

# Les enjeux de la lutte engagée à JTEKT Irigny (Rhône)

## Un projet de casse de l'emploi considérable

Jean Chambon

Depuis la rentrée sociale de septembre, la marmite bout à Irigny. En effet, dès la rentrée, la direction du groupe JTEKT qui emploie actuellement 1 760 salariés dans cette petite ville des bords du Rhône à 10 km au sud de Lyon, annonçait un PSE de 219 suppressions de postes. De quoi provoquer des angoisses, des peurs chez les salariés de cette grande entreprise de la métallurgie du Rhône après une dure période vécue avec la pandémie et le premier confinement du printemps.

**T**rès vite, la colère s'installe car après quelques réunions, la direction livrait la vérité sur ses ambitions : obtenir en 2021 la suppression de 450 emplois à la production, principalement des ouvriers, et de 312 techniciens, ingénieurs et cadres, soit un total de 762, soit plus de 43 % de l'effectif actuel. Déjà un terme a été mis aux contrats de 150 intérimaires.

Un tel objectif, s'il se réalisait, serait un coup terrible porté à la filière automobile, au bassin de vie et d'emplois où sont présentes de grandes entreprises comme Arkema, Hermès, la CNR ou l'hôpital Lyon Sud, et au tissu économique du territoire métropolitain lyonnais dénommé « Lônes et coteaux du Rhône », qui est constitué de 9 villes : Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Givors, Pierre-Bénite, Irigny, Grigny, Vernaison et Charly, où habitent de nombreux salariés de l'entreprise. Cette casse aurait des incidences dans la sous-traitance et les services liés, estimées au minimum à 3 000 emplois.

La section de Pierre-Bénite du PCF a dénoncé aussitôt ce mauvais coup porté aux travailleurs et à l'emploi local. Comme cela était attendu, la presse n'a relevé que le PSE officiel de la direction et a fait silence sur la réalité des chiffres. Tout est fait pour camoufler l'ampleur du désastre et la stratégie du groupe JTEKT qui doit gérer les conséquences sociales de ses choix de délocalisation d'une partie de ses productions à Tanger au Maroc et en Tchéquie et d'une partie de la R & D en Inde et en Roumanie.

La bagarre est menée pour la clarification des chiffres réels d'emplois menacés, d'autant que la direction du

site, dans une nouvelle réunion des délégués syndicaux tenue début octobre, confirme que ses objectifs d'emplois à trois ans sont de passer de 1 760 salariés à 850 dont 70 % ne seront pas à la production. Il resterait à l'issue des trois ans : 255 ouvriers dont 150 intérimaires et 595 ingénieurs, cadres et techniciens.

Sur la base de cette connaissance de la gravité du projet et de son ampleur, le ministre de l'Économie Bruno Le Maire est interpellé et les députés communistes sont alertés, notamment André Chassaigne, président du groupe GDR, et Fabien Roussel, secrétaire national du PCF et député, qui viendra dans le Rhône le 28 octobre, rencontrer les syndicats et les salariés de General Electric Villeurbanne, de l'Hôpital Lyon Sud et de JTEKT.

Le Parti communiste diffuse depuis plusieurs années des tracts régulièrement aux portes de JTEKT, ce qui a créé des rapports de confiance et d'écoute tant avec les syndicalistes qu'avec les salariés de l'entreprise. Notre déclaration clarificatrice et combative diffusée dans l'entreprise a eu pour effet de sensibiliser les salariés, de provoquer la contestation chez certains et de faire monter la nécessité de résister chez d'autres. Ils sont satisfaits des positions du parti, sachant qu'au même moment, dans le département du Rhône, des suppressions d'emplois sont également annoncées à Renault Trucks Volvo Vénissieux, à General Electric Villeurbanne et Saint-Priest, à Sanofi, chez Boiron ou à Essilor Vaulx-en-Velin dont la fermeture est envisagée. En quelques semaines, ce sont plus de 3 000 emplois qui se trouvent menacés, essentiellement dans des établissements de grands groupes industriels étrangers.

