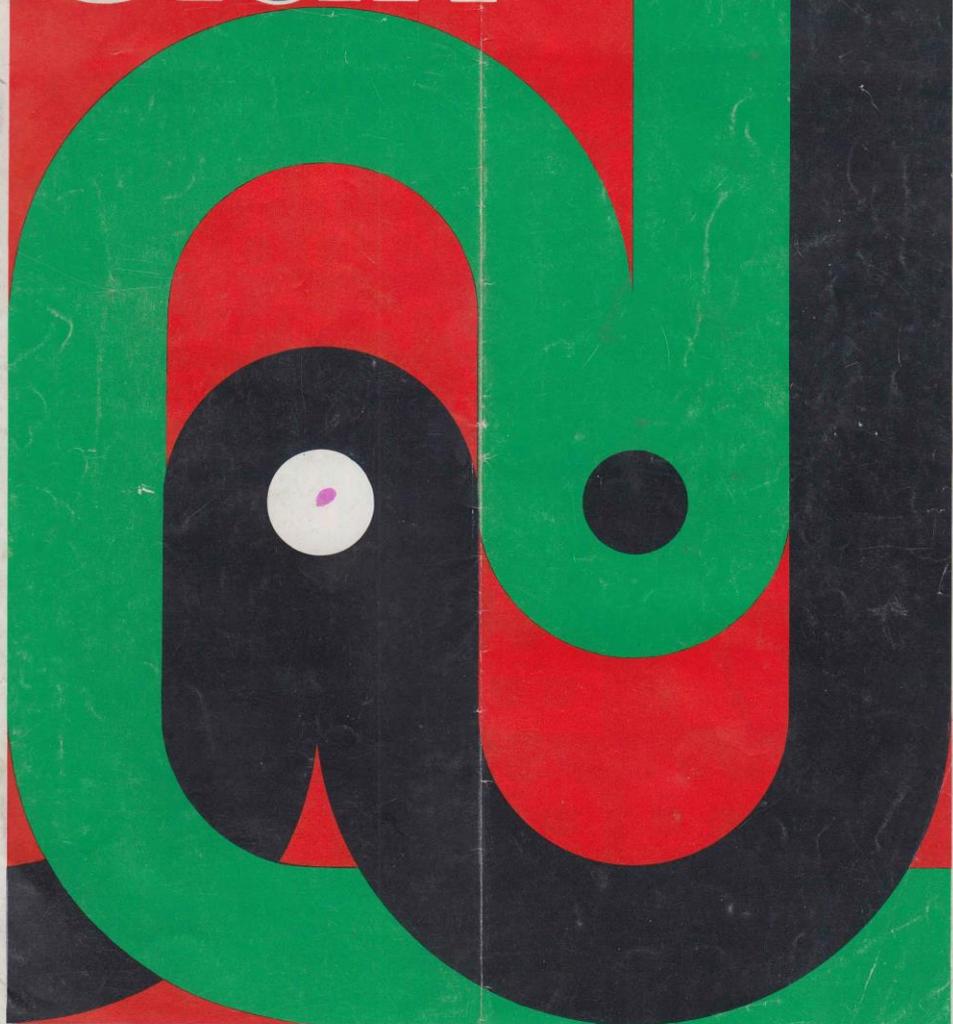


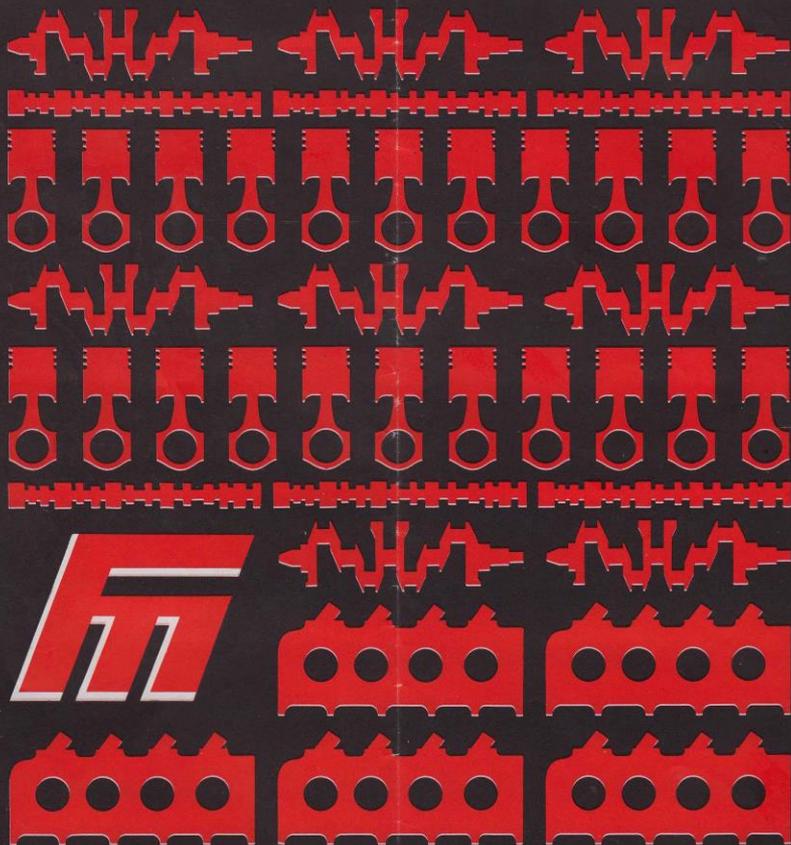
élan

N° 2
octobre
1971



élan

journal
du personnel
de la Française
de Mécanique



octobre 1971. n°2

LES QUATRE ROUES DE LA FORTUNE

L'industrie automobile, c'est incontestable, prend de nos jours de plus en plus d'importance.

