

MAGAZINE DU PERSONNEL DE LA FRANÇAISE DE MÉCANIQUE N° 161

*eich*





## Notre avis sur notre Magazine

Vous trouverez encarté dans ce numéro, un questionnaire sur le contenu et la forme de notre Magazine, ainsi que sur l'intérêt que vous lui portez. En y participant massivement, vous nous apporterez votre pierre pour que nous puissions toujours plus répondre à votre attente.

## Tous à la Fête du 21 novembre

Tous les Membres du Personnel sont invités à venir très nombreux avec leur famille à la Fête de Fin d'Année de l'Entreprise.

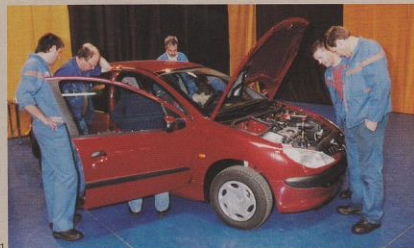
Un programme varié vous sera proposé avec en vedette le chanteur Carlos. Deux séances ont été prévues, l'une à 14 h 30 précises, l'autre à 19 h 45, en sachant que l'accueil se fera à partir de 14 h et de 19 h 15.

Lors de ces deux séances aura lieu une tombola gratuite avec de nombreux lots tirés au sort.

Si vous n'avez pas encore retiré vos billets, ne tardez pas à passer au Centre Social et Culturel, la date de clôture des inscriptions étant fixée au 15 octobre.

## Nouveaux véhicules et premières livraisons

La dernière née de chez Peugeot, la 206, équipée pour les versions essence par le Moteur TU, a fait l'objet d'une présentation en avant première au Personnel de Française de Mécanique, du 10 au 12 juin dernier dans la zone d'expo à l'Assemblage V6 (ph. 1).



Deux mois plus tard, jour pour jour, les clés des premières 206 livrées ont été remises à Serge Levant, Jacques Brelot, Eric Danquiel, du TU, et Alain Déquret du DEC, en présence de Gérard Dessoyer, Inspecteur Commercial Peugeot, Jean-Jacques Nivisse, Agnès Dalibon, Alain Machu, Bernard Façq, de DRH/Ventes Voitures au Personnel, et Didier Combart du CLV.

Par ailleurs, les Membres du Personnel ont pu, lors de l'exposition d'automne Renault, découvrir la nouvelle Twingo (ph. 2), qu'ils ont pu ensuite essayer.

Enfin, du 5 au 9 octobre, une exposition présentant l'ensemble de la gamme Citroën a eu lieu face au Bureau de Ventes Voitures au Personnel.

Rappelons que le Personnel FM peut désormais acquérir les modèles Citroën à des conditions identiques à celles déjà pratiquées pour Peugeot et Renault.

partissaient de la façon suivante : 12.000 vilebrequins, 5.200 arbres à cames, 40.000 chemises, 27.000 collecteurs et pièces de sécurité.



Au même moment, l'effectif inscrit de la Française de Mécanique était de 4.532 personnes (82 Ingénieurs et Cadres, 166 Cadres ABC, 1.170 ETAM, 3.114 Agents).

## 7.000 moteurs par jour

Au moment où nous mettons sous presse, les productions dans les Départements de Mécanique s'élevaient à 7.000 moteurs par jour : 4.100 pour le TU, 130 pour le ES/L, 270 pour le DK, 2.500 pour le D.

A la Fonderie, les fabrications journalières se ré-

## Le point sur le PEE

La valeur de la part soustraite dans le cadre du Plan d'Épargne d'Entreprise (PEE) est actuellement de 32,30 francs. Nous continuerons à vous tenir régulièrement informés de l'évolution de cette valeur.

## les promotions, les nominations et les augmentations individuelles des mois de mai, juin, juillet et septembre 1998

<b>177 promotions Agents</b>	<b>80 promotions ETAM</b>
- 1 au K 170	- 2 au K 240
- 3 au K 180	- 15 au K 255
- 54 au K 190	- 21 au K 270
- 49 au K 200	- 24 au K 285
- 42 au K 215	- 18 au K 305
- 28 au K 225	

## les augmentations individuelles en mai, juin, juillet et septembre 1998

- 640 pour les Agents, 267 pour les ETAM

## N° 151 OCTOBRE 1998

### acteurs du progrès

- La Galerie Technique du TU partenaire et auteur du progrès ..... 6
- Une relation fournisseur-client fructueuse, à la Fonderie ..... 10
- Economies d'énergie : réduire les coûts, une préoccupation de tous les jours au DK ..... 11
- Au sceau de l'initiative et de la créativité : deux acteurs de l'entreprise récompensés par Renault ..... 12
- Huit auteurs de suggestions primées ..... 13
- Cinq Groupes de Progrès présentés à l'Équipe de Direction ..... 16

### projet d'entreprise

- L'UET au quotidien à l'Usinage des Vilebrequins TUF ..... 7
- Questions pour des Champions : le Palmarès du Match de Coupe de juin ..... 30

### vie de l'entreprise

- L'actualité et le carnet ..... 2-4-41-46-47
- FM concernée par un nouveau moteur ..... 5
- Tous ensemble pour la prévention du risque de circulation... 18
- Vous avez dit plateau vie série ? ..... 20
- 1974-1998 : plus de 900.000 moteurs Z ..... 25
- Soixante-sept certificats d'acquisition des connaissances... 31
- Il était une fois en Normandie : reportage sur le week-end surprise organisé pour les Premiers Prix du 21e salon artistique FM ..... 32
- Ils ont fait les relations publiques du TU Modernisé ..... 50
- Le TU Modernisé dans la Presse ..... 52

### activités du comité d'entreprise

- Vingt-deuxième édition du salon artistique FM, organisé conjointement par le Comité d'Entreprise et par notre Magazine ..... 34
- A la colo, à Concarneau ..... 36
- 450 enfants au Parc Astérix ..... 38
- Troisième Marché aux Pucès ..... 39
- Des échos des actions engagées par les Sections Cyclo-Tourisme, Jogging, Karting, Modélisme, Ornithologie, Pétanque ..... 40
- A l'Usinage TU, le 27<sup>e</sup> Challenge Interateliers de football... 42
- Tennis : toujours les mêmes en finale ..... 44

### culture

- "Le temps d'en parler" : un vidéo sur la prévention des cancers féminins ..... 22
- Un tiot verre, ch'a va, tros, ch'est d'trop ..... 24
- La fabrication d'un moteur d'automobile ..... 28
- Jeux : amusez-vous, un peu ..... 45



PSA et Ford viennent de décider de développer en coopération une nouvelle famille de petits moteurs diesel. C'est à FM que sera fabriqué ce nouveau moteur.

**l'è  
vène  
ment**

L'UET au quotidien : début d'une série d'articles sur la vie dans les Unités Élémentaires de Travail, illustrant le nouveau mode de fonctionnement des équipes au travail.



Nouvel article de la série portant sur le projet Prévention 2.000 - Cible zéro accident du travail : la prévention du risque de circulation.



Le Z aura vécu vingt-cinq ans : il vient de voir sa production arrêtée. Une production qui aura atteint le chiffre de plus de neuf mille moteurs.



Première de couverture : un basculement de four à la Fonderie, dans une poche trois tonnes.



Directeur de la publication et Rédacteur en Chef : Georges Crapet

Rédacteur en Chef Adjoint : Yves Gribouval

Assistants de Jean-Bernard Monsauret, Catherine Glossin, Nicole Franco et Lucien Carbonnel.

Correspondants : Jean-Louis Carpentier, Michel Deboutiez, Maurice Hamon, Jean-Pierre Konecwick, Philippe Lanoy, Joël Vigneron.

Service Communication  
Tél. Int. 2381, 2374, 2519 - B.P. 8, 62138 Douvrin  
Tél. 03 21 08 22 91 - 03 21 08 23 74 - 03 21 08 25 19

Photos : J.-Paul Barel et WL  
Recherches graphiques : Jean Podevin  
Tirage : 3.000 exemplaires  
Imprimerie Commerciale 59500 Douai  
Dépôt légal : 4<sup>ème</sup> trimestre 1998  
ISSN 0992 - 8698 - 10 - F



## Don du sang : 727 participants en juillet

La campagne de juillet a vu une participation de 727 personnes qui se répartissaient de la façon suivante :

- TUIJUF : 165 (10,54 %) ;
- D : 80 (15,45 %) ;
- DK : 43 (15,69 %) ;
- ES/L : 26 (13,68 %) ;
- Z : 30 (13,76 %) ;
- J : 31 (24,60 %) ;
- Fonderie : 86 (10,24 %) ;
- DLA : 11 (10,19 %) ;
- DQ : 20 (12,74 %) ;
- DMM : 12 (21,05 %) ;
- DEC : 20 (11,49 %) ;
- DGFI : 17 (15,32 %) ;
- DRH : 20 (13,70 %) ;

Rappelons que cette campagne fait suite à celle du mois d'avril qui avait vu la participation de 780 donneurs.

Pensez donc dès à présent à participer encore plus nombreux à la troisième opération de cette année qui aura lieu début décembre.

Les grands trophées du meilleur Département et de la meilleure UET, ainsi que les treize petits trophées seront attribués après cette troisième opération de décembre.

## Visite de l'ASSEDIC du Pas-de-Calais

En mai dernier, le Comité de Direction de l'ASSEDIC du Pas-de-Calais,



emmené par son Président Laurent Maillard, (Sma TU), est venu visiter l'Entreprise. La visite a permis à chacun de découvrir notamment les installations du Montage TU (notre photo ci-dessous en bas de page).

## Ils ont tenu parole

Chacun à sa façon a pu fêter le succès de l'Equipe de France dans le cadre de la Coupe du Monde de Football.



A la Française de Mécanique, deux Professionnels du Sma V6/ESL avaient fait le pari de se teindre les cheveux en bleu, blanc et rouge, si la France gagnait. Pari tenu, comme on peut le voir sur la photo ci-dessus : Teddy Dubois et Mickaël Pader sont venus à leur poste de travail avec les cheveux peinturlurés des couleurs de l'Equipe de France.

## FM présente au Salon ACCORD

Dans le cadre du Salon ACCORD, deux journées de Rencontres Industrielles ont été organisées en juin dernier au Parc des Expositions de Douai.

Ce Salon a permis aux Grandes Entreprises de profiter de ces deux jours pour développer les contacts avec les PME-PMI.

Riches de savoir-faire,

Sevelnord, STA et UMV. A cette occasion, les Constructeurs ont mis en valeur des actions développées en commun dans le cadre de cette Association. De plus, leurs Services Achat ou Logis-



tique étaient présents afin de dialoguer avec des fournisseurs potentiels ou existants.

## Dix stagiaires à l'honneur

L'Entreprise a souhaité récompenser les stagiaires les plus méritants, ayant effectué des stages d'une durée supérieure ou égale à huit semaines.



les Entreprises Industrielles ou de Service à l'Industrie, ont proposé leurs produits et services aux donneurs d'ordres régionaux.

Sur ce Salon, l'ARIA (Association Régionale de l'Industrie Automobile), avait réuni sur un même stand six Entreprises Automobiles du Nord - Pas-de-Calais (ph. 1 et 2).

Il s'agissait de FM, MCA Maubeuge, Renault Douai,

la remise des diplômes s'est donc effectuée, le 23 juin dernier, en présence d'Yves Emery, Adjoint au Directeur, et de Michel Boulanger, Responsable du Service Formation, qui a présenté et exposé quelques sujets de stages. Des propositions de sujets de stages avaient été collectées dans toute l'Entreprise et ces sujets ont été remis aux 58 Ecoles concernées. ■ CG

# FM CONCERNÉE PAR UN NOUVEAU MOTEUR

L'annonce a été faite dans le cadre du Mondial de l'Automobile, Jean-Martin Folz, Président de PSA Peugeot Citroën, et Jacques Nasser, Président de Ford Automotives Operations, ont décidé de développer en coopération une nouvelle famille de petits moteurs diesel.

C'est à la Française de Mécanique que sera fabriqué ce nouveau moteur qui succédera à la gamme des moteurs TUD équipant actuellement les Peugeot 106 et les Citroën Saxo.

Les nouvelles installations prendront place dans les Ateliers d'Usinage rendus disponibles par l'arrêt du Moteur J, une ligne d'usinage étant également implantée dans l'ancienne partie de l'Usinage Z.

Les deux Constructeurs réuniront leurs moyens pour développer une famille de moteurs de petite cylindrée dotée des meilleures technologies diesel et en particulier l'injection directe common rail<sup>1</sup>.

Afin d'atteindre les très ambitieux objectifs de faible émission de CO<sub>2</sub> que se sont fixés les Constructeurs européens, cette nouvelle génération de moteurs sera particulièrement efficace en émission, en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite.

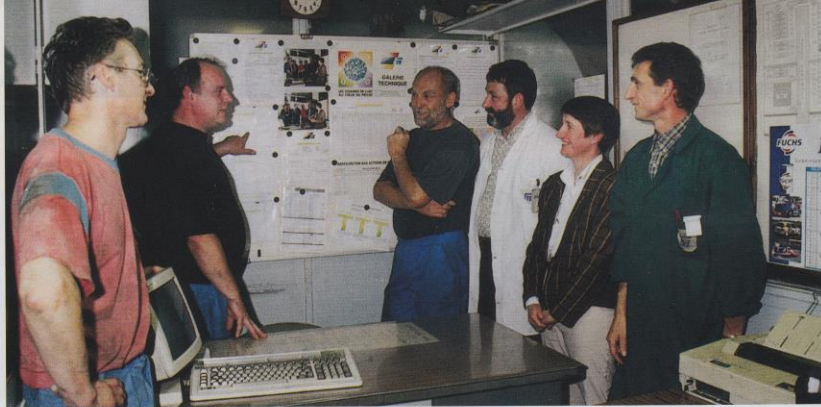
L'Equipe-Projet chargée du développement de ces moteurs sera basée au Centre d'Etudes PSA Peugeot Citroën de La Garenne-Colombes, avec un objectif de développement de deux ans et demi.

Comme c'est désormais le cas pour tous les projets, la Française de Mécanique est impliquée dans l'industrialisation de ce nouveau produit et une Equipe animée par Gérard Ducroquet travaille déjà sur le sujet.

Les plannings respectifs des deux Groupes PSA et Renault ne permettant pas d'envisager une industrialisation commune du nouveau moteur, c'est Ford qui sera le partenaire de PSA dans cette opération.

<sup>1</sup> Le common rail permet l'injection directe à très haute pression, les injecteurs à commande électronique sont tous reliés à une rampe d'alimentation (common rail) maintenue en pression, un dispositif qui remplace la pompe distributrice moins performante.





## LA GALERIE TECHNIQUE TU PARTENAIRE ET ACTEUR DU PROGRÈS

Mettre à disposition de la Fabrication des produits de coupe de qualité, telle est la mission de l'UET animée par Alain Thillier, Agent de Maîtrise. Le niveau de qualité est régulièrement mesuré au travers de critères comme la concentration, l'acidité, l'alcalinité et les matières en suspension. Un niveau de qualité que l'on maintient par des ajouts d'eau ou d'huile de coupe en fonction des résultats des mesures.

Les ajouts décalés d'une semaine par rapport aux mesures avaient pour conséquence de déstabiliser les bains, ce qui occasionnait des problèmes en Fabrication (usure rapide des outils, qualité des produits).

Lors de leurs réunions, dans le cadre du projet UET d'Alain Thillier, les Membres de l'UET étaient unanimes pour dire qu'il fallait en priorité améliorer la maîtrise des quantités ajoutées et réduire le délai du processus de contrôle des échantillons. De ce fait, Alain Thillier sollicite la participation du Laboratoire, Père Technique des produits de coupe et Responsable du processus de mesure des échantillons.