La gravité de la situation a conduit le syndicat CGT JTEKT à se saisir de l'initiative du Parti communiste de faire du 8 octobre un rassemblement pour l'emploi Place Guichard à Lyon devant la Bourse du travail où des délégations d'entreprises participent et interviennent pour expliquer le sens de leur combat. Le même jour, un arrêt de travail a lieu à JTEKT. Il n'est pas inutile de rappeler que ces initiatives font suite aux décisions du conseil national du PCF de lancer une campagne nationale de longue haleine pour l'emploi, en faisant vivre nos propositions notamment, la Sécurité d'emploi et de formation et la conquête d'institutions nouvelles comme la mise en place de commissions permanentes à l'échelle départementale ou régionale, pour l'emploi, la formation et l'utilisation des fonds publics.

### La bataille engagée à JTEKT Irigny est compliquée et rude.

JTEKT est un groupe mondial dont la direction du site peut, avec les dispositions des lois et ordonnances Macron, mettre en œuvre un ensemble de mesures lui permettant de réduire l'emploi sans annonce officielle, donc sans PSE et sans contrôle de l'administration. Par exemple, elle a livré ses objectifs de suppressions d'emplois à la production qui concernent principalement des ouvriers :

- 5 % de départs en retraite anticipée;
- 10 % de ruptures de contrat des salariés jugés inaptes par la médecine du travail car souffrant de troubles musculosquelettiques;

– 10 % de ruptures conventionnelles individuelles (les ruptures conventionnelles collectives obligeaient la direction à négocier avec les syndicats);

– 45 démissions;

– enfin des licenciements secs dont le nombre sera ajusté en fonction du résultat des mesures ci-devant.

Pour les ingénieurs, cadres et techniciens, elle a dû se replier sur un PSE de 219 suppressions de postes car elle craint chez eux que la résistance aux départs volontaires soit élevée.

Une partie de ce plan est engagée depuis le second semestre de 2019 et fait l'objet d'un *forcing* de la direction pour obtenir les départs volontaires des salariés ciblés, quitte à rallonger les primes de départ. C'est ainsi que lors d'un récent CSE qui traitait du bilan social de l'entreprise, il a été révélé que les effectifs à la production avaient reculé de 12 % sur les 14 derniers mois, soit environ 80 ouvriers de moins. L'autre partie qui relève du PSE est discutée avec les syndicats.

Le syndicat CGT est le seul syndicat engagé dans la bataille. Les deux autres, la CFDT et la CFE-CGC ont fait le choix d'accompagner le plan de la direction. Ils négocient toutes les mesures qui aident la direction JTEKT à atteindre ses objectifs sans mouvement social d'importance. Ils mettent en avant deux arguments, le premier est le besoin de JTEKT d'élever sa compétitivité face à une concurrence de plus en plus sévère et le second, la situation qui appellerait des mesures fortes si l'on veut pérenniser le site. Des arguments libéraux clas-



siques qui pourtant ne sont utilisés par la direction qu'avec prudence. Actuellement sont en cours de discussion un projet d'accord « Arme » et un projet d'accord pour le chômage de longue durée qui irait jusqu'à la fin mai 2021.

Il faut aussi prendre en compte que de nombreux salariés sont usés par des conditions de travail très difficiles avec une pression patronale de tous les instants. D'autres n'espèrent aucune évolution de leur situation intra-muros où dominent les bas salaires ; beaucoup sont prêts à quitter le navire. Seules la peur du chômage et l'insuffisance de la prime au départ les retiennent. Cette donnée se cumule, dans la période, avec les effets de l'épidémie COVID, des confinements, du chômage partiel et du télétravail, qui sont autant d'obstacles à la communication directe avec les salariés, de sources d'angoisses, de replis, et surtout qui ne permettent pas un travail de masse dans de bonnes conditions.

Enfin, au plan politique, le Parti communiste a toujours été le seul à contester la stratégie de la direction de JTEKT, notamment sa pratique des bas salaires, les mauvaises conditions de travail, son pillage des fonds publics ou les délocalisations commencées dès le début des années 2000. Tous les autres partis politiques étaient silencieux, laissaient faire voire accompagnaient, comme la Métropole de Lyon quand elle était gérée par G. Collomb, d'abord dirigeant du PS avant de devenir macroniste.

