





élan 118

novembre 92

Les 13 et 16 novembre, tous les membres du Personnel ont été invités à un déjeuner par la Direction : Désiré Heine a prononcé à cette occasion une allocution que vous retrouverez dans nos colonnes.

La Fonderie est arrivée à une étape importante de son existence : ses responsables sont décidés, avec l'ensemble du personnel, de se tourner résolument vers la fabrication de nouveaux produits.

Dans un souci de rentabilité, un nouveau système de gestion des outils coupants a été adopté au TU-TUF, qui simplifie le circuit des outils et responsabilise l'utilisateur sur les coûts d'exploitation.

Deuxième voyage-surprise de l'année, pour les vingt premiers Lauréats de l'Animation Propreté, accompagnés, comme au mois de juin, de leurs Conjointes et de leurs Responsables.

Première de couverture : suite des recherches graphiques conçues pour illustrer à qualité totale dans l'Entreprise.

En contre : recherche photographique à partir d'un emmanchement de pistons.



4 l'événement

Une annonce d'une importance historique

6 l'actualité

Un futur moteur de Renault sera fabriqué à FM

7 le point

850 Fondateurs et leur challenge

12 partenariat-enseignement

FM propose aux PME une démarche de partenariat

14 reportage

Une promotion Désiré Heine

16 enquête

Bravo, les jeunes

17 dossier

FM entre à l'école

18 technique

Du nouveau pour la gestion des outils coupants au TU - TUF

21 qualité

Un trophée qualité partagé

22 animation-propreté

Un voyage-surprise dans la région parisienne

28 compétition

Coupe AX : Eric Lyps vice-champion

31 jeux

Amusez-vous, un peu

32 pratique

Les élections prud'homales

33 activités du comité d'entreprise

La Commission Billeterie-Voyages

36 relations publiques

L'Entreprise dans la presse

38 sports

Michel Delcroix et Jackie Malbranque présents au Marathon de New-York

Directeur de la publication
et Rédacteur en Chef : Georges Crapet

Assisté d'Yves Gribouval, d'Andrée Rimbault et de Catherine Glossin.

Correspondants : Claude Bassand, Michel Boulanger, Jacques Briet, Jean-Luc Bridoux, Michel Deboutiez, François Doucier, Michel Dujardin, Maurice Hamon, Bernard Loyez, Joël Mascré, Frédéric Piskorski, Xavier Schépens, Robert Vanden Bussche, Joël Vignerot.

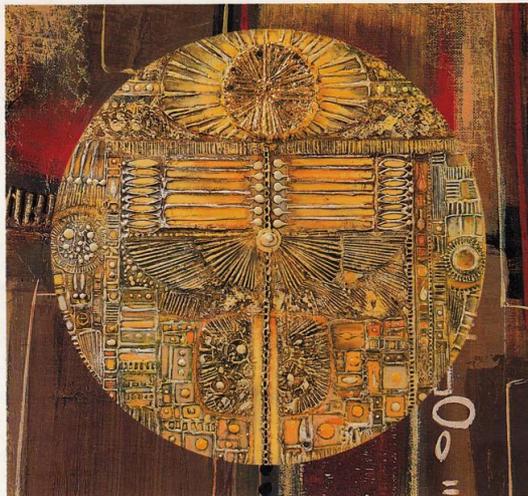
ISSN 0992 - 8898

Service des Relations Publiques
161, int. 2291, 2374, 2375, 2390
B.P. 8, 62138 Haisnes
Tél. 21.77.22.91 - 21.77.23.75

Couverture : WL
Couverture : Jean Podevin
Tirage : 7.500 exemplaires
Imprimerie Commerciale 59500 Douai
Dépôt légal : 4^{ème} trimestre 1992

Membre professionnel
de l'AFREP

une annonce d'une importance historique



La Française de Mécanique a été retenue pour la fabrication d'un futur moteur Renault, cette décision venant après celle de la fabrication de deux autres nouveaux moteurs. La Direction a décidé de fêter l'événement, en invitant à un déjeuner tous les membres du Personnel de l'Entreprise, les 13 et 16 novembre derniers. Nous avons repris ci-après l'allocution prononcée à cette occasion par Désiré Heine, Directeur de la Française de Mécanique.

«Mesdames et Messieurs, Chers Agents, Techniciens, Agents de Maîtrise, Cadres de la Française de Mécanique, Notre réunion est exceptionnelle par son ampleur et par les moyens mis en œuvre pour son organisation. Nous l'avons voulu ainsi, parce que le Destin nous est favorable ! Fêtons l'événement. Non seulement nous allons déjeuner ensemble, mais, en plus, le Comité de Direction nous a accordé une prime exceptionnelle qui nous sera payée à la fin de ce mois. Notre Maison-Mère Renault SA nous confie la fabrication d'un nouveau produit.

Vous êtes nombreux à connaître son sigle. Je n'ai donc pas besoin de le préciser. Je ne le ferai surtout pas parce que nous sommes tenus à une extrême discrétion sur la constitution et la destination de tous nos futurs produits. Vous savez tous que la raison en est très simple : si nous dévoilions trop le futur, nos clients arrêteraient d'acheter les produits actuels et nous priveront ainsi de travail, ce qui n'est dans l'intérêt de personne.

L'annonce, quel que soit son contenu, revêt pour notre Société une importance historique.

Importance historique, parce que, tout d'abord, cette décision nous garantit la sauvegarde de plusieurs centaines d'emplois, mais aussi parce qu'elle nous prouve que notre actionnaire Renault SA continue à nous faire confiance. Ainsi, après les lancements successifs de deux nouveaux produits par Peugeot SA et celui d'un produit en commun, la répartition de notre chiffre d'affaires sera conforme à celle de l'actionnariat. L'Association Peugeot-Renault s'en trouvera rééquilibrée et donc renforcée. Ceci représente un gage d'avenir pour l'industrie automobile française et, par surcroît, pour

notre chère Française de Mécanique. Des rumeurs persistantes, reprises par des médias, annonçaient périodiquement le rachat par Peugeot des parts de Renault dans notre Société, qui aurait ainsi perdu près de la moitié de son activité. Dans un marché de l'automobile quasi stagnant, l'unique actionnaire restant ne pouvait espérer nous compenser cette perte sans mettre en danger l'équilibre de ses propres Usines. La décision de Renault, évidemment prise avec l'accord de Peugeot, met fin à tous ces ragots et à l'inquiétude qu'ils suscitaient parmi vous.

Il faut répéter que la mesure prise représente pour nous un témoignage de confiance qu'il nous faudra mériter. Avant de dire comment mériter cette confiance, nous devons mieux analyser les raisons de cette attribution de fabrication. Reconnaissons d'abord que la décision n'a pas dû être facile pour la Direction de Renault, car il est évident que le potentiel d'emplois sauvegardé pour nous est perdu pour d'autres. Différents arguments ont sans doute pesé dans la balance. Nous ne les connaissons jamais dans leur totalité. Il est fort probable que le niveau du chômage dans notre Région a été pris en considération. Mais nous savons que, si nos performances actuelles ont été appréciées, ce sont surtout nos engagements pour le futur qui ont fait la différence. Nous avons promis de faire aussi bien que les meilleurs concurrents. Cela n'est pas gagné. Le plus dur reste à faire. Comment ? — Voilà la question !

Avant d'y répondre, sachons que nous ne sommes pas seuls et que, sans les Usines et Services de nos Maisons-Mères, nous ne pouvions exister. Ce constat de bon sens doit nous engager à la modestie et à nous interdire toute velléité de triomphalisme. Remercions non seulement les Directions, mais aussi tous les personnels de nos Maisons-Mères. Sans eux, nous ne représenterions rien.

Comment réussir ce lancement ? — Nous devons y consacrer toute notre expérience. Il faudra temporairement, comme nous le faisons pour tous les lancements, nous séparer de certains parmi les meilleurs d'entre nous. Vous savez que nous œuvrons depuis plusieurs années pour le faire de plus en plus tôt et d'une manière de plus en

plus élargie. Il faut en effet que la plate-forme de lancement comprenne non seulement des spécialistes des Méthodes, mais aussi de Maintenance, ainsi que des Fabricants. Ils devront, de concert avec les Méthodes Centrales, avoir le souci permanent de concevoir des procédés et des moyens fiables, c'est-à-dire simples et robustes. Ils devront à tout prix éviter les prouesses en tout genre.

Nous devons bien préparer ceux qui auront à exploiter les installations. Les meilleurs Fabricants et Hommes d'entretien sont ceux qui connaissent bien le matériel qu'ils ont à utiliser et à entretenir. N'oublions pas que nous avons pris des engagements difficiles à tenir. Il est totalement exclu de ne pas respecter notre parole.

Il est évident que nous devons continuer à progresser dans tous les autres domaines. Nous aurons à améliorer la qualité et les prix de tous nos produits, en adaptant sans cesse nos organisations, procédés et moyens. C'est la seule façon de rester dans la course pour attirer d'autres fabrications. Vous en êtes tous conscients.

Constatons que la facilité n'est pas au rendez-vous. Personne ne doute que nous voulons réussir. Il nous faudra tout simplement remplir trois conditions, toujours les mêmes :

- être unis ;
- être rigoureux ;
- être efficaces, donc fiables.

Qui ignore que l'union fait la force ? — Il suffit de mettre en pratique ! Toutes les fonctions de l'Entreprise doivent ajouter leur pierre à l'édifice. Il faut travailler dans une ambiance d'entente et de sérénité. Pour y arriver, un moyen : le dialogue.

Il n'est sans doute pas nécessaire de revenir sur la rigueur, l'efficacité et la fiabilité. Nous en parlons souvent. Ces mots doivent progressivement entrer dans notre langage de tous les jours.

Notre Société va connaître dans les quatre années à venir une succession d'événements d'une grande importance.

Nous vivrons des moments difficiles, suivis, comme toujours, d'instantanés exaltants de satisfaction et de réussite. Nous aurons la chance de pouvoir dire plus tard : j'ai participé ! Nous pourrions dire : j'ai participé pour que vive la Française de Mécanique.»

**une prime
exceptionnelle**

**la sauvegarde
de plusieurs
centaines d'emplois**

**une confiance
confirmée,
qu'il nous faudra
mériter**

**faire aussi bien
que les meilleurs
concurrents**

**continuer
à progresser
dans tous
les domaines**

**être unis,
rigoureux,
efficaces, donc fiables**

un futur moteur de Renault sera fabriqué à FM

Le site de Douvrin a été retenu pour la fabrication d'un futur moteur Renault. Après les lancements spécifiques PSA et celui commun aux deux actionnaires, cette nouvelle attribution confirme la volonté de Peugeot S.A. et de Renault S.A. de poursuivre leur collaboration au sein de la F.M.

5250 moteurs par jour

Au moment où nous mettons sous presse, les productions dans les Départements de Mécanique s'élevaient à 5.250 moteurs par jour : 3.980 pour le TU, dont 780 TUF, 120 pour le Z-V6 PRV, 1150 pour le J.

A la Fonderie, les fabrications journalières se répartissaient de la façon suivante : 11.000 vilebrequins, 35.000 chemises, 16.000 collecteurs et pièces de sécurité.



Au même moment, l'effectif inscrit de la Française de Mécanique était de 4.968 personnes (82 Cadres, 74 Cadres ABC, 986 ETDAM et 3826 Agents).

Record de fréquentation du Mondial de l'Automobile

Ouvert le 8 octobre, le Mondial de l'Automobile a fermé ses portes le 18 octobre sur un record d'affluence. Plus de 1.118.000 personnes ont visité le

les avoir nettoyées et dégraissées. Ce qui lui a valu en récompense de participer à un très agréable voyage à Paris et à Chantilly en compagnie de son épouse,



puisqu'il figurait parmi les vingt premiers du deuxième palmarès de l'année de l'Animation Propreté ?

Visites de personnalités à FM

Le 19 octobre dernier, M. Olivier Duthelllet de Lamothé, Directeur des Relations du Travail au Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, est venu en visite à FM, en compagnie de M. Jean-Marc Boulanger, Directeur Régional du Travail et de l'Emploi, et de M. Jacques Dubocage, Directeur Départemental du Travail et de l'Emploi du

Pas-de-Calais. Ils ont notamment parcouru les installations du Montage TU. Le 2 novembre, M. Tadeuz Zielinski, Commissaire Divisionnaire de Béthune, accompagné de M.

Daniel Mollet, Commissaire Principal de Police de Beuvry, et de M. Jean-Marc Mutez, Inspecteur Principal de Douvrin, a visité les installations de l'Entreprise : la Fonderie, l'Usinage TUF (notre photo) et le Montage TU.

Un 4x4 dans l'atelier du Moteur Z

Du 4 au 10 septembre dernier, le buggy de G. Bruwo et M. Suau était exposé dans l'Atelier du Moteur Z. Ce véhicule à



quatre roues motrices, engagé dans les Rallyes de Tunisie et de l'Atlas, qui a été construit de façon artisanale à Montauban, est motorisé par un moteur V6-PRV de 2,85 litres de cylindrée, turbo compressé, développant 260 ch et donnant 42 mgk à 2000 tours/mn.