Elle transforme nos institutions et nos mœurs, elle exerce sur la jeunesse un attrait sans cesse grandissant, elle vient de se voir octroyer une place de premier ordre dans le VI^e Plan.

On comprend facilement qu'un économiste contemporain n'ait pas hésité à écrire que la fortune d'aujourd'hui était montée sur quatre roues.

Dans le Nord - Pas-de-Calais, c'est d'autant plus vrai que l'automobile est le véritable fer de lance de l'industrialisation de la région minière, avec bien entendu la Française de Mécanique à Douvrin, mais aussi l'Usine Renault à Douai, la Société de Transmissions Automatiques à Ruitz et Chrysler-France près de Valenciennes. Dans le bassin de la Sambre, les Etablissements Chausson mettent en place à Maubeuge deux unités industrielles importantes, spécialisées dans la fabrication de carrosseries. La première de ces unités vient d'ailleurs d'être inaugurée par M. Ortoli, Ministre du Développement Industriel et Scientifique.

Ces cinq usines devant employer au moins 30.000 personnes dans quelques années, et de nombreux sous-traitants s'étant déjà implantés dans la Région, tels la Société Quillery à Hénin-

Liétard, Durisotti à Sallaumines ou les Etablissements Ducellier à Etaples, on peut dire dès à présent que l'industrie automobile ouvrira dans un proche avenir une nouvelle page de l'histoire industrielle du Nord - Pas-de-Calais.

Sur le plan national, production, exportations et immatriculations sont en hausse.

Mais si l'industrie automobile française est en expansion, elle n'est quand même pas à l'abri de difficultés. A la suite de la crise du dollar, certains ne sont-ils pas allés jusqu'à lui prédire un sombre avenir.

Elan ne pouvait rester insensible à de telles assertions. Il est donc allé demander à M. Lange, Directeur de la Française de Mécanique, ce qu'il pensait de l'avenir de l'industrie automobile et a profité de l'occasion pour passer en revue avec lui les problèmes ayant trait aux accords passés récemment avec la Société Volvo, à la vie de votre Entreprise et à votre situation au sein de celle-ci.

Continuant par ailleurs sur la lancée de ses reportages, Elan a pensé, qu'après vous avoir présenté les ateliers de la fonderie, il serait intéressant peut-être d'aller cette fois à la découverte du centre-pilote d'Oignies.

Reprenant, comme il l'avait déjà fait dans son premier numéro, les informations qui peuvent vous intéresser sur la vie de votre Société, Elan a aussi noté pour vous les résultats des premières élections professionnelles de la Française de Mécanique.

Il a par ailleurs continué à penser aux épouses et aux enfants, qui pourront ainsi retrouver les colonnes spécialement préparées à leur intention et revenir ensuite aux pages précédentes pour participer à la vie de l'Entreprise.

Une Entreprise qui est déjà l'un des précieux rouages d'une industrie à la pointe du progrès. Une industrie qui fait en sorte que la fortune de demain soit, comme aujourd'hui, montée sur quatre roues.

M. DANIEL LANGE: "J'ATTACHE LA PLUS GRANDE IMPORTANCE A LA PROMOTION INTERNE."

Après avoir brossé dans notre premier numéro un tableau général de la Française de Mécanique, nous avons voulu aujourd'hui aller plus loin avec M. Daniel Lange, Directeur de F.M., pour soulever les problèmes qui peuvent à l'heure actuelle vous préoccuper.

Elan : Au mois de juillet, au moment où nous mettions sous presses, nous apprenions qu'un accord venait d'être conclu entre les Automobiles Peugeot, la Régie Renault et la Société Volvo, pour l'étude et la production en commun de moteurs à essence. Pouvez-vous nous dire ce que l'on est en droit d'attendre de cet accord pour la Française de Mécanique ?

D. Lange : Disons d'abord qu'il s'agit d'un accord de collaboration portant essentiellement sur la production de moteurs de cylindrée assez forte.