Les communistes sont encore les seuls aujourd'hui. À ce jour, pas un seul mot de contestation des municipalités environnantes, il est vrai toutes de droite. Le seul à s'être exprimé est le député de la circonscription Isaac Sibille (LREM) qui a été particulièrement élogieux avec la direction de JTEKT : selon lui, elle ferait des choix courageux pour redresser la compétitivité de l'entreprise. Il lui fait totalement confiance pour atteindre ses objectifs. Par contre, il n'a pas un mot pour les salariés qui sont chassés et vont devoir vivre avec leur famille des périodes difficiles avec la baisse des emplois, les attaques aux indemnités chômage et avec une épidémie installée qui est loin de disparaître. Mais cela ne surprend pas de la part de ce député qui fait le choix du capital contre l'emploi et les êtres humains.

Tel est le contexte dans lequel se mène la bataille.

### **JTEKT c'est qui et c'est quoi ?**

JTEKT Irigny est un des sites français du groupe japonais JTEKT HPI, un équipementier automobile d'envergure mondiale. Toyota possède 25 % de son capital.

Propriété de Koyo depuis 1994, il devient JTEKT en 2006 lors de la fusion- restructuration des groupes Koyo-Seiko et du groupe Toyoda Machine Works qui donne naissance au groupe JTEKT HPI qui emploie aujourd'hui, 44 000 salariés dans le monde. Son siège social se situe à Osaka au Japon. Il exploite 63 usines, dispose de 69 bureaux commerciaux et de 18 centres techniques à travers le monde. C'est un des *leaders* mondiaux des roulements à billes, transmissions, systèmes de direction automobile et fabrication de machines-outils. Son chiffre d'affaires est de 11 milliards d'euros.

JTEKT HPI possède plusieurs sites en Europe, dont JTEKT Europe SAS. Localisé aussi sur le site d'Irigny, il est chargé de l'administration du pilotage des opérations européennes.

Ainsi, le site d'Irigny est composé de trois activités distinctes : 1) une activité de production des systèmes de direction hydraulique et de pièces mécaniques qui leur sont nécessaires ; cette partie est dénommée JALY et emploie 820 salariés et en permanence 150 intérimaires ; 2) un centre de recherche dénommé JEU Europe ; 3) JTEKT Europe SAS. Les deux dernières activités occupent 940 employés, techniciens, ingénieurs et cadres.

En France, JTEKT avait plusieurs unités, l'une à Saint-Étienne a été liquidée en 2017, une autre à Blois dans le Loir et Cher, spécialisée dans la fabrication de pompe pour système de direction et aujourd'hui menacée, et enfin une unité à Dijon dénommée JADS.

Sans grande possibilité d'évoluer à Dijon où Koyo a racheté en 2000 une usine de PSA, Koyo trouve un nouveau lieu d'implantation à Chevigny-Saint-Sauveur, toujours en Côte-d'Or. La communauté de l'agglomération du Grand Dijon offre pour l'euro symbolique 14 hectares de terrains, qu'elle aménage moyennant un investissement de 4,57 millions d'euros. L'usine de 21 000 m<sup>2</sup> entre en service à partir de 2002 et se spécialise dans la technologie des directions électriques. Cette unité emploie 850 salariés, intérimaires compris. Elle se porte bien avec un chiffre d'affaires de 370 à 400 millions d'euros, et grâce aux commandes des constructeurs allemands Daimler et BMW en 2017 et 2018, deux nouvelles lignes d'assemblage ont été installées. Ces trois dernières années, 24 millions d'euros ont été investis dans l'outil industriel. Le site a produit 1,5 million unités lors de l'exercice 2016-2017.

### **Le site d'Irigny victime de la mondialisation capitaliste**

Le site d'Irigny est spécialisé dans la fabrication des systèmes de direction des voitures particulières et des véhicules utilitaires. C'est un équipementier important de l'industrie automobile qui équipe les modèles des différents constructeurs automobiles dont ceux des deux groupes français, PSA et Renault.

C'est un ancien arsenal repris par Renault dans les années 1970. Renault a mis au point le système de direction assistée qui répondait au besoin des automobilistes et a permis le développement de l'entreprise. En 1994, Renault cède l'entreprise au groupe japonais Koyo jusqu'en 2006, année de la création de JTEKT HPI. Les sites français et européens se spécialisent sur la recherche et la production des systèmes de direction afin de répondre aux besoins des constructeurs européens.

Rapidement JTEKT va investir dans des pays à bas coût en Asie et en Europe de l'Est. Un an après sa création (2006), JTEKT s'établit en Inde afin de commencer la fabrication de directions assistées électriques et à la fin des années 2000 en Tchéquie, sur les sites de Plzen et de Fohnijska.