Ce partenariat s'avère rapidement efficace, car le groupe, composé de Sylvette Bloquet, Michel Fouquet, du Laboratoire, ainsi que de Michel Boquet, Gérard Simon, Jean-Luc Dewitte et Alain Thillier, propose des améliorations débouchant sur :

- la réduction d'une semaine à une jour-

### la Galerie Technique du TU en quelques chiffres

- 33 centrales de filtration pour alimenter les Ateliers d'Usinage du TU et de l'ES/L ;
- 12 liquides de coupe différents représentant un volume de 2.800 m<sup>3</sup> ;
- 3 millions de francs de dépenses de fonctionnement, fin semaine 36 ;
- 600 m<sup>3</sup> d'eau et 30.000 litres d'huile de coupe : tels sont les ajouts réalisés fin de semaine 36 ;
- prix moyen d'un litre d'huile : 11 francs.

née du délai de contrôle des échantillons ;

- la mise en place de compteurs pour ajouter des quantités plus précises ;

- la responsabilisation des Membres de l'UET dans l'établissement et le suivi du budget de fonctionnement de la Galerie.

Très vite, ces actions portent leurs fruits et une économie de 1,5 million de francs est à ce jour réalisée. Pour Alain Thillier, cela ne va pas s'arrêter là, car le groupe a encore d'autres idées. Mais, pour lui, cette dynamique de progrès ne peut se mettre en place sans l'implication et la responsabilisation des Hommes, condition essentielle de réussite. ■ JBM



## L'UET AU QUOTIDIEN A L'USINAGE DES VILEBREQUINS DU TUF

Une animation qui évolue pour améliorer les performances : début d'une série d'articles illustrant le nouveau mode de fonctionnement des équipes au travail.

Après quelques mois d'existence, Elan est allé à la rencontre d'une UET pour connaître sa vie au quotidien, et plus précisément dans l'UET d'Usinage des Vilebrequins TUF.

"S'il est illusoire de penser que l'UET éliminera l'ensemble des dysfonctionnements liés à la production,

elle doit permettre une meilleure collaboration des Agents de Fabrication au sein du Chantier. En effet, l'instauration de groupes de travail permanents doit pallier les problèmes d'organisation, par une meilleure coordination de l'Equipe", nous

dit Michel Chenu, Agent de Maîtrise du Secteur.

Gérard Lequimme, également Agent de Maîtrise, ajoute : "l'Agent de Maîtrise est la personne référente de l'UET et gère la majeure partie des relations avec son environnement. Il devient l'interlocuteur privilégié des Services partenaires fonctionnels de la FM. Coordonner, manager, communiquer, c'est le quotidien de l'Agent de Maîtrise dont les tâches sont multiples. Les relations avec les Clients et les Fournisseurs de l'UET sont au centre de ses préoccupations".

Les Equipes A et B des Vilebrequins TUF ont compris tout le parti qu'elles pouvaient tirer de la nouvelle organisation et les informations multiples que l'on trouve à l'intérieur de l'Espace UET sont là pour en témoigner.



Jean-Pierre Delelis, Jean-Michel Brou, Jean Bataglia, Vincent Jankowski, Georgot Loones et Michel Chenu font le point sur la démarche TPM.







Dominique Blanchart et Gérard Lequimme échangent lors d'un entretien individuel.

### l'amélioration des performances

Michel Chenu nous confie : "Pour que notre démarche soit pleinement efficace, il nous faut passer par une phase d'analyse et de concertation qui ne peut se réaliser sans les Agents de Fabrication. Nous rencontrons tous les mardis matin les Services Maintenance, la Section Technique, le Service Méthodes, pour évoquer les dysfonctionnements rencontrés au cours de la semaine écoulée. C'est bien vécu par les Agents de Fabrication et nous y voyons trois intérêts majeurs : il est possible de hiérarchiser les interventions et de les planifier dans le temps, les Agents expriment leurs points de vue en présentant les pannes rencontrées, il y a un interlocuteur unique, responsable des délais d'intervention. Tous les Membres de l'UET

sont informés par un compte-rendu affiché par l'Agent de Maîtrise dans l'Espace UET.

### les entretiens individuels : une meilleure gestion des ressources humaines

L'UET affiche son planning des entretiens individuels qui ont lieu tous les dix-huit mois. Comme le souligne Gérard Lequimme, "c'est un moment important pour l'Agent de Maîtrise et pour l'Agent de Fabrication, car c'est l'occasion d'évoquer, de façon individuelle cette fois, les ressentis, les besoins, les attentes, les points forts et les points de progrès. C'est un outil qui permet une connaissance approfondie des ressources humaines de l'UET. Il est à relier avec le tableau de polyvalence pour mieux satisfaire nos Clients en utilisant au mieux nos ressources".

### les réunions d'information : communiquer pour mieux se comprendre

Dans le cadre du plan d'animation de l'UET, des rencontres d'information sont prévues au sein de l'Espace Communication. "Nous nous réunissons une fois par mois. L'ordre du jour est diversifié et plus ou moins dense. L'objectif est d'échanger des informations relatives à la technique, à la qualité, à la vie du Chantier et de FM en général. Des supports visuels relatifs aux rebuts, au non-rendement opérationnel, etc... nous permettent d'échanger et de convaincre l'ensemble des Membres de l'UET de travailler dans le même sens", précise Gérard Lequimme. La qualité de l'information passe aussi par une bonne mise à jour des documents affichés dans l'Espace UET.

### les suggestions : favoriser la créativité

Michel Chenu nous explique : "L'UET est un cadre rassurant pour la présentation d'une PIATHS. Les Agents de Fabrication ont à l'occasion de présenter leurs idées face à un public qu'ils connaissent. Ils doivent apporter des explications claires sur leurs projets pour leur validation et la transmission au Chef d'Unité de Production. Cela reste un

exercice difficile, les Agents de Fabrication n'étant pas particulièrement préparés à cela".

### ils vivent l'UET : ce qu'ils en pensent

Gérard Vandevyèvre, Agent de Fabrication : "Je trouve que ça va dans le bon sens et qu'il est normal d'essayer d'améliorer nos moyens de fabrication. La réunion en UET a permis de mettre en lumière un problème de dialogue entre les utilisateurs de l'OP 200 et le pré-réglage. Nous pourrions ainsi améliorer la tenue des outils en ayant tous une vision synthétique des problèmes machines". Jean-Michel Brou, Pré-réglage des suivis : "On m'a confié le suivi de la rubrique 123 des outils coupants pour connaître exactement ce que coûtent les change-

ments d'outils. En cas de dépassement de budget, il faut en analyser les causes et mener des actions correctives". Dominique Blanchart, Agent de Fabrication : "J'ai partici-



Georget Loones, Jean-Michel Brou, Jean Bataglia, Vincent Jankowski, Jean-Pierre Delélla et Michel Chenu examinent les suggestions déposées.

pé aux premières formations concernant le pourquoi des UET. On nous a



Alain Blondel, Gérard Lépine, Dominique Blanchart, Samuel Monchet, Pierre Bonenfant écoutent les informations données par Gérard Lequimme.

demandé d'adopter un réflexe de groupe, on ne doit plus être seul, mais travailler en équipe. Il est d'ailleurs possible de discuter et d'avoir ensemble des échanges d'expériences qui sont très formateurs". Daniel Dewale, Agent de

Fabrication : "Le travail en UET nous a permis d'élaborer un nouvel agencement sur une manetonneuse. Nous espérons pouvoir transposer ce principe à d'autres moyens".

Daniel Boulon, Pilote de Ligne : "En échangeant au niveau de l'UET, nous réfléchissons aux moyens de réaliser des économies budgétaires". Alain Blondel, Agent de Fabrication : "Si l'UET est utilisée de manière efficace, elle permet à chacun de faire remonter les expériences et de faire connaître son savoir-faire". ■ YG





## UNE RELATION FOURNISSEUR-CLIENT FRUCTUEUSE A LA FONDERIE

La Fonderie est un fournisseur important de l'Usine Renault au Mans.

Dix-huit types de pièces brutes (43 % de la production de la Chaîne à Vert) sont régulièrement acheminés vers les Ateliers d'Usinage.

Fin mai 1996, le bilan qualité du Mans fait ressortir des incidents dont la Française de Mécanique est à l'origine (neuf sur quatre mois). Des contacts entre les Responsables Qualité des deux sites sont organisés. Ils mettent en évidence des anomalies qualité consécutives à des dysfonctionnements dans les processus de contrôle et de conditionnement (pièces non grenailées ou mélangées, défauts d'aspect non détectés, thermoformés incomplets). Un plan de progrès rapidement défini préconise une meilleure communication, un partenariat renforcé, ainsi que la formation et la sensibilisation des Agents du Parachèvement de la Fonderie.

### les actions de partenariat

■ Chaque mois, un contact entre les Opérateurs et les Agents de Maîtrise est programmé dans les Ateliers d'Usinage du Mans.

■ Les problèmes sont listés et hiérarchisés par les interlocuteurs Qualité des deux sites. Ils sont communiqués le lendemain à la

Fonderie et des actions correctives sont rapidement mises en place. Le contact du mois suivant permet de mesurer et de valider l'impact de celles-ci. Des corrections éventuelles sont apportées en fonction des résultats obtenus. Régulièrement par groupes de cinq, les Agents du Parachèvement se déplacent au Mans et peuvent ainsi échanger avec leurs homologues. Ces contacts ont permis une prise de conscience et une meilleure appréciation des difficultés de chacun.

### les résultats

Le travail en partenariat a permis d'atteindre les objectifs fixés :

- les incidents ont diminué : objectif < 5 respecté ;
  - les points de démerite ont baissé ;
  - les objectifs de mauvaise matière K‰ sont respectés (pas de facturation pour dépassement en 97).
- Travail qui a permis :
- de supprimer les retouches et les bavures jugées inutiles ;
  - de faire accepter certains défauts de fonderie sans incidence sur le produit fini grâce à l'expertise des mauvaises matières d'usinage ;
  - faire connaître aux Agents de Fabrication les exigences des Clients. ■ JBM



Dominique Gérard, du SQ/Fonderie FM, Patrice Bignon, Correspondant Qualité et Alain Hornyak, Chef d'UET, tous deux de Renault Le Mans, commentent les résultats des actions engagées.



## RÉDUIRE LES COÛTS, UNE PRÉOCCUPATION DE TOUS LES JOURS AU MOTEUR DK



A l'Usinage du Moteur DK, dans le Secteur Ebauche du Carter-Cylindres, on utilisait le fraisage humide. Cette technologie a été remise en cause par le Service Méthodes du Département. Une autre technologie, le fraisage à sec, a été essayée et s'est avérée aussi fiable et beaucoup plus économique grâce à une réduction importante de la consommation d'outils coupants. Cette action de progrès aurait pu s'arrêter là, mais Denis Christiaens, Michel



Brissy, Daniel Leroy et Stanislas Montemurro ont jugé que l'on pouvait aller plus loin. Pour eux, des économies sur l'évacuation des copeaux, par le biais du lubrifiant transitant en galerie technique, étaient également possibles. Ils ont proposé d'arrêter le fonctionnement de deux

pompes électriques sur les Centrales DK1 et DK2. Un essai a été fait, il s'est avéré concluant. Une économie de 40.000 francs sur la consommation électrique annuelle du Département a pu être ainsi réalisée. Cette idée a d'ailleurs fait l'objet d'une PIATHS. ■ JBM



# AU SCEAU DE L'INITIATIVE ET DE LA CREATIVITE



Daniel Hermand et Maryan Polomski, deux acteurs qui illustrent à merveille le Progrès par les Idées d'Amélioration des Techniques, de l'Hygiène et de la Sécurité. Deux acteurs qui s'impliquent régulièrement pour trouver et formaliser les idées permettant de faire progresser leur Secteur.

**Le meilleur Auteur 1997 FM,** Daniel Hermand de l'Assemblage du Moteur D (ph. 1 à droite), était à l'honneur. M. Michel de Virville, Directeur des Ressources Humaines de Renault, l'a félicité pour le nombre et la qualité de ses idées.

**Le meilleur Animateur 1997 FM,** Maryan Polomski, Agent de Maîtrise de l'Usinage du Moteur V6 (ph. 2 à droite), s'est vu décerner par M. Jean-Jacques Payan, alors Directeur de la Recherche, le diplôme du meilleur Animateur de suggestions pour son implication dans l'animation de l'initiative et de la créativité de son Equipe.

Au cours d'une manifestation organisée à FM, nos deux ré-



cipiendaires, en présence de Guy Povie, Directeur de FM, ont rencontré Jacques Evrard et Richard Mackowiak, les deux lauréats de 1996. Maryan Polomski a pu ainsi prendre possession, des mains de Richard Mackowiak, du Trophée symbolisant l'initiative et la créativité (ph. 3). ■ JB M



Le 27 mai 1998 à Boulogne-Billancourt, Renault organisait sa 8<sup>ème</sup> Con-

vention de l'initiative et de la créativité. Celle-ci rassemblait les auteurs de suggestions les plus participatifs dans leur Etablissement, les meilleurs Animateurs, les Auteurs des meilleures suggestions sélectionnées en 1997, les meilleurs Experts dans le traitement des suggestions ainsi que les Coordinateurs et les Animateurs des systèmes de suggestions.



## HUIT AUTEURS DE SUGGESTIONS PRIMÉS

faire une PIATHS,  
c'est imaginer et c'est réaliser  
une solution d'amélioration peu coûteuse,  
utile pour l'Entreprise

**OBJECTIF : DÉLAI**  
Assemblage TU :  
optimisation du cycle d'un  
robot d'assemblage

Deux meubles de stockage sont utilisés pour la mise en place du boîtier support de bobine. Celle-ci se fait en deux séquences : la première assurant la prise du boîtier et la deuxième séquence, le contrôle des goupilles et la dépose du boîtier sur le moteur. Le contrôle des goupilles n'était plus utile, car le montage



de celles-ci avait été supprimé. Jean-Michel Marle, Conducteur de l'installation, a proposé de modifier le programme pour supprimer dans la deuxième séquence le contrôle des goupilles. Les temps de cycle ont pu ainsi être réduits de quatre secondes pour les deux meubles.

**OBJECTIF : DÉLAI**  
Usinage Vilebrequin TU :  
contrôle de la présence  
des taraudages

Le contrôle de la présence des taraudages réalisé visuellement par un Opérateur provoquait une rupture du flux des pièces. Dominique Penin, Agent de Maîtrise du Secteur, a proposé la mise en place d'une bague sur le porte-taraud afin d'empêcher la rétraction de celui-ci. Le taraud passe ou casse. La machine étant également équipée d'un poste de contrôle par piges à 100 %, le contrôle visuel a pu ainsi être supprimé.





**OBJECTIF : QUALITÉ**  
**Usinage Carter-Cylindres TUF :**  
**améliorer la planéité**  
**de la face-culasse**



A l'Opération 190, on utilise une couronne porte-pierres pour réaliser la finition de la face-culasse. Une variation de 29 à 30 microns était régulièrement mesurée.

Jean-Marc Branjan, qui a la responsabilité de la conduite de la machine, a proposé de décaler une pierre sur trois pour améliorer l'assise du porte-pierres par rapport au carter-cylindres. Une action de progrès qui a permis un gain de 10 microns dans la planéité de la face-culasse.

**OBJECTIF : DÉLAI**  
**Usinage des Bielles Moteur D :**  
**retournement de la pièce**



Un retournement de la bielle est réalisé en automatique après l'Opération 94.

15 à 20 fois par poste, une pièce se coinçait dans le retourneur suite à une mauvaise évacuation. Ces arrêts d'une durée moyenne de 10 à 15 minutes perturbaient fortement le flux.