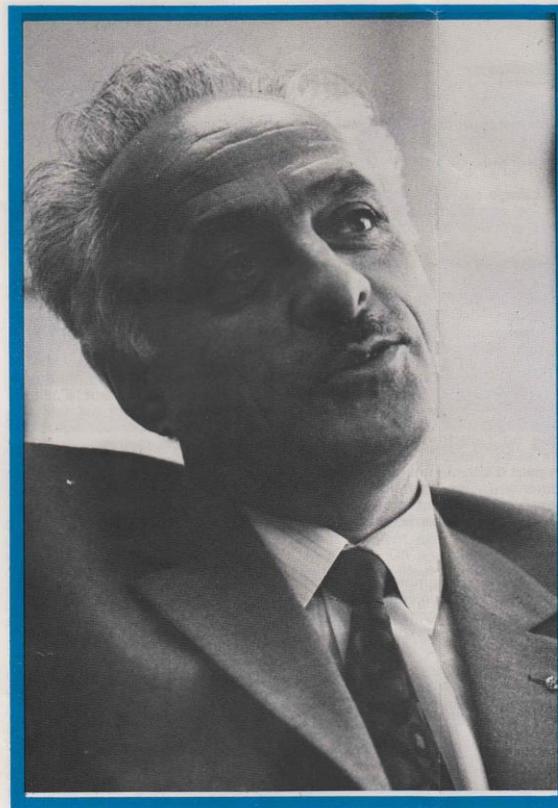
Il est actuellement difficile de préciser quel type de collaboration sera mis sur pied, car seules les premières bases de cet accord ont jusqu'alors été définies, et il reste bien entendu toute une série de problèmes à régler.

Mais ce que l'on peut dès à présent affirmer, c'est que la collaboration envisagée entre les trois Sociétés permettra de parvenir à de meilleures conditions de mise au point et d'atteindre des séries de production à l'échelle mondiale.

C'est donc pour la Française de Mécanique quelque chose d'important, et ce d'autant plus que la production de ces moteurs sera assurée à Douvrin, en étroite coopération avec notre Société. Comme il est prévu dans cet accord de sortir pas moins de 350 000 moteurs par an dans la décennie en cours, vous voyez que notre programme de production s'en trouve singulièrement renforcé.

Elan : Il s'agira de plus - la pré-cision paraît d'importance à l'heure actuelle - de moteurs satisfaisant aux normes antipollution.

D. Lange : C'est tout à fait cela. Nous bénéficierons en la circonstance de l'expérience des Suédois, qui sont en Europe les constructeurs automobiles à la pointe du progrès dans le domaine de la lutte contre la pollution. Exportant en effet 25 % de leur production aux Etats-Unis, ils se sont astreints à des essais très stricts, qu'ils ont effectués à très grande échelle. Vous voyez donc que nous serons également bien placés dans



le domaine de la lutte contre la pollution atmosphérique.

Elan : En attendant de participer à cette nouvelle expérience, l'usine de Douvrin a démarré ses premières fabrications. Comment cela s'est-il passé ?

D. Lange : Les plannings prévus en fonderie depuis près d'un an ont été tenus, et les fabrications ont démarré dans les délais, à l'exception de celle des vilebrequins réels, qui a commencé en juillet avec un retard d'un mois.

et qui nous vient de l'usine Peugeot de Lille. La fin des opérations de reprise est prévue en janvier prochain, date à laquelle une centaine de personnes seront occupées à cette fabrication.

Les premières pièces ont déjà été livrées. Elles l'ont d'ailleurs été à l'entière satisfaction des clients, ce qui prouve bien que le personnel recruté dans la Région, après avoir été formé, s'adapte parfaitement aux impératifs de la fabrication automatique.

Elan : Si les premières fabrications ont finalement à peu près démarré dans les délais prévus, il semble que les mutations Oignies-Douvrin aient pris par contre un certain retard.

D. Lange : C'est vrai pour un certain nombre d'entre elles, mais je dois vous préciser qu'à la fin du mois de septembre, 151 personnes avaient déjà quitté Oignies pour venir exercer leurs fonctions à Douvrin.

Il n'en reste pas moins vrai que nous avons enregistré un retard de quatre mois pour la livraison des machines-outils à Douvrin. Une certaine surchauffe industrielle s'est en effet produite à tous les niveaux, qui nous a empêchés de recevoir les matériels en temps.

Mais il va de soi que ce retard ne remet en cause ni les mutations Oignies-Douvrin ni les possibilités de progression.

Les dates de démarrage de l'ensemble des productions restent les mêmes que celles qui avaient été précisées il y a quelque six mois. C'est ainsi que les premières fabrications de moteurs sont toujours prévues pour le printemps de l'année prochaine. Nous aurons bien entendu à supporter une charge supplémentaire pour tenir les délais, mais nous avons pris les mesures qui s'imposaient pour parvenir à nos fins. Et la période de formation au centre-pilote d'Oignies, qui aura été pour certains quelque peu prolongée, aura d'autant plus d'intérêt qu'elle leur aura permis d'affûter leurs connaissances techniques et de mieux préparer leurs premiers pas dans les ateliers de Douvrin.

Ce retard a été dû à l'installation d'un système de manutention automatique des bennes, qui faisait appel à une technique unique en France. Il n'est donc pas étonnant que la mise au point de ce matériel ait été difficile. Néanmoins, la livraison en série s'est faite dans les délais, le premier camion de vilebrequins étant parti le 14 septembre à destination de l'usine Renault de Cléon.

En ce qui concerne la mécanique, la production de pièces de détail des pompes à eau Peugeot a démarré en juillet, un peu plus tôt que prévu. Il s'agit là d'une fabrication que nous avons reprise

La collaboration envisagée entre Renault, Peugeot et Volvo permettra d'atteindre des séries de production à l'échelle mondiale

Elan : Pourquoi n'y a-t-il eu que peu de fondeurs formés au centre d'Oignies ?

