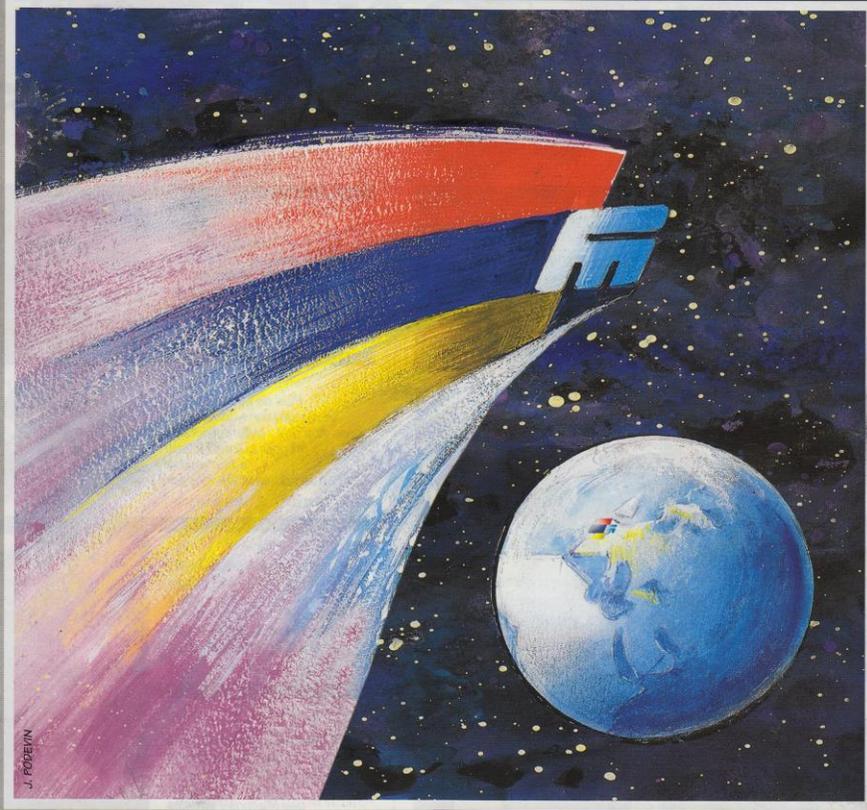


MAGAZINE DU PERSONNEL DE LA FRANÇAISE DE MECANIQUE N° 152



J. PROBERT

elca



N° 152 DÉCEMBRE 1998



acteurs du progrès

- Les auteurs de suggestions primées5
- Six Groupes de Progrès présentés à l'Equipe de Direction12
- Environnement : quand les Hommes s'impliquent.....25

vie de l'entreprise

- Guy Povie s'adresse à vous3
- L'actualité.....4, 19, 24
- La Journée Progrès-Maintenance-Fiabilité.....9
- Répondre aux défis qui attendent l'Entreprise.....15
- Les 373 Médaillés du Travail.....16
- Des Hommes, un métier : les Maçons-Fumistes.....20
- Automatismes : sauvegardons les programmes.....23
- Noyautage : court-circuit pour le sable blanc.....26
- Le carnet.....27
- L'Entreprise dans la presse28

dossier

- Demain, l'Euro.....30

A la fin de cette année 1998, Guy Povie adresse à l'ensemble du Personnel de l'Entreprise ses vœux les meilleurs pour l'Année Nouvelle.



Plus de trente auteurs de suggestions ont vu leurs idées primées : autant d'acteurs de progrès qui permettent à l'Entreprise de mieux se développer.



Première réussie à FM : la Journée Progrès-Maintenance-Fiabilité qui a eu lieu toute la journée du 3 novembre. Au programme : la visite de 14 stands et la projection de 6 vidéos.



Première d'une nouvelle série d'articles "des Hommes, un métier", en commençant par celui, en Fonderie, des Maçons-Fumistes.



Directeur de la publication et Rédacteur en Chef : Georges Crapet

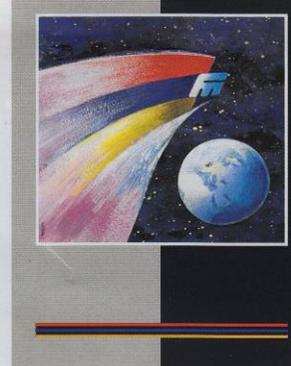
Rédacteur en Chef Adjoint : Yves Griboval.

Assistés de Catherine Glossin, Nicole Franco et Lucien Carbonnel.

Correspondants : Fabienne Browarski, Jean-Louis Carpentier, Michel Deboutez, Maurice Hamon, Philippe Lanoy, Joël Vigneron.

Service Communication
Tél. int. 2291, 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 : 8.000 exemplaires
Imprimerie Commerciale 59500 Douai
Dépôt légal : 4^{ème} trimestre 1998
ISSN 0992 - 8898 - 10 F -



Un record de production de moteurs cet été, le lancement du TU Modernisé réussi, des projets pour l'extension de la gamme du Moteur D, un nouveau mode de fabrication pour les vilebrequins à la Fonderie par grappes de six, une journée progrès-maintenance-fiabilité qui a connu beaucoup de succès, l'annonce d'une nouvelle production de moteurs diesel pour le compte de PSA et de Ford : autant d'éléments, parmi d'autres, qui auront marqué cette année 1998 du sceau de l'esprit de performance dont nous avons tous ensemble su faire preuve. Cette année aura permis aussi de travailler à l'actualisation de notre projet d'entreprise dont vous aurez connaissance dès le début de 1999.

Nous avons pour ce faire tenu compte du vécu de la démarche lancée il y a deux ans et demi et de ce que vous avez exprimé sur le sujet.

La chose est d'importance, car ce projet nous permettra de mieux répondre aux nombreux défis qui nous attendent pour les trois ans à venir. 1999 est une année charnière qui doit nous permettre d'atteindre nos objectifs.

A quelques jours de cette Nouvelle Année, je vous souhaite de passer d'excellentes fêtes et vous présente, ainsi qu'à votre famille, mes vœux les meilleurs de santé, de bonheur et de réussite.

Guy Povie

Philippe Hauet, Chef du DT

Philippe Hauet, 43 ans, en provenance de l'Unité Mécanique de Valenciennes, a pris le 2 novembre dernier la responsabilité du Département Technique (DT) de la Française de Mécanique.



En effet, ces derniers mois, à la suite de la décentralisation de DMM et de la création du Plateau Vie Série, différents métiers ont été rattachés au Département Entretien Central qui devient donc maintenant le Département Technique.

Il succède à Michel Besnoin, qui on le sait, avait pris en charge en juillet le Département V6-DK. Yves Emery, Adjoint au Directeur, avait assuré la responsabilité de ce Département pendant quelques mois.

Plusieurs visites de personnalités

Deux visites en octobre :
 ■ Le 19 octobre, celle de



Joël Fily, Sous-Préfet de l'Arrondissement de Béthune, accompagné de M. Cornil, son Directeur de Cabinet, de M. Ramackers, de la Direction Régionale de l'Industrie la Recherche et de l'Environnement, de M. Dubois, Chef de l'Agence Nationale de l'Emploi de Béthune, de Mme Loosen, Chargée de Mission du Pôle de Conversion de Béthune-Lens, et de Mme Dubuc, Chef du Bureau des Affaires Economiques et Sociales (ph. 1).

■ Le 26 octobre, celle de M. Léonce-Michel Déprez, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Béthune, accompagné de son Directeur Général, Guy Birlouez (ph. 2).

6.945 moteurs par jour

Au moment où nous mettions sous presse, les productions étaient les suivantes :

- 6.945 moteurs par jour :
 4.250 pour le TU, 115 pour l'ES/L, 280 pour le DK, 2.300 pour le D ;

nant-Colonel Bizoux ses cordiales félicitations.

15 millions de Moteurs X-TU

Dans la nuit du 30 au 31 octobre dernier, le 15 millionième Moteur X-TU sortait des Lignes de Production du Département TU.

C'est un Moteur TU1JP+, destiné à une Peugeot 206, que Jacky Skalek (notre photo) a fini d'habiller et qui vient prendre

- 12.600 vilebrequins, 5.700 arbres à cames, 50.300 chemises, 26.600 collecteurs et pièces de sécurité.



L'effectif inscrit à la Française de Mécanique était de 4.532 personnes (81 Ingénieurs et Cadres, 165 Cadres ABC, 1.177 ETAM, 3.109 Agents).

Le point sur le PEE

La valeur de la part sous-crité dans le cadre du Plan d'Épargne d'Entreprise (PEE) est actuellement de 27,62 F.

Une distinction pour S. Bizoux

Serge Bizoux, Responsable à DLA du Pilotage du Schéma Directeur Logistique en Fonderie, vient d'être nommé Chevalier dans l'Ordre National du Mérite.

Cette distinction lui a été remise le samedi 19 décembre dernier dans le cadre de ses fonctions militaires, il est en effet Officier de Réserve Spécialiste d'Etat-Major. Elan adresse au Lieute-



place dans la longue histoire des Moteurs X et TU qui a débuté en 1972.

Don du Sang : 2.246 participants pour 1998

La troisième et dernière opération Don du Sang de cette année vient de se dérouler et a vu la participation de 739 personnes.

Rappelons qu'en avril, il y en a eu 780 et en juillet 727, ce qui porte le total à 2.246 donneurs. Encore un bon chiffre pour cette année : il faut donc donner un grand coup de chapeau à toutes celles et à tous ceux qui se sont mobilisés pour en arriver à ce résultat.

L'année prochaine, il sera certainement possible de faire encore mieux.



LES AUTEURS DE SUGGESTIONS PRIMÉES

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



J. Claude Belliot (Réglage des Culbuteurs D) a établi un nouveau plan d'ensemble, lancé les pièces à l'Outillage et mis en place de nouveaux supports pour supprimer de nombreux incidents.



René Chirez (Usinage Carters-Cylindres D) a proposé d'établir un tableau qui indique le réglage par poste des barres de finition et un réglage en trois points au Centre de Gestion des Outils. Objectif : zéro rebut, zéro retouche première pièce.