850 FONDEURS ET LEUR CHALLENGE

Avec une capacité supérieure à 600 tonnes-jour, soit 250 tonnes sur le Chantier Silicate CO², 150 tonnes de pièces centrifugées, 200 tonnes de pièces de sécurité ou autres sur le Chantier à Vert, la Fonderie cherche aujourd'hui à s'ouvrir sur l'extérieur. Mais la Fonderie, c'est aussi actuellement 850 Fondeurs, qui œuvrent pour maintenir et faire évoluer ses fabrications. Voilà maintenant plus de vingt ans qu'elle a mis en place des chantiers qui sortent, chaque jour, des centaines de tonnes de pièces destinées aux moteurs et aux voitures des deux Sociétés-Mères Peugeot et Renault. Après une croissance permanente depuis la création de la Fonderie, l'activité stagne depuis trois ans, et si rien n'est fait pour rétablir la situation, le volume de production risque encore de baisser dans les années à venir. Des actions ont été mises en place afin de faire face à ces problèmes. **Le Challenge des 850 Fondeurs.** La Fonderie, vivement encouragée par la Direction de FM, est en effet engagée depuis 1991 dans une démarche de recherche de nouvelles pièces, pour aller au-delà de sa capacité actuelle. Elle le peut et elle s'est fixée plusieurs objectifs : ■ fabriquer des produits de haute performance, en développant des technologies de pointe ; ■ avoir le souci permanent de l'efficacité, en étant la mieux placée possible dans le domaine de la rapidité des consultations, de la réalisation des prototypes et des maquettes, de la conception assistée par ordinateur des produits et de l'adaptation de l'industrialisation (prix, qualité, fiabilité) ; ■ s'engager dans la démarche qualité.



Une réunion d'information avec les Agents. De gauche à droite : Jean-Pierre Douchet, Jean-René Houcq, Daniel Monier, Jean-Michel Moncheaux, Andrée Rimbault (RP), Philippe Patard (Jeune Ingénieur en stage), Serge Richard, Michel Penskens, Henry Thévenin (Chef du Département Fonderie), Bernard Durand, Jean-Claude Crombecq.



Le Chantier d'essais. De gauche à droite : Christian Duplat, Valérie Cappeen (stagiaire) et Robert Schotthey.

Ces objectifs sont fixés tant pour les pièces nouvelles que pour les pièces actuelles, dont il faut sans cesse défendre l'acquis et améliorer la performance. Toutes les possibilités de nouveaux marchés ont été ouvertes, en tenant compte des équipements existants, du temps d'ouverture des machines et en cherchant une productivité sans cesse accrue.

Ce challenge est celui de la Fonderie, un challenge qui doit être pris collectivement et c'est la volonté de ses Responsables.

Pour faire connaître ces projets ambitieux à tous, une communication est indispensable et nécessaire à tous les niveaux.

Une information pour tous. Chaque Fondateur doit être partie prenante dans ce challenge, qui engage l'avenir en Fonderie et aussi celui des familles.

Pour s'investir dans ces projets futurs, les Fondateurs doivent connaître les raisons de ce challenge. C'est pourquoi des réunions d'information ont été organisées pour les ETDAM, avec deux contacts de 65 personnes tous les ans, une réunion mensuelle de 10 personnes venant renforcer la communication.

Pour étendre cette démarche à tous les Agents, une Equipe Fonderie Élargie a été mise en place

pour assurer le relais. Elle est composée de 22 personnes (des Cadres), qui se concertent régulièrement sur la documentation des problèmes délicats.

Cette organisation permet de démultiplier les contacts, en donnant la possibilité à chaque Agent d'être informé (ph. 1), d'échanger et de s'impliquer dans ce challenge.

Voyons maintenant, avec Henry Thévenin, Chef du Département Fonderie, et avec son équipe, comment est mené ce challenge. Pour bien comprendre les nouvelles orientations qui sont le résultat logique d'un environne-



Marcel Baudoux contrôle l'outillage de porte-fusées.

ment ayant complètement changé, il faut d'abord regarder le passé.

Les trois périodes de la Fonderie. De 1971 à 1981, la Fonderie se développe pour reprendre l'activité des fonderies de Billancourt, qui sont enclavées dans la ville et sont étouffées sans possibilité de prendre en compte les développements nécessaires pour accompagner la croissance de l'automobile.

Grâce à l'Association Peugeot-Renault, les volumes de fabrication proposés à FM, pour les vilebrequins, les chemises et les pièces de sécurité, lui permettent d'accéder en dix ans à la taille européenne, pour une gamme de produits à haute valeur ajoutée et nécessitant des moyens et un savoir-faire constamment améliorés.

De 1982 à 1989, la Fonderie échappe à la crise, grâce au lancement du Chantier à Vert en 1980, sur lequel sont produits des bras de suspension pour l'ensemble des véhicules récents de la gamme Peugeot et Renault. "Un deuxième facteur favorable intervenait, ajoute Henry Thévenin, c'était celui d'avoir les monopoles en vilebrequins et en chemises pour nos deux Maisons-Mères, ce qui assurait un auto-équilibre de la charge des chantiers. Depuis 1989, la situation a

énormément changé pour la Fonderie. Nos produits très porteurs pendant la crise ont maintenant vieilli, et leur production s'éteindra inéluctablement. Les monopoles techniques que nous avions en 1980 n'existent plus. Nous avons maintenant des concurrents à l'intérieur des Groupes Peugeot et Renault (Citroën à Charleville, SBFM à Lorient, FFP au Portugal), mais aussi dans toute l'Europe, voire bien au-delà.

L'affectation des nouvelles fabrications n'est plus basée sur une logique technique (savoir-faire unique), mais sur celle de la concurrence : c'est le meilleur qui l'emporte !"

"Vous connaissez bien ces trois critères indissociables, précise Daniel Ternel, Responsable Fabrication, que l'on attend d'un fournisseur : être le moins cher, pour la meilleure qualité, avec une fiabilité totale des livraisons. D'ailleurs, c'est bien comme cela que nous nous comportons dans la vie quand nous sommes clients !"

"Face à cette situation, notre puissance de réaction doit être énorme, car, sans pièces nouvelles, c'est le déclin à terme et si nous ne progressons pas sur les pièces existantes, nous les perdrons, accélérant ainsi le phénomène", complète Gérard Ducroquet, Responsable Entretien et Travaux Neufs.

Les nouvelles orientations proposées par la Direction et le Département Fonderie sont le résultat de réflexions engagées depuis deux ans, et étayées par de nombreux contacts extérieurs avec les Bureaux d'Études, les Services Recherches et Développement, les Méthodes Centrales et les Représentants des deux Maisons-Mères, ainsi qu'avec les Acheteurs des principaux constructeurs européens, représentés par M. Ville, notre interlocuteur en la matière.

S'ouvrir à l'extérieur et voir plus loin. "Deux grandes orientations se sont dégagées et sont mainte-

nant prises en compte par le Service Méthodes Fonderie, c'est-à-dire travailler très en amont avec les Bureaux d'Études et diversifier les productions", explique Daniel Hurdebourcq, Responsable Méthodes.

Les nouvelles missions du Service Méthodes. Pourquoi travailler en amont et comment ? Si la Fonderie doit changer de cap, c'est aussi parce que ses clients ont déjà changé. Aujourd'hui, tous les Bureaux d'Études auto-



"C'est un véritable challenge qu'il faut gagner, précise Henry Thévenin, la pérennité de la Fonderie en dépend. C'est un "supertanker" qui doit changer de cap dans la tempête et tout son équipage doit être mobilisé. Mais il ne faut pas dramatiser : si la manœuvre est délicate, le bateau est solide et l'équipage compétent".

Depuis maintenant un an, le changement de cap a été amorcé par une modification profonde de l'organisation. Ce qui implique :

- de faire gérer le court terme par la Fabrication et d'orienter les Méthodes sur le long terme ;
- d'aboutir pour la Fabrication à la démarche MTQ¹ engagée en 1988. La mise en place de la Section Technique d'Atelier parachevait la démarche et libérait totalement les Méthodes d'une activité court terme, afin de pouvoir travailler le long terme.

mobiles attendent de leurs fournisseurs, non pas seulement qu'ils fabriquent, mais aussi qu'ils participent largement à la conception. C'est la prise en compte totale d'un produit à partir d'un cahier des charges fonctionnel. Les Méthodes devront concevoir la pièce avec les Etudes, la valider par simulation sur ordinateur pour optimiser son tracé, réaliser les pièces prototypes qui seront sollicitées sur banc d'essais, afin d'en verrouiller la qualité.

"Il faut, pour gagner, proposer au client d'en arriver à la meilleure adéquation matériaux - process - produit et de réussir le couple Fonderie-Usinage, afin d'obtenir, pour une fonction donnée, le meilleur rapport qualité - prix", dit Claude Thibout, Responsable Qualité.

Réduire les marges de sécurité nécessite, de la part du Fondateur,



d'améliorer et de fiabiliser la qualité. Pour cela, il faut développer des process simples en y intégrant des contrôles. "S'inscrire dans cette démarche, précise Henry Thévenin, c'est déjà se placer en fournisseur potentiel bien avant que les Services Achats engagent des consultations plus larges. Pour réussir, il faut accepter une remise en cause complète de nos comportements et de nos méthodes de travail. Accepter aussi les difficultés, les contradictions, les échecs et avoir toujours suffisamment d'énergie, de disponibilité, pour proposer le dossier qui surprend, qui dérange, qui s'impose devant la concurrence". Pour y parvenir, les Méthodes se sont équipées de moyens indispensables pour documenter les projets. Dans le domaine des études, le Service possède, avec le logiciel CATIA couplé à l'ordinateur IBM, un outil puissant qui permet de travailler en filière CFAO complète (Conception et Fabrication Assistées par Ordinateur), avec les principaux constructeurs européens et les sous-traitants français pour réaliser des outillages. C'est une démarche incontournable pour associer la rapidité et la qualité dimensionnelle.

Pour les pièces prototypes et la validation des process, un chantier d'essais est progressivement mis en place depuis début 1992. Une machine à mouler à été implantée au Chantier Silicate, ainsi que deux petits fours de fusion de 750 Kw (ph. 2), ce qui permet d'aborder de nombreuses démarches préliminaires, sans gêner la fabrication sur les chantiers en série.

Pourquoi et comment diversifier les productions ? Daniel Hurdebourcq précise : "La Fonderie est une activité de process qui fait appel à des investissements très importants. Or, les produits actuels stagnent par une stabilisation du marché automobile, c'est le cas des vilebrequins et des bras de suspension. Pour d'autres pièces comme les che-

mises, l'évolution des technologies les remet en cause à terme, car elles sont maintenant intégrées dans le carter-cylindres, qu'il soit en fonte ou en aluminium.

La seule solution pour augmenter notre activité est "d'accrocher" d'autres marchés, en démontrant que nous en avons la volonté, les possibilités et les compétences, d'où les démarches de faisabilité que nous avons engagées depuis fin 1991 :

- pour PSA, Renault et Volvo, des vilebrequins en fonte perlitique² brute de coulée sont réalisés (ph. 5) ;
- pour PSA, 1000 arbres à cames trempés sur refroidisseurs (voir notre article dans Elan 116), sont présentés pour homologation (ph. 4) ;
- d'autres projets sont en cours de documentation pour 1993.

■ Sur les Chantiers Silicate (ph. 10), sont envisagées les fabrications d'arbres à cames et de petites pièces en GS ferritique³ pour les trains arrières et les ensembles de freinage et enfin, d'autres métallurgies pour la fabrication des vilebrequins.

■ Sur le Chantier à Vert, l'affectation du futur moteur Renault offre d'autres opportunités.

■ Sur les Plateformes Chemises,



Thierry Noël est en train d'assembler des noyaux de collecteurs TU.

un second souffle est possible, avec les chemises minces insérées à la coulée dans les carters en aluminium.

"Comme vous le voyez, ajoute Daniel Hurdebourcq, la Fonderie atteint la majorité à 21 ans, c'est normal. A cet âge-là, on a de l'ambition et d'autant plus que la pérennité de l'Entreprise en dépend.

Prenons l'exemple de l'affectation du collecteur échappement d'un moteur monté à FM (ph. 6 et 9), qui a été démarré dans un temps record pour éviter sa production à

l'extérieur. Pour une décision prise fin 91, nous produisons 500 pièces bonnes par jour dès avril 92 et 3000 par jour sont prévues en fin d'année. Pendant ce temps, un de nos clients reconnaissait la Fonderie comme fournisseur potentiel de porte-fusées avant (ph. 3 et 7), en autorisant la mise en place d'une capacité de 3000 pièces par jour. Et jamais deux sans trois : en juillet, un autre client transférait des boîtiers de traverse (ph. 8), pour un volume de 8000 pièces par jour. Et ce n'est pas tout pour 92, l'affectation de vilebrequins pour un nouveau client est imminente, ainsi que d'autres pièces en fonte GS ferritique".

"Ainsi, termine Henry Thévenin, nous avons beaucoup ensemencé depuis 1991, les résultats de 1992 sont très encourageants. Ils nous confortent sur les orientations prises et nous espérons que nous récolterons une véritable moisson pour l'avenir. Mais en attendant, il faut continuer à cultiver sans relâche, car, comme tout le monde le sait, quand on arrête de semer, il n'y a plus de récolte". ■ AR



Henry Thévenin, Maurice Lefranc, Eric Montreuil, Jean-Luc Rouffelaers et Guy Coquel évoquent les chances de reconversion du Chantier pour d'autres pièces automobiles (arbres à cames et pièces de suspension).

1. Maîtrise Totale de la Qualité.
2. Fonte à graphite sphéroïdal ductile, employée pour les pièces de suspension.
3. Fonte à graphite sphéroïdal très résistante, employée pour les vilebrequins.