D. Lange : Il y en a eu très peu, car ce centre n'a été prévu que pour préparer à l'industrie mécanique.

Étant donné que les fabrications de la fonderie sont très proches de celles de Billancourt, le lieu de formation des fondeurs a tout naturellement été fixé dans les ateliers de Renault.

Par contre, les fondeurs qui devaient s'initier à des spécialités proches de celles de la mécanique, telles que la pneumatique, l'hydraulique ou l'électromécanique, sont eux aussi passés par Oignies. Et on peut d'ailleurs imaginer qu'ultérieurement un certain nombre d'entre eux puissent retourner dans un des ateliers de la mécanique.

Elan : Il y a notamment, dans ce centre d'Oignies, un certain nombre d'agents de maîtrise venus des Houillères. La presse a fait, à plusieurs reprises, état de leur

bonne adaptation à leur nouveau métier. Que pensez-vous de cette appréciation ?

D. Lange : Sur les dix-sept qui constituaient le premier groupe, douze ont décidé, après leurs stages à Liévin et à Oignies, de faire carrière à la Française de Mécanique. Et l'état actuel de leur intégration permet d'ores et déjà de dire que sans aucun doute ils accompliront leur mission de la même façon que des agents de maîtrise venant de l'industrie mécanique. C'est là un fait extrêmement encourageant, et il faut d'ailleurs souligner que ce qui est vrai des agents de maîtrise l'est aussi des ouvriers et des cadres.

Elan : Tous ces ouvriers, tous ces agents de maîtrise, tous ces cadres ont pu s'inquiéter en prenant connaissance des déclarations qui ont été faites à la suite de la crise du dollar. Ils ont même pu lire que, pour l'industrie automobile, la crise « était au bout de la rue ». Que pensez-vous de ces déclarations ?

D. Lange : Je ne crois pas que les mesures de restriction des importations prises aux États-Unis à la suite de la crise du dollar puissent avoir d'effets graves sur l'industrie automobile française, le pourcentage de l'exportation vers ce pays étant extrêmement limité (43 000 voitures en 1970). Par contre, il est vraisemblable que des pays comme le Japon, la Suède ou l'Allemagne, pour lesquels les exportations américaines représentent respectivement 30, 25 et 20 % de leur production totale, connaissent dans ce domaine de sérieuses difficultés et cherchent à retrouver d'autres marchés. Mais cela exigera un certain délai.

Elan : L'industrie automobile française étant traditionnellement saisonnière, ne risque-t-on pas de voir un jour diminuer la demande intérieure ?

D. Lange : Cette diminution des ventes à l'intérieur du pays serait



Je pense que l'industrie automobile continuera de toutes façons à se développer dans les prochaines années.

probablement compensée par l'exportation, car les firmes françaises cherchent de plus en plus à trouver des débouchés à l'étranger. L'Association Renault-Peugeot a d'ailleurs à ce propos conclu des accords avec des pays comme le Chili, la Grèce ou les Philippines.

De toutes façons, je pense que l'industrie automobile continuera encore de se développer dans les prochaines années. D'ailleurs, aux États-Unis, où le taux de motorisation est de plus d'un véhicule pour deux ménages, l'industrie automobile est encore en expansion.

Il est possible aussi que dans une dizaine d'années, il y ait deux sortes de voitures : une voiture de route, et une voiture de ville, plus petite, et à traction électrique, pour éviter de polluer les agglomérations. Ce serait alors un nouveau débouché pour l'automobile qui serait loin d'être négligeable.

Il reste donc, comme vous pouvez le voir, de nombreuses possibilités. Mais il ne faut cependant pas oublier les difficultés que connaît à l'heure actuelle le monde de l'automobile. Celles-ci ne sont pas nouvelles ; elles sont déjà apparues à plusieurs reprises, mais elles n'ont toujours été que provisoires jusqu'à présent.

Elan : En plus des craintes que peuvent engendrer ces difficultés,

il est un problème que l'on retrouve assez souvent exprimé, c'est celui du salaire. On a parlé en effet de salaires plus élevés dans l'industrie automobile. Or certains prétendent que leur gain n'est pas supérieur à celui qu'ils auraient dans d'autres entreprises de la Région.

D. Lange : Nous avons constaté que le fait pouvait effectivement se produire. Mais il faut savoir qu'à la Française de Mécanique, les horaires de travail sont plus réduits - 43 heures pour les horaires en doublage, 44 heures 30 pour les horaires de jour - que dans la plupart des autres entreprises de la Région, où on travaille souvent 48 heures par semaine et où les heures supplémentaires sont monnaie courante. Or celles-ci n'existent pour ainsi dire pas chez nous.

Ce que l'on peut toutefois d'ores et déjà préciser, c'est qu'au fur et à mesure de la mise en place des moyens de production, il sera possible d'augmenter les salaires nominaux, et de prévoir une augmentation du taux de prime par le biais de formules d'intéressement à l'amélioration de la productivité.

Ces primes commenceront à être introduites dans le courant de l'année prochaine, et viendront bien entendu s'ajouter aux rémunérations en vigueur.

Elan : Y aura-t-il des possibilités de promotion intéressantes à l'intérieur de l'Entreprise ?