Alain Hennache (Usinage Carters-Cylindres D) a proposé de modifier les points d'appui des pièces pour permettre d'effectuer les retouches à la suite de la mise en place de billes et de bouchons.



Michel Berthe et Joël Creton (Habillage D) ont fait passer le temps de cycle de 0'40 à 0'36 pour le contrôle étanchéité du répartiteur et ont ainsi amélioré une opération auparavant pénalisante.



Bernard Degardin (Méthodes D) et Eric Dupas (Assemblage D) pour éviter la casse des segments à l'insertion de la bielle, de l'axe et du piston, ont eu l'idée de maintenir les segments centrés sur le piston par l'allongement des doigts de la pince de prise de la pièce.



Thierry Mercier (Usinage Carters-Cylindres D), dans le cadre de la démarche 5S, a créé par ses propres moyens une panoplie où chaque outil trouve son emplacement.





Patrick Marical et Hugues Puchaux (Habillage D) : six goupilles qui se déchaussaient et cassaient ont été supprimées et remplacées par deux de diamètre supérieur, pour cinq opérations d'encliquetage.



Marc Desprez (Méthodes ES/L) a utilisé les mêmes plaquettes pour des opérations de fraisage différentes à l'Usinage des carters-cylindres. Ces plaquettes coûtent 75,20 F, celles qui ne sont plus utilisées 92,12 F.



Serge Bernard et J. Jacques Delobelle (Usinage Culbuteurs TU au Z) ont mis en place des mousquetons qui relient les paniers entre eux, les premiers entraînant les autres. Il n'y a donc plus d'obligation de les pousser un à un vers la machine à laver.



Olivier Lecot (Usinage Bielles ES/L) a supprimé le système de contrôle de casse des alésoirs aux trois stations, ce qui a entraîné un gain de temps de cycle d'organes électriques, mécaniques et de pièces d'usure.



J. Marie Brunfaut et Guy Chevalier (Sciage des Chemises) ont mis en place des détecteurs de proximité de diamètre 10 au lieu de 16, afin de faciliter les réglages et d'éviter les arrêts fréquents qui survenaient avant cette modification, avec des casses de lame (une lame : 1.000 F).



Didier Dubois, J. Marcel Cochez, Christian Delaval (Assemblage ES/L) ont eu l'idée de lubrifier le logement du joint de l'amortisseur de pression afin d'en garantir un bon positionnement.



David Lemaire (Carters-Cylindres, Usinage ES/L) a mis en place des bavettes de protection de chaque côté des règles de l'axe du boîtier multidétecteurs afin d'évacuer les copeaux dans la Galerie Technique.

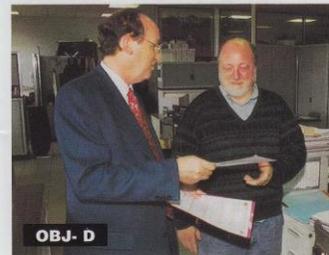
Pascal Panckoucke (Sma DK) a proposé d'anticiper le débridage des deux pièces à l'Usinage Culasses. Le temps de cycle est passé de 158 à 150/100°, ce qui a permis de gagner 14 pièces par poste.



Pierre Bernard (Sma TU) et Olivier Demoulin (Fabrication TU), en travaillant ensemble, ont, sans investissement important, réduit la hauteur d'un centreur qui dépassait de la pièce à fraiser. De ce fait, au serrage, la bride vient en appui sur la pièce et non sur le centreur.



Daniel Boulan (Usinage TUF) a eu l'idée de modifier le cycle de la banderoleuse qui entoure d'un film plastique les conteneurs de vilebrequins, pour réduire la consommation de ce film.



J. Louis Héroult (Sma Usinage TUF) a eu l'idée de modifier le convoyeur à galets coudé à la sortie du tour Ernault 2, pour éviter de coincer les chemises dans ce tour et par conséquent pour éviter l'arrêt de celui-ci.



Groupe de Progrès Usinage-Carters TUF. Composé de J.M. Branjean, A. Delvaux, F. Fournier, A. Gumez, J.L. Hélar, R. Sette et J.M. Toulouse, ce Groupe a proposé d'unifier l'usinage des trous de fixation pompe injection et alternateur sur carters tous types, pour supprimer les agencements d'outils.



J. Paul Laurent (Assemblage TUF) a proposé de remplacer la détection des palettes (champignon en position basse/haute) par un manchon à deux encoches (position basse/haute), pour éviter les dysfonctionnements de la machine.



Roland Serre (Section Technique TU) a proposé de modifier le support doigt de copiage sur une machine des chemises, pour réduire le temps de cycle.



Bernard Lefebvre et Jacques Mette (Assemblage TU), pour gagner du temps et éviter la détérioration des connecteurs lors de l'essai-moteur aux bancs, ont eu l'idée d'uniformiser le connecteur sur les faisceaux, ce qui permet d'accepter toutes les variantes.



Sylvestre Bloch, J. Marie Ferlin et Bernard Musial (Maintenance Fonderie) ont modifié le système d'allumage des brûleurs de préchauffage des poches. Ils ont supprimé la veilleuse utilisée auparavant. Une amélioration qui va être appliquée sur dix-sept brûleurs.



OBJ- CH

Le Groupe de Progrès, animé par Rémy Fontaine (Fonderie), a amélioré les conditions de réparation du bec et de la colerette des fours 25 tonnes, en utilisant une coupole en forme de cloche équipée de pieds réglables.



OBJ- C

Gérard Bartier (Métrologie Centrale, DQ) a proposé de limiter au maximum les messages interactifs entre le Métrologue et la machine, d'augmenter la vitesse de mesure et de réduire les déplacements de la culasse entre les séries de mesure : gain de deux heures par pièce.



OBJ- C

Gilbert Delperie et Patrick Vienne (Outillage) : ayant constaté une consommation importante d'un embout à cause de l'usure d'une rainure de clavette, G. Delperie et P. Vienne ont proposé de faire quatre rainures à 90° au lieu d'une (on multiplie par quatre l'utilisation de la pièce) et de modifier la matière et le traitement thermique pour accroître la résistance et la dureté. Résultats : une consommation réduite à une pièce par an et un gain de 50 KF.



OBJ- D

Pierre Szymczewski (Parachèvement Fonderie) a proposé de modifier les quatre outils de découpe des boîtiers de traverse pour utiliser la presse de découpe des collecteurs. Ce qui a amené plus de souplesse pour la découpe d'autres pièces qui était saturée.



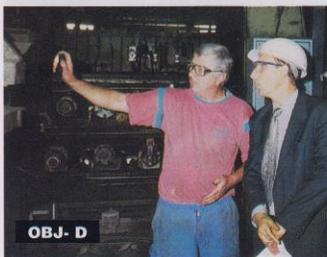
OBJ- CD

Carmen Wallart (Gare Routière, DLA) a proposé d'envoyer aux transporteurs une pré-facturation, c'est-à-dire un relevé des livraisons à facturer, afin d'éviter tout litige.



OBJ- QD

Jacqueline Follet (Relations Sociales-DRH) a imaginé de traiter par l'informatique toutes les questions que posent les Partenaires sociaux lors des réunions des Délégués du Personnel. Ce qui lui a permis d'améliorer sa prestation.



OBJ- D

Fred Walczak (Moulage Vilebrequins Fonderie) a proposé de découper la gaine d'éjection des mottes, au démoulage des pièces, ce qui a permis de ne plus coincer l'évent de coulée.



OBJ- H

Alain Loyer (DLA-Frais Généraux) a récupéré un support-papier qu'il a nettoyé, repeint et mis en place près du cahier où sont inscrits les litiges. Ainsi, on ne cherche plus pour se nettoyer les mains.



PREMIÈRE RÉUSSIE A FM : LA JOURNÉE PROGRÈS MAINTENANCE - FIABILITÉ

Une première à FM : la Journée Progrès-Maintenance-Fiabilité qui a eu lieu le 3 novembre dernier. Une manifestation réussie au cours de laquelle Guy Povie a insisté sur les points suivants.

“La Fonction Maintenance a un rôle de première importance dans l'atteinte des objectifs de performance de l'Entreprise, en particulier au travers de l'amélioration des Rendements Opérationnels (RO) des Lignes de production : aujourd'hui, presque tous les chantiers ont entre cinq et dix points de retard dans ce domaine par rapport aux hypothèses et engagement Budget, c'est un coût annuel d'environ 40 MF, malgré un progrès très important ces derniers mois.

A la Française de Mécanique, nous avons le souci de renforcer le savoir-faire et l'efficacité du métier :

- en confiant l'animation transversale au Département Technique qui est chargé de définir la politique - métier en liaison avec les Maisons-Mères et de capitaliser les expériences, tant en interne qu'en externe ;
- en décentralisant les ressources dans les Départements, sur le terrain d'action, dans le but d'être plus réactif ;
- en intervenant en amont dans les Projets, pour peser sur les choix des moyens, faire qu'ils soient plus fiables et plus faciles à entretenir...

Toutes les actions de progrès qui nous ont été présentées aujourd'hui... sont une belle démonstration de notre capacité à engager et à réussir les progrès importants que nous imposent nos clients et nos concurrents.

Cette dynamique s'inscrit parfaitement dans le Projet d'entreprise que nous sommes en train d'actualiser.

Tout cela me donne confiance en l'avenir et nous permet d'envisager de tenir les progrès en Q, C, D, H, E que nous aurons à faire dans les prochaines années, bien qu'ils soient sensiblement plus importants que ceux que nous avons déjà réalisés...

Parmi les démarches présentées, je voudrais en souligner trois pour lesquelles je vous demande de concentrer prioritairement vos actions.

■ La première est l'auto-maintenance et, d'une manière générale, l'implication des Membres du Personnel de Fabrication dans la Maintenance et son corollaire, bien entendu, un accompagnement de formation par les Maintenançiers. Ceci aboutira à un mixage de plus en plus important du métier de Maintenance et de Fabrication, pour aller vers un métier au champ d'action plus étendu, plus large, celui du métier d'Exploitant.





■ La seconde est l'amélioration du rendement des Lignes de Fabrication et,

dans ce cadre, la Section Technique doit effectivement fédérer et piloter l'ensemble des actions en bénéficiant de l'appui de toute la Hiérarchie et je m'y engage.