Jean-Claude Harre est Professionnel de Maintenance dans la Ligne des Bielles. Il

s'est penché sur ce dysfonctionnement récurrent. Il a proposé une modification de programme mémorisant l'évacuation de la pièce, mais ne pénalisant en aucun cas le temps de cycle.

Depuis cette amélioration, plus aucun problème de coincement n'a été constaté.

**OBJECTIF : DÉLAI**  
**Usinage de la Culasse TU5J4 :**  
**contrôle d'étanchéité**  
**de la culasse**

résistant. Depuis cette modification, plus aucune casse d'axe n'a été constatée.



Pour réaliser l'opération de contrôle de l'étanchéité de la ligne d'arbre, on insuffle de l'air grâce à un axe. Ce dernier, d'un diamètre de 9 mm, est percé de part en part d'un trou de 3 mm de diamètre, assurant le passage de l'air et une gorge de 3 mm de largeur reçoit le joint d'étanchéité. Du fait de sa conception, cet axe est fragile et casse facilement.

Christophe Thuillier, Conducteur d'Installation, a proposé de réaliser un méplat de 1 mm, au lieu de la gorge. L'axe est ainsi plus

**OBJECTIF : QUALITÉ**  
**Usinage Culasse TU5J4 :**  
**fiabilisation d'un ascenseur de**  
**pièces**

Pour alimenter la machine à laver, un ascenseur assure le transfert de la culasse entre deux convoyeurs. Un problème de détection autorisait de façon intempestive le mouvement de l'ascenseur et provoquait de ce fait son mauvais positionnement par rapport à la culasse. Cela occasionnait des chutes de pièces ou un coincement de la culasse dans l'ascenseur.

Dany Delbecq est Professionnel de Maintenance au Sma. Il a proposé de mettre un verrou mécanique qui n'autorise le mou-

vement de l'ascenseur qu'en présence de la pièce. De nombreux rebuts ont été ainsi supprimés.



**OBJECTIF : COUT**  
**Outillage J : réparation**  
**des cellules de mesure**  
**de l'étanchéité**



Les cartes électroniques d'alimentation des cellules de mesure de l'étanchéité du Fournisseur ATEQ étaient obsolètes. Ces cartes étant d'un prix élevé (2.400 francs en échange et 4.500 francs neuve), la réparation de ces cellules était de plus en plus problématique.

Alain Antol, Réparateur à l'Outillage, a recherché une carte équivalente en taille, en tension et en puissance. Une nouvelle carte d'un coût de 440 francs et nécessitant une adaptation mécanique et électronique d'un coût de 420 francs a été essayée. Un essai qui s'est avéré concluant et qui permet une économie de 1.540 francs pour chaque cellule à réparer.

**OBJECTIF : COUT**  
**Garage DEC :**  
**entretien des machines à laver**  
**les sols**

Les machines à laver les sols sont révisées régulièrement. Au cours de ces révisions, le filtre à gasoil est remplacé. Le filtre utilisé d'un coût unitaire de 460 francs était géré par le Magasin A40.

Pascal Deschepper, Professionnel au Garage, a proposé de remplacer ce filtre par un autre filtre d'un coût unitaire de 9 francs et utilisable sur les chariots automoteurs H16, les voitures de service et les laveuses. De belles économies en perspective. ■ JBM







# CINQ GROUPES DE PROGRÈS PRÉSENTÉS À L'ÉQUIPE DE DIRECTION



## DEC/Nettoyage et Levage : amélioration des conditions de travail

### Fonderie/SQ/AQP-RC : amélioration de l'organisation et de l'efficacité

- **Les Participants :** Gilles Fiévet, Hervé Mathé, Patrick Puvion, Jean-Louis Rosiaux.
- **Le Secrétaire :** Dominique Gérard
- **L'Animateur :** Jean-Marie Lecomte
- **Le Pilote :** Gérard Beuilet
- **Les Experts :** Joël Détée, Jean-Pierre Dinella, Philippe Féraud.
- **La date de présentation :** juillet 1998
- **La logique du Groupe :** observer, comprendre, agir.
- **54 actions de progrès recensées,** 28 actions soldées.
- **Les actions présentées :**
  - réduction des délais pour la mesure des épaisseurs de toile ; utilisation d'un appareil de mesure d'épaisseur portable Sofranel au lieu d'un contrôle destructif, économie réalisée de 44.000 francs ; une journée de délai au lieu de quatre auparavant ;
  - mise en place d'un plan de surveillance permettant le changement des filtres de la climatisation de la métrologie d'atelier ; l'espacement des fréquences de changement est passé de un mois et demi à six mois ; économie de 10.200 francs par an réalisée.
- **Les points positifs de la démarche :**
  - l'amélioration du quotidien ;
  - le traitement rapide des problèmes ;
  - le rapprochement et le dynamisme des Hommes.

- **Les Participants :** Dominique Thumerel, Pierre Leburgue, Luc Decroix.
- **Le Secrétaire :** Michel Evraud
- **L'Animateur :** Jean-Claude Germain
- **Le Pilote :** Jean-Pierre Targowski.
- **La date de présentation :** juillet 1998
- **La devise du Groupe :** "Fait lire et lève tout".
- **45 problèmes ont été identifiés par le Groupe,** 33 sont soldés.
- **Les actions de progrès présentées :**
  - pour maintenir les vestiaires du DEC propres, mise en place sur les armoires d'une tôle de protection et d'un chapeau. On évite ainsi les papiers et les mégots sous les armoires et la présence d'objets sur les armoires ;
  - mise en place d'une benne de 1m<sup>3</sup> pour éviter à la balayeuse du niveau 9 m en Fonderie, les nombreuses montées et descentes en ascenseur afin de vider sa cuve ; un gain de temps appréciable a été ainsi réalisé ;
  - aménagement d'une ouverture dans les coursives des vestiaires pour faciliter

les manipulations de machines et de mobilier de bureau. Cette activité peut être réalisée par deux personnes au lieu de quatre précédemment. Il n'y a pas de petites économies !

### SQ/Usinage Moteur TUF : améliorer le service rendu à la Fabrication

- **Les Participants :** Edmond Pawlowski, Daniel Régniez, Jean-Pierre Delval, Rudy Sitko, Michel Logis, Pascal Blonder.
- **Le Secrétaire :** Rudy Sitko.
- **L'Animateur :** Bernard Caboche
- **Le Pilote :** Alain Choquet



- **La date de présentation :** juillet 1998 (deuxième présentation du Groupe à la Direction).
- **Nombre de problèmes retenus :** 68, dont 48 résolus
- **Les actions de progrès présentées :**
  - mise en place de limites de surveillance dans les gammes CIO des machines

à mesurer tridimensionnelles ; utilisation de la colonne hors tolérance pour documenter les limites de surveillance ; on n'attend plus de sortir de la tolérance, on déclenche avant ; mise en œuvre de la modification assurée complètement par le Groupe : 1.050 côtes modifiées, 117 gammes actualisées.

- optimisation de l'engagement de la MMT par analyse des activités ; 22 % de charge non assurés vis-à-vis des Clients ; remise en cause par le Groupe du processus d'étalonnage, incidence :

gain de 5 % sur les 22 % ; remise en cause du contrôle des Bielles TUF : gain potentiel de 7 % en cours de validation.

### Moteur DK/SMa : pérennisation des démarches des Pères Techniques du SMA

- **Les Participants :** Jean-Philippe Vasse, Marc Blas, Eric Dubois, Jean-Louis Blaringhem, Patrice Joriati.
- **L'Animateur :** Jean-Luc Fournier
- **Le Pilote :** Robert Vandenbussche
- **La date de présentation :** juillet 1998
- **La démarche :**
  - formaliser pour ne pas perdre la compétence, la mémoire et le savoir ;
  - élaborer un document référentiel pour les Pères Techniques qui définit les actions à réaliser, les rôles et responsabilités, les documents et images informatiques à utiliser.
- **quatre grandes phases :**
  - décision de gestion des articles ;
  - homologation, codification ;
  - deshomologation ;
  - évolution.
- **31 thèmes recensés feront l'objet d'un document,** 3 documents ont déjà été réalisés.



- **9 réunions ont été tenues par le Groupe depuis le début de l'année.**
- **Présentation par le Groupe de la fiche :** traitement des dérogations : les fiches réalisées seront validées par la commission technique des Pères Techniques animée par DLA. C'est une démarche transversale FM.

### Moteur D : développement de la Démarche 5S sur les Lignes d'Usinage Culasses et Volants



- **Les Participants :** Francis Kubala, Frédéric Delamarche, Michel Catenne, James Payelle, Paul Duriez, Joël Nowicki, Lahoucine Grare, André Delbecque, Paul Deiana, Alain Lecomte, Reynald Cogullon.
- **Le Secrétaire :** Yannick Bertin
- **L'Animateur :** Hervé Fontaine

- **Le Pilote :** Jean Kubiak
- **La date de présentation :** juillet 1998
- **247 problèmes identifiés à l'issue du nettoyage initial,** 101 problèmes pris en compte par le Groupe.
- **28 actions soldées.**
- **Fréquence des réunions :** le mercredi après-midi (les semaines impaires).
- **Un outil :** la liste unique des actions 5S du Groupe.
- **Durée moyenne de traitement d'une action :** une semaine.

- **Les actions de progrès présentées :**
  - mise en place de goulotte pour assurer une meilleure évacuation des copeaux ; il n'y a plus de bourrages occasionnant des pannes et des difficultés lors des changements d'outils ;
  - mise en place d'un carter à l'ascenseur-descenseur des opérations 50 et 60 pour éviter les projections de lubrifiant ; suppression des risques d'accident ; propreté du Secteur assurée.



# TOUS ENSEMBLE POUR LA PRÉVENTION DU RISQUE DE CIRCULATION

La prévention des accidents a toujours été pour la Française de Mécanique une préoccupation majeure. Celle des accidents de la route fait partie de cette démarche. C'est dans cet esprit qu'est lancée dans l'Entreprise une animation sur le sujet.

Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler dans notre numéro 149, DRH/Prévention Générale vous propose une animation qui se poursuivra dans le temps sur le thème de la prévention du risque circulation.

La route... c'est 8.000 morts par an en France.

La route... c'est 36.000 blessés graves par an en France.

La route... c'est 6.200 accidents de trajet ayant fait 19 morts pour la seule région Nord-Picardie en 1997.

Ça n'arrive pas qu'aux autres...

La route... c'est 8 accidents de trajet en 1997 pour des Membres du Personnel de Française de Mécanique, dont 2 graves.

Que vous soyez piétons, conducteurs de "deux roues", de voitures ou de camions, vous êtes concernés. La route n'épargne personne.

Et, en matière d'accident, il n'y a pas de fatalité. Fort de ce constat, le Comité Interministériel de Sécurité Routière s'est fixé un objectif en 1998 :

"faire baisser de moitié le nombre des morts sur la route d'ici à cinq ans". Associons-nous à ce challenge.

Accidents de trajet, accidents de mission, la conduite au quotidien, autant de thèmes qui seront abordés avec vous durant cette animation ; un sujet grave que l'on se propose d'aborder de manière sympathique, par des jeux, des expositions, des films, des affichages, etc...

Alors prêt... bouclez votre ceinture, la prévention du risque circulation à FM, c'est parti. ■ PL

**associons-nous au challenge national «faire baisser de moitié» le nombre de morts sur la route d'ici à cinq ans**

LES  
**CLEFS**  
DE LA  
SIGNALISATION  
ROUTIERE

PRÉVENTION DES A.T.  
TOUS CONCERNÉS  
cible zéro  
accident du travail

APRES LE PERMIS  
**LE PTIT PLUS**  
GUIDE PRATIQUE DE LA CONDUITE



Le P'tit Plus, guide pratique de la conduite, une brochure qui est distribuée, en même temps que ce numéro, à l'ensemble des Membres du Personnel de l'Entreprise.

PREVENTION  
DU RISQUE  
CIRCULATION

CODES  
ROUSSEAU  
UNE PÉDAGOGIE D'AVANCE





# VOUS AVEZ DIT, PLATEAU VIE SÉRIE ?

Pour suivre et gérer au mieux les évolutions qui interviennent durant la vie d'un moteur, une organisation nouvelle a été mise en place : le Plateau Vie Série ou PVS.

Le PVS est issu de la nouvelle organisation de PSA Peugeot-Citroën qui vise à augmenter le nombre de développements communs aux deux marques, et ce en instaurant une structure en plates-formes.

Les moteurs fabriqués par la FM pour le compte de PSA dépendent ainsi de la Plate-Forme Organes placée sous la responsabilité de Jean-

Louis Reynal, Jean-Paul Gérard ayant la charge de ce pôle PSA/FM.

Pour remplir sa mission, la plate-forme s'appuie, dans chaque usine, sur le Plateau Vie Série.

Elan a rencontré Luc Patillon, Responsable du PVS à FM, pour faire avec lui le point sur le fonctionnement de cette nouvelle organisation.

**Elan :** Quelles sont les attri-

butions du PVS ?

**Luc Patillon :** Le PVS est responsable :

- des projets moteurs qui lui sont attribués ;

- des objectifs de qualité et coûts des moteurs de série, en liaison avec les Départements de l'Entreprise sur le plan de la valeur ajoutée et de la qualité.

**E :** Comment se fait l'attribution des différents projets ?

**L. P. :** Les projets lourds sont à la charge de la plate-forme, les améliorations courantes de produit et de process sont suivies par le PVS.

**E :** Comment fonctionne le PVS ?

**L. P. :** Le PVS est organisé comme un Groupe Projet mais retransposé dans la vie du Produit. Il travaille sur un mode de fonctionnement matriciel et a une compétence multi-métiers.

**des compétences étendues**

**E :** Sur quel périmètre le PVS travaille-t-il ?

**L. P. :** Il a en charge ce que l'on appelle le "lot moteur" qui comprend en fait l'architecture et l'habillage du moteur, c'est-à-dire toutes les pièces montées à FM, ainsi que les

pièces montées en Usine de Carrosserie et destinées au fonctionnement du moteur, comme le calculateur d'injection par exemple.

Le PVS à FM a donc en charge ce périmètre pour les moteurs PSA industrialisés à Douvrin.

**E :** Comment est composé le PVS ?

**L. P. :** On y retrouve des représentants des Etudes, même si ceux-ci restent géographiquement basés à Sochaux, des Méthodes au sein de l'Antenne Technique, de la Qualité, des Coûts de Revient pour l'animation du suivi des prix et des investissements liés aux évolutions du Produit. Il est aussi prévu des représentants des Achats.

Il est à noter qu'en ce qui concerne les Méthodes et la Qualité, la répartition des Personnels a été faite entre le PVS et les Départements, par métier, avec un souci de cohérence avec le découpage mis en place pour les moteurs PSA de Trémery, et tout en prenant en compte les spécificités de FM.

Le PVS comporte également le Chef de Projet de Lancement Industriel.

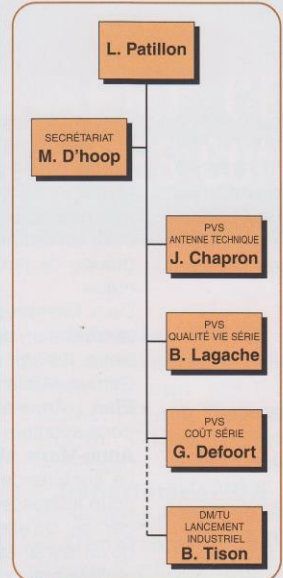
**E :** Certaines fonctions sont présentes à la fois au PVS et dans les Départements. N'y a-t-il pas le risque de faire les choses en double ?