D. Lange : J'attache la plus grande importance à la promotion interne. Actuellement, il est bien entendu difficile de pourvoir tous les postes par ce biais, car nous sommes dans une entreprise qui démarre, et nous devons par conséquent avoir également recours au recrutement extérieur. Mais ultérieurement, c'est ce que nous nous efforcerons toujours de faire.

De nombreuses promotions ont d'ailleurs d'ores et déjà été réalisées dans l'Entreprise : 137 depuis dix-huit mois. 46 ouvriers ont changé de classification, 22 sont passés ETDAM ⁽¹⁾ et 69 ETDAM ont eux-mêmes changé de classification.

La promotion interne n'est-elle pas l'une des plus belles raisons d'être d'une entreprise ? N'est-elle pas aussi probablement la meilleure façon d'inciter le personnel à se perfectionner et à améliorer les méthodes de production ? ■

(1) Employés, Techniciens, Dessinateurs, Agents de Maîtrise.



Il va de soi que le retard dans la livraison des machines-outils ne remet en cause ni les mutations Oignies-Douvain ni les possibilités de progression.



Je ne crois pas que la crise du dollar puisse avoir d'effets graves sur l'industrie automobile française.

A LA DECOUVERTE DU CENTRE PILOTE D'OIGNIES

Des vasques de fleurs à l'entrée et dans les ateliers, des matériels peints en jaune, en vert ou en bleu. De nombreuses machines modernes, souvent imposantes. Des hommes au travail, toujours appliqués, qui évoluent dans une ambiance de franche camaraderie.

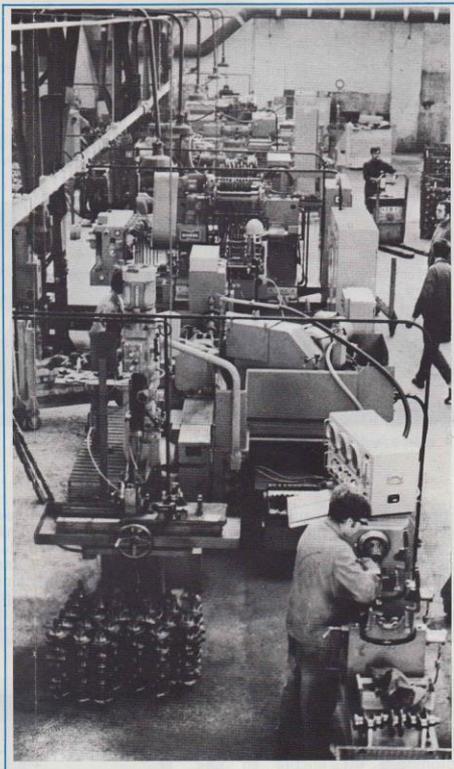
Quand on entre dans les ateliers du Centre-Pilote d'Oignies, on ne peut rester insensible à ce souci du cadre de travail, bien que les bâtiments soient assez vétustes. On ne peut ne pas remarquer le sérieux et l'excellente atmosphère qui règnent entre les membres du personnel.

Ceux-ci passent dans ce centre par deux stades : une période d'initiation aux problèmes de fabrication en série, et une période pendant laquelle ils améliorent leurs connaissances afin de parvenir au niveau de technicité demandé.

Les conditions de travail de la fabrication en série ont été reconstituées sur un certain nombre de chaînes, si bien que ce centre est un véritable banc d'essai où peuvent être mises au point les structures et l'organisation des futurs ateliers de Douvrin.

La plupart des Services y sont d'ailleurs représentés. On y trouve en effet une antenne du Service Central de Production et des Méthodes, une antenne de l'Entretien Mécanique, du Personnel et du Service de Qualité, ainsi qu'une salle de restauration.

250 personnes sont employées dans ces ateliers, qui sont installés dans d'anciens locaux des Houillères. Ce sont ces ateliers que nous vous proposons aujourd'hui de parcourir avec nous.



La première chaîne que l'on trouve en parcourant les ateliers, c'est celle des vilebrequins (photo ci-dessus). Les pièces brutes sont usinées avec des rectifieuses, des machines automatiques à la technique hautement avancée, du même type que celles qui seront utilisées à Douvrin. Pas moins de 25 opérations différentes sont nécessaires pour obtenir le produit fini. 12 personnes seulement travaillent sur cette chaîne qui sort actuellement 60 vilebrequins par jour. Destination : pièces de rechange et échange-standard R. 16.

Deux autres chaînes jouxtent celle des vilebrequins : « les chemises-pistons » et « les fusées-cages de rotule ».

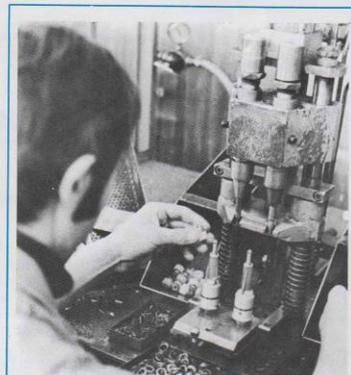
On travaille par rafales sur la chaîne des chemises-pistons, c'est-à-dire que l'on y usine plusieurs types de pièces sur la même machine. Pour ce faire, on fait un agencement, une opération qui consiste à modifier les montages et à effectuer de nouveaux réglages.

La cadence de production de cette chaîne est de 400 chemises et 400 pistons par jour, la destination des pièces qui y sont usinées étant double : pièces de rechange et échange-standard pour les 403 et les 404.