■ Enfin, la troisième est d'ordre plus technique avec l'importance que nous accordons d'une part à la Maintenance Préventive, et en particulier à la Maintenance Conditionnelle, et d'autre part, au développement du professionnalisme nécessaire pour que toute intervention soit efficiente, c'est-à-dire à la fois rapide, économique et définitive...

Autant de démarches qui relèveront de plus en plus d'Equipes performantes résolument tournées vers le progrès et au service du Fabricant.

Des Equipes qui ont illustré ces propos au travers de vidéos et de stands réalisés pour l'essentiel en interne.

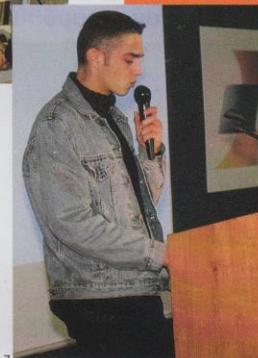
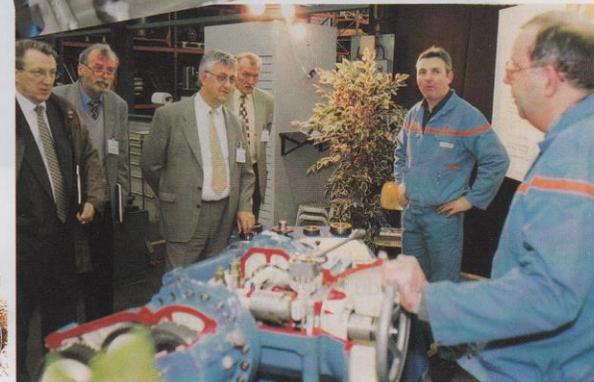
Il y avait six vidéos portant sur l'automaintenance, le dépannage, le fonctionnement de la Section Technique, la maintenance conditionnelle, ainsi que sur le partenariat avec les fournisseurs de biens d'équipements. Des vidéos qui ont été présentés par les acteurs eux-mêmes, dont Grégory Lamarche, du SMA TU (ph. 7).

Quatorze stands (ph. 1 à 6) illustraient l'entretien des engins de manutention, les actions de fiabilisation, l'information de l'entretien préventif, l'amélioration des rendements opérationnels, la reprise de la sous-traitance, la démarche TPM, la révision générale, les prestations de l'Outillage, la maintenance

conditionnelle et les arrêts programmés. Autant de présentations qui ont été très appréciées par les Membres du Personnel et les visiteurs des Sociétés-Mères, parmi lesquels Bernard Irlande, Directeur des Fabrications Mécaniques et Brutes de PSA et Cogérant de FM, Marcel Riond, aujourd'hui Directeur du Centre de Production de PSA Rennes, ainsi que de nombreux Responsables de la Maintenance des Centres de Production de PSA et de Renault. Hervé Chevrant, Directeur des Fabrications Mécaniques de Renault, n'a pu être présent alors qu'il avait vivement souhaité assister à cette manifestation.



ES DE PROGRÈS
A L'ÉQUIPE DE DIRECTION



conditionnelle et les arrêts programmés. Autant de présentations qui ont été très appréciées par les Membres du Personnel et les visiteurs des Sociétés-Mères, parmi lesquels Bernard Irlande, Directeur des Fabrications Mécaniques et Brutes de PSA et Cogérant de FM, Marcel Riond, aujourd'hui Directeur du Centre de Production de PSA

Rennes, ainsi que de nombreux Responsables de la Maintenance des Centres de Production de PSA et de Renault. Hervé Chevrant, Directeur des Fabrications Mécaniques de Renault, n'a pu être présent alors qu'il avait vivement

souhaité assister à cette manifestation.

Une manifestation qui a été couverte par toute la presse régionale écrite et audiovisuelle, en sachant que France 3 a réalisé un reportage de deux minutes trente, auquel ont participé Jean Graj (SMA TU), J. Michel Maillot (SMA DK) et Dominique Rogez (DT), également interviewé sur Fréquence Nord. Pour conclure cette manifestation, Guy Povie devait remercier et féliciter de façon chaleureuse tous les Membres du Personnel qui ont participé à la réalisation des présentations et à tous ceux qui ont contribué aux actions de progrès engagées dans le domaine de la maintenance et de la fiabilité. ■ Gc

SIX GROUPES DE PROGRÈS PRÉSENTÉS A L'ÉQUIPE DE DIRECTION

Département Technique : améliorer la qualité et le service rendu de l'UET Entretien Bâtiment (ph. 1)

■ **L'Animateur** : Casimir Wychowski.
 ■ **Les Membres du groupe** : Joël Houziaux, Yves Collet, Gilbert Gogneau, Alain Haddiol, Jean-Pierre Castien.

■ **Le Pilote** : Jean-Pierre Targowski.
 ■ **Les actions** :
 - utilisation d'une peinture pelable sur les vitres des bâtiments afin d'assurer la projection de vidéos et de documents dans les meilleures conditions possible. Economie réalisée : 48.000 F ;
 - remise en état des verrous des WC au lieu de leur remplacement systématique. Economie réalisée : 11.500 F ;
 - affectation d'un bip à chaque Dépanneur afin de pouvoir les joindre de façon continue et d'optimiser ainsi les déplacements.

Outils : faire participer les Hommes au progrès de l'UET (ph. 2)

■ **L'Animateur** : Bertrand Hennache.



■ **Les Membres du groupe** : Brigitte Bendik, Luc Marsy, Daniel Tournois, Patrick Vienne.
 ■ **Le Pilote** : Serge Dievert.
 ■ **La démarche** : Observer, Comprendre, Agir.
 ■ **Les actions** :
 - évolution du liquide de coupe pour le tournage et le fraisage. Economie réalisée : 11.186 F ;



- modification d'un carter pour faciliter la rotation de la tête porte pièce. Economie réalisée : 1.260 F ;
 - réduction du temps pour les opérations de complément en huile et de graissage centralisé.



Economie réalisée : 3.900 F ;
 - suppression des projections de copeaux et de lubrifiants par la mise en place de cinq carters. Economie réalisée : 11.250 F.

SQ/TU : améliorer les modes de fonctionnement du SQ/TU/TUF (ph. 3)

■ **L'Animateur** : Roger Richard.
 ■ **Les Membres du groupe** : Yves Cosselet, Pascal Hanot, Jean-Paul Lherdiz, Denis Miternique, Serge Pot, Jean-Claude Mulliez.
 ■ **Le Pilote** : Henri Davroux.
 ■ **Les actions** :
 - utilisation d'un gilet de sécurité mieux adapté aux déplacements des Membres de l'Equipe lorsqu'ils se rendent au Magasin Produits Finis ;
 - réalisation et installation d'un plan permettant de mieux visualiser les points de chute des pièces utilisées pour le montage des moteurs ;
 - optimisation du processus de repérage des moteurs. Mise en place d'une pince plus performante et d'étiquette moins coûteuses. Economie réalisée : 35.000 F/an.



DK - CGO/GT : améliorer les performances Q, C, D, H et E (ph. 4)

■ **L'animateur** : Lionel Brouard.
 ■ **Les Membres du groupe** : Michel Brissez, Serge Bauwens, Gilbert Lemaire, Luigi Roggeri, Clément



Bailleul, Gilles Bréhon, Hervé Grare, Stanislas Montemurro, Denis Christiaens, Jacques Delelys.
 ■ **Les actions** : Le groupe a présenté dix actions de progrès à l'Equipe de Direction. Des actions de progrès très diversifiées qui ont toutes été menées à terme et qui ont débouché sur une PIATHS et éventuellement sur un DPA. Un Groupe de progrès très dynamique (12 réunions en 10 mois) qui a traité 31 problèmes sur les 52 qui avaient été préalablement recensés.

Chaque Membre du Groupe a pu s'exprimer et présenter ainsi des solutions simples grâce à la confrontation des idées et à la créativité de chacun.

TU : réorganiser les flux annexes du Secteur Finition à l'Assemblage TU/TUF (ph. 5)

■ **L'Animateur** : Réginald Cuvelier.

■ **Les Membres du groupe** : Dominique Bouvet, Jean-Luc Damarez, Francis Dubois, Jean-Paul Helie, Alain Lhoez, Michel Hennache, Marcel Malbranque, Dominique Wallet.

■ **Le Pilote** : Michel Richir.

■ **Les actions** : le Groupe fonctionne depuis 1993.

Au cours des années, il n'a pas cessé de montrer toute son efficacité.

14 actions de progrès ont été présentées à l'Equipe de Direction. Elles permettent ainsi d'améliorer la qualité, la sécurité, la propreté, l'environnement, les conditions de travail et de réduire les coûts.

Depuis 1995, une économie de 2.700.000 F a pu être ainsi réalisée grâce aux idées du Groupe.

En 1998, 56 PIATHS ont été déposées, 18 DPA ont été rédigées en trois ans.

Culbuteurs : améliorer les conditions de travail (ph. 6)

■ **L'Animateur** : Jean-Marie Brunfaut.

■ **Les Membres du groupe** : Francis Przadka, Gérard Defrance, Henri Bubrowsky, Isbergues Wotjas, Raymond Potier, Bruno Dutemple, Jean-Marie Desruelle, Michel Soricelli, Bernard Dedourges, Ferdinand Cliquennois, Yvon Couillet.

■ **Les actions** : tous les Membres ont été unanimes pour améliorer leurs conditions de travail au quotidien.



Ils ont donc présenté une dizaine d'actions de progrès, avec principalement :

- l'amélioration du système de ventilation des machines Lontromag lors de l'opération de contrôle des criques ;
- la mise en place autour des rectifieuses de caillebotis anti-dérapants ;
- le déplacement d'un moteur pour permettre une meilleure circulation autour des machines. ■ JBM



RÉPONDRE AUX DÉFIS QUI ATTENDENT L'ENTREPRISE

extraits des propos tenus par Guy Povie lors de la cérémonie de remise des médailles du travail

Comme on en a pris l'habitude à FM depuis quelques années, une cérémonie a été organisée le 10 octobre à Béthune pour la remise des Médailles du Travail.

