



etich

Au Département D, Philippe Nottez succède à Yannick Le Roy

Yannick Le Roy (ph. 1), Chef du Département D jusqu'au 19 septembre, a quitté Française de Mécanique, après 24 ans passés au sein de l'Entreprise.



Embauché à FM le 15 octobre 1975 après un parcours d'intégration, il a occupé différents postes à responsabilités. En septembre 1976, il est nommé Chef d'Unité de Production à l'Usinage Sud du Moteur J. Début 1980, il devient Chef de Contrôle Réception des POE et, en août 1982, il est Responsable «Appros Séries» au DCP (actuellement DLA). En juillet 1984, il devient Responsable au Département Entretien Mécanique et Outillage ; en mai 1987, Responsable du Département TU ; en novembre 1992, Chef de Projet Usine au Moteur D, pour prendre ensuite la responsabilité du Département Moteur D.

A compter du 20 septembre, Y. Le Roy a pris la responsabilité sur le Site de Renault Cléon de l'ensemble des Fabrications Moteurs regroupées au sein de l'UPM (Unité de Production Moteurs). Nous lui souhaitons bonne chance dans ses nouvelles fonctions.

Depuis le 20 septembre, la

responsabilité du Département D est assurée par Philippe Nottez (ph. 2) qui a été embauché à FM en septembre 1984 et qui a



été successivement Chef de l'Assemblage TU, Responsable Maintenance, Responsable Méthodes, Chef du Service Prévention Générale et Chef de Projet nouvelle génération du Moteur D.

La Restauration FM en offre plus

Les travaux de modernisation sont pratiquement achevés pour la restauration d'entreprise. Chacun peut désormais profiter d'un cadre plus clair, d'un mobilier neuf et plus gai, ainsi que de nouvelles prestations proposées par notre partenaire la FREST.

Il est ainsi possible, au Restaurant 2, situé à l'Assemblage V6, de déguster chaque jour une pizza différente (notre photo ci-dessous). Cette possibili-



té sera étendue aux deux autres Restaurants, sous réserve d'une commande passée la veille.

Par ailleurs, les Restaurants 1 et 3 servent chaque semaine une grillade différente.

L'extension de cette offre au Restaurant 2 est en cours de réflexion.

A chacun maintenant de savoir composer son menu.

Inauguration des installations du Plateau Vie Série

A l'occasion de son implantation dans ses nouveaux locaux, là où était auparavant implanté le Département Qualité, au premier étage de l'Assemblage TU, le Plateau



Vie Série (PVS), a, le 19 juillet, invité Guy Povie et Jean-Paul Gérard, Res-

ponsable des Moteurs FM chez PSA-Peugeot-Citroën, à visiter ses installations.

Une présentation de l'activité du Plateau et de sa nouvelle implantation a été faite, lors de la visite, par Luc Patillon, Responsable du PVS (ph. ci-dessous).

Rappelons que le PVS, issu de la nouvelle organisation PSA-Peugeot-Citroën, a notamment en charge les Projets moteurs et les évolutions de produit qui interviennent durant la fabrication en série.

Le point sur le PEE

La valeur de la part soustraite dans le cadre du Plan d'Épargne d'Entreprise (PEE) est actuellement de 35,88 Francs.

Le BVVP change d'adresse

Depuis le 6 septembre, le Bureau de Vente Voitures au Personnel s'est installé au rez-de-chaussée du Bâtiment Usinage ES/L, porte YSe 33 (notre photo).

Marie-Josée Courbon (poste 2766), Agnès Dalibon (poste 3137) et Alain Machu (poste 3436) vous y accueillent du lundi au vendredi, de 9 h à 11 h 30 et du lundi au jeudi, de 13 h 30 à 15 h 30.



élan 155

octobre 1999

2 l'actualité

P. Nottez succède à Y. Le Roy en tant que Chef du Département Moteur D.

4 management

L'éditorial de Guy Povie.

6 lancement

Moteur D : des travaux pour une nouvelle génération de moteurs.

9 un métier, un homme

Pilote d'Installation d'Usinage, avec Sylvain Tranain.

10 reportage

Une première à FM : opération détection en Mécanique.

14 qualité

FM assure l'après-vente.

16 progrès

TPM : nouvelle labellisation au Moteur D.

18 le point

Continuer de progresser pour conforter l'avenir de l'Entreprise.

20 médailles du travail

Les 390 Récipiendaires qui ont été distingués le 2 octobre.

24 dossier

L'informatique communique.

26 le carnet

Les naissances, les départs en retraite, les décès.