**L. P. :** Non, comme nous l'avons vu tout à l'heure, lors de la répartition, les métiers n'ont pas été scindés. Par ailleurs, il n'y a pas de frontière entre l'Usine et le PVS, il s'agit de travailler en coopé-

ration, chacun étant, suivant les sujets, Client ou Fournisseur de l'autre.

**E :** Avec la disparition du Département Méthodes, existe-t-il pas un risque de perte de compétences ?

**L. P. :** Non, les animations



Le Plateau Vie-Série PSA pour FM.

Métiers effectuées par DMM seront reprises. De plus, le Personnel des Méthodes du PVS sera intégré dans les animations Métiers PSA, ce qui n'était pas le cas auparavant, et ce qui constituera un plus.

**un fonctionnement en matriciel**

**E :** Le PVS est une structure FM ou PSA ?

**L. P. :** Le PVS est rattaché à PSA.

**E :** Les rattachements fonctionnels et hiérarchiques peuvent être différents ?

**L. P. :** Le PVS fonctionne effectivement en matriciel, il a des compétences mises à sa disposition et il les fait travailler.

**E :** Le fait que les Personnels de FM et de Sochaux ne soient pas regroupés géographiquement est-il un handicap ?

**L. P. :** C'est une chose que de toutes façons on connaissait déjà, mais désormais l'animation est unique, ce qui constitue évidemment une amélioration. Par rapport à la cible de l'organisation en plate-formes, il y a temporairement un maintien à Sochaux de certains personnels.

**E :** Le PVS a en charge certains moteurs existants, prendra-t-il en compte les nouveaux moteurs PSA ?

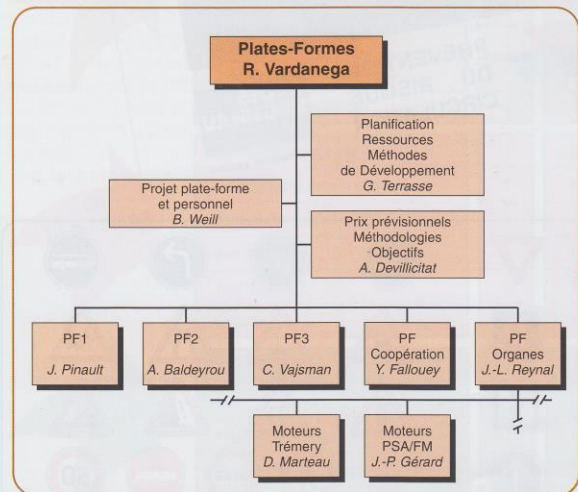
**L. P. :** Le PVS est unique et couvre les moteurs PSA affectés à Douvrin.

**pour une plus grande réactivité**

**E :** En conclusion, qu'attend-on du PVS ?

**L. P. :** Le PVS doit amener une meilleure synergie entre les différents métiers, grâce à une animation unique, et ce pour une plus grande efficacité et une plus grande réactivité en favorisant la tenue des objectifs de Qualité et de Coût.

Par ailleurs, l'intégration des PVS dans les structures de plates-formes doit améliorer la capitalisation dans les projets, tout en assurant une meilleure capitalisation des expériences dans chacun des métiers. ■ YG



La Direction des Plates-formes de PSA.



# le temps d'en parler...

une vidéocassette réalisée par des femmes de FM

Dans le courant du mois d'octobre, un événement tout à fait exceptionnel se produit à FM : en effet, un groupe de femmes de l'Entreprise, auquel se sont jointes une épouse de salarié et une Cancérologue du Centre Oscar Lambret, adressent une vidéocassette sur la prévention des cancers féminins aux épouses de leurs collègues.

## comment est née cette démarche ?

L'envoi de ce vidéo sera l'aboutissement de plus d'un an d'échanges entre ces femmes d'horizons différents, toutes motivées par le même but : faire partager tant à la fois des conseils de prévention, mais aussi, pour certaines, leur propre expérience, afin que dans notre région, les femmes, mieux informées, soient de moins en moins touchées par ces types de cancer.

## une cancérologue du Centre Oscar Lambret à la Française de Mécanique

C'est une conférence destinée aux salariés de FM, le 26 juin 1996, et animée par Madame le Docteur Servent, qui a déclenché cette réflexion, pendant deux heures. Cette spécialiste, par ses propos clairs et rassurants, a su convaincre son auditoire de l'importance d'exams de dépistage réguliers dans la vie d'une femme. "Si toutes les femmes pouvaient

l'entendre, elles seraient convaincues", disait une participante.

Ce qui n'était qu'un vœu est devenu une réalité grâce au soutien de multiples organismes tels que la Ligue contre le Cancer bien sûr, mais surtout grâce à la courageuse ténacité du groupe de femmes de la Française de Mécanique

Deux Membres du Personnel ayant participé à la réalisation de ce vidéo donnent leurs impressions. Il s'agit d'Anne-Marie Mérard (DK) et de Carmen Wallart (DLA).

**Elan :** *Anne-Marie, pourquoi avoir participé à cette aventure ?*

**Anne-Marie Mérard :** "Tout à fait par hasard. La conférence du Docteur Servent m'a beaucoup intéressée, de même que l'idée de partager ce qu'elle avait dit. Je n'imaginai pas qu'on aurait la possibilité d'aller si loin et de réaliser cette cassette".

**Elan :** *Et pour vous, Carmen ?*

**Carmen Wallart :** "Moi aussi, j'ai été passionnée par ce qu'a dit le Docteur Servent ; ayant eu une expérience douloureuse dans ce domaine, j'ai jugé que ce pouvait être utile d'informer les autres femmes".

**Elan :** *Que vous a apporté ce travail de groupe avec le Docteur Servent ?*

**Anne-Marie et Carmen :** "Sans elle, ça n'aurait pas été possible. Elle a apporté, pendant un an, son expérience de plus de vingt ans au Centre Oscar Lambret en tant que Cancérologue, et aussi le vécu de ses patientes. Elle a cru à ce projet aussi fort que nous pour cette cassette".

arc-en-ciel  
et les salariés de  
française de mécanique  
présentent



regards de femmes  
sur le dépistage  
des cancers féminins

**Elan :** *Qu'attendez-vous de cette cassette ?*

**Carmen et Anne-Marie :** "Qu'elle provoque un déclic chez les femmes qui ne font jamais d'exams de dépistage, qu'elles n'aient plus peur et qu'il ne soit plus "tabou" d'aborder ces sujets, avec son médecin ou sa famille.

Nous espérons aussi que la cassette va circuler et sera prêtée à d'autres femmes. En un mot, nous espérons que les femmes qui vont la regarder l'aiment" !

## une journée à la Française de Mécanique

"Le temps d'en parler" est une vidéo qui suscite, d'ores et déjà, beaucoup d'intérêt, notamment de la part des organismes de santé ayant à cœur de réduire la mortalité par cancer dans notre région. Toutefois, c'est d'abord à leurs

collègues de travail que le groupe de femmes veut présenter son travail ; au moment où nous mettions sous presse, une journée était organisée à FM le 13 octobre dont les modalités devaient être précisées dans un FM - INFO.





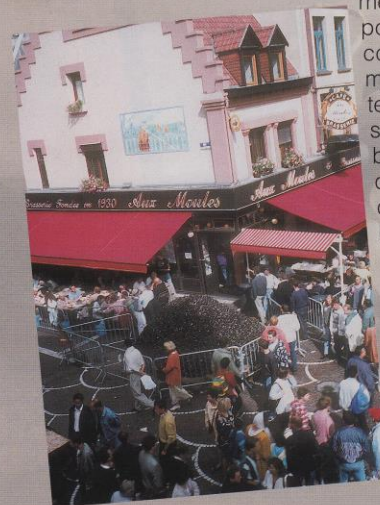
# UN TIOT VERRE, CHA VA, TROS CH'EST D'TROP

La fête est inscrite au calendrier comme ses traditions sont ancrées dans nos mémoires.

" Y a pas de braderie sans moules frites... ".

Et, dans ces grands moments de convivialité, les boissons alcoolisées sont toujours associées : la bière avec les frites ou le vin blanc avec les moules. Pourquoi d'ailleurs dénigrer

ou refuser ces pratiques si, faisant partie intégrante de notre patrimoine, de nos coutumes, elles nous font partager un plaisir... Aucune raison, à condition d'éviter les désagréments. L'alcool, c'est bon... comment faire pour en consommer toute sa vie sans avoir de problèmes ? A cette question posée au début de l'action ALFA-B, des réponses simples ont été apportées et répétées dans l'Entreprise depuis plusieurs années. Elles restent d'actualité.



ou refuser ces pratiques si, faisant partie intégrante de notre patrimoine, de nos coutumes, elles nous font partager un plaisir... Aucune raison, à condition d'éviter les désagréments. L'alcool, c'est bon... comment faire pour en consommer toute sa vie sans avoir de problèmes ? A cette question posée au début de l'action ALFA-B, des réponses simples ont été apportées et répétées dans l'Entreprise depuis plusieurs années. Elles restent d'actualité.

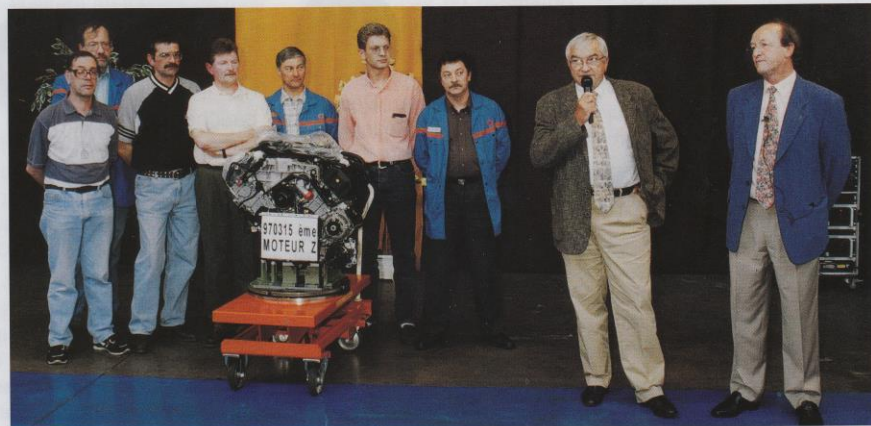
Pour ne pas avoir d'ennuis de santé, modérons-nous à une boisson alcoo-

lisée par repas : une bière avec les moules frites...

Et quand il s'agit de s'amuser, de passer des moments agréables, gardons le sens des responsabilités pour éviter le risque accident : pour que la fête se termine bien. Attention aux 0,5g/l...

**Un tiot verre, cha va, tros, ch'est d'trop.**

# 1974-1998 : PLUS DE 900 000 MOTEURS Z



Alain Delcambre et Gilles Gross à droite, le second ici en train de relater la vie du moteur qu'il aura suivie du début jusqu'à la fin, avec, autour du moteur, un représentant de chaque Secteur du Département de Production.

Le 15 juin, une manifestation a ponctué la vie du Moteur Z. Ce qui a permis de se remémorer les grands moments liés aux vingt-quatre années d'activité de ce deuxième moteur à avoir été lancé par l'Entreprise après le Moteur X. Depuis 1974, 970.315 moteurs Z ont été construits (soit en moyenne 180 moteurs/jour), et ce dans le cadre de la Société Franco-Suédoise de Moteurs PRV (Peugeot-Renault-Volvo).

**La cérémonie organisée le 15 juin pour la fin de fabrication du Moteur Z aura permis de mettre en valeur les Membres du Personnel qui, pendant vingt-quatre ans, auront fait preuve d'expérience et de professionnalisme. C'est pour illustrer ces faits qu'Alain Delcambre, alors Chef du Département V6-DK, a demandé à un représentant de chaque Secteur du Département de Production d'entourer le dernier Moteur Z sorti des lignes de fabrication.**

Cette union a permis d'équiper des berlines de hauts de gamme (R30, 604, etc), des véhicules destinés à la compétition (Le Mans, Paris-Dakar, etc), des engins blindés (Panhard), et même un avion. Volvo, Chrysler, De Lorean et Fiat Lancia ont bénéficié également de ces motorisations.

Lors de cette manifestation, Alain Delcambre devait présenter comme ci-contre les représentants de chaque Secteur.





**Patrice Bétremieux pour l'Usinage,**

qui totalise quatorze années à l'Usinage Z, dont treize aux Bielles et une aux Culbuteurs. Il a participé à la fin de vie du Z aux Bielles, et depuis mars 1998 il fait profiter à l'ES/L de son expérience de "Bielleux".

**Gary Richardson pour la Maîtrise,**

qui est depuis 1972 à Française de Mécanique, en 1987 il est affecté aux bancs d'essais de l'Assemblage Z en tant qu'Agent de Maîtrise. C'est après douze ans qu'il rejoint la Section Technique de l'Assemblage V6.



**Gérard Brasy, pour l'Assemblage,**

qui est entré à Française de Mécanique en 1972, affecté en 1974 à l'Assemblage Z (dès son lancement). Ces vingt-quatre ans font de lui une figure reconnue de l'Assemblage, il est actuellement affecté au traitement des dernières pièces Moteur Z.

**Jean-Pierre Bacue, pour le Service Logistique,**

à Française de Mécanique au Service Logistique Z



depuis 1975, associé au Secteur Expédition DPR, hors standard. Il s'est occupé de la fin de vie Z, soit vingt-trois ans de vie du moteur.

**Michel Jaraskiewicz, pour le Service Méthodes :**

depuis 1974 au Département Méthodes Mécaniques. En 1990, il intègre les Méthodes Z en tant qu'Industrialisateur de l'X54 (Safrane), et des derniers lancements X56 et J66 (Laguna et Espace). Depuis peu, il a intégré le Service Méthodes ES/L.



**Patrick Leschaye, pour le Service Qualité :**

embauché en 1986

au Service Qualité Z, il a occupé différentes fonctions, Enquêteur au Contrôle Technique, Correspondant Usines Clientes. Il poursuit cette même démarche pour l'ES/L.

**Jean-Marie Brassard, du Service Maintenance :**

depuis son embauche en 1976, du démarrage et à la fin de vie du Moteur Z, il a utilisé ses compétences dans ce Secteur, elles sont aujourd'hui à disposition de l'ES/L."



Ces années ont été ensuite évoquées avec émotion et passion par Gilles Gross, qui fit état de la grande aventure du Moteur Z et de l'Association PRV.

"C'est avec l'Espace V6 de 170 CV que se termine la carrière du V6 PRV, en ce mois de juin 1998. Celle-ci a débuté avec le Coupé 504 V6 en 1974.

Avec la même vigueur, il s'illustrera au travers de multiples préparations, sur le Buggy Renault/Elf de Jean-Louis Schlessler qui a remporté en 1998 la Baja italienne, le Rallye de Tunisie, l'Atlas ou "Rallye du Maroc", lui assurant actuellement la tête de la Coupe du Monde des Rallyes Raids.

La production du Moteur Z atteint 970.315 d'unités.

■ Peugeot aura, quant à lui, enlevé 253.244 moteurs, dont 47.423 pour Citroën, 9.097 pour Fiat/Lancia, 1.244 pour Talbot.

Outre l'étude et l'industrialisation du moteur d'origine,

PRV doit entre autres à Peugeot :

- la naissance en 1989 du ZPJ4, 31 24 soupapes, transversal de 200 CV ;

- le développement du moteur des WM Peugeot, encore détentrices du record de vitesse dans la ligne droite des Humaudières au Mans, avec 405 km/h en 1988.