En présence de M. Joël Fily, Sous-Préfet de l'Arrondissement de Béthune, cette manifestation a réuni 373 Récipiendaires.

Après avoir fait le point sur les marchés automobiles français et européen, pour lesquels les Constructeurs français font mieux que la concurrence – plus de 17 % en France et plus de 13 % en Europe – Guy Povie devait notamment déclarer : **"Nous devons rester vigilants. Nos positions ne sont en effet jamais définitivement acquises** dans cet environnement qui bouge en permanence, et où nos marchés traditionnels sont arrivés à saturation. Un environnement dans lequel de nouveaux concurrents vont faire leur apparition avec l'ouverture du marché de la Communauté Européenne. Dans ce contexte, la croissance de l'Industrie Automobile française passe donc par une plus grande internationalisation et par une politique volontariste tournée vers les marchés émergents ou à fort potentiel de ventes..."

Dans cette situation générale des marchés et de la concurrence, la Française de Mécanique a d'une part bénéficié en 1998 des positions favorables de ses Maisons-Mères et se doit d'autre

part de continuer à progresser..."

Après avoir rappelé les lancements réussis des Moteurs D et du TU Modernisé, le démarrage de travaux pour certains produits, l'attribution à FM d'une nouvelle famille de petits moteurs diesel développés par PSA et Ford et la fabrication du vilebrequin par grappe de six, Guy Povie devait poursuivre comme suit : **"Tout ceci montre une performance et un progrès significatifs dont nous devons être fiers.**

Bien entendu, **nous devons continuer dans cette voie, afin d'avoir les meilleures chances d'attirer de nouvelles activités** à la Française de Mécanique. **Notre Projet d'entreprise doit nous aider dans cette dynamique** et montrer clairement notre

volonté et notre capacité à nous adapter en permanence et à préparer l'avenir.

Il est en cours d'actualisation pour intégrer les évolutions de l'environnement et les réponses que l'on doit apporter aux défis qui s'imposent à nous.

Nous réussissons ensemble pour autant que nous continuerons à faire ce qu'il faut.

Nous ne sommes pas les meilleurs partout.

Je suis pleinement confiant parce qu'à la Française de Mécanique, on a compris que nous sommes dans un monde qui bouge et que **nos principaux atouts sont notre agilité, notre créativité, notre capacité à évoluer** pour saisir toutes les opportunités qui pourraient s'offrir à nous".





LES 373 MÉDAILLES DU TRAVAIL

LES MÉDAILLES GRAND OR ET OR

Grand Or : F. Borepert, R. Dautriche, M. Dubois, D. Dufour, G. Dupont, A. Lancelin, A. Leroux, R. Loriaux, L. Payen, A. Ziembinski.

Or : C. Bajkowski, R. Chamonal, E. Couvreur, A. Duthilleul, G. Dutilleul, C. Flanhec, E. Gruson, R. Hennache, B. Lagatie, M. Mutti, D. Rudowicz, M. Seron, H. Skowronski, E. Vanhessche, J.P. Villette, M. Warin.

A TITRE POSTHUME

Argent : D. Paterek.

DÉPARTEMENT TU-TUF

■ la Médaille Vermeil à **40 personnes** : G. Allender, J. Billet, A. Bonnevalle, A. Bouillon, J. Brzezinka,

A. Cambier, J. Cresson, C. Cuisinier, M. Deleau, J.M. Dewulf, R. Dolinar, B. Fornalik, C. Gamot, R. Glapiak, C. Hermez, J.L. Kanarski, M. Kotyla, M. Lamandin, C. Lamoitte, R. Loriaux, J.M. Mahieu, M.C. Maillard, B. Maslich, R. Michalak, C. Miternique, J.M. Montewis, E. Pawlowski, G. Pierre, C. Przybyl, J. Richard, J.C. Schiettecatte, J.M. Thomas, B. Tourtois, D. Van den Storme, M. Vanwildermersch, C. Verdoucq, J. Vergotte, S. Willebois, E. Wojtas, J. Ziemiński.

■ la Médaille d'Argent à **73 personnes** : G. Adamczewski, P. Bahcic, J.L. Barboteau, A. Becue, J.M. Bednarek, Y. Bernard, J.C. Billaut, P. Blondel, D. Boulonnais, D. Bouvet, V. Brener, J.M. Brou, J.L. Brugué, J.M. Bucamp, P. Buis-

sette, J. Carlier, P. Carron, Y. Colaert, M. Crammer, F. Damart, J. de Smet, S. Detappe, P. Devaux, F. Dufflos, F. Dufflos, L. Dumont, J.F. Dupont, H. Dupuis, S. Duveau, M. Gallot, M.L. Gamblin, D. Gillio, C. Glorian, P. Grébert, P. Hanot, M. Herman, M. Houriez, S. Infantino, A. Joly, M. Koscianski, A. Kowalski, J.M. Latocha, B. Legillon, R. Leleux, J.N. Lewandowski, A. Lhoéz, G. Lourme, P. Luthun, J. Macé, J.L. Maire, G. Mouret, M. Moyaert, G. Parquet, M. Porquet, G. Pottier, P. Rogerer, C. Ruffin, P. Samyn, E. Sion, P. Skutta, J.P. Tartar, J.M. Tkaczyk, M.T. Tomacki, M. Top, J.M. Toulouse, D. Trannoy, D. Vandal, J.P. Vansteenkiste, D. Vercleyn, P. Verdrière, M. Vittu, M. Zigh, S. Zondowski.

DÉPARTEMENT DGFI

■ la Médaille Vermeil à **4 personnes** : A. Berthaut, M. Blaecke, M.P. Carré, J. Tangre.

■ la Médaille d'Argent à **5 personnes** : J. Boulonnais, J.M. Geslak, M.T. Kostka, J.L. Neuts, J. Van der Hauwaert.

DÉPARTEMENT J

■ la Médaille Vermeil à **2 personnes** : J.P. Gras, P. Petrykowski.

■ la Médaille d'Argent à **6 personnes** : G. Ciamblerlano, R. Claerebout, G. Michniewicz, M. Naessens, F. Targit, B. Wozniak.

DÉPARTEMENT PVS

■ la Médaille Vermeil à **1 personne** : A. Pereira.

■ la Médaille d'Argent à **5 personnes** : G. Barchanski, M. Billaud, B. Delporte, J.P. Legrand, D. Stankovic.

DÉPARTEMENT QUALITÉ

■ la Médaille Vermeil à **5 personnes** : D. Brissy, B. Brouart, M. Calibre, G. Houilliez, M. Plateel.

■ la Médaille d'Argent à **8 personnes** : Patrick Bétremieux, D. Coquerelle, G. Damart, B. Decherf, C. Hennequin, J. Plé, G. Sanson, C. Zondowski.

DÉPARTEMENT DRH

■ la Médaille Vermeil à **5 personnes** : A. Billet, E. Devise, J.P. Garni, S. Nevins, M. Picavet.

■ la Médaille d'Argent

à **6 personnes** : J. Becquet, J.L. Bridoux, R. Degrande, G. Gallot, M. Janiaczyk, S. Loridan.

DÉPARTEMENT D

■ la Médaille Vermeil à **12 personnes** : B. Capone, O. Charlet, B. Degardin, J.P. Delefosse, D. Jasiak, G. Lescutier, B. Loquette, J. Mascré, J.P. Pillot, J.L. Scobry, B. Solowin, A. Viville.

■ la Médaille d'Argent à **27 personnes** : A. Boulinguez, H. Bridoux, D. Caron, M. Cibrario, S. Cocq, B. d'Aloisio, G. Damerval, A. Debuire, R. Delanoy, B. Delcourt, S. Desreumaux, J.C. Fievét, J.L. Fourment, A. Granddamme, A. Guillou, M. Hengbart, M. Kondryc, J.M. Laurent, A. Lefebvre,





S. Lefebvre, J. Lemaire, J.C. Maréchal, C. Masquelin, T. Ogez, H. Puchaux, M. Vansteenkiste, P. Wallard.

DÉPARTEMENT FONDERIE

■ **la Médaille Vermeil à 28 personnes** : R. Baudoin, M. Beausir, F. Borucki, J.C. Corailler, L. Dalle, R. Davigny, R. Deleplanque, J.L. Delroisse, R. Demacon, D. Dethoor, B. Durand, M. Durez, M. Estille, M. Evatore, J.B. Fassiaux, B. Faucomez, G. Frémaux, M. Goetinck, A. Lefebvre, G. Lemire, D. Mahieu, A. Malecki, C. Pottier, G. Steinherr, R. Szusciak, A. Vandembroucq, Y. Vermusse, F. Vittu.

■ **la Médaille d'Argent à 29 personnes** : B. Bar, J.C. Berdin, P. Bertin, P. Birembaut, G. Blomme, S. Cavé, J.C. Delmotte, C. Drelon, J.M. Dutreilh, C. Griboval, J. Guilleman, M. Hébert, B. Hochin, O. Ider, A. Lefebvre, A. Lenoir, J.L. Magnier, C. Makles, D. Matecki, G. Milazzo, B. Nicolay, D. Provolo, P. Puvion, C. Roussel, J.L. Servant, B. Thellier, W. Waroquier, L. Widehem, M. Winczlawski.

DÉPARTEMENT V6-DK

■ **la Médaille Vermeil à 27 personnes** : P. Cappe, B. Caudron, G. Chambery, G. Chochoi, D. Connart, B. Darras, A. Decraene, B. Delecourt, J. Delong, D. Dengreville, J.C. Desfontaine, A. Devos, O. Dhennin, R. Dournel, S. Drelon, M. Hansel, P. Konieczka, D. Leu, R. Lourme, G. Mergaert, M. Mortier, M. Motte, B. Sczygiel, L. Sellitto, D. Skowronek, R. Vanden Bussche, R. Vincent.

■ **la Médaille d'Argent à 43 personnes** : F. Assennato, L. Baclet, J. Bastien, P. Beaumont, P. Bellamy-Ferand, S. Biencourt, J.J. Bourgeois, J.L. Boza, R. Braem, J.M. Carli, J.P. Colbeau, F. Czerniak, P. Debas, B. Dedourges, J.P. Dehondt, B. Deram, D. Deray, L. Descamps, M. Desprez, R. Flourez, A. Foulon, J.M. Guigo, B. Hay, G. Herbet, F. Jérôme, P.

