

# IRIGNY AUTREFOIS

## LA VIE MOUVEMENTÉE D'UNE ENTREPRISE IRIGNOISE PLUS QUE CENTENAIRE

Depuis 1901, une partie des Broteaux d'Irigny, en aval du Rhône à hauteur d'Yvours, est occupée par une activité industrielle. Une des premières entreprises, "L'Air Liquide" a acquis des terrains sur ces terres et s'associe, en 1917, à la société de "Stearine" de Lyon pour créer la "Société d'Hydrogénisation". La "Stearinerie" lui succède et, en 1926, laisse la place à la société "Neo Soie Neo Laine", mise en liquidation judiciaire en 1939. Commence alors l'histoire de la plus importante implantation industrielle d'Irigny.

Nous sommes en 1941. Après de longues négociations, l'État devient propriétaire de "l'Atelier de Construction d'Irigny", de la cité ouvrière, et des terrains avoisinants les établissements "Neo Soie Neo Laine".

Rattachée au Ministère de la Guerre, l'usine fonctionne sous la tutelle du Ministère et fabrique, par décolletage, des obus de 20 et 25 mm.

En 1943 et jusqu'au 28 août 1944, elle est mise en régie et exploitée par "Manurhin" fabricant de machines-outils à Cusset, dans l'Allier, alors sous contrôle des occupants allemands. On l'appelle communément "l'Arsenal".

L'entreprise "Neo Soie Neo Laine" sur le site (doc. Brunat)



### LA SOCIÉTÉ MÉCANIQUE D'IRIGNY (S.M.I.)

Pour la Société "Renault", installée à Paris, "l'heure n'est plus au gigantisme". Elle va entreprendre, de 1965 à 1980, une stratégie de filialisation. Il faut sortir des métiers spécifiques et constituer des entreprises à taille humaine. Cette volonté explique l'achat de "l'Atelier de Construction d'Irigny" dont le potentiel humain et technique l'intéresse vivement.

C'est Michel Debré alors Ministre de la Défense, qui favorise la transaction. Il y a 550 personnes compétentes risquant de perdre leur emploi avec la fermeture de l'Arsenal, un équipement de tours multibroches et un savoir-faire de qualité, adapté aux exigences de l'armement. Renault n'aura donc pas d'investissements lourds à faire et va jouer la pérennité de l'Établissement. Le produit fabriqué est du décolletage. Le client unique est la régie Renault mais, pendant 6 ans, un contrat de fournitures à l'armement demeure.

La S.M.I. fabrique donc à Irigny des pièces décolletées de belle qualité, à un prix de revient et de vente élevé. Son évolution est remarquable: 600 ouvriers en 1967, 1000 en 1969. Elle va se trouver, dans les années soixante-dix, en compétition avec de petites entreprises aux structures légères, mieux adaptées au style des fabrications et elle va abandonner progressivement le décolletage.

En 1976, la Direction de Renault prend la décision de fabriquer, sur le site, des "directions". La S.M.I. devient équipementier automobile.

En 1979, les premières directions manuelles sont fabriquées.

En 1987, l'autonomie de l'Entreprise devient totale, c'est l'époque de la décentralisation et des débuts du développement de la sous-traitance et de la spécialisation. Le bureau d'études, les laboratoires d'essais, et le service achats sont transférés à Irigny. Commercialement, le fait d'avoir en client exclusif la Régie, son actionnaire à 100 %, fragilise l'entreprise. En effet, les prévisions d'expansion de Renault, vers 1990, sont insuffisantes pour permettre une stratégie de développement et, bien qu'assujettissantes, ses exigences techniques ne sont pas un facteur dynamisant. Il est indispensable de s'ouvrir vers l'extérieur, les dirigeants de Renault et de S.M.I. en conviennent mutuellement et cherchent un partenaire possible dans le monde.

La firme japonaise Koyo, est un fabricant de roulements à bille, elle a aussi une activité de fabrication de directions. Ses études

La S.M.I.



# IRIGNY AUTREFOIS

de marché ont fait apparaître un sous-équipement en directions assistées en Europe, d'où son intérêt d'en faire fabriquer sur place et de prendre une part de ce marché européen.

Les intérêts de la S.M.I. et de Koyo sont convergents et leurs savoir-faire complémentaires: S.M.I. apporte ses moyens d'usinage performants et ses hommes compétents, Koyo ses techniques d'assemblage. Tous deux misent sur l'ouverture du marché et une avancée technologique de la fonction "direction", c'est-à-dire non plus la seule direction, mais d'autres pièces qui participent au "système direction".

La participation de Koyo - du groupe "Koyo Steering Europe" - dans le capital, évolue entre 1991 et 1994 de 35 % à 80 %. C'est le moment de l'achat, par la S.M.I., de la société H.P.I., constructeur français de pompes et électro pompes hydrauliques. Des cartes électroniques pilotent l'assistance hydraulique des directions et permettent une économie de consommation d'énergie importante.

