



email : tcrcgtrenault@wanadoo.fr	TCR	téli : 01.76.85.12.52
www.infos-cgt-technocentre.com	CTA	tél : 02.32.77.63.21

Emissions NOx Diesel

Tract n°04 – Jeudi 30 mars 2017

Nous reprenons ci-dessous le tract de nos collègues du syndicat CGT de Lardy expliquant comment Renault est arrivé à la situation actuelle sur les émissions de Nox et la dépollution de nos moteurs, sans tricherie.

Politique de l'autruche ou remise en cause de la loi du profit ?

La « fuite » du rapport de la répression des fraudes (DGCCRF) concernant les émissions polluantes de moteurs Diesel de Renault a remis sur le devant de la scène ce dossier. Face à cette situation, les salariés peuvent être tentés d'adopter le comportement de la direction : le déni et l'absence de remise en cause des politiques qui ont conduit à la situation actuelle.

Pour nous, au-delà de la question de la « tromperie » que la justice tranchera, il faut dénoncer ce qui est l'origine du mauvais positionnement des véhicules Renault en émissions polluantes en conditions réelles de fonctionnement. Et la cause ne réside pas dans le manque de compétences des techniciens et ingénieurs de Renault mais dans les politiques de réduction de coûts et de recherche de profit à tout prix imposées par la direction.

Les conséquences en sont non seulement les conditions de travail des salariés mais aussi la santé de tous. Des questions qui nécessitent l'intervention des salariés pour ne pas laisser la destructrice loi du profit aux commandes de nos vies.

Le groupe Renault est soupçonné d'avoir « trompé » les clients sur les émissions polluantes de ses moteurs Diesel. Trois juges d'instruction sont chargés d'une enquête qui durera plusieurs mois. Si plusieurs articles de presse parlent à tort et à travers de « logiciel fraudeur » ou de « stratégie de détection de cycle d'homologation », la question centrale risque d'être de savoir si la désactivation ou l'atténuation des stratégies de dépollution dans certaines conditions de fonctionnement est légale ou pas. Les extraits du rapport de la DGCCRF qui ont « fuité » dans la presse indiquent que l'avis de la répression des fraudes n'est pas favorable à Renault.

Face à ces éléments, la direction applique la politique de l'autruche en niant tout tant que la décision judiciaire n'est pas tombée. Mais quelle que soit cette décision, les écarts très importants entre les émissions sur cycle d'homologation et les « émissions en conditions réelles » (responsables de l'air que nous respirons tous !), en particulier pour les véhicules Renault, ne sont pas acceptables.

Ces écarts sont le fruit des choix technologiques à bas coût et des développements EU6b qui se sont déroulés « dans la douleur », selon la plupart de ceux qui ont travaillé dessus. Pourquoi ?

Parce qu'ils l'ont été dans la période de réduction massive des effectifs : sous le régime du 1^{er} accord de compétitivité 2013-2016, on est passé à Lardy de 1500 salariés actifs en décembre 2012 à 1200 en septembre

2015, date d'instauration de la norme EU6b.

Parce qu'ils l'ont été sous la férule des dirigeants pour qui « la frugalité ingénieuse » (formule de C. Tavares en 2012 pour illustrer le « faire plus avec moins ») est la solution pour générer plus de profits. Ou de cet autre directeur qui avait déclaré qu'il « ne mettrait pas un centime d'euro de plus dans la dépollution hors cycle » !

Quand les premiers résultats « en conditions réelles » ont commencé à être rendus publics (décembre 2015), la direction n'a bien sûr pas remis en cause ces politiques qui nous envoient dans le mur.

Elle a annoncé un plan de 50 millions d'euros pour limiter ces écarts sur les véhicules EU6b et avoir mis en œuvre, plus tôt qu'initialement prévu, un plan de 1,2 milliard d'euros pour EU6c et EU6d. C'est encore ce qu'elle dit aujourd'hui pour se défendre devant la presse. Mais sur le terrain, nous sommes loin d'avoir vu la réalité de ces plans. Des équipes ont travaillé pour proposer des évolutions de calibration pour les moteurs EU6b, un plateau-projet EU6d a été mis en place, des embauches ont enfin été réalisées à la MAIR et dans d'autres secteurs mais c'est loin d'être suffisant et la direction a toujours refusé de nous donner la répartition entre les secteurs des différents montants évoqués. De même, en octobre dernier, C. Ghosn a annoncé à toute la presse 1000 embauches supplémentaires en 2016 chez Renault en France dont 500 dans l'ingénierie et le tertiaire. Or, il n'y a aucune trace à Lardy de ces embauches supplémentaires, la direction locale n'a pu fournir aucun chiffre pour prouver leur existence. Est-on face à des embauches fictives ?

Quant à la politique de fond, elle reste la même :

Sous-traitance à outrance : là où elle devrait embaucher massivement les prestataires qui connaissent déjà Renault car ils y travaillent depuis des années, elle s'apprête à augmenter le taux de sous-traitance interne et externe face au mur de charge qui s'annonce dans les 3 prochaines années.

Accaparement par les actionnaires et les dirigeants des richesses créées en laissant quelques miettes aux salariés qui s'échinent sur le terrain à faire tourner la machine

Economies de bouts de chandelle qui pèsent tous les jours sur nous : problèmes pour les remboursements et les avances des missions, problèmes informatiques, complexité de l'organisation, ...

Pour nous, l'affaire des polluants Diesel est une illustration dramatique de ce que la réduction des coûts et la loi du profit engendrent, que ce soit pour les salariés ou par la population toute entière. Bien sûr, Renault n'est pas le seul constructeur concerné et l'industrie automobile le seul secteur touché. D'autres groupes automobiles, le secteur pharmaceutique, l'industrie nucléaire, etc., c'est tout le système économique qui est sous les ordres de la loi du profit maximum, la loi des actionnaires. Et ce, au mépris des conditions de travail des salariés et de la santé publique. Les chantres du capitalisme peuvent remballer leur slogan : « Les profits d'aujourd'hui sont les investissements de demain et les emplois d'après-demain ». La loi du profit, c'est surtout un danger pour la santé de tous et ce n'est en rien une garantie pour nos emplois : le milliard d'euros de dividendes des actionnaires qui sera versé cette année n'apporte aucune assurance pour notre futur.

En tant que salariés directement impliqués dans la recherche et le développement, nous savons que des solutions techniques existent pour dépolluer correctement dans la plupart des conditions de fonctionnement. C'est une nécessité de santé publique de les développer correctement, avec tous les moyens humains et matériels nécessaires. Il faut que la direction fournisse ces moyens de façon urgente. Nous tirons la sonnette d'alarme depuis maintenant plus d'un an et demi en réclamant un plan d'urgence de 300 embauches à Lardy, faudra-t-il de nouveau être dans le mur pour que la direction daigne réagir ?

Délit de marchandage

La CGT Renault Guyancourt Aubevoye a écrit à l'inspecteur du travail, pour lui demander de constater sur place les nombreux cas de délit de marchandage. En effet cette pratique illégale s'étend. Rappel : il est interdit à un salarié de l'entreprise donneuse d'ordre (Renault) de donner des instructions de travail, de former ou de recevoir des ordres de travail de la part des salariés de prestation. Ceci doit passer par les hiérarchies respectives, sinon il s'agit de prêt de main d'œuvre. Ce qui est illégal.

La CGT Renault Guyancourt Aubevoye n'est pas opposée à nos collègues des sociétés de prestation, mais milite pour que ceux qui le souhaite soient embauchés directement sous contrat Renault.