Jusqu'à la fin des années 2000, les deux systèmes de directions hydrauliques et électriques étaient

produits sur le site d'Irigny. Au début des années 2000, les directions électriques sont délocalisées en Tchéquie sur les sites de Plzen et Fohnijska. Après l'arrêt de ces productions, le site d'Irigny se spécialise sur le système de direction hydraulique et l'usinage de pièce mécaniques utiles au système de direction (bielles, pignons et crémaillères).

En 2016-2017, suivant les implantations des constructeurs PSA et Renault, JTEKT décide de délocaliser ces productions à Tanger au Maroc au prétexte de répondre au marché africain. Des investissements importants sont réalisés afin que très vite ce nouveau site démarre avec un taux de rentabilité élevé.

L'usine de Tanger a été inaugurée il y a un an, le 9 octobre 2019. Elle a coûté plus de 20 millions d'euros. Le directeur exécutif de JTEKT Corporation, Hirofumi Matsuoka, a fait savoir que c'était la première implantation de JTEKT sur le continent africain, faisant part de l'ambition du groupe de s'agrandir davantage pour devenir *leader* en Afrique des productions des systèmes de direction!

L'usine de Tanger compte deux lignes de production, la première de colonnes manuelles (directions hydrauliques) et l'autre pour la production des systèmes de direction électrique, qui ont démarré en 2020. La montée en charge s'échelonne sur 2020 et 2021, avec une capacité annuelle prévue de 300 000 systèmes de direction et 700 000 colonnes manuelles à destination des usines marocaines et européennes des constructeurs automobiles internationaux. Ainsi, après les avoir délocalisées et supprimé des emplois, JTEKT renverra ses productions sur le marché européen, dont celui de la France où elles étaient auparavant réalisées, avec pour effet d'aggraver le déficit de notre balance commerciale.

JTEKT est donc entré dans la phase de gestion des conséquences sociales de ces délocalisations. C'est un véritable désastre social, humain et industriel qui va toucher toutes les catégories de salariés, les ouvriers à la production et l'ensemble des ingénieurs, cadres et techniciens.

Les communistes rejettent et combattent ces décisions qui après celles de Renault, de PSA, de Valéo, de Renault Trucks Véniessieux affaiblissent l'ensemble de la filière automobile et les tissus locaux. Il est criminel de vouloir briser un tel potentiel humain, avec un haut niveau de compétences et de savoir-faire qu'il a fallu des années à construire et qui a mobilisé des sommes considérables. De plus ces décisions de JETKT Irigny briseront toute perspective de développement, notamment la participation de JTEKT à la reconquête en France d'activités utiles à notre filière automobile, en particulier les solutions visant à protéger le climat, la santé, avec des voitures populaires propres.

### **Surexploitation, pillage des richesses créées et des fonds publics**

Telles sont les lignes de force de la gestion des unités de production du groupe JTEKT. Bas salaires, travail en trois équipes (2x8 et journée) auxquelles s'ajoutent les équipes SD (samedi et dimanche), pratique des heures supplémentaires et précarisation des emplois avec en permanence un volant moyen de 150 jeunes

intérimaires sur le site, sont les moyens classiques utilisés pour extorquer le maximum de plus-value du travail salarié que le capital récupère sous la forme de profits qui viennent alimenter les dividendes des actionnaires.

Les résultats opérationnels du groupe JTEKT Monde fournis par l'expert Secafi font état d'un cumul de 342 milliards de yens pour les années fiscales 2016 à 2020 (attention, les comptes japonais sont établis du 31 mars de l'exercice n-1 au 31 mars de l'année en cours). Cela représente 2,77 milliards d'euros.

Le dernier exercice du 31 mars 2019 au 31 mars 2020 fait état d'un résultat opérationnel de 25 milliards de yens (202 millions d'euros), alors qu'il était stable aux environs de 5,5 % du chiffre d'affaires sur les 4 années précédentes, il est pour la dernière année ramené à 2,4 % du CA.

Pour la même période les bénéfices nets cumulés s'élèvent à 165 milliards de yens (1,33 milliard d'euros). Il faut noter un résultat net négatif de 7 milliards de yens pour la dernière année fiscale qui s'explique par un recul important des ventes d'automobiles au cours du dernier trimestre (les 3 premiers mois de 2020) dû à la pandémie COVID19 qui se traduit par un recul de 15,6 milliards de yens, 21,3 milliards de yens de coûts exceptionnels dus à une restructuration en Amérique du Nord et 15,7 milliards de yens de dépréciation d'actifs en Europe.