■ Renault a, outre une présence en compétition, assuré :

- d'une part, l'enlèvement le plus élevé, soit 455.051 V6, donc près de 50 % de la production, avec 144.840 moteurs vendus à Chrysler, 9.864 à De Lorean, environ 400 à Venturi ;

- d'autre part, le développement de différentes variantes, dont le Z7U, 2,5l V6 Turbo à vilebrequin à manetons décalés qui favorisa le

développement de la nouvelle génération, de moteurs PRV d'abord en 2,85l puis, en 3l (AMC), le 3l Turbo de 250 CV, alors que la version de base n'en développait que 131 CV ;

- mais encore, la première adaptation d'un V6 dans un Monospace.

■ Volvo, dont le retrait en juillet 1989 limita les enlèvements à 262.020 moteurs, s'illustra dans ses développements "antipollution", tels que l'adoption de la sonde Lambda dès 1976 aux USA. Cette technologie, à l'époque très controversée, est à présent généralisée en Europe, plus de vingt ans après. Le V6 PRV aura nourri l'ambition de nos Maisons-Mères de pénétrer le marché du haut de gamme. Gageons que ces premiers pas dans un marché hautement concurrentiel permettent à son successeur d'y trouver une place de choix".

Pour conclure, **Guy Povie** a insisté sur les qualités indéniables du produit, ainsi que sur le savoir-faire de l'ensemble du Personnel du Département V6 DJ-DK. C'est grâce à la volonté de ces Femmes et de ces Hommes que l'avenir du V6 a pu être pérennisé. La preuve en est : le **Moteur ES/L**.







# EXPLIQUE-MOI

# LA FABRICATION D'UN MOTEUR D'AUTOMOBILE

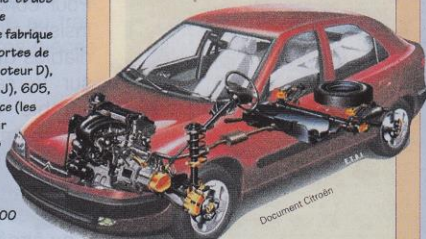
Les moteurs qui équipent nos automobiles ne sont en général pas fabriqués en même temps que les voitures, mais dans d'autres usines, qui ne font que des moteurs. A Douvrin, entre Lille, Béthune et Lens, la Française de Mécanique fabrique des moteurs pour plusieurs modèles de Peugeot, de Citroën et de Renault, pour des voitures et des camionnettes. Mon Journal a été visiter cette usine ultra-moderne pour voir comment on réalisait un moteur, de l'arrivée des pièces à l'essai final.

## LA FRANÇAISE DE MÉCANIQUE

La Française de Mécanique a été créée en 1969 à Douvrin, près de Lens. Elle construit des moteurs pour Peugeot, Citroën et Renault. Près de 5.000 personnes y travaillent.



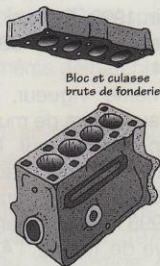
L'usine comprend une fonderie et des départements de mécanique (assemblage et usinage). Elle fabrique des moteurs pour toutes sortes de voitures: Clio et Twingo (le moteur D), Master et Trafic (le moteur J), 605, XM, Safrane, Laguna et Espace (les moteurs DJ et DK, le moteur Y6), 106, 306, ZX, Saxo (les moteurs TU, TUD et TUF). Au total, l'usine de Douvrin, une des plus modernes d'Europe, produit environ 7.000 moteurs par jour !



Document Citroën

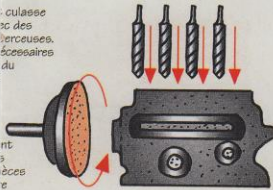
## L'USINAGE

La fabrication du moteur "DK", un diesel qui équipe les Peugeot 605 et les Citroën XM, commence avec l'arrivée à l'usine des blocs-moteurs et des culasses, qui sont "bruts de fonderie", c'est à dire qu'ils sortent d'une usine spécialisée qui les a coulés dans des moules. Le bloc-moteur est en fonte et la culasse en aluminium.



Bloc et culasse bruts de fonderie

Bloc-moteur et culasse sont usinés à 30 des meules et des herceuses. Tous les trous nécessaires à l'assemblage du moteur et à la fixation des différents accessoires sont percés, les filetages sont taraudés, et les surfaces des pièces destinées à être assemblées sont surfacées avec les meules ultra-précises.

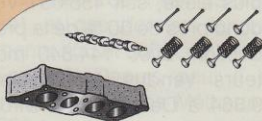


L'usinage se fait en deux fois: l'ébauche, pour "dégrossir" le travail, et la finition, pour obtenir une grande précision. Les cylindres des moteurs d'aujourd'hui sont usinés tellement précisément qu'il n'est plus nécessaire de râder les moteurs comme on le faisait avant: il fallait rouler doucement pendant quelques milliers de kilomètres avant de pouvoir pousser le moteur à fond. Un bloc-moteur DK pèse 80 kilos brut et 68,4 kilos une fois usiné.



Bloc et culasse après les deux usinages, l'ébauche et la finition

## LE MONTAGE



La culasse est équipée avec l'arbre à cames, les soupapes et les ressorts de soupapes, qui maintiennent celles-ci fermées.



Les pistons sont montés sur les bielles, les bielles sur le vilebrequin et l'ensemble est installé sur le bloc-moteur.

Le vilebrequin est une pièce essentielle du moteur: c'est l'axe que les bielles font tourner. Il est fait d'acier forgé et est lui aussi usiné avec une grande précision avant d'être monté.



L'arbre à came ressemble à un vilebrequin, mais en plus petit. C'est lui qui pousse les soupapes pour les faire s'ouvrir et se fermer.



Les bielles transmettent le mouvement du piston au vilebrequin. Elles sont aussi faites d'acier forgé.



Les soupapes, qui commandent l'admission et l'échappement des gaz, sont en acier forgé.



Les pistons sont fixés sur les bielles, ce sont eux qui sont poussés dans le cylindre par l'explosion. Ils sont aussi fabriqués en acier forgé.

Ce bloc-moteur DK est prêt à recevoir sa culasse, son vilebrequin, ses bielles et ses pistons, et tous ses accessoires. La plupart de ces pièces sont fabriquées dans d'autres usines, mais elles sont toutes usinées à Douvrin, pour bien s'adapter au bloc-moteur et à la culasse.



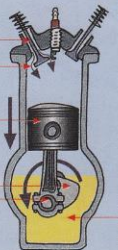
## COMMENT MARCHE UN MOTEUR À EXPLOSION

A part les voitures électriques, toutes les automobiles fonctionnent avec des moteurs à explosion. Moteur diesel ou moteur à essence, le principe de fonctionnement de ces moteurs est le même.

### 1er TEMPS : ADMISSION

La soupape d'admission s'ouvre pour laisser entrer le mélange air-essence ou air-gazole préparé par la pompe à injection du moteur. Le piston descend, la soupape d'échappement est fermée.

Le vilebrequin tourne sur son axe, mais la bielle est fixée sur un axe décentré, ce qui lui donne un mouvement de va-et-vient.



### 2ème TEMPS : COMPRESSION

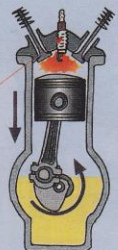
Les soupapes d'admission et d'échappement sont fermées. Entraîné par le vilebrequin, le piston remonte et comprime le mélange air-essence.

Le moteur tourne dans l'huile, ce qui que les pièces métalliques ne frottent pas entre elles.



### 3ème TEMPS : EXPANSION

Les soupapes d'admission et d'échappement sont toujours fermées. La bougie fait une étincelle qui fait exploser le mélange air-essence (dans un moteur diesel, le mélange explose tout seul, sans bougie, quand il est fortement comprimé). L'explosion repousse fortement le piston vers le bas, ce qui fait tourner le vilebrequin.



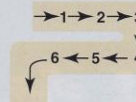
### 4ème TEMPS : ECHAPPEMENT

Poussé par l'explosion, le piston achève sa descente. La soupape d'échappement s'ouvre pour laisser sortir les gaz brûlés. Le vilebrequin continue de tourner, le piston va remonter: le cycle va recommencer. Au ralenti, il se reproduit à peu près mille fois par minute (le moteur tourne à 1000 tours-minute), et quatre à cinq fois plus à pleine vitesse.



"Mon Journal" est un supplément de la Voix du Nord destiné aux enfants qui sort tous les mercredis. Dans le numéro du 23 septembre, il y avait une double page consacrée à la fabrication d'un moteur automobile. Double page réalisée à la Française de Mécanique par Dominique Lizambaré de la Voix du Nord: c'est sur le DK que les esquisses ont porté; elles ont été faites sur les conseils de Jean Pasinetti, alors Chef de Section Technique à l'Assemblage de ce Moteur. Cette double page illustre donc le fonctionnement d'un moteur à quatre temps. La matière évoquée en est une parmi d'autres, on le sait. Le schéma général ci-contre, destiné au grand public, a été simplifié en six grandes étapes, que l'on pourrait résumer comme ci-dessous. ■ GC

Illustration: La Voix - D. LIZAMBARÉ







# LE PALMARÈS DU MATCH DE COUPE DE JUIN

- **Département TU :** Dominique Lorthios, J.P. Godart, J.P. Devulder, Jean-Louis Kanarski, Bertrand Monai, Jean-Paul Merlin, Jean-Pierre Planque, Jean-Jacques Wicart, Albert Dutilly, Régis Delehaye, Alain Cazier, Bernard Leblan, Eddy Branswyk, Dominique Bouvet, Francis Walczak, Jean-Marc Latocha, Jean-Luc Hélar.
- **Département D :** Mohamed Madjidi, Bernard Delcourt, Roland Compagnon, Anne-Sophie Signe, Alain Viville,

- Didier Caron, Alain Maisson, Grégory Froideval, Gilles Flahaut.
- **Département V6 :** Patrick Bellamy, Jean-Claude Cappe, Patrick Decoster, Jean-Louis Diers, Freddy Godel.
- **Département DK :** Isabelle Rulliez, Roland Boulas, Jacques Delelys.
- **Département J :** Gérard Rainguez, Guy Desaille.
- **Département Fonderie :** Philippe Delecroix, Roger Laruelle, Robert Comparon, Victorio Carli, Guy Delebarre, Daniel Vézillier.

- **Département DEC :** Daniel Cadet, Gérard Caucheteux, Jean Talarcyk.
- **Département DQ :** Joël Denys.
- **Département DLA :** Alain Bosch, Carmen Wallart.
- **Département DGFI :** Bernard Bastaert, Joëlle Sauvage.



## SOIXANTE-SEPT CERTIFICATS D'ACQUISITION DES CONNAISSANCES

- **Département TU :** Daniel Baillon, Michel Beaussart, Daniel Cappe, Martial Castel, Claudie Flanchec, Daniel Gillio, Marc Herman, Vincent Jankowski, Stéphan Kozak, Michel Lefebvre, Pascal Lenglin, Michel Lescieux, Marie-Claude Maillard, Gilles Martin, Maurice Mathon, Gérard Pachurka, Alain Rissen, Yves Sergeant.
- **Département D :** Emmanuel Cuvelier, Paul Deiana, Hubert Dhennin, Philippe Maeyoux.
- **Département ES/L :** Daniel Flambard, Mohamed Ghiar, Alain Kazmierczak, Abdallah Ziti.

- **Département Z :** Filippo Assenato, Philippe Bezeau, Martial Dumon, Pedro Garcia, Roger Pitolet, Gino Tommasi.
- **Département DK :** René Vendamme.
- **Département J :** Pierre Capioux, Jean-Luc Corne, Dominique Dervaux, Thierry Dubois, Jean-Marc Nowalski, Jean-Pierre Verheecke, Bernard Wozniak.
- **Département Fonderie :** Dominique Comparon, Thierry Druon, Carmelo Gianforti, Christian Griboval, Bernard Hochin, Hervé Lazarek, Jacky Malbranque, Gérard Menis,

- Raymond Rohart, Jean-Luc Servant, Pierre Szymczewski, Serge Verdière.
- **Département Qualité :** Philippe Allégaert, Bruno Delabroye, Marc Fumery.
- **Département DEC :** Alain Allégaert.
- **Département DLA :** Jean-Michel Dutailly.
- **Département DGFI :** Jean-René Drelon, Marie-Christine Drelon, Georges Durand, Marie-Hélène Hecquet, Thérèse Kotska, Francis Penkalla, Frédéric Tathon, Evelyne Thomas, Jean-Claude Thomas.
- **Département DRH :** Jean-Pierre Delabre.







# IL ETAIT UNE FOIS EN NORMANDIE

Allait-on passer par Fleurines, le parc western bien connu au nord de Paris ? – Les Premiers Prix du 21<sup>e</sup> Salon artistique FM se posaient la question, quand, au rendez-vous d'un samedi matin, ils devaient emporter la parfaite tenue de cow-boy. Gérard et Fabienne Botte, Michel et Marie-Pierre Fauquembergue, Christian et Colette Glorian, Michel et Sylvie Lemesre ne rencontrèrent pas sur leur route des chevaux et leurs cavaliers, mais des chèvres angoras



(ph. 4), dans une ferme de St-Crespin, dans le Pays de Caux : le week-end se passait en effet en Normandie.



Après avoir déjeuné dans la ferme-auberge d'Ardouval, dans un très beau décor champêtre, nos Lauréats allaient en effet découvrir les mille et une facettes de la fabrication de la laine mohair. Puis, ils se retrouvèrent à Veules-Les-Roses, pour faire une promenade le long du plus petit fleuve de France, la Veules (1,100 km), avec ses cressonnières, son abreuvoir

et ses jolies maisons à pans de bois (ph. 3), ses anciens moulins, sans oublier son "arrivée" dans la mer (ph. 1 et 2). Le soir, des spécialités normandes attendaient nos Lauréats dans une auberge du Bourg Dun, la nuit étant prévue dans le château de Quiberville.



Le lendemain, il était important de revêtir la tenue de circonstance (ph. 5), avant d'aller visiter Varengeville et son église perchée en haut d'une falaise, avec ses vitraux de Braque, son cimetière où se trouvent la tombe du peintre et celle d'un autre spécialiste de l'art pictural, Roussel (ph. 6), le point de vue sur la mer et les falaises environnantes méritant à lui seul le détour. Puis on se dirigea vers Fécamp pour s'arrêter dans deux petites stations aux falaises pittoresques, les Petites Dalles et les Grandes Dalles et pour admirer les plages et leurs bateaux de pêche (ph. 7).



Mais on ne pouvait quitter la Normandie sans ramener quelques spécialités du cru, cidre, poiret, pommeau, etc, d'où un arrêt

sur le retour à Pissy-Pôville. "Deux jours comme ça passent beaucoup trop vite, regrettaient nos Lauréats, on va tout faire pour remporter à nouveau le premier prix et revenir passer d'aussi merveilleux moments". Il fait dire que la 22<sup>e</sup> édition du Salon artistique FM, organisé conjointement par le Comité d'Entreprise et par notre Magazine, se profile à l'horizon. Si vous souhaitez participer à de tels week-ends, vous savez ce qu'il vous reste à faire ! ■ GC



Il était alors temps de penser au déjeuner : ce qui fut fait autour de Fécamp, dans une ferme-auberge de Criquebeuf-en-Caux, où décor et accueil étaient des plus chaleureux. Et puis, pour se remettre en forme avant le retour, une partie de football était organisée, avec les hommes comme avec les femmes : il faut dire que l'environnement de la ferme-auberge se prêtait à merveille à la chose.







