

Charge de travail future élevée : Mais où, dans quelles conditions et avec quels moyens ?

Le durcissement des normes de dépollution et la chute des ventes Diesel conduisent la direction à revoir sa stratégie technique. Cela a (et aura) des conséquences sur les salariés de la Mécanique mais aussi des autres secteurs. Le CTL est impacté de plein fouet par ces changements : la direction se doit de donner les éléments concrets sur l'avenir de l'activité à Lardy.

Les directeurs DEA-M, DEA-T et DEA-TM ont fourni des éléments lors de réunions ces dernières semaines. S'ils se sont voulus rassurants sur la charge de travail qui attend l'ingénierie, nous n'avons pu que constater que la direction ne tire pas le bilan de ses erreurs et a l'intention de continuer sa politique de moindre coût, d'investissements a minima, de sous-traitance et d'externalisation.

Durcissement des normes, chute des ventes Diesel, hausse de l'électrification

Les différents scandales liés à la pollution automobile ont conduit au durcissement des normes de dépollution et à l'accélération de leur entrée en vigueur. Le cycle WLTC (remplaçant le NEDC peu représentatif des conditions de roulage réel) a été mis en place en 2017 pour la norme EU6c.

Mais dès l'an prochain, la norme EU6d-temp va rendre obligatoire le respect de seuils d'émissions sur les roulages sur route RDE (Real Driving Emissions) pour les NOx et les particules : elles ne pourront pas être supérieures aux seuils du cycle WLTC multipliés par « un facteur de conformité » (2,1 ou 1,5 suivant les polluants). Les conditions de température extérieure et d'altitude sont élargies par rapport aux normes précédentes. Dès 2020, c'est la norme EU6d-full qui prendra le relais avec un abaissement des seuils de polluants et un autre élargissement des conditions climatiques.

2017				2018				2019				2020			
WLTP Nouveaux Types				WLTP				EU6d-full				EU6d-full			
				Tous Types				Nouveaux Types				Tous Types			
EU6d-temp Nouveaux Types								EU6d-temp							
								Tous Types							

Cela nécessite une forte augmentation du coût des systèmes de dépollution (notamment Selective Catalyst Reduction SCR au lieu du NOx-trap en Diesel et ajout d'un GPF, Gasoline Particulate Filter ou Filtre à Particules en Essence). Ce renchérissement ajouté aux probables décisions d'interdiction des Diesel (puis des moteurs Essence) dans le centre de grandes villes européennes conduit les constructeurs à prévoir une chute drastique des ventes de moteurs Diesel.

De l'aveu de M. Brunet, directeur de la Mécanique, cela entraîne une modification considérable des plans de la direction : il faut développer plus rapidement que prévu les systèmes de dépollution, remettre des forces sur les moteurs Essence et les moteurs hybrides tout en accroissant les efforts de développement des véhicules électriques.

En conséquence, le « mur » de charge de travail de 2018-19 qui correspond au chevauchement des développements EU6d-temp et EU6d-full ne devrait pas être suivi par une baisse significative de la charge. D'autant plus que la norme EU7 se profile en 2023 avec des hypothèses de maintien d'une base moteur Diesel, de développement de moteurs Essence avec technologies avancées et de motorisations hybrides.

« Miracle » écologique de l'électrique, vraiment ?

Les constructeurs vantent les mérites écologiques de leurs véhicules électriques « zéro émission ». Pourtant, la production des batteries et des moteurs électriques soulève déjà des questions. L'extraction des métaux nécessaires est extrêmement polluante (des rivières et des villages entiers ont été pollués par des rejets massifs dans le Tibet chinois pour l'extraction du lithium). Dans le cas des « métaux rares » (dont la concentration dans la roche est si faible qu'il faut extraire et traiter d'énormes quantités de matière), le bilan est encore plus déplorable : c'est le cas du cobalt utilisé dans les batteries. Sans parler des conditions de travail dans ces mines (voir le rapport d'Amnesty International qui a épinglé Renault et d'autres). Il faudrait aussi prendre en compte les émissions de CO2 liées à la production des voitures électriques dans leur bilan « carbone ».

Les questions environnementales sont loin d'être uniquement techniques. Le problème de fond, c'est la recherche du moindre coût et du plus grand profit. Si les prévisions d'augmentation des véhicules électriques se confirment, la production de ces métaux devra exploser. Les conséquences écologiques risquent d'être énormes.

Tant que ce sont les exigences des actionnaires qui primeront et pas la satisfaction des besoins de la population (dont la protection de l'environnement fait intégralement partie), il n'y aura pas de solutions techniques miraculeuses.



Externalisation, sous-traitance, développement des RTx : les priorités de la direction

Mais le passage des trois directeurs ces dernières semaines et leurs présentations ont montré qu'ils n'avaient aucune intention de changer leur fusil d'épaule sur la façon dont ce travail allait être effectué.