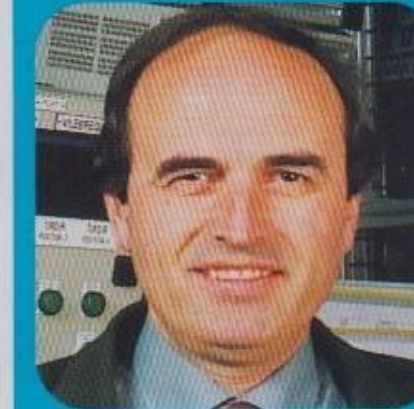
27 art

Préparez-vous pour le 23^{ème} Salon FM.

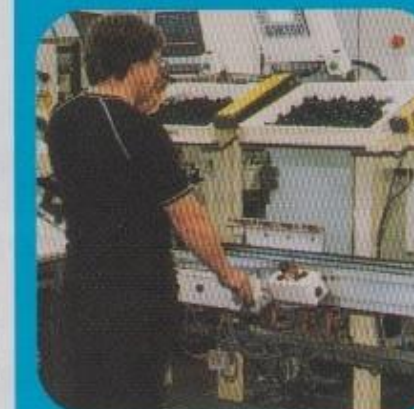
28 carte d'identité

Les motorisations et les pièces de fonderie, avec leurs destinations.

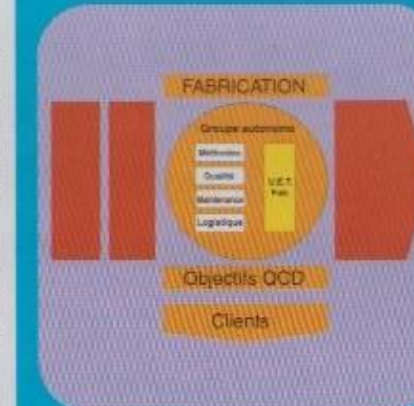
Des progrès sur la plupart des objectifs Q, C, D, H, E, même si on peut mieux faire en présentisme et en diminution des accidents su travail ; des résultats que l'on doit aussi au Projet FM : l'éditorial de G. Povie.



Afin de permettre l'industrialisation d'une nouvelle génération de moteurs, l'Atelier d'Assemblage du Moteur D a été profondément remanié pendant les congés.



Nous ouvrons une nouvelle rubrique pour valoriser les savoir-faire des différents Acteurs des Départements de Production. Pour ce faire, nous présenterons des Hommes-métiers en suivant le Q, Q, O, Q, C (Qui, Quoi, Où, Quand, Comment).



Deux Médailles Grand Or et pas moins de cinquante-six Médailles Or ont été remises le 2 octobre dernier, lors d'une cérémonie au cours de laquelle 390 Récipiendaires ont reçu leur distinction.



Directeur de la publication et Rédacteur en Chef : Georges Crapet

Rédacteurs en Chef Adjoints : Véronique Le Tallec et Yves Griboval

Assistés de Catherine Glossin et Nicole Franco

Correspondants : Jacques Brélot, Fabienne Browarski, Philippe Bulot, J. Louis Carpentier, Michel Deboutez, Fabrice Galland, Pierre Genoux, Marc Janiaczyk, Anne Jessus, Maurice Hamon, J. Bernard Monsauret, Roland Roger, Philippe Roose, Joël Vigneron.

Service Communication
BP 50708 Douvrin
62090 Haisnes Cedex
Tél. int. 2291, 3123, 2374, 2519, 2000

Photos : J. Paul Barel, WL

Recherches graphiques : Jean Podevin

Tirage : 6.000 exemplaires

Imprimerie Commerciale 59500 Douai
Dépôt légal : 3^{ème} trimestre 1999

ISSN 0992 - 8898 - 10 F -

une rentrée active

Comme chaque année, au mois d'août, la Française de Mécanique a connu **une activité intense**, malgré l'arrêt des productions. Jusqu'à 1.400 personnes sont effectivement venues travailler pour remettre en état nos moyens de production et préparer de nouveaux équipements, puisque la Française de Mécanique accueillera, dans les prochaines semaines, une version multi-soupapes pour le Moteur D de Renault, pour le Moteur TU de PSA-Peugeot-Citroën. Par ailleurs, les travaux de rénovation de bâtiments s'accroissent pour recevoir un moteur de petite cylindrée Diesel destiné à PSA-Peugeot-Citroën et Ford. Je remercie l'ensemble du Personnel qui a contribué au bon déroulement de ces travaux congés.

Ce mois d'août a également profité au marché automobile français. Les ventes ont augmenté de 24,7 %, soit une progression de 15 % depuis le début de l'année avec le cap des 2,1 millions de véhicules vendus qui est désormais franchi.

Cette croissance est la conséquence d'un **environnement économique favorable** : d'une part, les indicateurs économiques sont au beau fixe ; d'autre part, les taux de crédit ont fortement baissé ; enfin, les Constructeurs ont fait beaucoup d'efforts pour accroître la qualité et le niveau d'équipement des véhicules tout en diminuant leurs prix de vente. Cette baisse des prix est en fait le résultat des efforts de productivité auxquels nous contribuons, qui est ensuite reversée aux Clients.