FM PROPOSE AUX PME UNE DEMARCHE DE PARTENARIAT

Le 15 septembre dernier, une réunion de travail avait lieu à Française de Mécanique pour la mise en œuvre d'une convention tripartite entre cinq Lycées Professionnels (Béthune, La Bassée, Lens, Seclin, Wingles), des Entreprises PME de leur environnement et Française de Mécanique. Convention qui a pour but d'étendre l'action partenariale

qu'a engagée FM il y a deux ans avec l'Education Nationale. Plusieurs responsables de PME avaient répondu favorablement à l'invitation. On y remarquait M. Turc (Cegelec Arras), M. Billaud (Chaudronnerie Industrielle de La Bassée), M. Hamandjian (Das-sault aviation - Seclin), M. Bonnaud (Dujardin Montbard Semonor - Seclin), M. Clarret (KSB - Pompes Guinard), M. Lemaître

(Tolartois Béthune), ainsi que M. Lebrun, Mme Pruvost, M. Brienne, M. Blanquart, M. Gostijanovic remplaçant Mlle Degorgue, Provisseurs des Lycées Professionnels de Béthune, La Bassée, Lens, Seclin, Wingles.

Après une réunion de presse, Désiré Heine exposa devant ces responsables les modalités d'utilisation des moyens proposés par la FM pour assurer aux jeunes une période de formation en entreprise, ainsi que les modalités éventuelles de transfert d'ingénierie de FM vers d'autres Entreprises.

La préoccupation de la formation qualifiante des jeunes incombe à Française de Mécanique comme aux entreprises locales et régionales qui rencontrent, elles aussi, des difficultés dans le recrutement des Professionnels et des Techniciens qualifiés.

Yves Emery, Adjoint au Directeur, rappela que "depuis deux ans, la Française de Mécanique a engagé une action partenariale avec l'Education Nationale pour permettre à des jeunes, au sortir des classes de 3^{ème} des Collèges, de préparer, avec un parrainage FM, un BEP Technique, puis un Baccalauréat Professionnel débouchant sur une embauche à FM".

"Dans ce domaine, continua D. Heine, la Française de Mécanique dispose d'un savoir-faire dont elle souhaite faire bénéficier les entreprises PME locales et régionales qui n'ont pas les moyens nécessaires pour engager ces actions. La formation est une priorité, elle représente près de 5 % de la masse salariale. Il faut bien entendre distinguer le savoir, qui est l'affaire de l'Education Nationale,

En associant des entreprises à son initiative : la F.M. intensifie son action en faveur de la formation des jeunes

Nord-Matin - 17.09.92

Deux ans après avoir signé une convention de partenariat avec l'Education Nationale, associant cinq lycées professionnels (Béthune, La Bassée, Lens, Seclin, Wingles), engageant l'entreprise à assurer la formation de jeunes élèves sortant de troisième, pour les amener vers un BEP technique, puis un baccalauréat professionnel, la Française de Mécanique étend cette action vers des PME, ne possédant pas les structures, en hommes comme en matériel, pour couvrir dans ce sens. Une vingtaine d'entre elles ont été sollicitées et un peu moins de la moitié ont répondu favorablement à cette offre de service. Quelques-unes d'entre elles ont décidé d'attendre une amélioration de la conjoncture économique.

La globalité du projet a été présentée cette semaine aux chefs d'entreprises ayant répondu présent à l'appel. « Nous devons faire la distinction entre le savoir et le savoir faire. Le savoir, c'est l'affaire de l'Education Nationale. Le savoir faire, c'est la nôtre. Le maître est le complément de l'enseignant. De plus en plus, les entreprises doivent déléguer des hommes capables de transmettre aux jeunes. » M. Heine, président de la F.M., a immédiatement situé le débat tout en donnant une pré-

sion d'importance. « Notre souci est de mettre le bébé au monde puis de le confier à des institutions consulaires, comme les chambres d'industries ou les organisations patronales. Des contacts ont été pris en ce sens. » Comme tout va de plus en plus vite, et par exemple le nouveau matériel installé à Douvrin pour l'assemblage des moteurs il y a 5 ou 6 ans apparaît déjà obsolète. « Il est hors de question pour l'Education Nationale de s'équiper à cette vitesse ». Par ailleurs, dans les PME, le bureau du patron, souvent l'homme à tout faire, est régulièrement confondu avec sa voiture. Assurer une formation complète d'un nouveau venu semble délicate entre deux rendez-vous et trois feux rouges. « Ces patrons sont happés par les soucis quotidiens. Ils n'ont pas le temps matériel d'être à l'écoute d'un jeune débarquant sur le marché du travail. Ils lui demandent de l'efficacité. Notre idée découle de cette constatation. Nous avons les soucis de cette affaire de ne pas arriver comme la grosse boîte avalé tout. La condition clé pour la réussite de ce partenariat tripartite est bien de mettre des garde-fous. Nous invitons les jeunes à venir se former chez nous, puis nous les renvoyons dans leur propre entreprise. » Pour ce faire, il fallait trouver des sociétés dont la



A l'heure de l'explication de texte. (Ph. N.-M.)

spécificité offre des analogies, hormis la taille et le nombre bien sûr. « Nous avons invité une cinquantaine de professeurs principaux à venir sur place pour vérifier le niveau de notre formation. » Celle-ci passe de 10 à 26 semaines, étalées sur 2 ans, et il en coûte 50 F de l'heure par stagiaire. Les entreprises sont tout simplement habituées à travailler de concert avec les lycées professionnels. La

boucle est ainsi bouclée. Surtout lorsque pour étayer ses affirmations M. Heine répète son engagement à « embaucher ces jeunes, s'ils le désirent, ayant suivi tout le cursus proposé. C'est la position de la FM, depuis 2 ans. Ce sera celle de nos nouveaux partenaires. »

G.R.

A la Française de mécanique Convention tripartite pour les jeunes

La Voix du Nord - 16.09.92



Une manière de parler d'avenir.

(Ph. La Voix)

Difficultés à recruter du personnel qualifié, évolution technologique rapide, peu d'intérêt pour les filières techniques de la part des jeunes, des parents et des professeurs, importance du chômage, manque de relations écoles-entreprises... autant de constats effectués par les responsables de la Française de mécanique. Face à tout ces glichis s'imposait une réaction. M. Heine, directeur de la F.M., considère que l'avenir dépend de la préparation des jeunes, et donc de la nécessité pour l'entreprise de s'investir dans la formation dont la charge incombe en premier lieu à l'Education nationale. L'objectif est donc d'apporter une formation complémentaire. « Il convient de faire la distinction entre le savoir dont l'apprentissage revient à l'enseignement, et le savoir faire qui revient à l'industrie » ajoute-t-il.

Les techniques évoluent de plus très vite. M. Heine donne

l'exemple d'une chaîne de fonctionnement dans son usine depuis seulement cinq ou six ans, et dont certains matériels sont déjà obsolètes. Des conventions ont donc été mises en place. C'est ainsi que sont proposés aux jeunes des classes de 3^{ème} des collèges le choix d'une filière d'enseignement technique. Celle-ci comporte trois points pour le moins importants : l'accompagnement par l'entreprise durant les études, l'engagement d'embauche après diplôme, et des perspectives d'évolutions ultérieures post-baccalauréat pour les meilleurs éléments. Une suite non moins intéressante est en passe de prendre vie. Il a en effet semblé bon aux responsables de la F.M. d'étendre cette formation à d'autres entreprises qui ne disposent pas des mêmes moyens pour former les jeunes. C'est pour cette raison qu'en

avril dernier des représentants d'instances patronales et consulaires se sont réunies à la Française de mécanique, afin d'élaborer une convention tripartite entre cinq lycées professionnels (Béthune, La Bassée, Lens, Seclin et Wingles), des P.M.E., et donc de la F.M. Devant les parties concernées par cette action partenariale, la direction de l'usine de Douvrin a présenté la composition, les objectifs et les modalités de fonctionnement de la convention. Elle régit ainsi les modalités d'utilisation des moyens proposés par la F.M. pour assurer aux jeunes une période de formation en entreprise, ainsi que les modalités éventuelles de transfert d'ingénierie de F.M. vers d'autres entreprises. La réunion de travail qui s'est donc déroulée dans les locaux douvriens avec la participation, outre de M. Heine, de M. Crapet chef du service des relations publiques, et M. Le-

fort chargé de la formation.

et le savoir-faire, qui est celle de l'Industrie. Nous pensons qu'il serait bon d'associer d'autres Entreprises à cette démarche, pour qu'elle se développe et qu'elle soit reprise par des institutions comme les Chambres de Commerce et d'Industrie ou les Organisations Patronales. Nous œuvrons dans ce sens. Le 15 avril dernier, des Représentants d'Instances Patronales

et Consulaires se sont réunis à FM, afin d'élaborer cette convention tripartite, dont il est question aujourd'hui. Un comité de pilotage composé de ces mêmes Représentants et de la Direction de Française de Mécanique a été créé pour répondre à toutes les actions relatives aux périodes de formation des jeunes en Entreprise, en partenariat avec les écoles".

Les Provisseurs des Lycées Professionnels et les responsables des Entreprises PME concernés sont entièrement partie prenante dans cette démarche, qui marque la volonté du rapprochement du monde éducatif et du monde industriel. D. Heine ajouta pour terminer "ensemble, nous devons nous occuper des jeunes, c'est primordial pour l'avenir". ■ AR

UNE PROMOTION DESIRE HEINE



La Promotion Désiré Heine (de gauche à droite) : Victor Blanquart (Proviseur), Olivier Idkowiak, David Thuillier, Désiré Heine, Mohamed Boudali, Abdelaziz Rabhiou.

Au Lycée Les Hauts de Flandre de Seclin, M. Victor Blanquart, Proviseur, organisait, pour la première fois, le 19 octobre dernier, une cérémonie officielle de remise des diplômes. M. Victor Blanquart voulait mettre à l'honneur les Promotions de Baccalauréat Professionnel en Bureautique et en Productique. "Vous avez obtenu votre Baccalauréat, et je vous en félicite chaleureusement. Je souhaitais attribuer un nom aux promotions ici présentes, celle des Lauréats du Baccalauréat Professionnel Bureautique porte le nom de Christophe Colomb, pour faire référence au 500^{ème} anniversaire de la

découverte de l'Amérique. La seconde promotion est celle des Lauréats du Baccalauréat Professionnel Productique qui porte le nom de Désiré Heine". M. Victor Blanquart retraça la carrière du Directeur de la Française de Mécanique et ajouta, avant de lui passer la parole : "il est normal et c'est affectif que la première promotion Productique, issue des excellentes relations avec la Française de Mécanique, portât son nom en promotion (90-92). Ce procédé est utilisé dans certaines Grandes Ecoles comme signe de ralliement pour les différentes promotions qui passent ! Pour qui pas chez nous au Lycée Les Hauts de Flandre de Seclin".

Puis ce fut au tour de Désiré Heine de prendre la parole : "C'est un grand honneur pour moi de présider cette première cérémonie officielle de remise des diplômes de Baccalauréat Professionnel et je suis heureux d'en être le parrain, ce soir. La Française de Mécanique souhaite s'ouvrir à l'Education Nationale et depuis un peu plus de deux ans maintenant, nous bâtissons ensemble un partenariat Ecoles-Entreprise avec des Collèges et des Lycées de notre environnement, dont celui des Hauts de Flandre de Seclin. La formation doit être une priorité et c'est pourquoi il faut multiplier les expériences telles que les

Conventions que nous signons avec les Etablissements d'Enseignement Technique, pour permettre à des jeunes de suivre leurs études et bénéficier du savoir-faire de l'Entreprise. Nul n'ignore que pour trouver du travail, il faut une formation la plus qualifiante possible et dans un secteur d'activité correspondant aux besoins du marché. Nous constatons souvent un manque d'intérêt pour l'Enseignement Technique parce que c'est un cycle d'études généralement court et que l'on considère que cet enseignement est réservé à ceux qui n'ont pas les capacités pour s'engager dans les filières de l'Enseignement Général. C'est là une image fort désagréable pour nos Entreprises Industrielles. C'est à ce niveau que nous devons faire connaître les possibilités d'emplois et de métiers que propose l'Industrie. Notre pays a besoin de Techniciens. Je me tourne maintenant vers ces jeunes qui ont choisi la voie de l'Enseignement Technique et à

qui j'aurai le plaisir de remettre les diplômes tout à l'heure. Deux promotions sont à l'honneur ce soir : celle du Baccalauréat Professionnel en Bureautique, qui porte le nom illustre de Christophe Colomb. C'est bien le résultat du long voyage que vous avez parcouru jusqu'à présent. Vous avez le diplôme en poche et la clé de votre avenir. Je salue ici votre courage, car le chemin que vous avez choisi n'a pas été le plus court et c'est d'autant plus méritant. Le diplôme récompense vos efforts d'hier et vous avez fait la preuve que vos connaissances pouvaient aller au delà du CAP et du BEP. Parmi vous, se trouvent peut-être de futurs Ingénieurs et Cadres. Je m'adresse aussi à la seconde promotion qui est celle du Baccalauréat Productique, dont vous avez souhaité qu'elle porte mon nom : qu'il vous porte chance ! Parmi vous, David et Christophe Thuillier (ph. 1 et 2) sont les pionniers d'une expérience Ecoles-Entreprise, qui, j'espère, va se poursuivre de longues années.