C'est la première chaîne qui a été mise en route au centre-pilote d'Oignies (en août 1970 exactement).

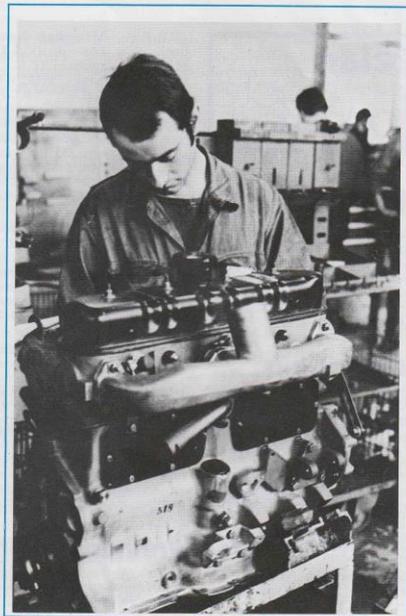
Un peu plus loin, sur la chaîne qui produit 450 fusées et 900 cages de rotule par jour, on assiste à un véritable travail en série. Destination : Billancourt pour montage de véhicules Estafette. Cette chaîne, qui a démarré en novembre 1970 pour les fusées et en janvier 1971 pour les cages de rotule, sera transférée en Roumaric à la fin de l'année.

Enfin, au bout de l'atelier, une section d'affûtage pour les outils coupants utilisés en fabrication.



Dans l'atelier suivant, on usine de nombreuses pièces pour 204, 304, 404 et 504, qui étaient auparavant fabriquées dans l'unité de production des Automobiles Peugeot à Mulhouse. C'est le seul atelier qui, avec les chaînes de fusées-cages, réalise des pièces destinées à des chaînes de montage des deux Sociétés-mères. De ce fait, aucun retard n'est possible dans les livraisons, et bien que l'on soit dans un centre d'adaptation, les programmes sont impératifs. Les pièces fabriquées vont des appuis de roulement aux supports-joints d'étanchéité en passant par les douilles de compteur. Cadence de production : entre 250 et 1 000 par jour selon les pièces.

Cette fabrication a été mise en route en deux étapes, à la fin de l'année dernière, en septembre et en décembre exactement. Notre photo, ci-dessus : un ouvrier procédant à l'assemblage de douilles de compteur.

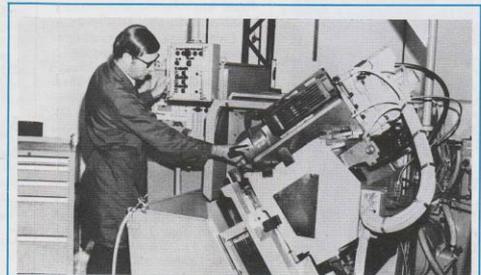


L'ancien centre de formation des Houillères abrite un atelier où est assuré l'échange-standard des moteurs Diesel pour 404. Les carcasses des moteurs y sont démontées et les pièces expertisées. Trois possibilités : celles-ci sont soit rebutées, soit récupérées directement pour le montage, soit retouchées dans une section spécialisée. Dans la partie montage, avec les pièces ainsi récupérées et un apport de pièces neuves, les moteurs sont reconstruits (photo ci-dessus), pour passer ensuite dans une cabine d'essais, où sont effectués les derniers petits réglages ainsi que des vérifications visuelles et acoustiques. C'est une activité que le centre-pilote d'Oignies a reprise en mai dernier et qui venait de l'usine de Peugeot-Lille. La mise en route de cette fabrication s'est étalée jusqu'en juillet.

Dernier volet d'activités : un atelier où sont dispensés différents types de formation : initiation à la rectification, au perçage-taraudage, etc., pour les ouvriers. Cycles de perfectionnement pour les ouvriers professionnels de fabrication après nomination par la maîtrise. Stages T.A.M. (Techniciens et Agents de Maîtrise). A noter en plus qu'un stage de perfectionnement pour contre-maîtres et chefs d'atelier est actuellement mis à l'étude. Trois groupes de treize personnes appartenant à presque tous les Services de la Française de Mécanique participeront à ce stage qui commencera dans la deuxième moitié du mois de novembre.

Pour tous ces types de formation, l'atelier dispose d'une salle de cours où sont données les connaissances théoriques, et d'une section machines-outils, dotée d'un matériel très moderne, qui permet aux stagiaires d'améliorer leur technicité (tel le tour TUAM à programmes que l'on voit ci-contre).

Signalons enfin que les essais professionnels pour l'ensemble du personnel Française de Mécanique sont passés dans ces ateliers.



élan a noté pour vous

■ effectifs

Les effectifs ont augmenté de plus de 200 personnes depuis le 31 mai. De 581 à l'époque, ils sont en effet passés à 688 au 30 juin, 722 au 31 juillet, 727 au 31 août pour arriver à 788 au 30 septembre.

■ élections

Les élections professionnelles, qui ont eu lieu le 6 octobre, ont été marquées par une très large participation du personnel (environ 88 %).