# VINGT-DEUXIÈME ÉDITION DU SALON ARTISTIQUE FM



## Type de lots

Peinture	Dessin	Décoration	Bandes dessinées	Collage	Photo noir et blanc	Photo couleur	Peinture "confirmés"	Dessin "confirmés"	Photo noir et blanc "confirmés"	Photo couleur "confirmés"
----------	--------	------------	------------------	---------	---------------------	---------------	----------------------	--------------------	---------------------------------	---------------------------

Rollers	1	1	1	1	1					
Jeu vocabulon junior	1	1	1	1	1					
Jeu trominos	1	1	1	1	1					
Jeu de mémoire copycat	1	1	1	1	1					
Jeu tricky bille	1	1	1	1	1					
Jeu croc le crocodile	1									
Jeu pêche à la ligne	1									
Jeu du cochon qui rit	1									
Jeu méga nattan	1	1	1	1	1					
Jeu cluéo	1	1	1	1	1					
Jeu rummy	1	1	1	1	1					
Labyrinthe	1	1	1	1	1					
Jeu 100 tours de cartes	1	1	1	1	1					
Solitaire	1									
Labyrinthe en bois	1									
Jeu domino express	1									
Radio-cassette Laser	1	1	1	1						
Questions pour un champion	1	1	1	1						
Jeu de dames chinoises en bois	1	1	1	1						
Jeu stratégo	1	1	1	1						
Jeu tous ego	1	1	1	1						
Solitaire	1	1	1	1						
Week-end surprise	1	1	1	1	1		1	1	1	1
Centrifugeuse	1	1	1	1	1		1	1	1	1
Théière électrique	1	1	1	1	1					
Pèse-personne électrique	1	1	1	1	1					
Radio réveil	1	1	1	1	1					

de  
4 à 7 ans

de  
8 à 12 ans

de  
13 à 18 ans

plus  
de 18 ans

## RÈGLEMENT

**Art. 1 :** Elan organise, en 1998, en collaboration avec le Comité d'Entreprise, un Salon de Travaux Manuels d'Expression Artistique, qui est ouvert à tous les Membres du Personnel de la Française de Mécanique, en activité ou en retraite, ainsi qu'à leurs conjoints et à leurs enfants âgés de 20 ans au plus.

**Art. 2 :** Aucun thème n'est retenu cette année.

**Art. 3 :** Quatre catégories d'âge sont prévues, à l'intérieur desquelles sont reprises, selon le cas, cinq ou six disciplines artistiques : - catégories "4 à 7 ans" : peinture, dessin et gravure, décoration générale et sculpture, bandes dessinées, caricatures et collages ; -

catégorie "8 à 12 ans" : peinture, dessin et gravure, décoration générale et sculpture, bandes dessinées, caricatures et collages ; -

catégorie "13 à 18 ans" : peinture, dessin et gravure, décoration générale et sculpture, photographie "noir et blanc", photographie "couleur", bandes dessinées et caricatures ; -

catégorie "plus de 18 ans" : peinture, dessin et gravure, décoration générale et sculpture, photographie "noir et blanc", photographie "couleur", bandes dessinées et caricatures. Cette catégorie comporte également quatre classements peinture, dessin gravure, photo NB et photo couleur destinés aux participants confirmés.

**Art. 4 :** Ce vingt-deuxième Salon est doté de cent-dix-sept prix. Le nombre de lots dépend de la discipline et de la catégorie d'âge : - catégorie "4 à 7 ans" et "8 à 12 ans" : huit lots pour la peinture, cinq pour dessin-gravure, cinq pour la décoration générale pour la BD, et le collage ; -

catégorie "13 à 18 ans" : six lots pour la peinture, six pour dessin-gravure et pour la décoration générale ; cinq pour bandes dessinées et caricatures ; -

pour la catégorie "plus de 18 ans" : cinq pour la peinture, pour dessin-gravure, pour la décoration générale, pour BD, deux pour la peinture "confirmés" et deux pour dessin-gravure "confirmés".

Les catégories "13 à 18 ans" et "plus de 18 ans" sont réunies pour la photographie : il y aura donc, pour ces deux catégories réunies, cinq lots pour la photographie "noir et blanc" et cinq lots pour la photographie "couleur". En plus, 2 lots seront attribués aux catégories photo NB et photo couleur confirmés.

**Art. 5 :** S'il n'y avait pas suffisamment d'œuvres valables pour l'une de ces disciplines, les prix disponibles seraient

reportés pour le vingt-troisième Salon.

**Art. 6 :** Pour concrétiser l'intérêt porté à la participation des membres du personnel de l'Entreprise, un diplôme "Vingt-deuxième Salon FM" sera remis à tous ceux qui auront présenté une œuvre.

**Art. 7 :** Les lots sont classés de 1 à 2, de 1 à 5, de 1 à 8, mais les lauréats pouront, au fur et à mesure de la lecture du palmarès dans l'ordre décroissant, choisir le lot qui leur convient le mieux parmi ceux qui leur seront proposés dans leur discipline et dans leur catégorie d'âge.

Les gagnants des week-end-surprise ne peuvent pas se faire remplacer par d'autres personnes, et ne peuvent tendre à un lot de remplacement.

**Art. 8 :** Les participants ne peuvent présenter qu'une œuvre dans chacune des disciplines artistiques.

**Art. 9 :** Le jury sera composé uniquement de personnes n'appartenant pas à l'Entreprise (artistes et éducateurs). Des représentants de l'Encadrement, du Comité d'Entreprise et du Service Communication assisteront aux délibérations.

**Art. 10 :** Ce jury tiendra compte essentiellement de la créativité et de l'originalité des œuvres présentées. Comme les années précédentes, le jury ne disposera pas du nom des auteurs des œuvres qui lui seront soumises.

**Art. 11 :** Les participants sont invités à remettre leurs œuvres au Service Communication (rez-de-chaussée du Bâtiment Administratif) pour le mardi 1<sup>er</sup> décembre 1998, dernier délai.

**Art. 12 :** En ce qui concerne la photographie, les "noir et blanc" et les "couleur" sont, cette fois encore, repris dans deux disciplines différentes. Il est donc possible de participer une fois dans chacune des disciplines. Le format devra être compris entre 13 x 18 et 30 x 40 (format souhaité : 30 x 40).

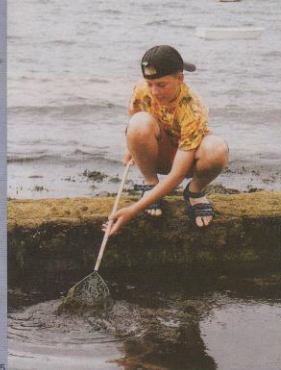
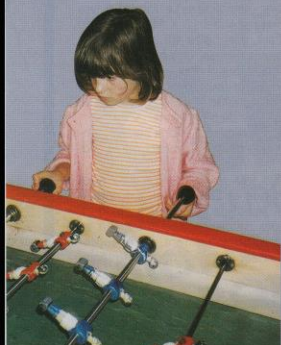
Les négatifs devront être présentés, lors de la remise des photos.

**Art. 13 :** Pour la présentation des dessins et des photos, il est conseillé de ne pas employer de sous-verre.

**Art. 14 :** La remise des prix sera annoncée à titre individuel à chacun des lauréats.

**Art. 15 :** Les décisions du jury sont souveraines et sans appel. En conséquence, le fait de participer à ce vingt-deuxième Salon engage chacun à se conformer au règlement, à l'accepter intégralement et à s'interdire toute réclamation.





## A LA COLO, A CONCARNEAU

Quand nous sommes arrivés, au beau milieu de Concarneau, au Centre Temps Libre Vacances, les enfants étaient en pleine activité : les filles confectionnaient des serpents avec du papier crépon (ph. 1), s'exerçaient à la peinture ou s'affairaient autour de jeux de société, tandis que les garçons s'initiaient à l'escalade (ph. 2), jouaient au handball ou au volley. Après un déjeuner pris dans la gaieté (ph. 3), le baby-foot était très convoité (ph. 4), avant de partir en bord de mer, pour la pêche aux crabes (ph. 5) et pour la plage (ph. 6) où l'on

découvrait entre autres choses les règles du base-ball. En fin d'après-midi, était programmée une visite de la Ville close, très pittoresque, avec ses joueuses de bignou et cornemuse (ph. 7). Autant d'activités que suivit pendant toute la journée la délégation du Comité d'Entreprise, composée d'H. Borowczyk, Secrétaire, de P. Lewandowicz, Président de la Commission Vacances, de plusieurs Membres de cette Commission, Eric Adamkiewicz, J.L. Duquesne, C. Gillot, ainsi que de Nadine Deswarthe, Secrétaire Administrative

au CE (ph. 8). Une délégation qui ne manqua pas de prendre de très nombreux contacts avec les enfants de FM qui étaient au nombre de treize : Sébastien Boulanger (D), Thomas Delbarre (Fonderie), Marie et Pierre Devaux (TU), Cédric, Coralie et Sandy Duraisin (TU), Jérémy Goblet (D), David Lecornet (Fonderie), Marc et Pierre Marhen (Fonderie), Marc Wrobel (TU) et Cédric Dépré (DEC). Des enfants qui s'approprièrent à participer le soir à un grand trivial-poursuite très animé. ■ GC





## 450 ENFANTS AU PARC ASTÉRIX

■ Un voyage au Parc Astérix, c'est comme la potion : c'est magique. Et même si, à certains moments de la journée, le ciel est tombé sur la tête des petits Gaulois de la Française de Mécanix, ils n'en ont pas pour autant perdu leur bonne humeur et leur combativité pour lutter contre les éléments.

Et puis, tant qu'à être mouillés, pourquoi ne pas se risquer sur les torrents du parc (ph. 3)

le temps d'une descente agitée. D'autres plus sages avaient choisi un drakkar plus confortable et en tout cas couvert pour un périple sur une paisible rivière (ph. 2). Tout au long de la journée, les voyageurs d'un jour ont pu suivre le druide qui les a guidés au travers des aventures proposées par Astérix,

toutes plus formidables les unes que les autres. Certains se sont même sentis pousser des ailes sur le casque et ont retrouvé assez d'esprit gaulois pour aller tenter de remplacer Astérix auprès d'Obélix (ph. 1).

Après la dernière image de la bande dessinée, il y a toujours le mot fin, mais nul doute que la fin de la journée n'empêchera pas les souvenirs et que la magie continuera longtemps après le retour... jusqu'à un prochain voyage peut-être.



## TROISIÈME MARCHÉ AUX PUCES

■ Cette fois-ci encore, le traditionnel marché aux puces a réuni de nombreux adeptes de la brocante (ph. 1). Autour de ce marché aux puces, un programme riche et varié était proposé. Les visiteurs ont été séduits par Tonio, le clown (ph. 2), Zigmus, l'homme-orchestre

missions du Comité d'Entreprise étaient représentées. A l'issue de cette journée, couronnée de succès, a eu lieu la remise des prix des meilleurs puciers, en présence de M. Daniel Delcroix, Maire de Billy-Berclau, d'Hervé Borowczyk, Secrétaire du CE, de Jean-Luc Lelong,



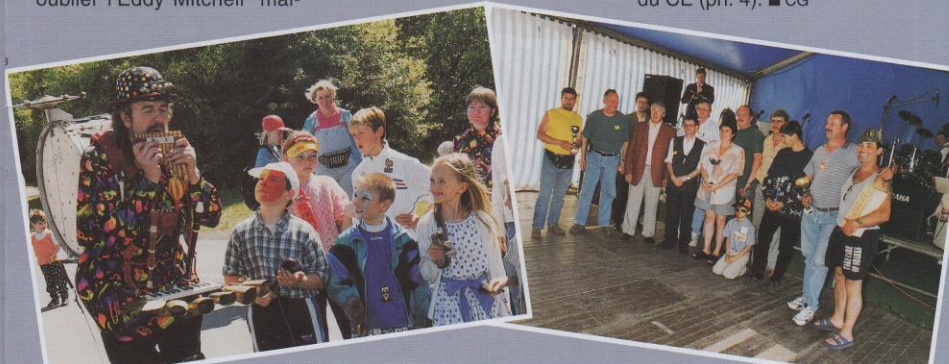
aux multiples facettes (ph. 3), mais aussi par des orchestres de jazz et de musique polonaise, sans oublier l'Eddy Mitchell "mai-

son" : Jean-Marc Croquelois (TU).

Comme habituellement, les diverses Sections et Com-



Président de la Commission du Groupement d'Achats et de nombreux représentants du CE (ph. 4). ■ CG







## Sans tabac, je m'éclate !

La Section Jogging a, comme l'année dernière, participé à la Journée Mondiale sans tabac, à Lille.

Cette participation s'inscrit dans le cadre de l'animation "Tabacstop" qui consiste à sensibiliser les Membres du Personnel aux méfaits du tabac et qui les aide à arrêter de fumer.

La course pédestre qui était proposée emmenait les participants dans les allées du Bois de Boulogne de Lille.

Forte de sept unités l'année dernière, la Section Jogging s'était promise de mobiliser encore plus, un contrat qui a été rempli avec cette année la présence de quinze volontaires (ph. 1), ce qui a valu à l'Entreprise de remporter le Trophée de la seconde plus importante participation.

La FM a par ailleurs brillé puisqu'elle réalise, sur le "10 km", un très beau triple, en occupant avec José Davin (BP/Fonderie), Michel Delcroix (SM/MC/V6) et Dominique Sion (SM/TU-TUF), les trois premières marches du podium.

Sur le parcours des "5 km", Alain Bourlard (ST/SMa/V6) se hisse lui aussi sur la seconde marche du podium.

Au-delà de cette réussite sportive, la participation des Membres du Person-

nel de la FM montre sa volonté de s'inscrire résolument dans les démarches d'amélioration de la santé.

## Jogging : ça marche pour quatre heures

Le 20 septembre, dans la brume du petit matin, quarante participants se sont élancés pour quatre heures sur un circuit tracé dans les Espaces Verts de Wingles. Chacun à son rythme a pu rallier l'arrivée et, pour l'ensemble des coureurs, c'est près de huit cents kilomètres qui ont été parcourus.

Chez les Féminines, c'est Guylaine Bourlard qui, avec 19 km, a couvert la plus longue distance, Michel Delcroix arrivant en tête chez les hommes avec plus de 53 km, ce qui constitue le record de l'épreuve.

Le meilleur jeune, Jérémie Percque (sur la ph. 2), a couvert 19 kilomètres.



## Pétanque : compétition en doublettes

Le 19 septembre dernier, les amateurs de pétanque ont donné au parking de la piste de karting un petit air de vacances (ph. 3).

Soixante-dix doublettes formées se sont affrontées amicalement lors d'un championnat qui s'est déroulé dans un excellent état d'esprit, avec tant de fair-play que les arbitres n'ont jamais eu à intervenir.



En fin de soirée, Hervé Borowczyk, Secrétaire du Comité d'Entreprise, a proclamé les résultats, suivis de la remise des récompenses.

## Karting : oh, les filles !

La rumeur publique veut que les filles n'aiment

pas la mécanique et pourtant, c'est un plateau de charme qui se présentait les 5 et 6 septembre derniers sur la piste de karting de la Française de Mécanique (ph. 4), avec en jeu le titre du Championnat de France Féminin.

Avec beaucoup de maîtrise et de brio, c'est Marie Hirth, de la Ligue Alsace-Lorraine, qui s'est approprié le titre. Même si tous les regards étaient tournés vers les Féminines, il ne faut pas oublier les "lourds" de la

Catégorie F155 qui disputaient les mêmes jours à Douvrin, le titre de leur catégorie.

Là aussi, la Ligue Alsace-Lorraine a fait parler la poudre par l'intermédiaire d'Antoine Garcin qui s'est adjugé le titre.

## Cyclo : 23<sup>ème</sup> Randonnée de la Mécanique

L'édition 1998 de la Randonnée de la Mécanique innovait en proposant quatre parcours au lieu de trois. Un parcours de 17 km destiné aux néophytes est venu s'ajouter à ceux de 40, 70 et 100 km.