Ainsi, la direction envisage de sous-traiter entièrement les mises au point des premiers Indus Diesel et Essence EU6d-full.

A la DEA-TM, le directeur J. Visconti n'a même pas présenté le pourcentage de sous-traitance sur le site de Lardy dans sa direction (d'après nos chiffres, il dépasse les 50%) en se contentant de se féliciter d'avoir stoppé la baisse du nombre de salariés Renault (nombre qui reste en baisse de 11% par rapport à fin 2014). En 2018-19, la charge d'essais aura augmenté de 20% par rapport à 2014-15. Il faudrait donc au moins 20% de Renault en plus à Lardy : eh bien non, **cette charge supplémentaire serait absorbée par une amélioration de la productivité, une hausse de la sous-traitance et de la charge confiée aux RTx**. Il suffit de regarder les KPI (Key Performance Indicators qui déterminent la prime du directeur) pour se rendre compte que l'un des critères est l'augmentation des ressources RTx à hauteur de +9.5% en 2017 : pour Lardy, pas d'indicateur de la sorte ! Idem pour les investissements des années à venir pour Lardy : la direction nous jure qu'ils vont se maintenir aux environs de 15 millions d'euros par an (elle donne une fourchette de 16 à 19 millions d'euros) mais la part dans les investissements Monde du site de Lardy pour la DEA-TM va passer de 35% ces dernières années à 25-29% dans les années qui viennent. On est très loin d'un plan massif d'investissements humains et matériels pour répondre aux enjeux techniques qui se profilent à l'horizon !

Les salariés payent les frais des choix du passé

Alors, oui, du travail, il va y en avoir ! Largement de quoi proposer des postes intéressants à ceux qui travaillent aujourd'hui en Diesel. Mais dans quelles conditions ce travail sera-t-il réalisé si les politiques actuelles de la direction continuent de s'approfondir ? **Car la situation actuelle met, pour nous,**

clairement en lumière les conséquences néfastes des politiques de moindre coût, de sous-traitance, d'externalisation et du partage des tâches entre Renault et Nissan :

- Le retard de développement de la SCR en Diesel et du GPF en Essence est dû aux choix toujours guidés par le moindre coût et la dépollution au strict minimum réglementaire. Ces technologies avaient cependant été étudiées en innovation mais les études n'avaient pas pu prouver qu'elles rapporteraient plus que ce qu'elles coûteraient. Ce que ce calcul économique oubliait, c'est qu'il pouvait y avoir des conséquences judiciaires à de tels choix ! Et que dire de l'application de ces critères économiques alors que les conséquences sur la santé publique sont connues de tous...
- Le retard dans le développement des technologies des moteurs Essence (notamment pour la consommation et les émissions de particules) est important. Dans le partage des tâches entre Renault et Nissan sur l'autel des fameuses synergies, l'accent a été mis sur le Diesel chez Renault et sur l'Essence chez Nissan. La réintégration des technologies développées par Nissan est complexe et des spécificités des nouvelles normes européennes n'ont pas été anticipées. Les derniers développements Renault en technologie « injection directe » sont le HR13 (base Daimler et mise au point externalisée), le MR18 développé par le RTK (Corée) et Renault Sport. Seul le HR10 suit un développement qui permettra d'accroître les compétences internes mais sans avoir pu bénéficier de projets d'innovation préalable.
- Le désintérêt pour les motorisations hybrides sous prétexte de la « vision » de C. Ghosn d'un avènement imminent du 100% électrique. Changement de discours maintenant : d'optionnel, le projet hybride Locobox est devenu indispensable pour que Renault respecte les objectifs d'émissions de CO₂ en 2020. Il n'est pas sûr que le déblocage de moyens trop tardif puisse contrebalancer le manque de personnel et le retard accumulé.
- La réduction des moyens humains et matériels au strict minimum a empêché de mener en parallèle des développements. En 10 ans, ce sont 600 salariés Renault qui sont partis sans être remplacés à Lardy (soit -30% de l'effectif) : combien de compétences perdues faute de transmission ? Plusieurs bancs moteurs et à rouleaux ont été fermés : combien de campagnes retardées ou externalisées (avec un suivi d'autant plus difficile) faute de place ?

Nous réclamons depuis 2015 un plan d'urgence d'embauches et de moyens supplémentaires à Lardy. La direction n'a fait que le strict minimum avec des plans d'embauches qui n'ont permis que de compenser les départs de salariés du site. Les moyens, quand ils sont débloqués, le sont souvent trop tard, à coups de Task-Force et de priorités « P0 ».

Ces deux dernières années, de nombreux salariés ont subi de fortes pressions liées aux projets. Il est complètement anormal qu'ils aient de nouveau à les subir dans les années à venir, d'autant plus dans un groupe comme Renault qui a annoncé plus de 5 milliards de bénéfices ! Maintenant, la direction doit embaucher et mettre les moyens à Lardy pour que nous puissions tous travailler dans des conditions décentes et sereines.