Lanoy, G. Lebas, J.M. Lépine, G. Leroy, G. Leurquin, J.M. Maillot, C. Malbranque, J.M. Moniot, P. Pestel, J.M. Pollet, F. Przadka, R. Ringeval, L. Saily, G. Szpoper, G. Tommasi, A. Verquin, J.P. Waterlot, G. Witmann.

DÉPARTEMENT DLA

■ **la Médaille Vermeil à 4 personnes** : G. Demeulemeester, P. Disaux, P. Leignel, M. Meuleman.

■ **la Médaille d'Argent à 4 personnes** : A. Bosch, D. Broll, G. Devos, M. Garot.

DÉPARTEMENT TECHNIQUE

■ **la Médaille Vermeil à 2 personnes** : S. Adamiak, J.C. Dolinski.

■ **la Médaille d'Argent à 10 personnes** : P. Barchanski, J. Canipel, J.P. Cossart, J. Delecour, R. Dobremetz, C. Honoré, R. Krystek, P. Renier, V. Selosse, D. Welniak.



Au personnel de la Française de Mécanique Avec mes plus chaleureuses félicités.
J.C. Casadesus

Ils ont applaudi J.C. Casadesus

Dans le cadre du partenariat avec l'Orchestre National de Lille et plusieurs Entreprises de la Région, dont la Française de Mécanique, un concert a été organisé en octobre dernier, sous la direction de Jean-Claude Casadesus, à l'intention des Membres de leur personnel dans l'Auditorium du Nouveau Siècle à Lille.

Au programme, des airs et des extraits d'opéras français et italiens, de Berlioz, de Massenet, de Donizetti, de Verdi et de Puccini, qui ont ravi les 80 invités de FM.

Premières livraisons de Citroën

Le 30 octobre dernier, s'est déroulée la première livraison de voitures Citroën (ph. ci-contre).



Trois Xsara et une Saxo ont été remises successivement à Jean-Michel Maerten (Fonderie), à Christiane Chatelain (Fonderie), à Christian Huileux, retraité, et à Robert Druelle (TU), en présence de Michel Soubrouillard, Directeur Commercial Citroën.

Ils sont allés au Mondial de l'Automobile

Le Mondial de l'Automobile fêtait cette année son centenaire. Pour l'occasion, un autocar a em-

mené vers Paris 57 personnes de FM qui ont pu découvrir les dernières



nouveautés, notamment la Citroën Saxo Bic équipée du Moteur TU (ph. ci-dessus), sans oublier bien entendu les stands des trois Constructeurs français, de Peugeot, de Citroën et de Renault, où il y avait un accueil inattendu en musique.

Ornithologie : troisième Salon

La Section Ornithologie a organisé son troisième Salon les 7 et 8 novembre à Loison-sous-Lens.

Le Personnel FM s'est distingué en se classant dans les catégories "Canaris Couleur" et "Oiseaux Exotiques" : Il s'agit de Bernard Flouquet (DRH/Prévention, Jean-Marie Hanquez (TU) et Michel Lamoot (Moteur D).

SIZIAF : la station d'épuration honorée

Belle récompense pour le Syndicat Intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres qui vient de voir sa station d'épuration recevoir le Troisième Prix du Tro-

phée "Aréthuse". Aréthuse est une initiative de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie qui met à l'honneur et récompense le bon fonctionnement des stations d'épuration. Cette année, le jury a étudié 105 dossiers provenant du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et du nord de l'Aisne.

MAÇON-FUMISTE : UN MÉTIER EN BÉTON !

Parmi les nombreux métiers qui composent l'activité en Fonderie, celui de Maçon-Fumiste ne manque pas d'originalité. Le profane pourrait s'étonner en effet que l'on évoque, en parlant de fonderie, le ciment et le béton. Mais voilà, ciment et béton sont justement les deux mamelles de la fusion et nourrissent au quotidien les poches et les fours en produit réfractaire. Explications...



La fusion du métal suppose l'utilisation d'une bobine dans laquelle circule un courant électrique créant un champ électromagnétique. L'enveloppe intérieure est composée par deux parois réfractaires : l'une en béton alumineux¹ et l'autre en ciment réfractaire à base de quartz : le pisé. Ce pisé est soumis aux brassages permanents du métal en fusion, à des températures s'élevant de 1380 à 1520°. Inéluctablement, le pisé est ainsi agressé par le métal liquide et doit être régulièrement changé (entre trois et six semaines). C'est là qu'intervient le travail du Maçon-Fumiste.

Pour changer le pisé, il est nécessaire de condamner l'alimentation électrique, puis de vidanger le four de son contenu. Le four en réfection est ensuite refroidi par un ventilateur pendant vingt-quatre heures. On procède alors au défonçage du pisé avec un vérin extracteur (ph. 6).



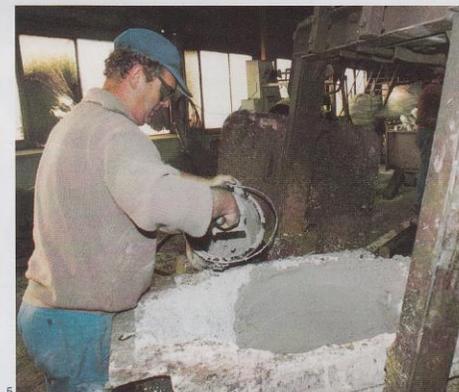
six tonnes de réfractaire

On peut alors procéder à la réfection du four. Une feuille de cogemecanite² est collée contre le béton alumineux. Cette feuille permet de faire glisser plus facilement le pisé lors du défonçage et évite ainsi de détériorer le béton. Pour former le fond du four (ph. 7), on utilise 1,3 T de pisé sans acide et 1,2 T de pisé à 1,6 % d'aci-



de borique. L'acide borique constitue en effet un agent liant à la chaleur et assure le durcissement du pisé. Un gabarit est alors introduit dans le four. C'est une virole en tôle qui pèse 800 kg et qui va permettre au Maçon-Fumiste de mettre en place le pisé. Une mise en place qui s'effectue... à la pelle, mais selon un processus rigoureux. Il faut un poste de travail complet et deux Maçons-Fumistes pour déposer les six tonnes de réfractaire constituant la paroi. Cette opération est suivie d'une autre, essentielle : le serrage du pisé par vibrage.

A cet effet, il faut savoir que la densité de la structure du pisé est un élément très important pour la sécurité du four et des personnes. Ainsi, une densité trop faible provoquera une usure plus rapide qui peut conduire jusqu'à l'incident, à savoir le perçage du four par le métal liquide.



On s'occupera ensuite de façonner le bec en béton avant de procéder à l'extraction du gabarit. Grâce à des brûleurs à gaz, le four va être préchauffé pendant neuf heures jusqu'à 800°. On peut alors le remplir de métal liquide à 1350°. Pendant deux heures, la température sera portée à 1520° afin d'assurer une croûte sur le pisé. Place ensuite au bridage qui, pendant douze heures, permettra l'évacuation des eaux résiduelles. Après une correction de pisé sur le bec de four, celui-ci peut être alors livré à la Fabrication.

SAUVEGARDONS NOS PROGRAMMES !

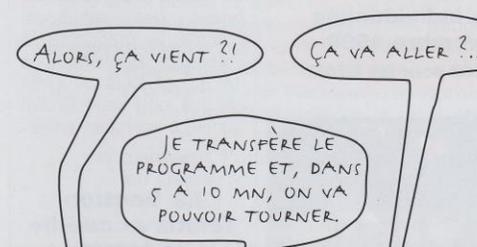
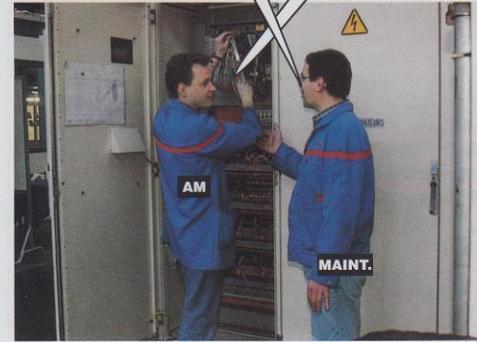
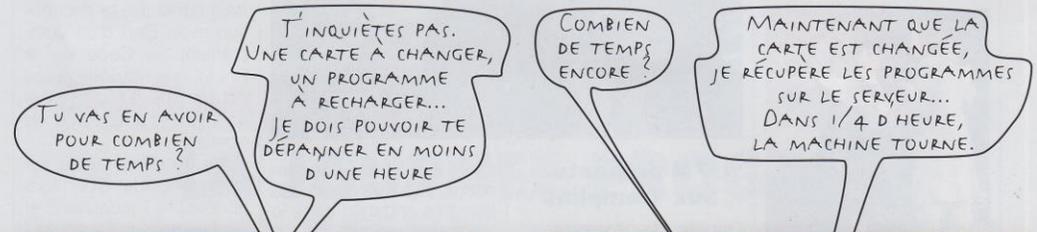


des poches plein les yeux !

Mais le réfractaire existe aussi au niveau des différentes poches qui reçoivent le métal. Il est aussi présent sous les couvercles des fours de fusion, sur les chauffe-poches, sur divers écrans béton ou encore sur le four des chemises. Là aussi intervient le précieux travail des Maçons-Fumistes. En effet, toutes les vingt-quatre heures en moyenne, les poches doivent subir un nouveau garnissage. Par ailleurs, entre 15 et 20 cycles (un cycle correspond à un passage à la coulée), un écroûtage au

burineur³ est nécessaire (ph. 2 et 3, avec Didier Dewaille et J. Claude Urbaniak). On répare alors la paroi par rajout de béton. Il est ainsi effectué entre 15 et 20 opérations de ce type avant que le béton d'une poche ne soit trop usé. Dans ce cas, il faut recourir au cassage et à la réfection complète de la paroi réfractaire. On utilise un gabarit, comme pour le four, qui permet le coulage du béton avec un malaxeur et une table vibrante. Dans tous les cas, avant d'être remise en service, la poche est séchée, puis portée progressivement jusqu'à 800°. Ainsi, pour faire face aux besoins de la Fusion, Jean-Luc Ballard, Michel Beaucourt, Christian Blanchant (ph. 4), Joël Crombecq, Guy Decroix, Didier Demaille, Jean-Pierre Dubois (ph. 6 et 7), Claude Franc, Yvon Joly, Pascal Krusel (ph. 1), René Masse, Jean-Marie Magnier, Daniel Réant, Jacques Royer (ph. 5), Jean-Claude Urbaniak et Jean-Pierre Weppe assurent un service continu, avec la volonté de livrer un matériel de qualité garantissant la sécurité des hommes et des biens...