Nous n'avons pas le droit de regarder en spectateurs ce qui se passe dans le vaste monde de l'Education. Nous devons être des acteurs, des participants, des partenaires de l'Education, pour construire ensemble l'avenir et celui de nos enfants. C'est ce que nous essayons de faire, à la FM, en partenariat avec notamment votre Lycée Professionnel. Encore une fois, je vous souhaite à tous bon vent, en référence à



Christophe Colomb, et bonne chance et grand courage pour atteindre les objectifs ambitieux que vous vous êtes fixés." Après la remise des diplômes, chacun prit le pot de l'amitié autour des jeunes Bacheliers, qui se retrouveront l'année prochaine dans la même salle pour assister à la remise des diplômes des promotions futures. D'autres personnages illustres et d'autres industriels donneront leurs noms pour le bon exemple et le plus grand bien de l'industrie... ■ AR



BRAVO LES JEUNES

Au mois de mai dernier, quatre clubs Jeunes - Industrie signaient une Convention avec la Française de Mécanique (voir notre article dans notre numéro 117), dans le cadre de l'opération nationale "Bravo l'Industrie". Nos jeunes des quatre Collèges (Bracke Desrousseaux de Vendin-le-Vieil, Joliot-Curie d'Auchy-les-Mines, Antoine de Saint-Exupéry de Douvrin, Léon Blum de Wingles) se sont mis à l'ouvrage pour réaliser un reportage sur un thème choisi par la FM. Elan est allé rencontrer deux des quatre clubs Jeunes-Industrie. Le Club du Collège Antoine de Saint-Exupéry a choisi le support vidéo pour traiter le thème moteur essence et son environnement. Un sujet bien ficelé qui offrira aux élèves du Collège, aux Professeurs et aux parents une bonne explication du fonctionnement du moteur. Pour ce qui est de l'environnement, rien n'a été négligé, en passant en revue

l'utilisation des différents types de carburant. Le temps n'a pas été compté, ni pour les élèves, ni pour les Professeurs. Les filles du Club, Stéphanie Degroote, Sandrine Latocha, Sabrina Petitprez, Séverine Bêtrémieux ont été enthousiasmées par l'aspect reportage. "Tout était bien, on a interviewé beaucoup de personnes et on a appris beaucoup sur la vie en entreprise", ajoute Sandrine Latocha. Quant aux garçons du Club, Stéphane Masselot, Lucien Isart et David Ouvry, ils ont particulièrement apprécié le tournage du film, les prises de vue. Ils ont même utilisé leur propre matériel. Pour ces reporters en herbe, cette expérience a permis de leur faire découvrir la Française de Mécanique et de les ouvrir, pourquoi pas, sur le métier de journaliste ! Pendant ce temps, au Collège Bracke Desrousseaux de Vendin-le-Vieil, le Club était au travail également. Le support

retenu était la diapositive, pour traiter le thème du contrôle qualité. Entendons par là appareils de contrôle utilisés à FM et suivi qualité des produits, mais aussi qualité de la vie. Un beau travail qui a été réalisé en tenant compte du programme de technologie des classes de troisième. Pour Amalia Tancrez, Florence Couvelaere, Rita Thery, Laetitia Fugere, David Bessault et deux autres élèves absentes le jour de notre visite, la réalisation de ce reportage leur a permis de se faire une autre image de l'Industrie, de découvrir une Entreprise et la diversité de ses métiers. Notons que ces jeunes élèves faisaient déjà partie d'un club journal auparavant. La FM racontée par les élèves vaut la peine d'être écoutée. Attendons de voir maintenant ce que les autres Clubs qui viendront à FM nous réservent. En tout cas, bravo les jeunes et chapeau les Profs ! ■ AR



DOSSIER 7

LA FRANÇAISE DE MÉCANIQUE À DOUVRIN

Créée en 1989 dans le cadre des accords Peugeot-Renault, la Française de Mécanique est installée dans le Pas-de-Calais. L'entreprise fabrique en grande série des pièces en fonte et des moteurs pour automobiles. Ces moteurs sont destinés aux firmes Renault, PSA, Volvo et Lancia. Et quoi est-ce une implantation réussie ?

Le choix du site

Document 1
Carte IGN de Douvrin (100 000) : La Française de Mécanique est installée dans le Pas-de-Calais, au lieu-dit de Douvrin, à l'ouest de la ville de Douvrin.

Document 2
Le site de Douvrin : Le site de Douvrin est un ancien site industriel qui a été réaménagé pour accueillir la Française de Mécanique. Le site est situé dans une zone industrielle et est entouré de zones résidentielles et commerciales.

Document 3
Le site de Douvrin : Le site de Douvrin est un ancien site industriel qui a été réaménagé pour accueillir la Française de Mécanique. Le site est situé dans une zone industrielle et est entouré de zones résidentielles et commerciales.

Document 4
Le site de Douvrin : Le site de Douvrin est un ancien site industriel qui a été réaménagé pour accueillir la Française de Mécanique. Le site est situé dans une zone industrielle et est entouré de zones résidentielles et commerciales.

LECTURE

1. D'après la carte, décrire le site géographique de Douvrin. Préciser de quelle façon ce site est implanté. Quels autres moyens de communication ou de transport voyez-vous ? En quoi l'implantation de l'usine est-elle favorable ?

2. Quelles sont les dimensions du site industriel ? Comparez la superficie avec la ville de Douvrin.

ANALYSE

3. Quels détails de la carte peuvent être à l'appui de votre réponse ?

4. D'après les vues des bâtiments, expliquer l'implantation des toitures. Quels aménagements favorisent les conditions de vie de ce site ?

DOSSIER

LA FM ENTRE A L'ECOLE

Depuis la rentrée scolaire, FM est entrée à l'école. On retrouve en effet la FM dans le tout nouveau livre d'Histoire et Géographie édité par Nathan et destiné aux classes de Seconde Professionnelle et de BEP. Après un cours concernant les facteurs de localisation des industries au siècle dernier et jusqu'à nos jours, les élèves pourront découvrir un dossier exclusivement consacré à la Française de Mécanique. L'implantation de l'Entreprise, ses fabrications, la conception de ses bâtiments, ses processus de production sont autant de sujets abordés tout au long de ce dossier qui se termine sur une série d'exercices portant sur la FM. Les élèves pourront donc apprendre que la Française de Mécanique est l'un des moteurs de la reconversion du bassin houiller. L'Entreprise a par ailleurs, du 30 septembre au 2 octobre derniers, accueilli une équipe de tournage vidéo du Centre Régional de Documentation Pédagogique pour la réalisation d'un document de la série "Portrait d'Entreprise". Ce document sera diffusé, dans le cadre de la télévision scolaire, auprès des élèves de classes primaires ou de collèges et tentera de répondre à la question : "l'automatisation est-elle nécessaire pour une production de qualité dans un monde concurrentiel ?". En plus des images du montage automatisé du Moteur TU, il comportera des interviews de D. Heine, de M. Richir, Contremaître, et de M. Lautem, Agent de Fabrication, qui ont apporté leur témoignage à ce document. ■ YG

DU NOUVEAU DANS LA GESTION DES OUTILS COUPANTS AU TU-TUF

Dans les Ateliers d'Usinage TU et TUF, le circuit des outils coupants était auparavant organisé comme suit :

- les outils arrivaient de chez les fournisseurs au Magasin Central pour être systématiquement distribués à l'Affûtage où ils étaient stockés. Là, ils étaient répartis, selon les besoins, dans des boîtes qui représentaient la dotation pour une opération et pour 36 heures de travail ;

- les boîtes ainsi constituées étaient collectées toutes les 24 heures, que les outils soient usés ou non, et elles étaient remplacées. Les outils pouvaient alors être déplacés inutilement.

Dans cette organisation, l'Affûtage avait en outre pour mission de maintenir un en-cours constant, en se réapprovisionnant auprès du Magasin.

Dans un souci de rentabilité, il a été décidé d'adopter un nouveau système de gestion qui simplifie le plus possible le circuit des outils et qui permette la responsabilisation de l'utilisateur sur les coûts d'exploitation. Désormais, les outils en provenance du Magasin seront directement livrés au Secteur utilisateur



Daniel Dufour (Usinage TUF) consulte une image AIGOC.

qui assure lui-même ses réapprovisionnements.

L'Affûtage ne ramassera que les outils à réaffûter.

Les Antennes Outils ou de Préréglage voient parfois leur champ d'action élargi, puisqu'elles assurent :

- le changement des plaquettes sur les fraises, quand elle ne nécessitent ni réglage, ni affûtage (TUF) ;
- le changement, le réglage et le contrôle des plaquettes sur les



Daniel Dufour, en train d'effectuer un inventaire tournant.

sommiers de brochage (TUF) ;

- la gestion des en-cours, des commandes, des consommations d'outils, en s'appuyant sur le logiciel AIGOC (Aide Informatique à la Gestion des Outils Coupants). La formation nécessaire du Personnel est actuellement en cours.

Ces différents changements vont nécessiter à l'avenir une réorganisation de l'Affûtage. En effet, lorsqu'un outil est à affûter, le Fabricant le place dans une boîte étudiée spécifiquement et destinée à ne fai-

re transiter les outils que par quantité économique d'affûtage.

Lorsque la boîte est pleine, un bon d'affûtage est émis et elle sera ramassée lors d'un circuit organisé au travers de l'Usinage. Cette organisation rigoureuse permettra à chacun de récupérer ses propres outils, même en cas d'outils communs à plusieurs Secteurs, et donc d'en améliorer la gestion.

Certaines difficultés subsistent encore pour la mise au point de la nouvelle organisation, en particulier il est actuellement difficile pour le Magasin d'identifier les destinataires des outils, les images informatiques actuelles ne le prévoyant pas. Par ailleurs, les Secteurs ne disposant pas d'Antenne de Préréglage doivent créer un point de chute outils et en assurer la gestion. Ces difficultés aplanies, le plus faible nombre d'outils par point de

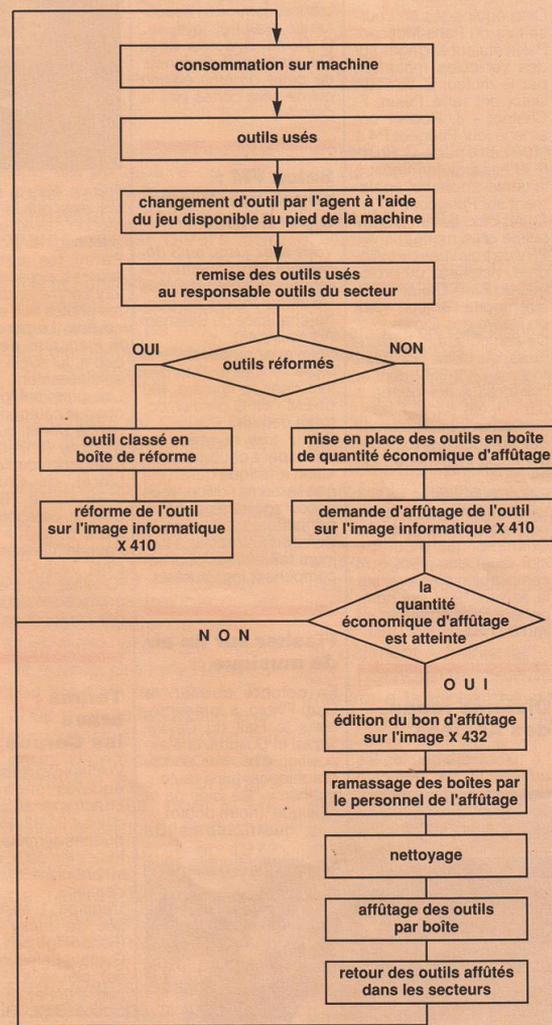


Pierre Bara (Usinage TU) prépare une boîte destinée à l'affûtage.

gestion devrait en faciliter le suivi ; la réduction des stocks et des mouvements d'outils diminuera les coûts d'exploitation.

Enfin, cette nouvelle organisation permettra la détection rapide de toute anomalie. ■ YG

circuit de réaffûtage des outils-coupants



Jean-Jacques Descamps et Yannick Bertin (Usinage TU) enregistrent les données sur Questar.

Le Moteur Z V6-PRV en course

Cinq équipages en course lors du Paris-Moscou-Pékin étaient engagés sur des véhicules motorisés par le moteur Z V6-PRV. Deux ont rallié Pékin, F. Chatriot - J. Rocher ont amené leur Peugeot P4 à la treizième place, G. Boin - P. Olhagaray terminent à la trente-troisième, également sur Peugeot P4. C. Arnoux, sur un buggy animé d'un moteur Z V6-PRV de trois litres de cylindrée, victorieux du prologue du Paris-Dakar 1990, a remporté l'édition 1992 du Rallye des Cimes. De son côté, J.P. Vincendeau, qui utilise une base moteur Z-V6-PRV dont la cylindrée a été portée à 3,5 l, a été sacré Champion d'Europe d'Autocross par équipe, le 4 octobre dernier à Faleyras en Gironde. Par ailleurs, après sa victoire en Autriche, il termine à la quatrième place du Championnat d'Europe individuel, une place qu'il compte bien améliorer sur la saison 1993 qui comportera onze épreuves au lieu de huit en 1992.

Dixième repas des Anciens

Le 10 octobre dernier, les adhérents de l'Amicale des Anciens de Française de Mécanique se retrouvaient à la "Cendrée" à



Harnes, pour la dixième édition de leur traditionnel repas. Les convives étaient nombreux et l'ambiance, comme à l'accoutumée, était très joyeuse. D. Heine, Directeur de la FM, était l'invité d'honneur de cette dixième édition qui ne sera certes pas la dernière.

Salon FM : soyez nombreux à participer

Vous avez jusqu'au 3 décembre pour remettre vos œuvres au Service des Relations Publiques (rez-de-chaussée du Bâtiment Administratif). Vous avez pu découvrir le règlement et la liste des lots dans le numéro 402 de FM - INFO paru en octobre dernier. Soyez très nombreux à participer à cette manifestation artistique qui en est à sa seizième édition : vous encouragerez ainsi ses organisateurs, Elan et le Comité d'Entreprise, à toujours faire mieux pour récompenser les Lauréats.