En 1994, il y a 840 employés et la production a été, pour l'année, de 1 300 000 directions mécaniques assistées pour l'automobile, pour un chiffre d'affaires de 1 milliard. En 1995, l'effectif est de 941 employés, l'entreprise est, de loin, la plus importante de la commune et source de taxe professionnelle très importante. Son savoir-faire est reconnu sur le plan international. C'est l'équipementier automobile spécialiste de la conception et de la fabrication des systèmes de direction pour véhicules de tourisme et utilitaires. 8 000 directions par jour sortent des ateliers.

Le 29 juin 1996, profitant de la réunion du G7 à Lyon, la direction de la S.M.I. invite une importante délégation japonaise, dont M. Tsukahara, ministre de l'Industrie et du Commerce extérieur du Japon, pour inaugurer le nouveau bâtiment et ses ateliers de production.

En 2001, le groupe Koyo qui emploie plus de 3 000 salariés en France, regroupe ses activités centrales: achat, personnel, finances à Irigny devenu le centre européen. Il a agrandi son implantation sur le terrain.

## COMMENCE ALORS L'HISTOIRE DE JTEKT.

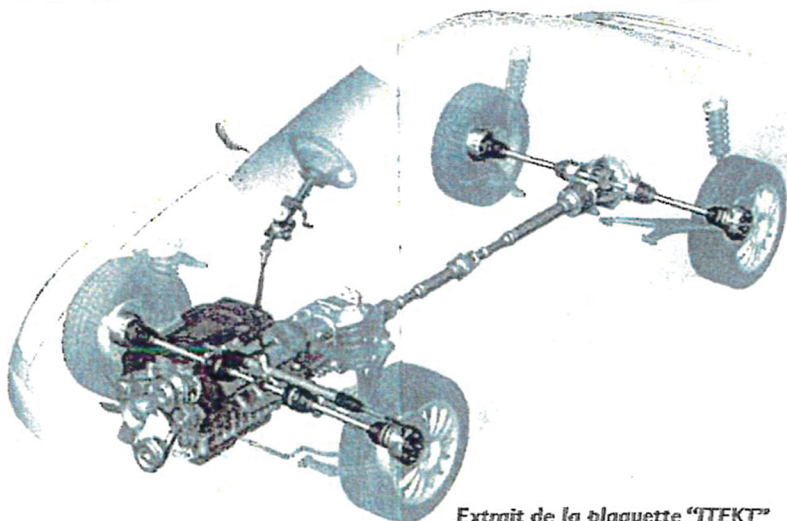
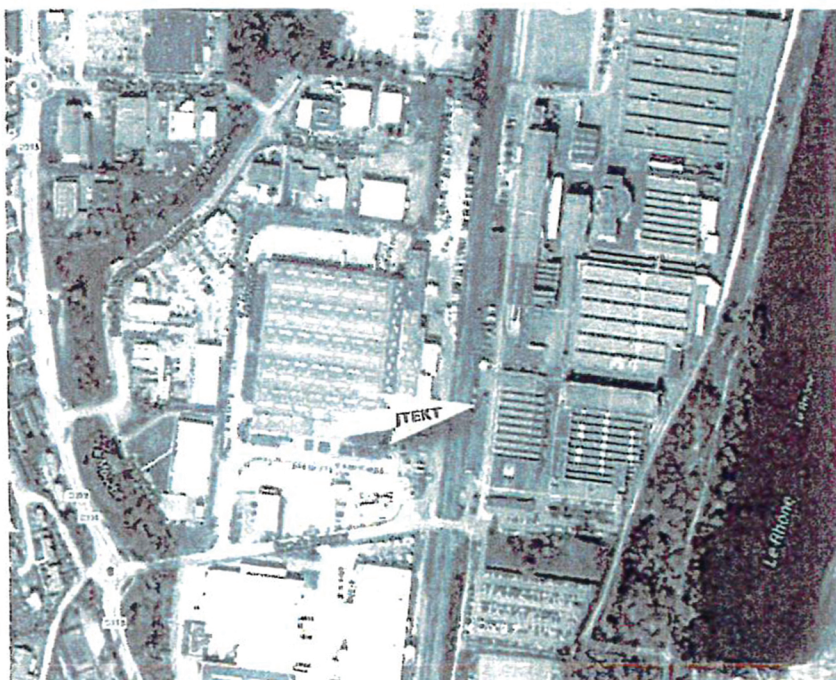
JTEKT à Irigny est le siège européen des implantations européennes de l'entreprise japonaise JTEKT Corporation Ltd, leader européen des systèmes de direction et de transmission pour les véhicules automobiles.

La firme est dans la continuité des productions antérieures irignoises sur le site et c'est une particularité étonnante pour cette succession d'entreprises à partir de 1940, d'avoir conservé une activité centrée sur l'industrie mécanique, devenue avec le temps un certain "cœur de métier".

On peut conclure sur la permanence d'un site, son développement grâce au potentiel humain, au départ une majorité d'Irignois, devenu au fil des ans plus cosmopolite, un management performant et une production d'équipementier automobile en perpétuelle évolution pour répondre aux exigences du marché international.

*Colette Chauvin*

Sources: Visite de Colette Chauvin à la S.M.I. le 12 janvier 1995, reçue par M. Harris Videckis, "Echoscopie", Échos de la Tour, nov. 1994



Extrait de la plaquette "JTEKT"