Ont été élus au Comité d'Entretien :

— pour le Collège A : MM. Noël Buhl (C.G.T. ; Service Transports Manutentions), Jean Dardenne (C.G.T. ; Mécanique - Entretien), Roland Housset (C.G.T.-F.O. ; Fonderie-Entretien) et Raymond Robilliard (C.G.T. ; S.T.M.) comme Titulaires ; MM. Jacques Dubrulle (C.G.T. ; Service Central Production), Guy Lecorne (C.G.T. ; Fonderie-Fabrication), Jean Lelieux (C.G.T.-F.O.) et Jean Zagolski (C.G.T.), tous deux du Service Entretien - Centrale, comme Suppléants.

— pour le Collège B : M. René Borla-Salameit (C.G.C. ; Mécanique-Entretien) comme Titulaire, et M. Michel Karputa (C.F.D.T. ; Fonderie) comme Suppléant.

— pour le Collège C : M. Raymond Catty (C.F.T.C. ; Service Organisation et Informatique) comme Titulaire, et M. Guy Vendamme (C.G.C., Mécanique-Entretien) comme Suppléant.

Ont été élus Délégués du Personnel :

— pour le Collège A : MM. Raymond Bigalion (C.G.T.-F.O. ; S.C.P., Oignies), Noël Buhl (C.G.T.), Serge Dejardin (C.G.T. - F.O. ; Mécanique-Entretien), Robert Druelle

(C.G.T. ; Mécanique-Entretien), Guy Lecorne (C.G.T.) et Jean Zagolski (C.G.T.) comme Titulaires ; MM. Guy Charon (C.G.T. ; S.C.P., Oignies), Jeannot Cotton (C.G.T.), Jean Évrard (C.G.T.), tous deux de Oignies (Mécanique-Entretien), Gérard Leleu (C.G.T. ; S.T.M.), Jean Lelieux (C.G.T.-F.O.) et Félix Zandacki (C.G.T. ; S.C.P.), comme Suppléants.

— pour le Collège B : MM. Marcel Delesalle (C.G.T. ; S.T.M.) et André Perry (C.G.C. ; Formation - Oignies) comme Titulaires ; MM. Auguste Deux (C.G.C. ; Mécanique-Oignies) et Michel Karputa (C.F.D.T.) comme Suppléants.

— pour le Collège C : M. Guy Vendamme (C.G.C.) comme Titulaire et M. Gilbert Salomez (C.G.C. ; Mécanique-Entretien) comme Suppléant.

La première réunion du Comité d'Entretien se tenait au moment où nous mettions sous presses. Nous vous donnerons un compte rendu de cette réunion dans notre prochain numéro.

■ rémunérations

Les rémunérations du personnel ont été augmentées de 2 % au 1^{er} octobre 1971. Rappels que elles avaient également été relevées de 2 % au 1^{er} mars et au 1^{er} juin de cette année.

Pour tenir compte des conditions particulières de travail à certains postes de production (pénibilité, bruit ou salissure supérieures à la normale), il vient d'être créé une prime de conditions de travail.

Les postes ouvrant droit à celle-ci sont déterminés après étude approfondie des caractéristiques de chacun d'eux. Cette prime est donc directement liée au poste occupé, contrairement à ce qui est prévu pour le salaire de base, qui, lui, est un élément personnalisé tenant compte de la compétence et de l'expérience des intéressés.

Cette prime de conditions de travail comporte quatre échelons et le taux se rapportant à chaque échelon s'obtient en se référant au taux minimum base (après adaptation de l'« OS.a » au 1^{er} janvier de l'année en cours. L'échelon 1 est égal à 1,50 % de

ce taux, l'échelon 2 à 3 %, l'échelon 3 à 5 % et l'échelon 4 à 7,50 %. Les chiffres ainsi obtenus sont ensuite majorés de 5 % pour tenir compte des augmentations générales pouvant intervenir au cours de l'année.

Pour 1971, on parvient aux taux horaires suivants : 0,082 F pour l'échelon 1 ; 0,164 F pour l'échelon 2 ; 0,273 F pour l'échelon 3 et 0,410 F pour l'échelon 4.

Cette prime de conditions de travail est attribuée et payée à partir du 1^{er} octobre 1971 en Fonderie, et le sera au fur et à mesure de la mise en route de l'exploitation industrielle pour les différents ateliers du Groupe Mécanique.

■ sports

Le 2 octobre dernier, le Comité du Club Sportif de la Française de Mécanique, présidé par M. Dudziak, organisait à La Bassée son premier bal.

Celui-ci, qui était animé par l'orchestre d'Henri Potier, connut un énorme succès : il y avait longtemps qu'on avait vu autant de monde dans cette salle. Pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître !

madame élan

Avec la mode de l'hiver, on assiste à un retour à la sagesse.

L'armistice est signé entre maxi et mini. La frontière se situe maintenant au genou, légèrement au-dessus ou légèrement au-dessous, selon l'âge.

Ce que l'on verra beaucoup cet hiver, ce sont les draps réversibles pour les manteaux, les tweeds chinés pour les tailleurs, la ligne princesse pour les robes. Les manteaux sont très amples, à fronces, ou évasés en biais, avec des manches pélerine. C'est un peu le style Sherlock-Holmes timidement amorcé la saison dernière.