Flasher sur un air de musique

En octobre dernier, le Club-Photo a présenté, dans le Hall du Centre Social et Culturel, une exposition d'œuvres photographiques axée autour du thème "les joies de la musique" (notre photo). Les quatre coins de



France étaient représentés, ainsi que le "Nouveau Monde", avec un participant originaire du Brésil. Parmi les cent-douze œuvres présentées, un jury a primé les dix meilleures photos noir et blanc et couleur. Le personnel de la Française de Mécanique a, lui aussi, participé au classement. Les premiers prix, dans chaque catégorie, reviennent à Dominique Tuillard d'Estouy (Loiret), pour la catégorie couleur, Guy Lioret, du Club-Photo d'Aquitaine (Gironde), pour la catégorie noir et blanc. Pour le classement FM, c'est Jean-Luc Petitprez (Qualité), qui a été classé premier des deux catégories confondues.

Tennis : bravo les Corps !

Voici les résultats des deux équipes engagées en championnat corporatif d'hiver 91/92. Rappelons que ces dernières avaient, toutes les deux, accédé à la première division l'an dernier. L'équipe 1 était composée de Jacky Lefebvre (Fonderie), non classé, Gustave Lefebvre (Fonderie), classé 30/3, Christophe Dupriez (Fonderie), classé 30/2, Guy Cottel (DCP), classé 30, ainsi que

deux nouvelles recrues, Stéphane Lasquellec (Fonderie), classé 30 et Thierry Faviez (DOI), classé 15/2. Avec quatre victoires, l'équipe termine première ex-aequo avec l'Université et les PTT de Lille, puis finalement troisième, départagée au set-à-àverage. Excellent comportement des joueurs, en sachant que le meilleur d'entre eux, Thierry Faviez, n'a pas disputé les trois premières rencontres qui se sont soldées par une victoire et deux défaites. L'équipe sera au complet dès le début de la semaine prochaine. L'équipe 2, composée de Dominique Frémaux (DEMO), classé 30/3, Jean-Marc Sanchez (Z), classé 30/2, Maryan Skudlapski (TU), classé 30/2, Gilles Hennequin (Qualité), classé 30/2, et Patrick Maj (Fonderie), classé 30/1, a connu un championnat difficile, la différence de niveau entre la première et la seconde division étant considérable. Malgré toute sa motivation, elle n'a pu remporter une seule rencontre et retrouvera la seconde division l'année prochaine. Cette même équipe était également engagée dans le championnat corporatif d'été 91/92. Elle s'est brillamment comportée en remportant la première place. En effet, sur six rencontres, elle a décroché trois victoires et trois nuls.

UN TROPHEE QUALITE PARTAGE



La Société Britigny Rectification est partenaire de Française de Mécanique depuis quinze ans, dans des domaines aussi divers que ceux :
 - de la Fonderie pour laquelle elle réalise des outillages de maintenance de moules ou des éléments de moules,
 - du Département Entretien Mécanique et Outillage pour la fourniture de pièces destinées à la maintenance des moyens et la réalisation d'outillages de contrôle,
 - mais aussi du Département Qualité auquel elle apporte sa compétence pour les outillages de contrôle, les étalons de métrologie ou les pièces de référence.
 Distinguée pour son niveau de qualité, Britigny Rectification s'est vu remettre le Trophée d'Or de la Qualité le 31 mars dernier à Madrid, au cours d'une cérémonie rassemblant de nombreuses personnalités, dont le Ministre espagnol de l'Industrie. Ce Trophée, créé en 1972 par l'Editorial Office, éditeur de revues techniques et commerciales spécialisées, était pour son vingtième anniversaire convoité par des participants émanant de soixante-dix pays. Il symbolise la reconnaissance interna-

tionale des actions menées en vue de promouvoir la qualité. Jean Malonda, Président Directeur Général de Britigny Rectification, a tenu à souligner l'importance du partenariat avec la Française de Mécanique en remettant à D. Heine (ph.3), le 11 septembre dernier, une réplique du Trophée reçu à Madrid (ph. 1). Par ailleurs, Jean Malonda a offert à D. Heine une statue du sculpteur d'Angelo, qui représente une femme et son enfant, symbole du partenariat, mais qui, par la pureté de ses lignes, évoque également la qualité. Cette sculpture a été installée sur un socle dans le hall d'accueil du Bâtiment Administratif. Un partenariat efficace menant à la recherche de la Qualité Totale, voilà qui méritait bien un trophée. ■ YG



un voyage - surprise dans la région parisienne



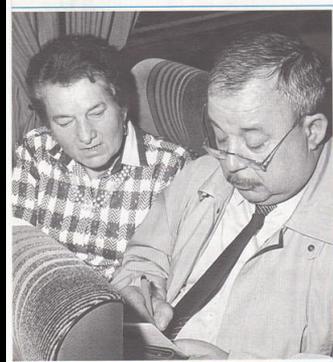
"J'avais tellement apprécié le voyage de juin, dit Josiane Wisniewski, que j'ai fait un détour par Lourdes pendant les vacances pour avoir plus de chances de repartir". La démarche de Régis, son mari, lui aura permis de voir exaucer son vœu, puisque, comme quatre autres Lauréats de juin, Michel Culier, Jean-Claude Pollet, Christian Pupilli et Gérard Sophys, il faisait partie des vingt premiers figurant au palmarès du deuxième Palmarès de cette année de l'Animation Propreté.

Le 24 septembre, comme au mois de juin, 57 personnes partageaient pour un nouveau périple : les Lauréats, leurs épouses et leurs Responsables, ainsi que Pierre Schricke et son épouse. Comme d'habitude en pareille circonstance, D. Heine souhaita la bienvenue aux participants qui ne manquèrent pas d'apprécier le café, les croissants (ph. 1) et... la bistouille (ph. 2). Pour figurer en bonne place au classement final des festivités, il fallait présenter un ver de terre vivant et... bien nourri (ph. 3), avant de se lancer dans toute une série de jeux (ph. 4).

La première étape était prévue à Pantin, au Centre International de l'Automobile, lieu d'expositions (ph. 5) sans cesse renouvelées, qui présentent des véhicules en état de marche prêtés par leurs propriétaires. Ce jour-là, il y avait des voitures de sport (ph. 6), des maquettes (ph. 7), des voitures anciennes (ph. 8 et 10), sans oublier les motos (ph. 11) et la Grosse Norton (ph. 9), bien connue des lecteurs de notre Magazine. "C'est exceptionnel ce qu'on a vu, affirmait par la suite Noël Lefèvre". Il faut dire qu'il y avait notamment à ce moment-là un "salon de l'auto" de la belle époque, qui présentait des marques pour la plupart disparues et souvent oubliées. Des marques qui étaient alors au nombre de plusieurs centaines et dont les noms font encore rêver : Lorraine - Dietrich, Cottin - Desgouttes, Delaunay - Belleville, Clément - Bayard...

On déjeuna sur place (ph. 12), avec, au menu, mouseline de St - Jacques au coulis de langoustines, filet de canette à l'orange, fromage, Opéra. L'après-midi, on traversa Paris, pour aller visiter la capitale en bateau-mouche (ph. 13.). "J'étais déjà venu à Paris, mais, vu de la Seine, c'est vraiment autre chose, dit Rudy Sitko".

Le soir, on se retrouva au Château de Montvillargène, près du domaine de Chantilly où, pour ne pas perdre



Ph. 1 : Annick Gressier. Ph. 2 : Antoinette et Henri Skowronski, Joseph Renault (au deuxième plan). Ph. 3 : Bêatrice Defrance. Ph. 4 : Odette et Noël Lefèvre. Ph. 5 : Sylvie et Henri Chatelet. Ph. 6 : Jean-Jacques et Jean-Luc Descamps. Ph. 7 : Lucie et Gérard Sophys. Ph. 8 : Alain et Reina Debrau. Ph. 9 : Isabelle et Jean-Marc Lefait écoutant les explications sur la Grosse Norton par Georges Crapet. Ph. 10 : Noël et Odette Lefèvre, Anne-Marie et Jean-Louis Parsy. Ph. 11 : Joseph et Marthe Renault, Désiré Heine, Jean-Marc et Catherine Buquet. Ph. 12 : Fabienne Caullet, Désiré Heine, Lucie et Roger Darragus.

un voyage - surprise dans la région parisienne



les bonnes habitudes, on dina (ph.14) tout en participant à des jeux (ph.15 et 16) et en racontant des histoires, pour le plus grand plaisir de l'assistance (ph.17). Au menu de ce soir : salade gourmande au saumon mariné, pièce de bœuf au ratafia, fromages, friandises au chocolat amer.

Le lendemain, c'est à l'Unité de Production d'Aulnay Citroën que nos Lauréats devaient passer la journée, pour être remarquablement accueillis dans un Centre (ph.18 à 23) où, avec 5.500 personnes, sont notamment assemblés les Citroën AX et ZX, ainsi que des Peugeot 106, autant de véhicules équipés de moteurs TU. A noter particulièrement l'atelier d'assemblage carrosserie à 100 % automatisé pour les ZX, ainsi qu'un atelier de montage moderne, où est privilégié le travail en sous-ensembles.

L'après-midi, un contact très enrichissant était prévu avec les Responsables de l'Animation Propreté de l'Unité de Production.

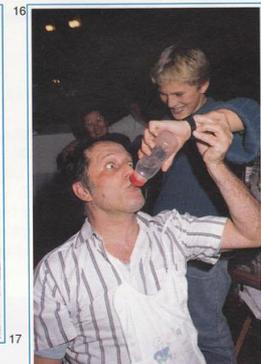
Où allait-on bien passer la soirée du deuxième jour ? – "Une voisine a téléphoné hier à ma mère, dit Réjane Delbois, pour savoir où je serais ce soir".

La surprise consistait à revenir près de Chantilly, à quelques kilomètres seulement du Château de Montvillargène, à l'Hostellerie du Lys exactement, à Lamorlaye.

Il faisait beau et il n'était que 18 h : on avait donc tout le loisir de prendre l'air et de s'adonner à plusieurs jeux (ph. 24 et 25), avant de prendre l'apéritif dans le parc et de passer à table (ph.26). Au menu : mosaïque de truite de mer et rascasse, blanquette de pouarde au riesling, toast au bleu, charlotte aux poires.

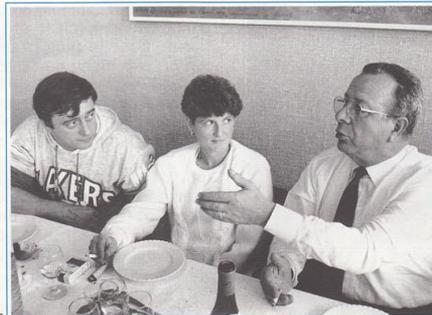
On se remit de plus belle à raconter des histoires (ph.27 et 28), ce qui ne fit que chauffer encore davantage l'ambiance (ph.29). Ce après quoi, certains eurent envie de terminer la soirée en faisant une partie de belotte (ph. 30) et de tarot (ph.31).

Le lendemain, on profita une nouvelle fois du parc, en jouant aux boules (ph.32), avant de prendre la route quelques minutes pour rejoindre Chantilly (ph.33), son château (ph.34), mais aussi et surtout son musée vivant du cheval dans les Grandes Ecuries construites par le Prince de Condé en 1719, musée présentant en 28 salles le monde du cheval dans toute sa diversité, avec un spectacle pédagogique, au travers duquel les écuyers expliquent les moyens dont dispose le cavalier pour se faire comprendre et



Ph. 13 : Claudine et Michel Culier, Rudy Sitko, Annick et Claude Gressier, Sylvie Chatelain, Henri Davroux. Ph. 14 : Gérard et Béatrice Defrance, Désiré Heine. Ph. 15 : Claudine et Michel Culier. Ph. 16 : Johnny et Jean-Marie Brunaut. Ph. 17 : Odette et Noël Lefèvre, Pierre et Ariette Schricko. Ph. 18 : Isabelle et Jean-Marc Lefait. Ph. 20 : Vanita et Wladislas Stęczyńska. Ph. 21 : Muriel et Henri Davroux. Ph. 22 : Roger et Lucie Darragus. Ph. 23 : Annie et Henri Zieliński. Ph. 24 : Josiane Wisniewski et Joseph Renault.

un voyage - surprise dans la région parisienne



obéir de son cheval (ph. 35 et 36). Le déjeuner était prévu sur la route du retour, au Château de Bellinglise, à Elincourt-Ste-Marguerite, où fut proclamé le palmarès des jeux du voyage, remporté par Régis et Josiane Wisniewski (ph. 37). Au menu du jour : pain d'aubergines sur fondue de fenouil, gigot d'agneau, fromages, tarte aux pommes à la cannelle.

"J'avais fait régime pendant huit jours, aimait à préciser Réjane Delbois, car je savais qu'on allait bien manger : je l'avais lu dans Elan".

La fin du repas devait aussi connaître un autre épisode : celui de la célébration de l'anniversaire d'Henri Skowrowski : "c'est le plus bel anniversaire de ma vie, affirma-t-il, je n'aurais jamais imaginé que c'était comme ça !"

"On a vécu trois jours en famille, dit Joël Lefèvre. L'ambiance était formidable".

"Nous avons découvert des sites de rêve, ajoutait Wladislas Stęcyna, et le patron était très près de nous". "Il faudrait que tout le monde puisse y participer, dit Henri Zieliński, pour vivre tout ça et pour connaître le Directeur".

"C'est un séjour inoubliable, surenchérit Marthe Renaud, on aura goûté à la vie de château".

"Je classerai ces trois jours parmi mes meilleurs souvenirs", dit Claudine Culier.

"On aura bien rigolé", ajoutait Isabelle Lefait. "On a pleuré de rire", surenchérisait Yvon Caullet.

"C'était parfait, dit Jean-Claude Pollet, comme le premier voyage en juin".