639 participants se sont déplacés, malgré le temps brumeux, et, parmi eux, 221 Membres du Personnel FM étaient ve-



nus défendre les couleurs de leurs Départements.

C'est le regroupement Moteur D - Moteur J qui a, cette année, remporté le Challenge Inter-Ateliers avec 48 participants. Parmi les 41 Clubs représentés, c'est celui de Sallaumines qui, avec 38 participants, a été le plus représenté.

## La Section Modélisme et les 100 ans Renault

La Section Modélisme a fêté les 100 ans de Renault à sa façon. En effet, le fils de Tony Taksz, de la Maintenance DJ-DK (ph. 6), s'est illustré par cinq



## Ornithologie : 3<sup>ème</sup> Salon de l'Oiseau

La Section Ornithologie (ph. 5) organise son 3<sup>ème</sup> Salon les 7 et 8 novembre prochain. De nombreux exposants se retrouveront donc à Loison-sous-Lens dans la salle Aimable Cuvelier, rue Raymond Spas. Avis aux amateurs : l'entrée et le parking sont gratuits.

La remise des prix aura lieu le dimanche 8 novembre, à partir de 18 h.

fois au 5 dernières courses sur piste de modèle réduit thermique à l'échelle 1/4. Tony Taksz junior s'est placé à chaque fois en première place sur un



véhicule Twingo équipé d'un moteur de tronçonneuse (ph. 7). Gageons que ce jeune de 12 ans, pourra nous apporter de nombreuses victoires dans l'avenir.

## Forum des Métiers et Carrières : deuxième édition

Pour la seconde fois consécutive, le Comité d'Entreprise organise, le samedi 24 octobre, le Fo-

## Les peines

Nous avons appris avec grand regret le décès de :

- Claudine Descamps, le 28 juin 1998, à l'âge de 50 ans. Entrée dans l'Entreprise le 30 août 1976, elle était Secrétaire du Département DMM ;



- Denis Scheffbuch, le 12 août 1998, à l'âge de 43 ans. Entré dans l'Entreprise le 2 novembre 1978, il était Technicien Motoriste au PVS ;



- Charles Boulanger, le 2 août 1998, à l'âge de 50 ans. Entré dans l'Entreprise le 4 septembre 1972, il était Conducteur de Module au Z.



Nous présentons à leurs familles nos sincères condoléances.



## ACTIVITÉS DU CE



# A L'USINAGE TU LE 27<sup>e</sup> CHALLENGE DE FOOTBALL

■ La vingt-septième édition du Challenge Inter-Ateliers de Football a réuni douze équipes et un peu plus de deux cents joueurs. La finale disputée au Stade des Guérous a opposé l'équipe de l'Usinage TU à celle de la Fonderie.

Malgré une pression exercée par les Usineurs pour prendre le match à leur



compte, ce sont les Fondeurs qui réussirent les premiers à surprendre le gardien adverse grâce à Michel Coquempot.

Très vite, Rémy Caillet remit les pendules à l'heure en faveur de l'Usinage.



TU. Pas de chance pour la Fonderie condamnée à jouer les seconds rôles.

Les trophées ont été remis en présence de Michel Besnouin, Président du CSFM, Hervé Borowczyk, Secrétaire du Comité d'Entreprise, et des représentants des Départements. Un hommage particulier a été rendu à Alain Debreu (ph. 2), Président de la Section Football, qui organisait cette année sa dernière édition du Challenge avant de céder la place à son successeur. Bravo également aux arbitres (ph. 5) qui ont su garantir la bonne tenue des rencontres. ■YG

Les Fondeurs ont alors tenté de résister aux assauts répétés de leurs adversaires pour s'incliner en fin de première mi-temps sur un but de Jean-Loup Delvalée. Malgré les efforts de tous les protagonistes, la seconde mi-temps n'apportera plus de changement au score. La victoire revient donc à l'Usinage TU (ph. 1) devant la Fonderie (ph. 3).



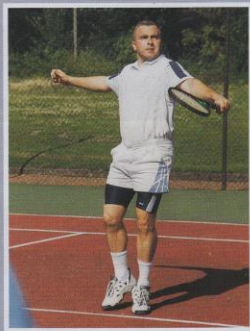
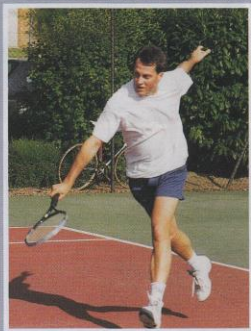
Le match pour la troisième place opposait l'Assemblage TU (ph. 4) aux Méthodes-Fonderie (ph. 6). Cette deuxième confrontation entre les Mécaniciens du TU et les Fondeurs a tourné à l'avantage de l'équipe...





## ACTIVITÉS DU CE

# tennis : toujours les mêmes



■ Le coup d'envoi de ce tournoi avait été donné le 16 juin dernier, avec l'entrée en jeu des joueurs non classés. Vingt joueurs de la Section du CSFM-Tennis ont participé au Tournoi.

Un total de vingt-neuf rencontres ont été disputées dans l'ensemble des trois tableaux, troisième série, quatrième série et non classés.

Le tableau final a, pour la cinquième fois, vu s'opposer Thierry Faviez, du DGF/DSI

(15/3, troisième série) à Stéphane Lasquellec, du Département Fonderie (15/5, troisième série) devant une assistance venue très nombreuse pour les encourager (ph. 1).

Thierry Faviez (ph. 2), comme à son habitude, avait décidé d'attaquer très fort et pratiquait un tennis d'un niveau technique relativement élevé.

Il prenait d'entrée le service de Stéphane Lasquellec

(ph. 3) et menait 4-0, lorsque celui-ci, sans pour autant démerité, remportait son premier service et faisait dans la foulée le break pour revenir à 4-2. Mais Thierry Faviez resserrait tout de suite le jeu et remportait le premier set 6-2.

Le deuxième set fut un peu plus équilibré, mais Thierry Faviez, grâce à un jeu beau-coup plus précis et régulier, l'emportait également 6 jeux à 2.

Dans le tableau des quatrièmes séries, Jean-Marc Sanchez (SQ/V6) l'emportait sur Dominique Frémaux (D). Le tableau des joueurs non classés voyait quant à lui la victoire de Louis Lebioda (TU) sur Michel Deboutez (Fonderie).

La remise des coupes clôtura de fort belle manière ce tournoi. Vingt-cinquième anniversaire oblige ! ■ CG

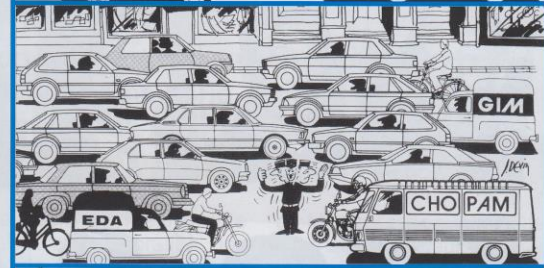
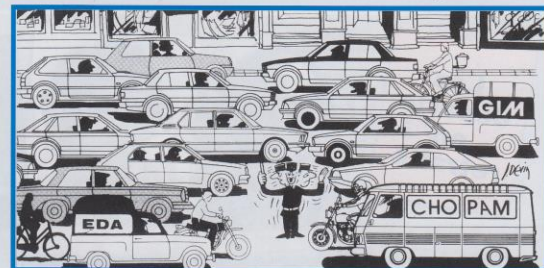


	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										

### Mots croisés

**Horizontalement :** I. Parterre de gazon. - II. Pas de la ville. Enlève. - III. Conjonction. Calendrier liturgique. IV. D'une excessive sévérité. - V. Coin de fraîcheur. Conjonction. - VI. Article. Prêlat et littérateur français. VII. Jaunisse. Pas habillée. - VIII. Unir. Habiller. - IX. Qui entraîne la mort. Note. - X. Terrain. Corps célestes.

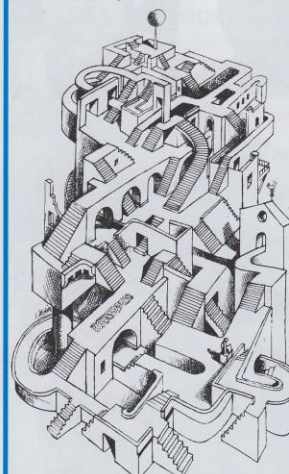
**Verticalement :** 1. Marmonna. - 2. Excessif. - 3. Ville. Le premier. Occupe la première place. - 4. Tourmentera. - 5. Pronom. Risquer. Note ou article. - 6. Le plus courant pour éclairer. Principes vitaux. - 7. Ville de France. Point cardinal. - 8. Erreur. - 9. Se jette dans l'Eure. Léser. - 10. Adverbe. Abasourdis.



### La grande circulation.

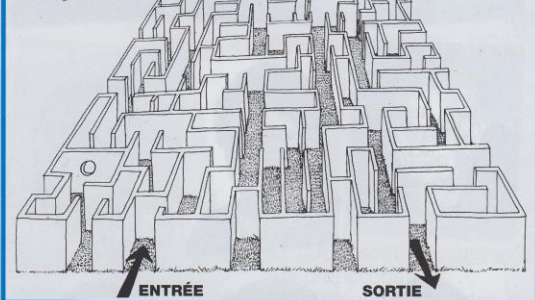
Trouvez le nombre de différences entre les deux dessins.

### Etes-vous rapide ?



En partant d'un des 3 escaliers inférieurs, rejoignez la terrasse supérieure en ne prenant que les escaliers ascendants. Tous les porches sont débouchants.  
TB - 30 secondes ; E - 60 secondes ; AB - 2 minutes ; après !

### Le labyrinthe

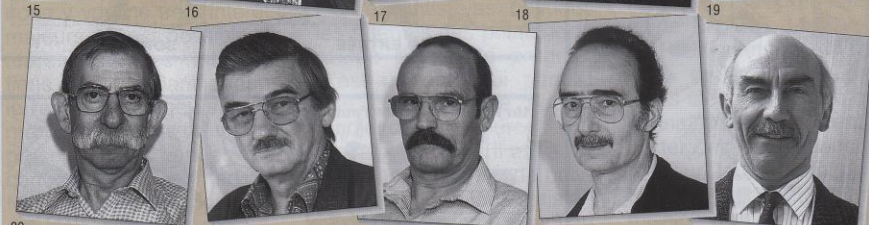
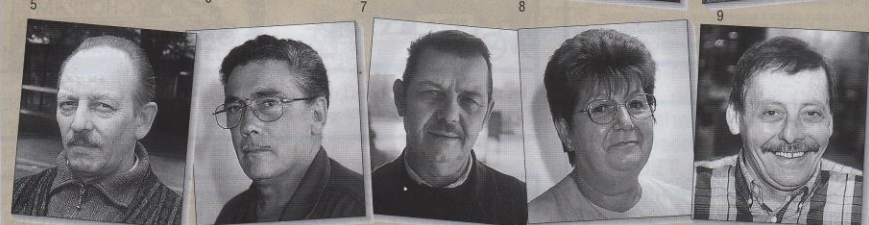


### Un nom célèbre de l'automobile





## Les départs en retraite



Tous nos vœux de longue et heureuse retraite à :

- Roger Martin, Chef d'Équipe au J (ph. 1). Entré à FM le 1<sup>er</sup> juin 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Jean-Claude Viseur, Conducteur de Module au TU. Entré à FM le 1<sup>er</sup> avril 1975, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Francine Benoit, Agent Technique Logistique au DLA (ph. 2). Entrée à FM le 18 septembre 1972, elle a pris sa retraite à l'âge de 51 ans ;
- Michel Hermez, Assistant Administratif au DEC (ph. 3). Entré à FM le 7 février 1972, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Jean-Pierre Verhaeverbecke, Conducteur de Module au DK (ph. 4). Entré à FM le 1<sup>er</sup> février 1988, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Michel Evrad, Professionnel d'Entretien au DEC (ph. 5). Entré à FM le 1<sup>er</sup> décembre 1984, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Bernard Lagatie, Technicien d'Outillage au J (ph. 6). Entré à FM le 1<sup>er</sup> mai 1990, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Roger Szymanek, Professionnel de Maintenance au TU. Entré à FM le 29 septembre 1975, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Serge Kaszkowiak, Chef d'Équipe au TU (ph. 7). Entré à FM le 1<sup>er</sup> juin 1970, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Christian Huleux, Assistant Qualité au TU (ph. 8). Entré à FM le 14 mars 1977, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Henri Potie, Technicien d'Affûtage au TU (ph. 9). Entré à FM le 2 décembre 1970, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Pierre Cayet, Conducteur de Module au TU (ph. 10). Entré à FM le 22

mars 1976, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;

- Gérard Quéva, Agent d'Entretien au DEC (ph. 11). Entré à FM le 3 décembre 1974, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Abel Ségard, Professionnel d'Outillage au J (ph. 12). Entré à FM le 5 mars 1976, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Monique Coulon, Assistante Administrative au DCGI (ph. 13). Entrée à FM le 22 août 1977, elle a pris sa retraite à l'âge de 55 ans ;
- Richard Grenda, Professionnel de Maintenance au DEC (ph. 14). Entré à FM le 1<sup>er</sup> septembre 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Emile Tatartchouc, Conducteur de Module au Z (ph. 15). Entré à FM le 1<sup>er</sup> mars 1976, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Cécile Sadowski, Agent Professionnel de Fabrication au Z (ph. 16). Entrée à FM le 1<sup>er</sup> octobre 1974, elle a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Bernard Liénart, Technicien Logistique au DLA (ph. 17). Entré à FM le 1<sup>er</sup> juin 1970, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- François Borepert, Chef d'Équipe au J (ph. 18). Entré à FM le 18 mars 1974, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Charles Bernard, Agent de Fabrication Confirmé au TU (ph. 19). Entré à FM le 15 mai 1972, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Robert Habazin, Technicien Méthodes au PVS (ph. 20). Entré à FM le 8 mars 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Jean-Claude Delcroix, Professionnel d'Affûtage au TU (ph. 21). Entré à FM le 13 septembre 1976, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Jean-Pierre Vilette, Pro-

fessionnel de Maintenance en Fonderie (ph. 22). Entré à FM le 28 janvier 1980, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;

- Mario Bravetti, Professionnel de Maintenance au TU (ph. 23). Entré à FM le 9 mai 1977, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Claude Thibout, Cadre au Département Ressources Humaines (ph. 24). Entré à FM le 1<sup>er</sup> juillet 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 60 ans.

