

Renault : « des voitures à vivre » ?

La commission technique, chargée par le ministère du développement durable, de tester les véhicules des constructeurs et de mesurer leur niveau d'émissions toxiques suite au scandale Volkswagen vient de délivrer ses premières conclusions en ce qui concerne Renault.

Parmi les constructeurs passés par cette commission, les résultats de Renault sont loin de répondre au slogan « *Renault des voitures à vivre* ».

Selon le résultat des contrôles : « *Il n'y a pas de logiciel de fraude chez Renault, les consommateurs peuvent être rassurés* ». En revanche, les analyses ont révélé des niveaux d'oxyde d'azote (NOx) mais également de CO² dépassant largement les normes d'émission fixées par le législateur.

« Renault pollue sans tricher ? »

Cette phrase reprise par certains journaux laisse planer une certaine ambiguïté du style : « Renault pollue à l'insu de son plein gré ! » qui exonère la société de ses responsabilités. Pour le consommateur si le produit acheté ne correspond pas à celui vendu, il y a tromperie sur la marchandise, les textes sont clairs :

« Afin de favoriser la réduction des émissions de CO₂, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont arrêté la directive n°1999/94/CE du 13 décembre 1999.

Transposée en droit français par le décret numéro 2002-1508 du 23 décembre 2002, elle a pour objet de garantir que des informations relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, proposées à la vente ou en crédit-bail dans la Communauté, soient mises à la disposition des consommateurs, afin de permettre à ceux-ci d'opérer un choix éclairé ».

Le constat est là : Renault ne fait pas partie des meilleurs en matière de performance environnementale. Le groupe souffre, en particulier, de la comparaison avec Peugeot. Pourquoi Renault accuse un tel retard ? La réponse s'explique dans le choix stratégique de la dépollution. Renault et PSA ont opté pour des solutions techniques différentes. Renault a fait un choix moins onéreux, celui du piège à NOx et de la recirculation des gaz d'échappement. Peugeot a pris une décision plus efficace mais aussi plus coûteuse en développant un système de réduction catalytique sélective (SCR).

La médiocrité en plus

D'après ce qui transpire les résultats sur les Renault posent question. Des défauts techniques ont été décelés, qui vont d'une simple remise à niveau à des défaillances qui mettent en cause les niveaux de décision de l'entreprise. A ce stade il est légitime de se demander depuis quand le groupe connaissait-il ces problèmes ? Quelle est l'ampleur exacte des lacunes du système de dépollution ? Le constructeur peut-il ainsi laisser des voitures embarquant des systèmes moins efficaces dans la nature ?

Malgré plusieurs alertes sur la pollution de ses moteurs, Renault a préféré se mettre « *la tête dans le sable* ». Bien avant l'affaire Volkswagen, des études de l'ADAC mettaient en cause des véhicules de Renault.

C'est lorsque le groupe a été touché et que les premiers déboires ont fait la une de la presse que Renault a fait part de son souhait de réduire les écarts entre les émissions réelles et les émissions normées. Pour cela un nouveau programme de 50 millions d'euros a été lancé

pour réduire émissions de NOx. Ainsi le groupe français savait que des progrès devaient être réalisés, ceci bien avant l'affaire VW.

Mais plus grave, certains véhicules sont équipés d'un système antipollution qui devient inopérant dans certaines conditions d'utilisation,
Pour reprendre les mots d'un membre de la commission : « *Renault sait que son système antipollution n'est pas performant, il vend des véhicules qui vont polluer les ¾ du temps à ... C'est au moins aussi grave que d'installer un logiciel qui fausse les performances du véhicule* »

La publicité autour d'une publication CGT du centre de Lardy, aura servi de catalyseur pour que l'Entreprise réagisse. L'annonce de l'intervention du Centre de Répression des Fraudes n'est qu'un incident parmi d'autres sur la valeur du titre, malheureux comme le fut la querelle entre Ghosn et Macron. Casser le thermomètre n'a jamais guéri la fièvre. En l'occurrence la responsabilité de la chute des cours du titre Renault est consécutive à une mauvaise réponse apportée par l'Entreprise aux problèmes sociétaux.

La responsabilité du management

Dans un précédent article¹ à propos de l'affaire VW j'écrivais :

« Ce qu'il faut bien appeler l'affaire Volkswagen rappelle d'autres situations, dans le monde médical, le nucléaire, voire les fonds de pension etc... Des objectifs « *techniquement impossibles* » des salariés mis sous pression.... Une entreprise dirigée comme une monarchie ... on retrouve ces mêmes symptômes. « *La gouvernance du groupe Renault, se caractérise aujourd'hui par la présence d'un seul homme à tous les postes de pilotage. Carlos Ghosn, c'est une monopolisation du pouvoir, dangereuse pour l'entreprise* »,

« Tous ces scandales ont un point commun, l'absence de contre-pouvoirs capables de s'élever contre des situations établies, la perte du sens critique ».

Par ses caractéristiques : la crise que traverse RENAULT met en évidence de graves dysfonctionnements, dont le PDG du groupe ne saurait s'affranchir.

De l'affaire Volkswagen à l'affaire Renault la même conclusion s'impose...

Claude PATFOORT le 19 janv. 2016
contact@renew-srta.fr

¹ Du syndicalisme ... à lire sur le blog RENEW-SRTA