"Ça aura été tout simplement sublime, un rêve extraordinaire, dit Jean-Marc Buquet.

"Trois jours de nuit de noces", ajoutait Jean-Louis Parsy. "Il y a un an qu'on est marié, dit Véronique Sitko, mais c'est avec ces trois jours qu'on aura fait notre véritable voyage de noces !".

"Tout était formidable", ajoutait Henri Davroux. "Je compte sur mon équipe pour repartir une troisième fois", disait Alain Debreu.

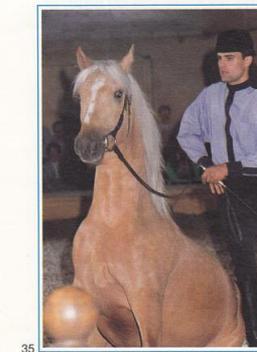
"Quand on va raconter tout ça lundi aux copains, ajoutait Jean-Claude Mortier, jamais ils ne nous croiront !".

"Je vais montrer Elan à tout le village", surenchérisait Réjane Delbois.

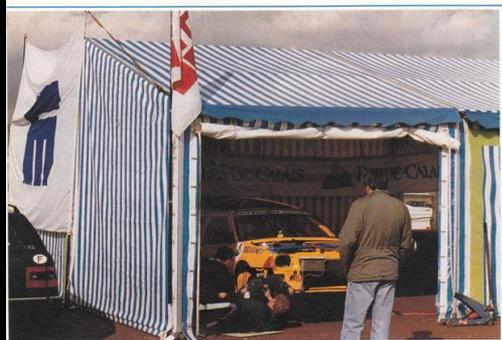
Tous les participants étaient prêts à repartir : ils attendaient avec impatience la prochaine étape de l'Animation Propreté. ■ GC



Ph. 25 : Jonhny Brunfaut et Gérard DeFrance. Ph. 26 : Jean-Louis et Anne-Marie Parsy, Désiré Heine. Ph. 27 : Michel Culier. Ph. 28 : Yvon Caullet. Ph. 29 : Jonhny Brunfaut, Vanita et Wladislas Stęcyna, Catherine et Jean-Marc Buquet, Yvon Caullet, Marthe Renaud et Jean-Marie Brunfaut. Ph. 30 : Patrick Monchecourt, Henri Chatelain, Claudine Culier, Jean-Claude Pollet et Christian Pupilli. Ph. 31 : Noël Lefèvre, Jean-Marie et Jonhny Brunfaut, Wladislas Stęcyna et Georges Crapet. Ph. 32 : Jean-Marc Buquet, Marthe Renaud, Gérard et Béatrice DeFrance, Yvon et Fabien Caullet, Jean-Claude Mortier (en train de tirer), Claude et Annick Gressier. Ph. 33 : Catherine et Jean-Marc Buquet. Ph. 34 : Rudy et Véronique Sitko. Ph. 37 : Régis et Josiane Wisniewski.



COUPE AX : ERIC LYPS VICE-CHAMPION



Avant-dernière de la saison, le 18 octobre dernier à Croix-en-Ternois, et nouvelle occasion pour Eric Lyps de gagner de précieux points pour le classement général final, occasion également de briller devant son public et de remporter enfin une victoire à domicile.

La tente frappée du sigle FM (ph. 1) abrite l'atelier d'un jour, mais sert également de point de ralliement et d'accueil pour les supporters venus encourager Eric. Pour Jean-Claude Lyps, l'angoisse commence et l'heure est aux derniers réglages (ph. 2) qui permettent peut-être de gagner encore quelques centièmes de seconde par tour.

A l'issue des essais chronométrés, Eric occupe la seconde place, à seulement quatre dixièmes de seconde de l'actuel leader de la Coupe, Bruno Miot. Quelques instants avant le départ, Eric reçoit les encouragements de D. Heine venu le rejoindre sur la pré-grille (ph. 3).

Après un départ mouvementé, une bousculade au premier virage ayant contraint B. Miot à sortir de la piste, Eric occupe la troisième place.

Après quelques tours en course, précisément renseigné sur sa position par les informations du panneau-tage (ph.4), Eric récupère la seconde place momentanément abandonnée et se lance à la poursuite du leader.

Auteur d'une splendide remontée, Eric assure alors sa seconde place (ph. 5) au classement général. Une décision sage quand on sait que la conquête éventuelle de la première place lui faisait courir le risque d'un accrochage ruinant tous ses espoirs.

L'arrivée s'est d'ailleurs faite dans un mouchoir, seuls trente centièmes de seconde séparent les voitures au passage de la ligne.

Un septième podium (ph. 6) pour Eric Lyps et une coupe bien méritée (ph. 7) qui lui ont valu les félicitations de D. Heine (ph. 8) dès son retour sous la tente accueil.

France 3 Nord-Picardie a tenu à recueillir les impressions du tout nouveau Vice-Champion (ph. 9), titre définitivement acquis grâce à la seconde place obtenue à Croix, mais aussi de Bruno Miot, Champion 1992, qui a déclaré : "Eric est un pilote très correct sur la piste, très gentil, et par contre qui est agressif quand il faut l'être, quand un pilote doit l'être, je pense. On s'entend très très bien..."

Avec cette deuxième place au classement général, c'est une page qui se tourne puisque, la saison prochaine, la Coupe AX Sport est remplacée par la Coupe AX GT1 qui sera exclusivement réservée aux pilotes néophytes.

Eric est donc actuellement à la recherche d'une nouvelle formule qui lui permettrait la saison prochaine d'assouvir de nouveau sa passion. ■ YG

Pêche-passion

Les habitués de l'étang seront certainement satisfaits de l'effort réalisé par la Section Pêche pour l'entretien de leur lieu de pêche. Ceux qui étaient pré-



sents le 17 octobre dernier ont pu juger de la qualité du premier repoissonnement, comprenant entre autres de grosses carpes (ph. 1) qui devraient permettre d'enrayer la prolifération des herbes. Un second déversement a eu lieu, il portait cette fois sur les brochets dont certains atteignent 5 kg. C'est au total plus d'une tonne de poissons qui a été déversée, sachant que le repoissonnement annonce la fermeture de la pêche au blanc, mais également l'ouverture prochaine de la pêche au brochet qui se fera exclusivement au viv. Pour les amateurs de pêche en mer (ph. 2), deux sorties seront organisées les 28 novembre et 19 décembre prochains (contact : J. Duhoop, p. 3487).



Elles viendront compléter les six sorties déjà réalisées, la dernière en date ayant fait des heureux, puisque la plus petite pesée a été de 8,5 kg.

17^{ème} Randonnée de la Mécanique : toujours le Montage TU

Le 20 septembre dernier, les routes des Collines d'Artois et du plat pays servaient à nouveau de cadre à la 17^{ème} édition de la Randonnée de la Mécanique, organisée par la Section Cyclo. Le temps était frais, mais sans pluie ni vent. Bref, un temps idéal pour les 760 participants, qui avaient effectué le déplacement pour apporter leur concours à la réussite de l'événement. Parmi les 350 cyclo extérieures à l'Entrepri-



se, certains étaient venus de loin, puisque, parmi les 38 clubs représentés, on remarquait ceux de Valenciennes, de Cassel, d'Orchies et même d'Antoing en Belgique. En ce qui concerne le Challenge Inter-Ateliers, c'est une nouvelle fois le Montage TU qui l'a emporté, avec 167 représentants, devant l'Usinage TU

(60) et le DEMO (35). Retenez dès à présent que la 18^{ème} édition de la Randonnée aura lieu le dimanche 19 septembre 1993.

Soyez nombreux à donner votre sang

Comme chaque année, le Centre de Transfusion Sanguine d'Arras sera présent à FM pour la collecte du sang. Celle-ci se déroulera du lundi 16 novembre au mercredi 16 décembre. L'inscription pour les dons se fait auprès de la Maîtrise. ■ CG

Don du sang : 133 diplômés

Alors que va débuter la collecte annuelle de sang pour l'Entreprise, 133 donateurs recevaient, le 26 octobre dernier, leurs diplômes et insignes. Nous vous rappelons que l'insigne d'or est obtenu après cinquante dons, celui d'argent avec étoile après vingt-cinq dons et celui d'argent après dix dons. De plus, cette année, deux personnes ont reçu un diplôme spécial pour plus de 100 dons. Voici les cent trente-trois donateurs qui ont reçu leurs distinctions. **TU - 100 dons :** B. Maenhaut. **TU - or :** C. Chevalier, A. Duthilleul. **TU - argent avec étoile :** G. Colette, A. Debert, J.P. Devulder, F. Dubois, R. Mattana, J.C. Michel, F. Motté, J.M. Richard. **TU - argent :** B. Bailleul, Y. Bernard, P. Blamat, R. Carpentier, J.M. Croqueolois, P. Danna, G. Dobrowski, S. Drécourt, G. Facon, A. Fauquenois, Y. Fouant, D. Georges, J.C. Hendrickx, J. Huchette, D.

Labarre, H. Le Bris, D. Lefevère, R. Mélérowicz, J. Michel, J. Fauchet, M. Pollart, J.P. Prin, G. Sophys, J.M. Wattelier. **J - 100 dons :** A. Beulque. **J - or :** M.L. Dellazoppa. **J - argent avec étoile :** J.P. Décatoire, L. Le Poupon. **J - argent :** D. Gallard, F. Knecht, Y. Lannoy, J. Leblanc, D. Lombardo, C. Longavesne, B. Loquette, D. Lorthioir, C. Martin, G. Merlier, J.P. Mosse, P. Pestel, M. Stachowiak. **Z - argent avec étoile :** C. Gillot, A. Lancelin, L. Simon. **Z - argent :** M. Colombel, M. Queste, J.M. Sanchez. **Fonderie - argent avec étoile :** J. Benouf, G. Bialais, M. Claeys, B. Croenne. **Fonderie - argent :** L. Beaussart, A. Cocquempot, R. Dercourt, C. Dreton, R. Fruchart, J.C. Guyot, H. Ider, J.P. Kamiennicki, S. Lasquellec, O. Moulard, L. Planço, B. Pollet, P. Reppert, J. Soussa, R. Staszak, A. Vandembroucq. **DMM - argent avec étoile :** B. Deram, M. Jaraszkiwicz, D. Sauvage.

DMM - argent : J.C. Blanckaert, B. Mairie. **DEMO - or :** G. Levis. **DEMO - argent avec étoile :** A. Bordez, B. Buret, P. Darras, L. Maillard, F. Vanstaevell. **DEMO - argent :** B. Anquez, B. Bendik, D. Bendik, P. Bernard, G. Cardon, S. Cresson, G. Delperie, E. Lukowiak, J.J. Malbrancque, J.P. Mariage, B. Nowicki, J.L. Perrot, J. Rousseau, J.P. Samulewicz, M. Watel, R. Wieszort, J.J. Zembski. **DEC - or :** P. Schricke. **DEC - argent :** D. Lecoustre, A. Marlard. **Qualité-argent avec étoile :** H. Czuba, G. Demeulemeester, J.L. Duriez, J. Fissier, O. Travers. **Qualité - argent :** R. Bartosik, P. Crampon, C. de Thelin, G. Delmarle, M. Ducrocq, Y. Joye, B. Lagache. **DCP - argent :** J. Bernard, N. Buhl, A. Cordonnier, D. Dheedene, P. Genoux, M. Laury. **DOI - argent :** P. Coene, E. Latocha. **DPRS - argent :** D. Cieplicki, P. Delebecque, B. Milles, J. Suret.

1 2 3 4 5 6 7 8 9

I									
II									
III									
IV									
V									
VI									
VII									
VIII									
IX									

motS croisés

Horizontalement. I. Instrument de musique. - II. Etre à proximité. - III. Glandes des poissons. Ce qui plaît. - IV. Données moyennant une rente. - V. Ferment. - VI. Avare. - VII. Obtenu par surprise. - VIII. Au milieu de l'eau. Dieu des vents. - IX. Epreuves. Arrivés.

Verticalement. 1. Qui manque d'adresse. - 2. Qui peut s'endormir. - 3. Qui tirent sur une couleur très foncée. - 4. Racontées. Point cardinal. - 5. Ont l'audace. - 6. Mesure chinoise. Possessif. Règle. - 7. Immission. - 8. Dieu marin. Solution. - 9. Epoque. Ouvertes.

Le dessinateur a oublié de finir son travail. Pouvez-vous trouver la figure qui doit se placer logiquement dans la dernière case

SOLUTIONS DES JEUX PRÉCÉDENTS

motS croisés

Mot croisés. **Horizontalement :** I. Stéarines. - II Orthodexe. - III. Beauceron. - IV. Ri. Sort. - V. Ellis. Ici. - VI. Haro. Sis. - VII. Dam. Unes. - VIII. Urètre. Ma. - IX. Ode. Dèmes.

Verticalement : 1. Sobre. Duo. - 2. Treillard. - 3. Eta. Lamée. - 4. Ahurir. - 5. Roc. Sourd. - 6. Ides. Née. - 7. Noroïse. - 8. Exorcisme. - 9. Sentis. As.

le proverbe

Mieux vaut être désiré qu'importun : Mi-oeufs-veau-xe-tre-des l-réquin-porc-thym.

Etes-vous rapide :

LE MESSAGE SECRET.

Un grand écrivain français émigré cache son nom dans ce message secret. A vous de le deviner. Sachez, pour vous aider, que son nom commence par une lettre se trouvant dans une figure blanche, et que l'ensemble des figures formant son nom est continu.