1. A haute densité réfractaire. 2. Isolant mécanique.
3. Marteau-piqueur pneumatique.



Ce sont aujourd'hui près de trois cent quatre vingt stations d'épuration qui traitent les eaux usées des habitants du Bassin Artois-Picardie.



Une fête de fin d'année réussie

Succès pour la fête du CE qui, malgré le froid, a réuni un public nombreux, venu applaudir Marc Laferrière et son Dixieland Jazz Band, les Ambros, les Roller's Pilar, les Clowns Frank et Joseph, Mike et ses Clodettes et Carlos (notre photo). Bravo à tous ces artistes et à leur chaleureux public !



FM présente aux Tremplins

Depuis de nombreuses années, FM présente aux Tremplins d'Automne, le Salon Régional de l'Orientation et des Professions, qui donnent l'opportunité aux lycéens de rencontrer des femmes et des hommes engagés dans la vie professionnelle.

Les animateurs qui se sont succédés sur le stand ont ainsi pu faire découvrir la Française de Mécanique.

les promotions, les nominations et les augmentations individuelles des mois d'octobre et novembre 1998

61 promotions Agents	39 promotions ETAM
- 2 au K 180	- 14 au K 255
- 15 au K 190	- 6 au K 270
- 16 au K 200	- 9 au K 285
- 15 au K 215	- 10 au K 305
- 13 au K 225	

les augmentations individuelles en octobre et novembre 1998

- 257 pour les Agents, 140 pour les ETAM

Cible zéro A.T. : roulez gonflés

Dans le cadre de la démarche "Prévention du risque circulation" qui avait déjà conduit à la distribution avec Elan d'un complément au Code de la Route, une nouvelle étape est franchie avec la mise en place d'une borne de gonflage.

Cette dernière, située sur le parking du CLV, sera accessible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 et permettra au Personnel de la Française de Mécanique



de vérifier la pression des pneus des véhicules, comme le préconise la Prévention Routière, tous les quinze jours ou avant chaque long trajet. Rouler gonflé, c'est rouler en sécurité.

La Section Tennis accueille la Ligue

Dans le cadre des manifestations organisées à l'occasion de ses vingt-cinq ans, la Section Tennis du Club Sportif de la Française de Mécanique a accueilli, le 11 décembre dernier, la Ligue des Flandres pour la remise des Trophées de Tennis Corporatif du Nord-Pas-de-Calais.

Cette cérémonie, une première pour la FM, a vu la participation de jou-

ENVIRONNEMENT : QUAND LES HOMMES SIMPLIFIQUENT

Le rangement, l'ordre, le nettoyage, la propreté et la rigueur sont autant d'actions indispensables qui contribuent à la qualité des produits de l'Entreprise. Il est une autre dimension qui nécessite une attention égale, elle procède de la même démarche, c'est la qualité de notre environnement.

L'environnement, cela concerne les énergies, l'air, l'eau, les sols, le bruit, les déchets, la gestion des installations classées.

Si on prend le cas des Déchets Industriels Banals (DIB), la première des actions consiste à ne pas en générer.

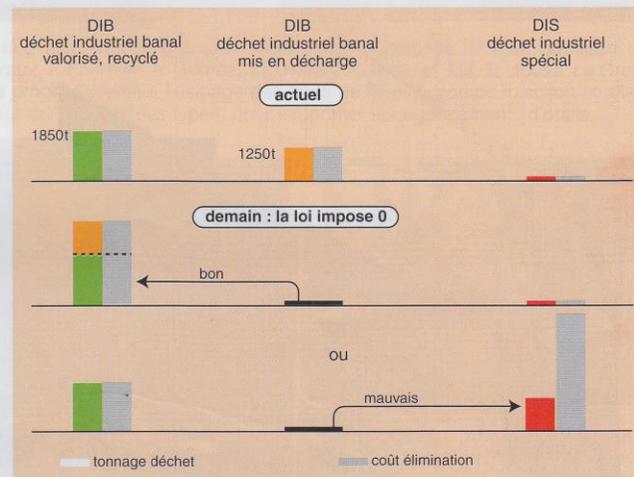
Pour les Ateliers d'Assemblage, il s'agit de réduire les emballages dits "perdus" et de les remplacer par des emballages durables : ils représentent plus de 90 % des déchets.

Mais au delà... Accentuer la sélection des déchets à la source, c'est améliorer la qualité du déchet, c'est donc lui trouver plus facilement une valorisation. Et quand la loi s'en mêle...

Rappelons que la mise en décharge des déchets industriels banals sera supprimée en 2002. Le schéma ci-dessus explique bien l'alternative qui s'offre à l'Entreprise.

On ne peut qu'envisager la bonne action : la valorisation, le recyclage. Il y va de l'attitude de tous, à vos postes par conséquent...

Cette opération s'inscrit tout à fait dans la démarche ISO 14000 que l'on va développer dans les semaines à venir, ISO 14000 étant à la qualité de l'environnement, ce qu'est ISO 9000 à la qualité du produit.



Un geste utile à la source = un recyclage réussi



Un poste-type de regroupement de déchets.

NOYAUTAGE : COURT-CIRCUIT POUR LE SABLE BLANC !



Le circuit de transport de sable du chantier des pièces de sécurité date de 1980. Depuis cette date, des progrès importants ont été réalisés en matière de transport de sable. Le Noyautage va ainsi bénéficier de ces progrès par la mise en place d'une nouvelle installation. A partir d'un silo extérieur d'une capacité de 180 tonnes, le sable empruntera un circuit beaucoup plus court que celui actuel (environ 45 m pour 240 m pour l'ancien circuit) et sera acheminé par une technique appelée "phase ultra-dense", technique qui permet de ne pas détériorer la

qualité du sable pendant son transport. L'investissement ainsi consenti (2700 KF) permettra :

- de supprimer les stations A et B et leurs nuisances ;
- de supprimer le définiteur à 27 m, ses dysfonctionnements et ses contraintes ;
- de disposer d'un circuit plus court, donc moins lourd sur le plan de l'entretien ;
- d'obtenir une meilleure qualité de sable à son arrivée ce qui influera sur la qualité des noyaux, donc des pièces.

L'installation sera opérationnelle au début de l'année nouvelle. ■ GB

euses et de joueurs d'une trentaine d'entreprises. Ceux-ci ont été accueillis par Guy Povie, en présence des Membres de la Commission Corporative et du Bureau de la Ligue des Flandres. Ils ont ensuite pu découvrir les installations d'Assemblage des Moteurs TU et TUF, avant de passer à la cérémonie proprement dite.

La Section Tennis FM, toujours très présente dans ces Championnats, avait par deux fois, en 1993 et 1994, réalisé l'exploit de terminer avec le titre de Vice-Championne des Flandres. Elle a cette année connu une moins grande réussite, en s'adjugeant, en première comme en seconde division, la quatrième place de sa poule. Après la cérémonie, l'ensemble des participants a rejoint le Comité d'Entreprise où a été servi le pot de l'amitié.

Les joies

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

- au TU :
 - Emily, fille de Francis Kratlian, née le 3.5.98 ;
 - Samuel, fils de Didier Dhalluin, né le 2.11.98.
- à la Fonderie :
 - Anaïs, fille de Hervé Mannessier, née le 3.11.98 ;
 - Axel, fils de Franck Lagache, né le 2.11.98 ;
 - Eléonore, fille de Pascal Wazé, née le 7.9.98 ;
 - Guillaume, fils de Guy Bleuzet, né le 24.10.98.
- au DGF :
 - Raphaël, fils de Jean Fubiani, né le 25.11.98.
- au DT :
 - Laurie, fille de Jean-Marc Cliquet, née le 2.10.98.
- au V6 :
 - Clémence, fille de Martial Dumon, née le 29.10.98.

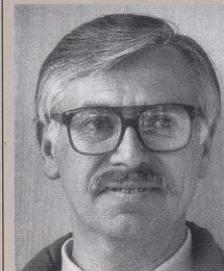
- au PVS :
 - Valentin, fils de Jean-Jacques Trojan, né le 5.10.98.
- à l'ES/L :
 - Stéphane, fils de Richard Korakewski, né le 4.11.98.
- au D :
 - Alexandre, fils de Philippe Maléon, né le 30.9.98 ;
 - Mélissa, fille de Franck Dubois, née le 19.10.98.

Les départs en retraite

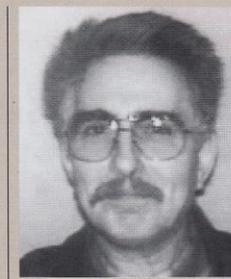
Tous nos vœux de longue et heureuse retraite :



- Bernard Benoit, Agent Logistique au TU. Entré à FM le 1^{er} novembre 1984, il a pris sa retraite à l'âge de 56 ans ;



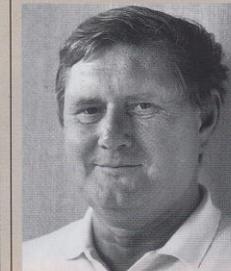
- Claude Ducatez, Cadre au Département Fonderie. Entré à FM le 25 juin 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans.