Mais il y aura aussi de l'écoisais, du gros coton



fleuri et du matelassé, tel ce manteau peau de pêche imperméabilisé que l'on peut trouver à la Redoute à Roubaix (longue fente dos, matelassage devant et dos, capuche).

Se feront également des chemisiers aux rayures variées, aux plastrons incurvés, aux cravates papillonantes ; des costumes-pantalons en jersey de laine ou en drap.

Les débardeurs sont toujours à la mode : surtout en laine jacquard, ils se portent « tels quels » ou sur le chemisier.

Les pantalons - pantalons courts ou pantalons de golf - seront en flanelle, en laine et angora ou en velours de coton, à poches plaquées.

Les robes seront éclaircies de manchettes ou de cols clairs, les manteaux réchauffés de grands cols en fourrure, tandis que chapeaux, bonnets ou bérets seront enfoncés « au ras des sourcils ».

Il y aura moins de bottes, mais on verra apparaître les guêtres pour les grands froids.

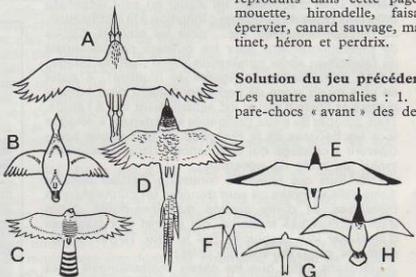
La tenue-type pour cet hiver, ce pourrait être veston - jupe plissée - gilet (ou blouse), avec des couleurs plutôt foncées, mais l'on verra aussi beaucoup de bleu, de blanc et de rouge.

Surtout du rouge qui devient le signal mode, que ce soit pour les lèvres ou les ongles, les manteaux, les bas ou les foulards.

Le tout pour aboutir à une silhouette équilibrée, sage, souple et... colorée.

Pour les enfants : des ensembles matelassés fleuris (blousons courts boutonnés et shorts coordonnés, salopettes à jambes larges et bretelles croisées et robes chabubles) ; des kickers en peau lavable bicolore, des bottes cavalières, des bottillons fourrés en croûte.

élan jeunes



Êtes-vous observateurs ?

Il vous suffira de lever la tête pour observer les oiseaux, dans votre jardin, les parcs publics, les champs ou les bois. Pourriez-vous reconnaître ceux que nous avons reproduits dans cette page : mouette, hirondelle, faisan, épervier, canard sauvage, martinet, héron et perdrix.

Solution du jeu précédent.

Les quatre anomalies : 1. Les pare-chocs « avant » des deux

voitures ont été échangés ;

2. dans un virage dangereux, la bande centrale est continue ;
3. le lampadaire n'est pas à sa place en plaine campagne ;
4. les pistolets des gendarmes doivent être placés à leur droite.

MOTS CROISÉS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										

Horizontalement.

- I. Qui détend. - II. Frappés à coups de fouet. - III. Sans importance. - IV. Pacha de Janina. Pour renforcer une affirmation. - V. Auteur des anecdotes sur la Révolution de Russie en 1762. - VI. Son curé est célèbre. Autrefois, enrôlement forcé de matelots. - VII. Conjonction. Eprouvés. De bonne heure. - VIII. Petites doses. Conjonction. - IX. Fleuve d'Irlande. Acclame. - X. Les faux sont des baguenaudiers. Avec dix, peut faire sept.

Verticalement.

1. Incroyables. - 2. Rappelle la raboteuse tirant les bois d'épaisseur. - 3. Leurs machines seront nombreuses à la Française de Mécanique. Sa vallée supérieure offre aux touristes d'admirables sites. - 4. Un frère qui n'est pas

destiné aux ordres sacrés. De son mariage avec Lavigne, vient la tradition d'une origine troyenne des Romains. - 5. Pays imaginaire. - 6. La Cité et St-Louis en ont une à Paris. Relatifs aux habitants de la Haute-Écosse. - 7. Femme honnête, sans pruderie, pour Molière. Habit de toile que l'on portait autrefois dans certains ordres religieux. - 8. Noble. Roudet souvent. Saint normand. - 9. Éleveur. A fait des vœux. - 10. Véhicules Renault.

Solution de la grille précédente.

Horizontalement. - I. Automobile. - II. Prohibitif. - III. Abime. Nerf. - IV. Li. Muxrai. - V. Annexera. - VI. Coût. Datai. - VII. Bar. Ire. - VIII. Idie. X. Ravin. - IX. Nul. Dament. - X. Ires. Sixes. Verticalement. - 1. Apalachine. - 2. Urbino. Dur. - 3. Toi. Nublie. - 4. Ohmmètre. - 5. Mieux. - 6. Ob. Rediras. - 7. Biera. Ami. - 8. Héritives. - 9. Lira. Avine. - 10. Efficents.

élan

Directeur de la Publication et Rédacteur en Chef : Georges Crapet

S.P. 8 - 62 Douvrin
Tél : 28.39.55.

Tirage : 1.200 exempl.

Imprimerie Siltic
100, rue E.-d'Hallendré
59 La Madeleine - 7545
D.L. 1058

Photos : Paul Walet

Dernière page de couverture - les promeneurs dans les sous-bois sont très agréables - l'automne, comme celles que l'on peut faire sous les confitures du bois de Vimy.

La reproduction des articles et des documents doit être soumise à notre autorisation.