LES ELECTIONS PRUD'HOMALES

Les Prud'hommes remontent à l'Ancien Régime, mais le véritable ancêtre des conseils contemporains est né à Lyon en 1806. Saisissant l'occasion du passage de Napoléon 1^{er}, les soyeux lyonnais sollicitent l'établissement d'un tribunal spécialisé, plus averti des problèmes du travail qu'un tribunal de droit commun. La loi du 18 mars 1806 crée le premier Conseil de Prud'hommes dont l'une des missions est la conciliation entre patrons et ouvriers. Au XX^{ème} siècle, l'institution a été généralisée à l'ensemble du territoire et des professions. Parfois insuffisamment connus, les Conseils de Prud'hommes

sont une institution originale à plus d'un titre. D'une part, leur principale mission est de trancher les litiges relatifs au contrat de travail. D'autre part, ils sont composés à parité de représentants des salariés et des employeurs. Enfin, les juges sont des magistrats élus par les justiciables, employeurs et salariés. C'est le 9 décembre 1992 que se dérouleront les prochaines élections des conseillers prud'hommes, échéance importante pour la vie sociale, mais aussi pour ces juridictions. Conciliateurs en premier lieu, les conseillers prud'hommes sont également des juges à part entière. Il existe actuellement 282 Conseils de Prud'hommes, dont au moins un dans le ressort de chaque tribunal de grande instance.

une juridiction originale
 ■ Elle représente toutes les professions et catégories socio-professionnelles. Chaque Conseil de Prud'hommes est divisé en cinq sections autonomes : industrie, commerce, encadrement, agriculture, activités diverses. Toutefois, il n'y a plus qu'une section "agriculture" dans le

ressort de chaque tribunal de grande instance.

A la différence des quatre autres qui sont composées sur une base professionnelle, la section "encadrement" a un caractère interprofessionnel, puisqu'elle traite des litiges qui concernent le personnel d'encadrement des différents secteurs d'activité (industrie, commerce, agriculture, activités diverses).

■ C'est une juridiction paritaire. Le Conseil de Prud'hommes est une juridiction où siège côte à côte un nombre égal d'employeurs et de salariés. Chaque affaire est conciliée ou jugée selon cette règle du paritarisme. En application du principe de l'alternance, les audiences sont présidées successivement (audience sur audience) par un conseiller employeur, puis par un conseiller salarié.

Les justiciables -employeurs et salariés- ont ainsi le privilège d'être jugés "par leurs pairs" qui savent prendre en compte, pour apprécier et régler un différend, les usages de la profession et les problèmes du métier.

■ Elle est composée de juges élus. Les conseillers prud'hommes sont élus en nombre égal pour

LA COMMISSION BILLETTERIE-VOYAGES



La Commission Billetterie - Voyages a vu le jour en 1992, c'est Laurent Maillard (ph. 1), qui en est le Président.

Elan : Pourquoi créer une Commission Billetterie - Voyages alors que des tickets des centres de loisirs et des parcs d'attractions étaient déjà vendus au Centre Social et Culturel ?

Laurent Maillard : Oui, en effet, cette Commission existait facilement depuis trois ans. Elle n'était pas reconnue en tant que telle, mais le chiffre d'affaires progressant de façon importante chaque année, il fallait créer une Commission qui centralise et gère cette activité.

Elan : Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'activité ?

Laurent Maillard : L'objet est de négocier avec les différents parcs ou centres, afin d'offrir une billetterie à tarif réduit au Personnel. Pour faire bénéficier les familles, notamment celles qui ne partent pas en vacances, nous leur proposons des tickets à prix réduit

pour des attractions à proximité de leur domicile (ph. 3).

Nous négocions également les tarifs pour les entrées de piscine de Lens et de Liévin, les entrées de la patinoire de Béthune et du bowling de Lens. Nous avons été sollicités par le Golf près d'Illies et par celui de Béthune, pour offrir un prix intéressant aux membres du personnel.

Une billetterie est également mise en place chaque année pour Eric Lyps, notre pilote qui court sur une AX-Citroën, pour le Grand Prix du Pas-de-Calais, à Croix-en-Ternois.

Elan : Etant donné le nombre de supporters du Racing-Club de Lens à Française de Mécanique, quelles sont les possibilités offertes par la Commission ?

Laurent Maillard : C'est une volonté du Racing-Club de Lens de travailler avec les partenaires des Comités d'Entreprise. Il offre une réduction de 15 % sur le prix de l'abonnement. Nous en avons

commandé plus de 500. Ce qui fait de Française de Mécanique le premier partenaire du RC Lens pour les abonnements.

Elan : Travaillez-vous avec d'autres Comités d'Entreprise de la Région ?

Laurent Maillard : Oui, bien sûr, et notamment avec celui de Renault Douai. Ensemble, nous formons un fort potentiel pour négocier des tarifs intéressants. Nous offrons également la possibilité d'élargir les activités pour les membres du personnel des deux Entreprises.

Elan : Quelles sont les autres activités de la Commission ?

Laurent Maillard : Nous organisons des voyages en bus, comme par exemple celui d'Effteling (le plus grand parc européen), ou celui du Salon de l'Auto dernière.

Elan : La Commission Activités Culturelles organise également des voyages, est-ce qu'à ce niveau, cette activité ne se recou-





pe pas avec celle de votre Commission ?

Laurent Maillard : Non, les voyages organisés par la Commission Activités Culturelles sont davantage des voyages de découverte, comme celui de Bruges, de Versailles ou de la Cité des Sciences.

Les voyages organisés sont très bien appréciés par le Personnel, c'est pourquoi nous avons développé aussi cette activité et nous souhaitons en organiser d'autres pour des destinations plus éloignées. Ce sera d'autant plus intéressant pour les membres du personnel qui peuvent bénéficier d'une sortie en famille sans utiliser leur voiture et se retrouver entre collègues. De plus, il ne sont pas obligés d'attendre aux entrées des parcs, car nous nous occupons de tout cela avant. Ainsi, ils peuvent en profiter plus longtemps.

Elan : A qui doivent s'adresser les membres du personnel pour obtenir ces tickets à prix réduit ?

Laurent Maillard : Il suffit de s'adresser à l'accueil du Centre Social et Culturel (ph. 2), pendant les heures d'ouverture, y compris pendant la période des congés du mois d'août. C'est d'ailleurs à cette époque que nous enregistrons le plus de ventes.

Elan : Que se passe-t-il si une personne achète des tickets pour un parc d'attraction et qu'elle n'a pas pu s'y rendre ?

Laurent Maillard : Comme nous donnons la possibilité aux personnes d'acheter des tickets en nombre illimité, nous acceptons de rembourser ceux qui n'ont pas pu être utilisés, et ce pendant une période déterminée, qui va généralement jusqu'à fin octobre.

Elan : Combien de tickets vendez-vous en moyenne sur l'année ?

Laurent Maillard : Cette année, nous avons vendu 45.000 tickets en moyenne pour onze parcs d'attractions et d'autres centres comme Lewarde ou Nausicaa. La plus grosse part de tickets est



vendue pour le parc de Bellewaerde (ph. 4) avec 20.000 entrées.

Elan : En tant que Président, que souhaitez-vous pour votre Commission ?

Laurent Maillard : Nous restons à l'écoute du personnel pour répondre à leur souhait et pour cela, nous sommes prêts à chercher d'autres prestataires pour offrir un grand choix d'activités.

Nous voulons également obtenir des tarifs de plus en plus intéressants, afin de permettre aux membres du personnel d'accéder aux parcs ou aux centres de loisirs deux fois plutôt qu'une.

Enfin, nous souhaitons développer davantage la coopération entre les Comités d'Entreprise de la Région. ■ AR

en pratique

Une permanence est prévue toute l'année, y compris pendant le mois d'août, aux jours et heures d'ouverture du Centre Social et Culturel. S'adresser à Frédérique Duquesne, poste 2435. Pour tout autre renseignement : Laurent Maillard, poste 2322.

LES ELECTIONS PRUD'HOMALES (suite)

cinq ans par le corps électoral des salariés et des employeurs. Pour être éligible, il faut être de nationalité française, être âgé de 21 ans au moins, n'avoir encouru aucune condamnation induisant une incapacité électorale, être inscrit sur les listes électorales prud'homales, ou remplir les conditions pour l'être. Les listes de candidatures sont établies pour chaque Conseil de Prud'hommes, par section et par collège distinct dans chaque section.

Il est vrai que le nombre d'affaires conciliées devant lui diminue, mais il reste que beaucoup d'entre elles trouvent une solution transactionnelle en cours de procès. De plus, les entreprises et leurs salariés règlent fréquemment leurs différends à l'amiable, sans avoir fait appel à la juridiction prud'homale.

une compétence large

■ Les Prud'hommes sont compétents pour l'ensemble des litiges individuels

Ils peuvent apparaître, dans leur ressort, entre employeurs et salariés à l'occasion des contrats de travail de droit privé. Près de 80 % de ces conflits sont suscités par des ruptures de contrat de travail.

Mais d'autres catégories de litiges sont portées devant les Conseils de Prud'hommes.

- Ainsi en est-il de la mise en œuvre des lois Auroux pour tout litige relatif aux sanctions disciplinaires.

- Il en est de même pour l'application de la loi du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires. Les contestations sur les relevés des créances sont portées devant les prud'hommes.

■ Les Conseils de Prud'hommes règlent par voie de conciliation les différends individuels.

Dans l'esprit du législateur, tel qu'il ressort de l'article L 511-I du Code du Travail, le conseiller prud'homme est en premier lieu un conciliateur.

Il est vrai que le nombre d'affaires conciliées devant lui diminue, mais il reste que beaucoup d'entre elles trouvent une solution transactionnelle en cours de procès. De plus, les entreprises et leurs salariés règlent fréquemment leurs différends à l'amiable, sans avoir fait appel à la juridiction prud'homale.

■ A défaut de conciliation, le Conseil de Prud'hommes juge le conflit.

Lorsque la tentative de conciliation a échoué, le litige est examiné par le bureau de jugement qui rend un juge-

ment en séance publique, après un débat contradictoire et un délibéré à huis-clos.

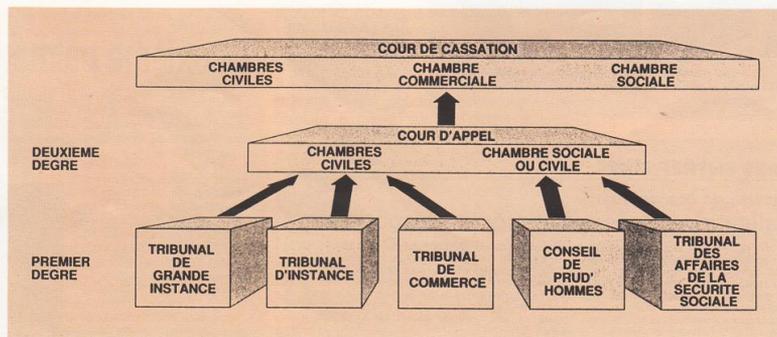
Chaque section comprend au moins un bureau de jugement, composé d'un nombre égal d'employeurs et de salariés. Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager, l'affaire est renvoyée à une audience présidée par le juge départiteur qui est un magistrat professionnel.

■ Dans tout Conseil existe une formation de référé.

Composée d'un conseiller prud'homme employeur et d'un conseiller prud'homme salarié, elle est habilitée à prendre des mesures provisoires présentant un caractère d'urgence en l'absence de contestation sérieuse.

Tous les partenaires sociaux s'accordent aujourd'hui à reconnaître l'efficacité des tribunaux du travail "à la française". Leur rôle n'est pas seulement judiciaire ; ils contribuent au maintien de la "paix sociale" dans un contexte marqué par la prolifération des réformes du droit du travail.

■ De notre confrère JIM, auquel nous adressons nos remerciements.





La Voix du Nord - 09.10.92

En marge du « Mondial »

35.000 emplois, 163 entreprises dans le Nord - Pas-de-Calais

LA TROISIÈME RÉGION AUTOMOBILE FRANÇAISE

Lire en page 15, le premier volet de notre enquête



Le projet d'entreprise de la Française de Mécanique (Dourvin) se résume en une expression : « l'excellence industrielle » (Ph. Jean CHAUMONT - La Voix)

A la Française de Mécanique, la stratégie du quintuple-zéro

La Voix du Nord - 09.10.92

« L'excellence industrielle » : c'est l'option vers laquelle s'est résolument tournée la Française de mécanique qui étend ses quelque 370.000 m² de bâtiments à Dourvin, sur 150 hectares de la zone industrielle régionale Artois-Flandres. Créée en 1969 dans le cadre des accords relevant de l'association Peugeot-Renault, l'entreprise dirigée par Désiré Heine a consolidé son chiffre d'affaires à 7 milliards de francs en 1991.

SPECIALISEE dans la production en grande série de pièces et de moteurs pour l'automobile - avec une fonderie de taille mondiale et des ateliers de mécanique de dimension européenne - la F.M. s'appuie sur un effectif de 5.000 personnes.

Trois départements - mécanique, usinage et montage - servent de centres nerveux à l'activité du site qui produit les moteurs à la cadence de 5.600 unités-jour. Les « T.U. » (4.100 par jour) version essence ou diesel pour les Citroën AX, BX, ZX, les Peugeot 106, 205, 309 ; les « Z.V6 PRV », soit 120 unités-jour pour les Peugeot 605,

Citroën XM, Renault Safrane V6, l'Espace ; le moteur « J », avec ses 190 pièces quotidiennes, pour les Renault 21, l'Espace, les Trafic, la jeep Cherokee et, bien entendu, la Safrane...

Autre département-cléf de la Française de mécanique : la fonderie où sont réalisés 11.000 vilebrequins en fonte, 35.000 chemises de moteurs, 16.000 pièces de sécurité et collecteurs en fonte, l'ensemble pour une production journalière de 400 tonnes de pièces.