- Jean-Marie Hameaux, Conducteur de Module au V6. Entré à FM le 8 juin 1968, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;



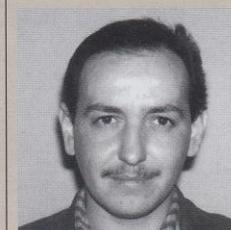
- Casimir Paluszkiwicz, Agent Professionnel de Fabrication au TU. Entré à FM le 2 juillet 1979, il a pris sa retraite à l'âge de 59 ans ;



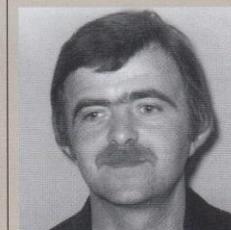
- Jean Sikorski, Technicien Méthodes au PVS. Entré à FM le 1^{er} février 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;

Les peines

Nous avons appris avec grand regret le décès de :



- André Dubois, le 9 octobre 1998, à l'âge de 40 ans. Entré dans l'Entreprise le 1^{er} septembre 1988, il était Agent Professionnel de Fabrication au D ;



- Daniel Baussart, le 2 novembre 1998, à l'âge de 41 ans. Entré dans l'Entreprise le 15 novembre 1976, il était Professionnel de Méthodes au TU ;



- Michel Rio, le 13 novembre 1998, à l'âge de 51 ans. Entré dans l'Entreprise le 15 septembre 1979, il était Conducteur de Module au TU. Nous présentons à leurs familles nos sincères condoléances.

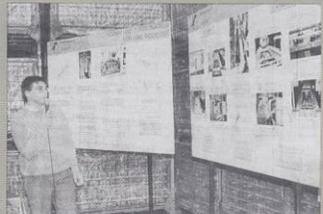


L'enjeu de la maintenance industrielle

La Voix du Nord

DANS un secteur aussi concurrentiel que celui du marché automobile, la moindre économie d'échelle a son importance. A la Française de Mécanique, Douvrin, on explore toutes les pistes susceptibles d'optimiser la course des coûts. Une des idées les plus audacieuses dans le domaine est celle du projet maintenance-fiabilité. Mardi, au sein de l'entreprise, une journée à thème sur ce sujet avait été organisée. Pas moins de six vidéos confectionnées par les salariés eux-mêmes ainsi que quatorze stands d'information ont permis d'expliquer ce à qui pouvait servir une maintenance bien faite. Les démonstrations effectuées devant des professionnels de chez Peugeot ou Renault ou d'autres employés de l'entreprise ont mis également l'accent sur le fait que les salariés de la FM étaient directement impliqués dans le processus.

Quel salarié n'a jamais eu envie de dire ce qu'il pensait de la machine sur laquelle il travaille à longueur d'année ? A la FM, on en parle tout haut !



Des stands d'information ont démontré l'utilité d'une maintenance bien faite.

Six cents spécialistes
Quelques données suffisent à replacer l'initiative dans son contexte. Sur un chiffre d'affaire qui dépasse les 8 milliards de francs, la Française de Mécanique consacre 220 MF au seul budget « maintenance ». L'entretien de l'outil de production douvinois est à ce prix et pas moins de 600 personnes s'y consacrent. Malgré tous les efforts entrepris, Dominique Rogez, chef de service maintenance transversal (inter-services), estime le coût annuel des pannes et autres mauvais fonctionnements à environ 40 millions de francs. L'objectif de Guy Povie, direc-

teur général, est de faire baisser ce total et de le ramener à un niveau le plus proche possible de zéro. Le chemin déjà parcouru pour arriver à ce résultat est considérable. En 1989, les responsables de la FM estiment que les progrès, en terme d'entretien du matériel, ont permis une économie substantielle.

Cette première réussite est appelée d'autres. Il faut souligner que ce sont des groupes de travail composés de salariés qui ont planché sur les dysfonctionnements vécus au quotidien par les équipes en place sur les chaînes de production. Cette pratique n'est pas nouvelle puisque la première journée maintenance a été organisée en 1990 et que le concept actuel est né en

1995. Simplement, aujourd'hui, c'est devenu une priorité de l'entreprise parmi d'autres priorités : « Notre objectif, explique Guy Povie, c'est de parvenir à un progrès général. Nous pouvons à la fois assurer une meilleure qualité tout en baissant les coûts de production ; c'est tout à fait possible. Pour réussir, il faut être à l'écoute des gens en place dans les différents ateliers ».

Un nouveau cahier des charges
Dans un autre contexte, le discours pourrait paraître un rien démodé, mais le nouvel homme fort de la FM occuait auparavant, chez Renault, des fonctions dans ce domaine si particulier de la participation « ac-

tive ». Il aime évoquer les effets induits d'une telle politique : « 80 % des progrès indiqués se font au niveau de la conception de l'outil. En remontant en amont toutes les remarques et les idées des utilisateurs de machines, on peut créer un cahier des charges plus complet pour nos fournisseurs. On limite ainsi les erreurs de conception, on accroît la productivité. » Guy Povie croit ainsi que l'on peut gagner rapidement les 5 à 10 points de retard de rendement opérationnel (RO), sorte de ligne de conduite industrielle idéale.

Un objectif qui sous-entend l'adhésion de l'ensemble des services à ce projet. Il est clair que la méthode implique la reconnaissance des compétences des salariés dans leurs spécialités. Ce n'est pas le cas dans toutes les entreprises du Nord-Pas-de-Calais ! Une fois ce préalable acquis, c'est toute une démarche qui doit être mise en place. A la FM, on a mis l'accent sur trois axes prioritaires :

- le mixage plus étroit des métiers de la maintenance et de la fabrication ;
- l'amélioration du rendement des lignes de fabrication ;
- l'augmentation de la part de la maintenance préventive.

Guy Povie espère ainsi atteindre la barre des 85 % du fameux RO. Un score qui pourrait être effectivement approché d'ici 2 à 3 ans. Que l'on ne s'inquiète pas de la nature du projet qui suivrait, ce serait tout simplement le service de maintenance au niveau de production. Ce qui est le plus difficile, ce n'est pas d'atteindre l'objectif mais de rester ensuite sur les mêmes bases.

Moteurs modernisés : plus doux, plus sobres

L'Automobile

En apparence, la 206 se contente de récupérer les moteurs essence de la 106. Mais ces derniers ont subi de profondes modifications : allègement de l'attelage mobile (vilebrequin, bielles et pistons), la réduction des frottements et la simplification du système de refroidissement. Des aménagements qui tendent à réduire les bruits de fonctionnement et la consommation. De plus, les trois versions 1.1, 1.41 et 1.61 adoptent une injection multipoint (le 1.11 précédent possédait un système monopoint). Au bénéfice de l'agrément de conduite et plus encore de la dépollution. Ils répondent ainsi sans problème aux normes

en vigueur, et à celles du futur. Côté diesel, on attendait l'arrivée, l'an prochain, du nouveau moteur 2.0 HDI (90 ch) à la 206 dispose d'une évolution du 1.9 D de la 306. Baptisée du doux nom de DW4, cette mécanique dispose de 74% de pièces nouvelles. Plus léger de 5 kg, que son prédécesseur, il développe la même puissance (69 ch). En revanche, son couple maximal progresse de 5 Nm (125 Nm au total), en dépit d'une cylindrée abaissée de 2% (1 982 cm³ au lieu de 1 995 cm³). Résultat, le moteur est plus compact et, à la fois, moins sonore et vibrant. Même si ce nouveau 1.9 D apparaît décevant à l'usage (voir essai ci-dessus).



Apparu pour la première fois sur la Citroën AX en 1986, la famille de moteurs TU se modifie fortement pour la 206.

La Voix du Nord

Le second forum des métiers a été un succès

La première édition du forum des métiers s'était déroulée sur place au comité d'entreprise de la Française de mécanique, mais vu le succès, le bureau de la com-

Berclau, ainsi qu'environ six cents visiteurs. Quarante corps de métier
Ces derniers ont pris des renseignements auprès des



A la Française de Mécanique Journée progrès-fiabilité-maintenance

L'Avenir de l'Artiso



Lors de la journée « Progrès-Fiabilité-Maintenance » à la Française de Mécanique, le personnel et les responsables de la maintenance des sociétés mères PSA et Renault ont suivi leurs sensibilités professionnelles découvertes les quatorze stands et six vidéos. Les quatorze stands présentés ont illustré en particulier des démarches de progrès sur les aspects fiabilité, planification des interventions, implication des personnels de fabrication, optimisation et modernisation des machines, maintenance conditionnelle.

Les six vidéos mettant en scène des « acteurs » de l'entreprise ont repris certains des thèmes développés sur les stands et permettant aussi de présenter l'organisation globale de la Française de Mécanique en matière de maintenance, le partenariat engagé avec les fournisseurs, et quelques-uns des métiers particuliers à la maintenance.

Parmi les départements, on observe la même volonté, celle de mettre en valeur les progrès réalisés et engagés

à la FM pour améliorer la fiabilité des installations et réduire les coûts d'entretien. Ce fut l'occasion de faire connaissance avec les métiers et les missions de la maintenance. Durant la manifestation, Guy Povie, directeur de la Française de Mécanique, a souligné l'importance du rôle de maintenance dans les défis que doivent relever les constructeurs automobiles français. Il a précisé par ailleurs trois démarches pour lesquelles seront prioritairement concertés des actions de progrès. La première concerne l'auto-mainten-

nant et d'une manière générale l'implication des membres du personnel de fabrication dans les actions de maintenance. La seconde vise l'amélioration des rendements des lignes de fabrication. Et la troisième est d'ordre plus technique et pour objet, d'une part, le développement de la maintenance conditionnelle et, d'autre part, l'accroissement du professionnalisme des intervenants afin que toute intervention soit efficiente.

L'Avenir du Pas-de-Calais

A Béthune, salle Olof Falme La Française de Mécanique à l'honneur



Les récipiendaires ont été récompensés

Nord-Eclair

La fête avant les fêtes !

La Française de Mécanique a honoré ses employés le samedi 10 décembre lors de la cérémonie annuelle de remise de médailles qui rend hommage au travail des uns et des autres. Cette manifestation fut marquée d'une nouveauté : pour la première fois, les responsables du comité d'entreprise ont remis une gratification à tous les récipiendaires. Au total, ce sont 375 médailles qui furent ainsi remises lors de cette manifestation à l'Espérance Olof Falme. Dix personnes se sont

Il n'y avait pas de compteur ni de pointeuse sur le parking des «Équipers» de la Française de Mécanique, en 6 samedi d'hiver 98. Un parking volontairement annexé pour céder la place à un énorme chapiteau, le même, paraît-il, qui aurait servi au spectacle récent de Johnny Hallyday et de Starmania...