Il est à noter également que le transfert des ventes de directions hydrauliques produites au Maroc commence à se traduire en 2019-2020 dans les comptes de JTEKT Irigny avec une amorce de recul du chiffre d'affaires correspondant.

Malgré cela, l'expert note que le groupe demeure structurellement profitable mais subit la détérioration conjoncturelle de son environnement. Cela confirme que le plan de suppressions d'emplois de JTEKT à Irigny n'est pas dû à des raisons économiques, mais est véritablement la traduction par le capital de ses choix de délocalisation.

L'examen des comptes de JTEKT montre également que le groupe pille les richesses créées par les salariés. Une partie de la valeur ajoutée des différents établissements est drainée par la pratique des prix de monopole. La partie qui reste dans l'entreprise sur la vente d'un produit ne dépasse jamais 3 %. Le groupe récupère le surplus pour l'injecter vers certains établissements afin de limiter leurs pertes, voire équilibrer leurs comptes. De plus, les établissements doivent supporter une partie des coûts indirects. Par ailleurs, les établissements sont mis sous pression pour faire des offres à bas prix afin de conquérir des marchés qui peuvent conduire à des pertes pour certains.

JTEKT pratique également des transferts financiers au travers de facturations diverses comme les redevances brevets qui se montent à 2,795 millions d'euros sur les quatre derniers exercices et les « managements fees » qui s'élèvent eux à 28,46 euros sur la même période de 4 ans.

En règle générale, quand on examine les comptes des établissements, on s'aperçoit qu'ils ne font jamais de bénéfice, sont même souvent en perte légère justifiant des difficultés économiques artificielles, la

pratique de l'austérité salariale et la remise en cause d'acquis sociaux. Cela permet aussi à JTEKT de ne pas payer d'impôt sur les sociétés.

Enfin, JTEKT fait la course aux fonds publics, CIR, CICE et autres subventions qui s'ajoutent aux exonérations de cotisations sociales qui sont courantes dans cette entreprise avec la pratique des bas salaires. Depuis 2012, JTEKT a perçu 20 millions 990 000 euros au titre du CICE et perçu au titre du CIR la somme de 31 millions 373 000 euros sur la même période. Soit un total de plus de 52 millions d'euros.

Le directeur de l'établissement d'Irigny utilise aussi comme argument « que JTEKT devait rester à Irigny, car la métropole de Lyon et la Région constituaient des greniers financiers ». En effet, la métropole de Lyon, en 2016, du temps de Gérard Collomb, a contribué au financement de la moitié de l'investissement dans une « piste d'essai » pour véhicules, attenante à l'entreprise, pour un montant de 2,5 millions d'euros. Cette piste d'essais comme seuls en possèdent les grands groupes comme PSA ou Michelin risque de devenir inutile avec la restructuration en cours. Gérard Collomb confirmait, lors de l'inauguration en grande pompe, que cette aide apportée à l'entreprise venait conforter son ancrage dans la métropole. Quatre ans plus tard, l'ancre tangue d'autant plus que cet équipement n'est pas délocalisable. C'est pourquoi JTEKT en loue déjà les deux tiers!

Il est urgent que l'ensemble de ces opérations, transferts et fonds publics soient mis à plat comme le demande la pétition en ligne lancée le 16 novembre.

Y compris avec le groupe Toyota, actionnaire principal. JTEKT qui a vu sa rentabilité se redresser, a une situation financière « saine ». Son endettement est maîtrisé et il verse régulièrement des dividendes à son actionnaire principal le groupe Toyota qui reste le maître incontesté quand il s'agit de performance financière : en 2015 pour la seconde fois après 2014, il a battu son record de bénéfices avec 2 130 milliards de yens (15,3 milliards d'euros au taux de change retenu par le groupe, +16,8 % sur un an).

Le 6 août 2020, un article des *Échos* révélait que Toyota a vu ses ventes divisées par deux dans la crise. Anticipant une lente reprise de la demande mondiale, il dégagerait quand même 4 milliards d'euros de profits sur l'exercice qui s'achèvera en mars 2021!