Si le grand marché européen promis à l'an 93 est déjà appliqué depuis nombre d'années par les structures de ce type et de taille internationale, la F.M. n'en demeure pas moins confrontée aux exigences économiques. A plus forte raison par celles liées à l'évolution de l'industrie automobile.

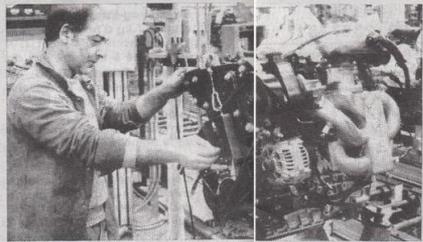
D'où un enjeu et une stratégie basés sur « l'excellence industrielle » des technologies performantes : la conception assistée par ordinateur en mécanique et en fonderie ; l'informatisation avec de puissantes

unités centrales (7 millions d'instructions par seconde !) permettant des applications en temps réel ; une automatisation poussée dans tous les domaines ; des unités flexibles pour l'usinage de pièces évolutives comme les classes, les collecteurs d'admission et d'échappement ; la bureautique et la micro-informatique...

Le projet d'entreprise a été engagé avec la volonté de permettre à l'ensemble du personnel de s'adapter à cette évolution technologique (5 % de la masse salariale consacrés à la formation), en étant le partenaire de la réalisation des objectifs et en constituant une « communauté d'intérêts et de destin » où chacun apporte sa contribution au dialogue, à l'amélioration des résultats. D'autant que la réalité est transparente, la conjoncture n'incite qu'à entrevoir une stagnation, voire une baisse, des effectifs. D'où un double objectif : performance et qualité.

C'est avec ces perspectives que la Française de mécanique veut se donner les moyens de rester compétitive. Son leitmotiv ? Zéro-défaut, zéro-décali, zéro-panne, zéro-stock, zéro-incident... La stratégie du quintuple zéro !

Marco VERRIEST



Cinq mille cinq cents moteurs sortent quotidiennement des ateliers de la F.M. (Ph. "La Voix")

A LA FRANCAIS
NIQUE : un trop
ans de partenariat
La société Brité
tion, partenaire d
de Mécanique c

La Voix du Nord - 07.10.92

LA VIE DES ENTREPRISES

A la Française de Mécanique centralisation de l'exploitation informatique

A la suite de la création du département « organisation et informatique », la volonté de la direction fut de regrouper les hommes, les moyens et les compétences nécessaires à l'exploitation des différents sites informatiques : le site informatique central (matériel Bull), le site informatique technique (matériel I.B.M.), le site de supervision T.U.-T.U.F. (matériel digital).

plait de l'informatique de l'entreprise, à l'exception de l'informatique industrielle, a donc été regroupé au sous-sol du bâtiment administratif. La première étape a consisté à regrouper les moyens nécessaires à la surveillance, à la sauvegarde des données informatiques et aux éditions papier de l'ordinateur I.B.M.

Deuxième palmarès « F.M. propre » : 103 gagnants

Nord-Matin - 23.09.92

Dernièrement, a eu lieu à Dourvin l'animation « F.M. propre » dans la salle d'accueil de la Française de Mécanique. L'animation « F.M. propre » a pour but de s'occuper de la qualité de son environnement immédiat, de rechercher les moyens et les solutions pour moins salir.

Lors du premier palmarès en mai dernier, 103 gagnants avaient été récompensés. Aujourd'hui, pour la deuxième étape, 103 gagnants furent à l'honneur.

Au total, l'animation ordre et propreté compte 1.658 participants dont 846 à la 2e étape. Les 20 premiers gagnants au 2e palmarès de cette animation « F.M. propre » ont eu le plaisir de gagner un week-end surprise avec un invité de leur choix

En voici les noms : MM. Gérard Defrance, J.M. Buiquet, Joël Delong, J.C. Pollet, Christian Pupilli, Michel Guiler, Jean-Marie Brunfaut, Joseph Renaud, Yvon Caullet, Claude

Gressier, Jean-Claude Mortier, Jean-Jacques Descamps, Gérard Sophys, Claude Duraisin, Régis Wisniewski, Roland Diévois, Roger Darragus, Patrick Vanhuhun, Pascal Fou-

quet, Patrick Wrobel. Nous leur souhaitons un agréable week-end surprise où la bonne humeur et la détente seront sans nul doute au rendez-vous !



La Voix du Nord - 18.09.92

LA VIE DES ENTREPRISES

A la Française de mécanique

1988 et 1989 furent deux années difficiles pour les bielles T.U. On enregistrât un surcoût d'exploitation. Une évolution de la matière était en cours, à la suite d'étude menée entre F.M. et la Forge de Mulhouse.

La suppression d'un traitement thermique et l'utilisation d'une nouvelle matière, devaient apporter un gain de 3 F par moteur. Pour remédier aux problèmes d'usinabilité (1), un groupe fut constitué avec le concours de la Gestion qualité fournisseurs, du laboratoire, des méthodes exploitation

T.U., mit en évidence un écart dans la composition des matières.

Le traitement fut réalisé sur le plan de la mise en œuvre. Les liaisons furent améliorées.



L'Avenir de l'Artois - 26.09.92

Franaise de Mécanique Vers l'excellence industrielle

Sur le zone industrielle de Douvvin, le Groupe de Mécanique industrielle de la Française de Mécanique a été créé en 1988. Il est composé de 163 entreprises et emploie 35.000 personnes. Le Groupe a pour objectif de réaliser des moteurs et des pièces de mécanique de haute qualité, à l'excellence industrielle.



La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La formation est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La formation est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La formation est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

ARTOIS ENTREPRISES

Franaise de Mécanique Vers l'excellence industrielle

La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.



La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

La validation de personnel est un enjeu majeur de la Française de Mécanique. Le Groupe a mis en place un système de formation continue pour ses salariés.

M. DELCROIX ET J. MALBRANQUE PRESENTS AU MARATHON DE NEW-YORK



En 1986, j'ai participé à ma première course, en parcourant les 20 kms de Douai, qui est vraiment une classique dans la Région. Et m'améliorant de jour en jour, j'ai vraiment attrapé le virus de la course à pied.

J. Malbranque : Ancien footballeur, je souhaitais me remettre en jambes, et, pour m'entretenir, j'ai commencé, en 1986, à prendre part à différentes courses.

M. Delcroix : J'ai intégré la Section Jogging de la FM où il y a de bons éléments, et j'ai participé avec eux à diverses courses. Il y a une bonne émulation au sein de cette Section.

Elan : Comment se passent les entraînements ?

J. Malbranque : Les entraînements se font par tous les temps. Travaillant en équipe, il faut vraiment que je m'organise pour courir, soit le matin, soit l'après-midi.

M. Delcroix : Il ne faut pas avoir

Se trouver au milieu des quelque 32.000 coureurs qui parcourent les grandes avenues de la ville des Etats-Unis est le rêve de tout coureur à pied aimant les longues distances.

Ce rêve, Michel Delcroix (DQ) a pu le réaliser cette année. Quant à Jackie Malbranque (SEF), c'était la deuxième fois qu'il participait à ce marathon, puisqu'il avait eu la chance, l'an dernier, de gagner ce voyage par tirage au sort.

Et l'idée a germé au cours des divers entraînements effectués dans la région (ph. 1 et 2). Et si on tentait le coup ?

Elan a donc recueilli, avant et après la course, les impressions des deux coureurs.

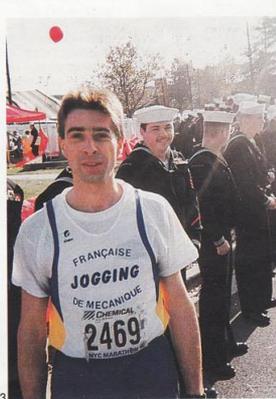
Elan : Mais avant tout, comment devient-on coureur de fond ?

M. Delcroix : J'ai commencé à courir petit à petit, pour garder la forme et perdre un peu de poids.

peur de se pousser. Dès que je rentre de mon travail, qu'il pleuve, ou même qu'il neige, je mets mes chaussures et hop, me voilà parti. Après huit heures de travail, c'est quelquefois dur, on n'est pas des pros, mais on est tellement bien quand on court.

Elan : Comment vous y êtes-vous pris pour vous préparer à ce marathon de New-York ?

J. Malbranque : Pendant six semaines, il faut accumuler des kilo-



mètres en s'imposant, le week-end, une sortie de 30 kilomètres et en respectant, la dernière semaine précédant la course, un régime alimentaire strict. Je continue de courir en faisant 120 kilomètres par semaine. Le soir, je ne regarde pas la télévision et je me couche tôt.

M. Delcroix : Moi, je fais aussi attention à mon hygiène alimentaire. Je me surveille aussi médicalement, en effectuant des prises de

sang. A ce moment-là, il faut vraiment être à l'écoute de son corps, pour éviter des problèmes tendineux ou articulaires. On a la hantise d'une blessure. L'entraînement continue aussi. Je fais 100 à 160 km par semaine. Le week-end, je fais une sortie de 30 km.

Elan : Quel était votre objectif pour ce marathon ?

M. Delcroix : L'objectif à tous les deux était bien sûr de terminer

SportsMonday

252. Nevio Scabio, Italy, 2:41:24.
253. Jean Marie Drancourt, France, 2:41:25.
254. Oystein Indrehus, Norway, 2:41:31.
255. Andrew Deighton, Britain, 2:41:40.
256. William Eratili, Italy, 2:41:41.
257. Georges Chavallaz, Switzerland, 2:41:42.
258. Michel Delcroix, France, 2:41:43.
259. Georges Delcroix, France, 2:41:45.
260. Pascal Teniere, France, 2:41:47.
261. Holger Von Berg, Germany, 2:41:47.
262. Carmelo Scicolone, Italy, 2:41:48.
263. Alain Commovick, France, 2:41:50.
264. Lawrence Vernon, Omaha, Neb., 2:41:54.
265. Bryan Tenney, Milford, Mass., 2:41:55.
266. Andrew Smythe, Vienna, Va., 2:41:55.
267. Patrice Ouguerpouz, France, 2:41:58.
268. Richard Fosse, France, 2:42:02.
269. Dag Jacobsen, Norway, 2:42:03.
270. Giorgio Salmi, Italy, 2:42:12.
271. Serge Drouin, France, 2:42:13.
272. Bruno P Perrault, France, 2:42:14.
273. Jose Mejias, Spain, 2:42:16.

l'épreuve, mais aussi de faire un temps en dessous des trois heures.

J. Malbranque : Moi aussi, j'espérais faire mieux que l'an dernier. J'avais terminé en 3 heures 17'.

Elan : Bravo ! Les objectifs ont été tenus, puisque, sur 32.000 coureurs au départ, vous vous êtes bien classés !

M. Delcroix : Oui, j'ai terminé 258ème en 2 heures 41' 43", ce qui me permet d'être le deuxième régional.

J. Malbranque : J'ai amélioré le temps de l'année dernière, puisque je termine 1880ème en 3 heures 08' 06"

Elan : Ça n'a pas été trop dur ?

J. Malbranque : Oh si, l'attente avant la course a paru interminable. Pourtant, les Marines étaient gentils (ph. 3). Je n'ai pas pris un bon départ, car j'ai eu du mal à me dégager de la foule et j'ai perdu au moins 5 minutes. Je n'ai pas su rattraper le temps perdu. Je suis un peu déçu, mais tel-



lement heureux d'avoir renouvelé cette expérience fantastique.

M. Delcroix : Pour moi, ça été dur à cause du voyage, du décalage horaire, je n'étais pas dans mon élément habituel, beaucoup de stress et d'apprehension avant la course. L'attente avant le départ a été très intense. Je savais qu'il me fallait prendre un bon départ. Il y avait tellement la cohue. Je m'en suis bien sorti. J'ai bien démarré. Cela n'a pas été facile, le parcours était très vallonné, surtout dans Central Park (ph. 4). Il y avait aussi beaucoup de vent. Au bout de 30 km, j'étais vidé, mais heureux de voir que j'allais terminer les 42 kilomètres.

Elan : Quel souvenir garderez-vous de ce marathon ?

M. Delcroix : C'est fou ! J'en ai encore plein la tête. Ce fut une sacrée aventure. J'étais vraiment très ému à l'arrivée. Je n'ai qu'une envie, c'est de repartir l'an prochain. Mais aussi j'espère participer à d'autres marathons. Dans d'autres grandes villes. Je connais déjà celui de Rotterdam que j'affectionne particulièrement. J'ai hâte de recommencer.

J. Malbranque : C'est vraiment une aventure extraordinaire. Au quarantième kilomètre, j'étais heureux. J'ai vu que j'allais terminer. Et à ce moment-là, j'ai pensé aux membres de ma famille, aux sacrifices qu'ils avaient dû subir, à cau-

se de l'exigence de mes entraînements. Je voulais dire aussi qu'avec nos maillots, marqués du sceau de Française de Mécanique, les spectateurs nous avaient repérés et avaient compris que nous étions français. Et à chaque passage, nous étions ovationnés. 90 nations étaient représentées, mais il y avait surtout des Français et des Italiens.

Elan : Et pour conclure ?

J. Malbranque : C'est un sport merveilleux. Il y a une telle convivialité. On a la chance de côtoyer les plus grands, et la course est ouverte à tous. Tout le monde se connaît.

M. Delcroix : Je continuerai de courir aussi longtemps que je le pourrai. Mon objectif serait de me maintenir à un bon niveau quand je serai vétéran, et je souhaite toujours garder l'envie de courir. ■ CG



Une des cartes postales envoyées au Service des Relations Publiques par nos deux marathoniens.

