour que les choses changent.

Comme en chaque début d'année, le syndicat organise la remise des cartes annuelles autour d'une galette au local syndical (bâtiment L71 à l'entrée du site). Nous convions tous les salariés intéressés par la situation de Lardy et par nos activités à y participer.

## **RDV vendredi 15 janvier à partir de 12h au local CGT (L71)**

Quel que soit votre statut (professionnel, technicien ou cadre), quelle que soit l'entreprise qui vous emploie (Renault ou sous-traitante), vous serez le bienvenu. Le syndicat CGT est constitué de pros, de techs, d'ingés, c'est un syndicat de site (c'est-à-dire qu'il y a des adhérents salariés Renault et salariés d'entreprises sous-traitantes).

Si vous partagez nos avis sur la situation de Lardy et que vous voulez agir ou apportez votre soutien, n'hésitez pas !

### Bulletin de contact et de syndicalisation

Il faut que la capacité d'intervention et d'action de la CGT se renforce. Lui faire confiance est devenu insuffisant. L'ordre du jour n'est-il pas votre participation à la vie de la CGT ?

NOM.

Prénom

Je souhaite :

- Prendre contact et rencontrer un élu de la CGT
- Me syndiquer

Bulletin à renvoyer à [cgtrenaultlardy@wanadoo.fr](mailto:cgtrenaultlardy@wanadoo.fr) ou à remettre à un élu CGT