Dans tous les cas, e constat est probant : c fut un succès.

Près de 10.000 spectatrices et spectateurs, pour une "première" de la part du Comité d'entreprise soutenu par la direction. CFTD, CFCF, FO et CFE-CGC avaient ainsi délégué tous leurs forces vives pour assurer à cette manifestation le meilleur des accueils. Franchement, les absent eurent tort...

C'est que, tout de même, le menu proposé en la circonstance ne manquait pas d'intérêt. D'abord, pour le spectacle bien sûr... mais aussi pour une tombola gratuite et cela se prend en ces temps difficiles.

A noter que les élus et les mandats des organisations syndicales participantes ne pouvaient y participer tout comme les cadres (d'un certain niveau)... les membres du Comité d'entreprise et les membres du service communication. C'était le régulier en la circonstance !

Dépistage des cancers

Nord-Eclair

QUAND LES FEMMES PARLENT AUX FEMMES

A la Française de Mécanique, à Douvrin, c'est avec leurs mots que des salariés en encouragent d'autres à avoir un suivi médical. De là est née une cassette vidéo, récemment primée.

LES cancers du sein ou du col de l'utérus ne sont pas nécessairement mortels. Mais pour être soignés, ils doivent être dépistés très tôt. Or, dans le Nord-Pas-de-Calais, les femmes négligent trop souvent les examens de routine qui permettent ce dépistage. Sensibilisées par le Dr Servent, cancérologue au Centre Oscar Lambret à Lille, des femmes de la Française de Mécanique de Douvrin ont souhaité s'adresser aux autres femmes, avec leurs mots à elles, pour les encourager à avoir un suivi médical. Ainsi est né "Le temps d'en parler", une cassette vidéo qui a reçu dernièrement le Grand Prix du Jury au Festival International du Film de Santé.

Avant de réaliser ce film, les salariées de la FM se sont penchées sur les raisons qui éloignent certaines femmes des cabinets médicaux, notamment celles qui ne travaillent pas. Résultat de leur enquête : les femmes du Nord-Pas-de-Calais, piliers de la famille, s'occupent avant tout de leur mari et de leurs enfants, et ne prennent pas le temps de s'occuper d'elles-mêmes. Bien souvent, elles ne consultent un médecin que lorsqu'elles sont malades.

Mais quand les symptômes d'un cancer apparaissent, il est déjà trop tard. La guérison est incertaine, et parfois impossible.

Or, les cancers féminins peuvent être mortels : on comptait 240 décès par cancer de l'utérus dans la région en 1990 ; le cancer du sein était alors responsable de 12% des décès de femmes avant 35 ans, et de 15 % des décès entre 44 et 54 ans.

Ces chiffres n'ont quasiment pas évolués depuis.

Déramatiser les examens

Peut que le dépistage devienne un rendez-vous incontournable

expérience vécue du cancer. Leur témoignage est appuyé par celui du Dr Massourides, médecin généraliste, et du Dr Servent.

La cancérologie est là pour déramatiser le dépistage, pour expliquer certains termes, comme "frottis" ou "mammographie", et montrer, avec beaucoup de délicatesse, ces examens qui font peur.

Au final, un film plein de sensibilité, et surtout un film qui fait mouche : récompensé au Festival International FILMED 98 par le Grand Jury Education pour la Santé, la vidéo a été envoyée à plus de 500 médecins de la région, et fait désormais l'objet de demandes venues de Bretagne, de Charente ou d'Île-de-France.

Devant la caméra, Camen, Nathalie, Anne-Marie et Patricia brisent les tabous et parlent de leurs propres peurs, parfois de leur

peur.

ARC-EN-CIEL, le groupe de présentation santé de la FM, a servi de base au travail des salariées sur les cancers féminins. Nathalie, mère de deux enfants, a commencé le dépistage lors de sa première grossesse. (Photo Française de Mécanique).

LE TEMPS D'EN PARLER

REGARDS de femmes sur le DEPISTAGE des CANCERS FEMININS



ARC-EN-CIEL

Carmen, Anne-Marie, Patricia et Nathalie : toutes les quatre ont accepté de témoigner devant la caméra. Des mots de femmes pour dire les maux des femmes. (Photo Française de Mécanique).



Carlos en compagnie de Guy Povie, directeur de la Française de Mécanique et de Hervé Borowczyk, secrétaire du comité d'entreprise.

tance ; quant aux chiens, on le sait, ils sont bien fidèles lorsqu'il le faut, tout comme le serpent qui sait manœuvrer... Mention bien spéciale pour les "Rollers' Bilar", jeune couple qui a bien mérité son titre de champion d'Europe de patin à roulettes

acrobatique. Quelques-uns, dans le public, en seront te moins... Pas d'enfants sans Sympa dans les coulisses, Sympa sur la scène... On alme ou on n'aime pas. Nous, on a aimé... C'était la fête avant les fêtes à la Française de Mécanique.

Decidément, toujours avec une longueur d'avance... Dans tous les cas, l'investi- sement a produit son effet, voilà une première qui méritera bien une deuxième avant Tan 2000 !

Georges BARANEK

demain l'euro



1 cent* = 7 centimes

2 cents* = 13 centimes

5 cents* = 33 centimes

10 cents* = 66 centimes

20 cents* = 1,32 F

50 cents* = 3,31 F

1 euro = 6,62 F

2 euros = 13,23 F

Dans quelques semaines, l'Euro va envahir notre quotidien. Il nous faudra alors apprendre à vivre avec cette nouvelle monnaie qui remplacera notre Franc. Ce qui nous posera sans doute quelques problèmes, mais qui aura aussi des conséquences sur le fonctionnement de l'Entreprise.

pourquoi l'Euro ?

Pour la première fois, le 1^{er} janvier 1999, les Etats Européens se doteront d'une monnaie unique, aboutissement de la volonté politique des Etats membres de trouver une réponse à l'évolution de l'économie mondiale.

L'apparition de l'Euro consacre l'avènement d'une véritable culture de stabilité en Europe, indispensable à la mise en place d'un environnement économique stable, sain et bien géré.

Dès 1972, les Etats ressentent le besoin de stabilité entre leurs monnaies. Pour garantir cette stabilité, ils vont se créer des règles, un système appelé "le serpent monétaire européen". Le Systè-

me Monétaire Européen (SME) et l'Unité de Compte Européenne (ECU) entrent en vigueur en 1979. La signature du Traité de Maastricht en 1992 instaure l'Union Economique et Monétaire et le Conseil Européen décide, en 1995, que la monnaie unique s'appellera l'Euro.

l'Euro, avec qui ?

Début mai 1998, la liste des onze pays qui intégreront la zone Euro, dès janvier 1999, est publiée. Il s'agit de l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Ita-

lie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Portugal. La fabrication des pièces et des billets en Euro peut commencer.

c'est quand l'Euro ?

Au 1^{er} janvier 1999, le taux de conversion entre l'Euro et les monnaies nationales sera fixé de façon définitive. Il devrait à cette époque valoir entre 6,50 Francs et 6,60 Francs. C'est le début de la période de transition qui s'étalera jusqu'au 1^{er} janvier 2002 et durant laquelle le sera appliqué le principe du "ni-ni",

c'est-à-dire ni interdiction, ni obligation d'utiliser l'Euro. Passé le 1^{er} janvier 2002, les billets et les pièces en Euro seront mis en circulation et il nous restera six mois pour convertir nos Francs qui seront ensuite retirés de la circulation.

l'Euro au quotidien

Dès le début d'année 1999, nous pourrons régler des achats en Euro, par carte bancaire ou par chèque chez les commerçants qui l'accepteront. Attention, le chéquier Euro est spécifique et est à demander en banque.

Après le 1^{er} janvier 2002, il sera possible de payer en espèces en Euro, les pièces et les billets auront fait leur apparition. Enfin, au 1^{er} juillet 2002, il sera impossible de payer en Francs.

l'Euro dans l'Entreprise

A la Française de Mécanique, comme dans toutes les Entreprises, le passage à l'Euro constitue un très gros projet qui implique de nombreux métiers : les Achats, les Finances, les Ressources Humaines, l'Informatique, et qui amènera l'Entreprise à échanger en Euro, avec les fournisseurs qui le souhaitent dès janvier 1999, pour aboutir à un basculement complet en début d'année 2002.

Durant la période de transition, les fiches de paie des Membres du Personnel feront apparaître l'indication du salaire en Francs et en Euro, avant de voir, début 2002, le versement des salaires dans la monnaie unique. Tout cela se fera progressivement et sera développé plus en détail dans nos colonnes, au fur et à mesure de l'évolution. ■ YG

Roland Stasia, Chef du Département Gestion, Finances et Informatique :

"Début 1997, il a fallu démontrer à notre Direction Générale que le passage à l'Euro était bien un projet stratégique pour le système d'informations et pour l'Entreprise toute entière. En juin, une Equipe Projet a été constituée avec les principales fonctions de l'Entreprise concernées par le passage à l'Euro. A l'origine du projet, les principales préoccupations

étaient plus d'ordre psychologique que d'ordre technique. En effet, le Personnel considérait, à tort, que l'Euro n'était qu'une affaire de financiers ou d'informaticiens ; or, les acteurs opérationnels de l'Entreprise ont un rôle important à jouer. L'Euro va permettre une fantastique ouverture sur le marché mondial et fera de l'Europe une véritable puissance économique et sociale.

Afin d'être prête à répondre aux sollicitations possibles de ses différents partenaires, la FM sera ca-

pable, dès le 1^{er} janvier 1999, de travailler en Euro avec les fournisseurs qui le souhaitent.

L'ensemble de nos mécanismes internes (budget, prix, paie, etc...) sera progressivement adapté à l'Euro, afin de respecter le calendrier des directives européennes.

J'encourage les Membres de l'Equipe Projet à rester mobilisés et à maintenir leurs efforts pour réussir ce délicat passage qui concernera progressivement l'ensemble des salariés de l'Entreprise".