## Les joies

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

- au TU :
  - Clémentine, fille de Frédéric Piskorski, née le 31.5.98 ;
  - Charlotte, fille de Hervé Vincent, née le 6.9.98 ;
  - Corentin, fils de Jean-Paul Couppé, né le 23.7.98 ;
  - Marion, fille de Frédy Jurdeczka, née le 19.7.98 ;
  - Quentin et Baptiste, fils de Jean-Marc Saucez, nés le 25.8.98.
- à la Fonderie :
  - Alan, fils de Christian Dufay, né le 10.7.98 ;
  - Dylan, fils de René Fauvergue, né le 30.6.98 ;
  - Gautier et Romain, fils de Fabien Démaret, nés le 15.6.98 ;
  - Mélanie, fille de Lionel Lecoœur, née le 15.6.98 ;
  - Pauline, fille de Eric Hosdez, née le 27.6.98 ;
  - Pauline, fille de Stéphane Lasquellec, née le 21.9.98 ;
  - Yohan, fils de Robert Legru, né le 21.5.98.
- au DK :
  - Allan, fils de Jérôme Castel, né le 12.8.98 ;
  - Florian, fils de Nicolas Kuprowski, né le 30.6.98 ;
  - Léa, fille de Sylvain Trainin, née le 21.7.98 ;
  - Mathieu, fils de Daniel Drache, né le 3.7.98.
- au DEC :
  - Claire, fille de Stéphane Ducroquet, née le 26.8.98.
- au DRH :
  - Guillaume, fils de Jean-Guillaume Pioche, né le 24.7.98.
- au DGI :
  - Sarah, fille de Thierry Bonduelle, née le 13.8.98 ;
  - Valentin, fils de Frédéric Tahon, né le 14.8.98.
- au PVS :
  - Baptiste, fils de Franck Dusoulier, né le 2.9.98.
- à l'ES/L :
  - Corentin, fils de Christophe Pielacki, né le 23.8.98 ;
  - Quentin, fils de Grégory Ackx, né le 27.8.98.
- au D :
  - Andréa, fille de Dominique Lefer, née le 8.8.98 ;
  - Corentin, fils de Francis Cerouter, né le 10.7.98 ;
  - Gauthier, fils de Pascal Fontaine, né le 20.8.98 ;
  - Gwendoline, fille de Jean-Marie Declerck, née le 13.8.98 ;
  - Marianne, fille de Thierry Mercier, née le 30.7.98. ■ NF

## Petites annonces

- A vendre Flash Torcha Konica X36 Auto, NG 36, parfait état : 400 F. Jean-Pierre Masse, 9, rue des Paquerettes - 62138 Haisnes.
- Boîtier Minolta Dynax 300 SI, octobre 97, garanti jusque octobre 99, DX de 25 à 5.000 iso, obturateur 1/2.000 à 30 sec., autofocus avec anticipation, retardateur. Minolta AF Zoom 35-70 mm 1 : 3.5-4.5. Etat impeccable. Prix d'achat : boîtier (960 F), zoom : (990 F). Prix de vente : 1.500 F. Tél. : 03 21 37 37 67.





La Une de La Voix du Nord  
■ AUTOMOBILE

## Douvrin : une coopération entre PSA et Ford

Avant le Mondial de Paris, les feux sont braqués sur notre région. Lundi, Toyota présentait sa petite « Valenciennes » et, hier, Peugeot-Citroën et Ford ont annoncé leur intention de coopérer pour développer ensemble des nouveaux petits moteurs diesel qui seront assemblés à la Française de Mécanique. Un investissement de deux milliards de francs à Douvrin.

Lire l'article de Philippe HOCHART

La Voix du Nord

Journée mondiale sans tabac

## La FM s'engage

La section jogging du club sportif de la Française de mécanique a, comme l'année dernière, participé à la « Journée mondiale sans tabac » à

l'occasion de quinze véhicules, ce qui a valu à la FM de remporter le trophée de la seconde plus grande participation. La FM a par ailleurs

Nord-Eclair

## La Française de mécanique à Douvrin concernée par un nouveau moteur

PSA Peugeot-Citroën et le constructeur américain Ford vont développer en coopération une nouvelle famille de petits moteurs diesel, a annoncé mardi Jean-Martin Folz, président du groupe français. Ces moteurs seront produits dans l'usine de Douvrin (Nord) et feront leur entrée sur le marché d'ici à deux ans et demi a précisé M. Folz lors d'une conférence de presse en marge du salon de l'automobile à Paris.

Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont estimés à environ 2 milliards de francs.

C'est la première fois que la PSA passe un accord de coopération avec un constructeur américain. Il est déjà en partenariat avec Renault, sur des moteurs V6 et des boîtes à vitesse, et avec l'italien Fiat dans les véhicules utilitaires et monospaces.

Ce partenariat avec Ford constitue une première réponse de PSA à la fièvre de regroupements qui a saisi le monde automobile ces derniers mois », a indiqué M. Folz.

Après la fusion entre l'allemand Daimler-Benz et l'américain Chrysler, les spéculations se sont en effet multipliées sur les prochains regroupements éventuels.

Dans le contexte actuel, « le développement de la coopération entre les constructeurs automobiles est une meilleure réponse » que les fusions et rachats, a estimé M. Folz.

L'équipe de PSA et Ford chargée du développement de ces moteurs de petite cylindrée sera basée au centre d'études de Garennes-Colombes. Ils seront dotés de la nouvelle technologie d'injection directe commune rail, système moins consommateur de carburant et moins polluant.

« Nous tablons sur une production de 1.000 moteurs par jour au démarrage pour PSA seul », a indiqué M. Folz. Ford décidera de son côté le volume de production souhaité pour équiper ses voitures diesel, vendues principalement en Europe.

Ce moteur succèdera à la gamme de la famille TUD, qui équipe actuellement les Peugeot 106 et Citroën Saxo.

Rappelons que la Française de mécanique de Douvrin a accueilli une production commune à ses deux actionnaires PSA et Renault avec le moteur V6-ESL, ainsi que des productions spécifiques à chacun des groupes.

PSA et Ford vont investir en commun 2 milliards de francs à la Française de Mécanique

## Douvrin, moteur de la coopération

LES deux premiers événements du Mondial de l'Automobile qui ouvre ses portes au grand public demain, Porte de Versailles, à Paris ont braqué les feux de l'actualité vers notre région. Un signe que le Nord - Pas-de-Calais est devenu un pôle de référence dans la construction de véhicules !

En effet, lundi soir, Toyota a présenté en première mondiale la Yaris, la petite urbaine qui sera assemblée à Valenciennes à partir du printemps 2001 (voir notre édition d'hier). Hier, lors de la première journée réservée à la presse, le constructeur français PSA Peugeot-Citroën et

l'américain Ford ont annoncé leur intention de coopérer pour développer une nouvelle famille de petits moteurs diesel.

Développé au centre d'études PSA de la Garenne-Colombes, elle sera réalisée à la Française de Mécanique, ce qui va générer un investissement de deux milliards. Les plannings respectifs des deux groupes ne permettant pas d'envisager une industrialisation commune du nouveau moteur, c'est Ford qui sera le partenaire de PSA dans cette opération, précisait-on hier chez le groupe français.

Selon la FM-Douvrin, filiale conjointe de PSA et Renault (4 500 salariés), cette nouvelle gamme de moteurs de petite cylindrée succèdera aux TUD qui équipent actuellement les Peugeot 106 et les Citroën Saxo. Elle doit entrer en production en 2001 avec un cahier des charges qui oblige le nouveau moteur à être « efficace en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite ».

Une première

Si les deux partenaires partageront les coûts liés à cet investissement, en revanche Jean-Martin Folz a mis en évidence la « première » que représente

cette coopération : « Elle montre la détermination de PSA et de Ford à mettre en commun leurs moyens sur un projet précis tout en respectant leur indépendance ».

La FM en sera le symbole. Gertes, l'usine nordiste a déjà fourni des moteurs pour d'autres firmes que ses actionnaires, remarquait-on hier à Douvrin. Nissan, Lada, Volvo et Rover, ainsi que Fiat pour les monospaces et les utilitaires, font partie de ses références, mais c'est la première fois aussi qu'elle bénéficie d'un investissement autre que ceux réalisés habituellement par ses deux actionnaires.

Philippe HOCHART

L'Avenir du Pas-de-Calais

## Annnonce faite dans le cadre du Mondial de l'automobile

### La Française de Mécanique sera concernée par un nouveau moteur

L'annonce vient d'être faite dans le cadre du Mondial de l'Automobile, à Paris, par Jean-Martin Folz, président de PSA Peugeot-Citroën, et Jacques Nassart, président de Ford Automotives Operations. Ces moteurs seront produits dans l'usine de Douvrin (Nord) et feront leur entrée sur le marché d'ici à deux ans et demi a précisé M. Folz lors d'une conférence de presse en marge du salon de l'automobile à Paris.

Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont estimés à environ 2 milliards de francs. Cette coopération permettra à la Française de Mécanique de bénéficier de l'expertise et des technologies développées par les deux groupes. Le nouveau moteur sera particulièrement efficace en émission, en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite. L'équipement de développement de ces moteurs sera basé au centre d'études PSA Peugeot-Citroën de la Garenne-Colombes, avec un objectif de développement de deux ans et demi. Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont

estimés à environ deux milliards de francs. Cette coopération permettra à la Française de Mécanique de bénéficier de l'expertise et des technologies développées par les deux groupes. Le nouveau moteur sera particulièrement efficace en émission, en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite. L'équipement de développement de ces moteurs sera basé au centre d'études PSA Peugeot-Citroën de la Garenne-Colombes, avec un objectif de développement de deux ans et demi. Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont

C.S.F.M. Rugby

## Une médaille de la F.F.R. à Jean-Claude Leclercq

ÉMU, mais surtout « très honoré », Jean-Claude Leclercq, président du C.S.F.M. Rugby, a reçu récemment la médaille de la F.F.R. remise par le président du comité des Flandres, M. Gradet. Une sympathique réception était organisée pour l'occasion dans les locaux de la Maison de Temps Libre, à Douvrin.

Né le 12 novembre 1948, Jean-Claude Leclercq a découvert le rugby au lycée Béhail de Lens en 1964, grâce à M. Verger, professeur de sport originel du midi de la France. Ce dernier l'entraînera au Rugby Olympique Lensois, où Jean-Claude jouera en cadet, junior puis senior.

Durant deux saisons, il s'engage à Leclercq avant qu'une blessure ne l'éloigne du terrain durant deux années. Mais la fièvre du rugby reprend, il fonde le club de la Française de Mécanique, dont il est une pièce maîtresse. En 1994, il est de

des Flandres, avec une équipe des jeunes.

Après huit années, il assure les fonctions de trésorier au comité départemental du Pas-de-Calais.

M. Gradet a remis la distinction à M. Leclercq, en lui assurant toute la considération de la Fédération. « Il y a deux traditions en fin de saison du rugby : la remise du bouclier au meilleur rugbyste et la remise de la médaille de la Fédération Française de Rugby. Jean-Claude, vous avez su tenir le flambeau du rugby, vous avez su aller au-devant des jeunes et consolider le rugby à Douvrin ».



Une réception au cours de laquelle Jean-Claude a reçu de vives félicitations méritées.

Nord-Eclair

La Voix du Nord

de Lens-Liévin

## Quatre mille dix-huit heures pour la formation

La Française de mécanique a consacré 4 018 heures à la formation professionnelle de ses salariés. Le thème abordé ont été la culture générale avec un approfondissement des connaissances en histoire, géographie, connaissance des produits consommés et

Ce fut l'occasion pour Guy Revie de préciser que « 1998 avait été déclarée l'année de la formation tout au long de la vie » par l'Union européenne. Pour relever ce défi il faut réunir quatre éléments : la motivation, le temps, des réponses adaptées et de l'énergie ».

Carmelo Gianforti, Christian Grivaud, Bernard Hochin, Hervé Lazarek, Jacky Malbrancq, Gérard Menis, Raymond Robert, Jean-Luc Servant, Pierre Szyczywiski, Serge Verdier.

DGF1 : Jean-René Drelon, Christine Drelon, Genevieve Drelon, Maria... Anne M...

Rissen, Yves Servant, Philippe Allou, Bruno Delabarre et Fumery.

C : Alain Allegaert, RZ : Filippo Assenato, Ppe Bezuas, Martial Dupuy, Pedro Garcia, Roger...

Nord-Eclair

## L'Usinage TU remporte le 27<sup>e</sup> challenge !





# ILS ONT FAIT LES RELATIONS PUBLIQUES DU TU MODERNISÉ

Le TU Modernisé a fait l'objet d'une présentation à la Presse régionale le 11 juin dernier :

- en salle avec les Responsables de l'Entreprise ;
- sur le terrain, avec des Membres du Personnel.

Ceux-ci, eux aussi, ont fait les relations publiques de ce nouveau Moteur. C'est ainsi, que, dans les Ateliers, ont pris successivement la parole devant les Journalistes de la presse écrite et audiovisuelle :

- Sylvain Majorczyk (ph. 1), Pilote de la Ligne d'Usinage des Bielles ;



- Laurent Leclercq (ph. 2), Pilote de la Ligne d'Usinage des Pistons ;

- Achille Turret (ph. 3), Animateur de la Zone d'Habillage à l'Atelier d'Assemblage ;

- Alain Wrobel (ph. 4), Conducteur du Module de la Machine d'assemblage des Culbuteurs à rouleau.

Les Journalistes régionaux avaient répondu nombreux à l'invitation de FM, puisqu'ils étaient neuf le 11 juin, représentant La Voix du Nord, l'Agence France Presse, Fréquence Nord, Nord-Eclair, la



Gazette, l'Avenir de l'Artois, Bruayais 99.2

C'est ainsi que sont venus à FM ce jour-là Philippe Laidebeur et Patrick James de La Voix du Nord, Gérard Vandenbergue de l'Agence France Presse, Marc Drouet de Fréquence Nord, Olivier Schoucker de Nord-Eclair, Florence



Wozniak de la Gazette, Loïc Wolfcarius de l'Avenir de l'Artois, et Etienne Lallement de Bruayais 99.2.

De nombreux articles sont parus dans la presse régionale, comme vous pouvez le voir à la dernière page de couverture de ce numéro. ■ GC



KCP0465 4 F 0357 FRA /AFP-OZ08 Auto - ind. - sect.

La Française de Mécanique modernise son moteur TU pour la Peugeot 206... DOURVIN, 11 juin (AFP) - La Française de Mécanique (FM) de Douvrin (Pas-de-Calais) a présenté jeudi la version modernisée de son moteur TU, équipée notamment la nouvelle Peugeot 206.

La Française de Mécanique pour PSA

La mission était de réduire le bruit, diminuer la consommation et améliorer l'aspect de conduite. Mission accomplie... Le moteur TU Modernisé se caractérise par un gain en poids, un meilleur rendement et un meilleur rendement.



Jean-Marie Archibuteau, directeur de la Française de Mécanique. (Photo WLJ)

LE TU MODERNISE DANS LA PRESSE

La Voix du Nord

L'image

AUTOMOBILE

La Une - La Voix du Nord

Motorisée par la FM de Douvrin, la nouvelle 206 devra faire encore mieux que le « sacré numéro » qu'elle remplace

L'ambition du Lion



7 481 moteurs

C'est le record établi quotidiennement par la Française de mécanique de Douvrin, qui se voit attribuer le record de production de moteurs pour la Peugeot 206.

Il équipera notamment la nouvelle 206... Un nouveau moteur à la FM de Douvrin

L'Avenir du Pas-de-Calais

Quelle sera une voiture dans un bon moteur? C'est la grande chose que se pose la Française de Mécanique de Douvrin... La production bat ce mois-ci un nouveau record de 7 481 moteurs.

La Voix du Nord

Cure de jeunesse sur une mécanique bien rodée

La Française de Mécanique, à Douvrin, fabrique les moteurs de la 206

Deux plus de deux ans, la Française de Mécanique de Douvrin, dans le Pas-de-Calais, a lancé la Peugeot 206. Une révolution dans le monde de l'automobile.

Trente spécialistes ont travaillé sur le projet à Douvrin, mais aussi à Sochaux et Paris... La production bat ce mois-ci un nouveau record de 7 481 moteurs.

La production bat ce mois-ci un nouveau record de 7 481 moteurs... Le TU Modernisé se caractérise par un gain en poids, un meilleur rendement et un meilleur rendement.

à la FM le jour

La Française de Mécanique de Douvrin a produit 7 481 moteurs pour la Peugeot 206.

Au cœur du moteur

Réduction de la taille des pistons, culbuteurs à multi-vents, culbuteurs à double soupape... Les pistons sont en aluminium.

Une cohabitation réussie

C'est un défi que la Française de Mécanique de Douvrin a relevé avec succès.

La cohabitation entre le TU modernisé et le TU classique est réussie... Les pistons sont en aluminium et les culbuteurs à double soupape.

Philippe LADEUR