C'est pourquoi le groupe JTEKT peut soutenir la filiale européenne (JEU) et JTEKT Irigny compte tenu de sa situation financière. Il faut pour cela sortir de la logique court-termiste actuelle au profit d'une logique de long terme visant non pas la seule rentabilité financière mais l'efficacité et la lutte pour sauvegarder le climat et la planète.

### Contester et proposer des alternatives pour rassembler dans l'action

Tel est notre fil rouge. Avec la contribution active du syndicat CGT, nous avons formulé des propositions qui visent à conquérir une réorientation stratégique de JTEKT en veillant en permanence qu'elle se fasse avec et pour les femmes et les hommes de l'entreprise. Nous pensons cela possible mais surtout plus efficace socialement et économiquement.

Ces propositions alternatives sont cohérentes et répondent aux demandes des salariés de JTEKT et des citoyens de nos territoires. Elles nécessitent des dépenses nouvelles en formation, en emploi, en recherche, en investissements. Ce qui suppose une mise à plat des pratiques financières permettant à la *holding* de pomper de diverses façons les richesses créées par les salariés pour les remonter jusqu'aux actionnaires de Toyota.

Elles sont crédibles en faisant de l'emploi, de la formation et des compétences le moteur du développement futur de JTEKT plutôt que son rabougrissement qui hypothèque sa pérennité.

Ces propositions se déclinent en deux volets, des propositions sociales immédiates et des propositions économiques qui s'inscrivent dans une réorientation stratégique de JTEKT.

1) Abandon par JTEKT de son projet de suppressions d'emplois, gel de la procédure jusqu'à la fin du chômage partiel de longue durée (31 mai) et début d'une discussion sur les alternatives proposées ci-dessous.

2) Indemnisation à 100 % du chômage partiel financé par JTEKT.

3) Un congé de formation (reclassement) de 24 mois minimum pour tout salarié volontaire et désireux de s'orienter vers un autre emploi dans le groupe ou dans un autre secteur d'activité de son choix.

4) Embauche de 150 jeunes en CDI couplée avec une formation financée par JTEKT, en lien avec l'arrêt de la pratique de la précarisation des salariés avec un volant permanent de 150 à 200 intérimaires sur le site.

5) Les gains de productivité dus à la robotisation sont une opportunité pour une réduction du temps de travail vers les 32 heures sans perte de salaire, et permettre la possibilité de départ en retraite à 60 ans avec prise en charge de deux années (60 à 62 ans) par l'entreprise et avec pour chaque départ son remplacement par l'embauche d'un jeune.

Au plan économique, nous faisons trois propositions alternatives.

**1) Le maintien de la fabrication des systèmes de direction pour le marché intérieur de Renault et PSA, les deux constructeurs nationaux.**

En effet les deux constructeurs vendent en France près de 800 000 véhicules légers (voitures) : Renault 405 000 et PSA 390 000. Nous proposons donc que l'État intervienne auprès de Renault et de PSA pour obliger les deux constructeurs à passer un accord avec JTEKT (Toyota) qui stipule que les voitures vendues en France seront équipées de systèmes de direction fabriqués à Irigny dans le Rhône.

Ce serait l'occasion pour nous de pousser pour de nouveaux rapports de coopérations entre les constructeurs et les équipementiers au sein d'une même filière industrielle.

Cette réponse nécessite très peu d'investissements car les lignes de fabrication sont en place et sont donc opérationnelles immédiatement à la condition que les salariés soient toujours présents pour les faire tourner.

2) Nous proposons que JTEKT annule son projet de délocalisation de la production des CMU (calculateur électronique pour système de direction) en Tchèque qui a été annoncé tout récemment par la direction.

3) Nous proposons que JTEKT investisse dans la recherche, la mise au point et l'industrialisation sur le site des systèmes de direction spécifiques aux véhicules électriques.

Ceux-ci sont déjà équipés de systèmes mais ceux-ci sont fortement consommateurs de puissance et de fait réduisent l'autonomie du véhicule électrique gêné par l'encombrement des batteries. Certains constructeurs et équipementiers ont lancé des études afin de réduire cette consommation de puissance. C'est le cas de JTEKT qui veut délocaliser sa R & D en Inde et en Roumanie à cette fin.

Nous proposons au contraire de maintenir et de développer les compétences et les savoir-faire sur le site d'Irigny afin que cela se fasse en France avec comme premier objectif de satisfaire la demande des deux constructeurs français Renault et PSA qui ont pour objectif de produire dès 2021 un total de plus de 100 000 véhicules électriques. C'est un marché qui va encore grandir et bousculer le marché de l'automobile. Nous devons nous y préparer dès maintenant.

JTEKT Irigny peut devenir le référent français pour étudier, concevoir, mettre au point et industrialiser sur le site, les systèmes de direction spécifiques aux véhicules électriques.

JTEKT pourrait avoir, pour ces directions spécifiques à la voiture électrique, des coopérations très étroites avec Renault pour la réalisation d'un projet de petit véhicule électrique populaire dédié à l'usage quotidien et produit en France. Une démarche semblable pourrait être entreprise avec PSA.

Les voitures électriques produites actuellement sont trop chères pour être accessibles au plus grand nombre. Il n'y aura pas de lutte efficace contre le réchauffement climatique si l'accès à la mobilité durable reste à la minorité aisée des grands centres urbains. Comme le droit à la santé, au logement, à l'éducation, à l'énergie, le droit à la mobilité durable doit devenir un droit fondamental.

Il est urgent, devant la situation faite aux uns et aux autres dans la filière automobile, de renforcer les coopérations entre constructeurs et avec les équipementiers pour des projets innovants répondant aux besoins des populations, à une mobilité durable ouverte à tous.

Ce n'est pas de court-termisme motivé par la recherche du profit pour le capital qu'ont besoin les salariés de la filière ainsi que les populations. Ils ont besoin d'une vue sur le long terme, avec une mobilisation exceptionnelle des moyens humains et financiers, dont l'argent des banques, pour inventer et produire des projets novateurs et imposer aux directions des entreprises des réponses sociales, crédibles et cohérentes, nécessaires à leur réalisation.

## En conclusion

Nous pensons que face à la gravité de la situation l'État ne peut rester spectateur, il ne peut laisser faire. Il doit être acteur. Sachant qu'il détient encore une part des actions du groupe Renault qui l'autorise à faire connaître son point de vue, à la fois sur les dégâts humains, industriels et territoriaux que JTEKT va provoquer et sur les propositions formulées qui impliquent le groupe Renault qui au regard des fonds publics qu'il perçoit devrait montrer l'exemple dans la mise en œuvre de propositions alternatives.

Avec ces propositions nous pouvons monter plus fortement l'exigence que le CIR soit réellement utilisé par JTEKT pour la recherche, le développement, la montée des compétences et des savoir-faire sur le site existant plutôt que de rejoindre les profits et les dividendes aux actionnaires.

Cela nous projette sur les questions de R & D qui augmentent régulièrement au niveau du périmètre JTEKT Europe pour répondre aux enjeux posés par les constructeurs, sous la pression de la concurrence et répondre aux évolutions technologiques. La part des projets est passée de moins de 40 % en 2014 à près de 70 % en 2019.

Le groupe doit donc davantage soutenir le site d'Irigny. De plus, « Jeu » avec son centre de recherche est une « tête de pont » en amont de la R & D du groupe. Cela est très important puisque c'est JTEKT Europe qui finance l'ensemble des autres services associés, ce qui pèse sur ses comptes.

Le groupe veut délocaliser de la R & D vers des pays à bas coûts de main d'œuvre. Or la R & D ne doit pas être vue comme une charge, d'autant que l'automobile suppose de gros investissements. Ce qui compte, ce sont l'efficacité, l'organisation, la formation, la place et le rôle des êtres humains et la cohérence nécessaire avec la production. Ce que ne peut plus assumer le capital obnubilé par la rentabilité et les profits.

Le 16 novembre, une pétition en ligne a été lancée sur les réseaux sociaux. Elle porte le titre : « Pour le développement de l'emploi, des compétences et de l'outil industriel à JTEKT Irigny ». Les premiers signataires, qui sont des personnalités connues de l'entreprise, de la CGT et du Parti communiste, démontrent l'engagement des acteurs sociaux et politiques dans cette grande bataille.

Nous vous appelons à la signer en ligne, à la partager afin qu'elle devienne un outil de rassemblement permettant d'élever le rapport des forces vis-à-vis de la direction JTEKT et du gouvernement qui n'a pour l'instant pas encore répondu à notre interpellation.

Une version manuscrite a été portée à connaissance des travailleurs de JTEKT le 17 novembre. Bien accueillie, elle a été signée par 58 salariés présents. C'est de bon augure. ■