Notre **Entreprise progresse** aussi en qualité, coût et réactivité, contribuant ainsi, à sa manière et à son niveau, à l'amélioration des prestations offertes aux Clients. **Je vous félicite pour les performances atteintes**, en sachant toutefois que nous devons mieux faire notamment en présentisme et combattre les accidents du travail, principalement dus au non-respect des consignes de sécurité. Nous ne pouvons pas accepter cette situation, il s'agit de notre santé.

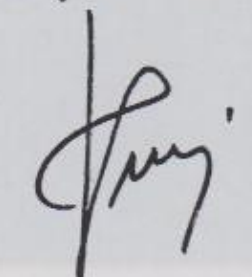
Je salue aussi la mise en place d'un **réseau informatique performant** dont le principal objectif est de doter l'Entreprise d'une infrastructure qui offre à chaque utilisateur un poste de travail modernisé et de faciliter la communication dans l'Entreprise.

L'ensemble de ces résultats, nous les devons à votre action quotidienne qui s'inscrit désormais dans les principes du Projet FM 1999-2001, approprié aujourd'hui par chacun. Lors des visites d'UET, **vous exprimez votre satisfaction à être informés**, impliqués dans la réalisation du Progrès à la FM (déploiement des objectifs du Chantier 1). Vous exprimez aussi votre satisfaction **à travailler ensemble en groupe multi-métiers**, à confronter vos idées pour régler les dysfonctionnements (principes du décloisonnement du Chantier 2). Les résultats sont nombreux et c'est avec fierté que vous les montrez. J'ai également noté que la **propreté** dans les Ateliers et dans les Bureaux **s'améliore chaque jour** avec l'application de la démarche 5S et de la démarche TPM (outils de progrès industriels du Chantier 3). Les résultats n'étant jamais acquis définitivement, c'est une préoccupation qui doit rester quotidienne. Vous êtes nombreux à faire vivre le visuel (affichage des objectifs, des réussites, des actions de progrès, ...), et vous savez que j'attache une grande importance à ce mode de fonctionnement qui permet à tous d'être au même niveau d'information, de savoir où il va et où il est. C'est, avec le fonctionnement en groupe multi-métiers, **la philosophie de base du projet d'entreprise**.

Neuf mois après la mise en place du Projet FM, **nous sommes sur la bonne trajectoire**, en train d'atteindre nos objectifs, en étant tous des Acteurs du Progrès.

Bravo à tous.

Guy POVIE



MOTEUR D : DES TRAVAUX POUR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE MOTEURS

Afin de permettre l'industrialisation d'une nouvelle génération de moteurs, l'Atelier d'Assemblage du Moteur D a été profondément remanié aux congés. La première tranche des travaux s'est déroulée suivant le planning prévu. L'Atelier a redémarré dans de bonnes conditions, avec une production globalement conforme aux objectifs. Au sein de l'Atelier, tous les Acteurs de la Fabrication ont contribué à ce résultat. L'installation des nouveaux postes est prévue d'octobre à décembre 1999.

les chiffres du mois d'août

Suppression de quatre machines et de deux zones paniers⁽¹⁾.
Intégration de six postes nouveaux.

- 297 m de convoyeurs habillage remaniés ;
- 73 m de convoyeurs préparation culasse déplacés (10 m supprimés) ;
- Mise en place d'un robot de transfert et 77 m de liai-



- sons aériennes usinage assemblage modifiées (ph. 1) ;
- 20 postes de préparation culasse déplacés, dont 13 automatiques (ph. 2) ;
- 36 postes d'habillage déplacés (par ex. : le réglage des culbuteurs, ph. 3), dont 7 postes automatiques ;
- 4 opérations de préparation bielles - axes - pistons modifiées (ph. 4) ;
- 51 m de convoyeurs, et



nouvelle préparation des paniers ;

- 125 palettes bas moteur modifiées ;
- transfert de la préparation répartiteur admission ;
- 60 intervenants extérieurs.



le point

Elan : Pourquoi des travaux d'une telle ampleur ?

D. Froissard, Implanteur Re-

nault : la solution de facilité aurait consisté à accroître les surfaces de production, mais l'objectif qui nous avait

été fixé était d'industrialiser la nouvelle génération de moteurs sans accroître ni les surfaces de production, ni les surfaces de stockage.

J.M. Terryn, Logistique FM : cet objectif sera atteint, mais l'introduction d'une centaine de références pièces nouvelles a nécessité des modifications de postes automatiques, d'implantation et de zones d'approvisionnement assez considérables dans un Atelier pourtant réputé déjà assez compact (ph. 5).

1. Supports sur lesquels sont préparées les pièces à diversité qui sont ensuite mises à disposition de l'Agent de Fabrication.

Notre ratio surface de stockage par référence sera bientôt amélioré de plus de 25 %.

Elan : Comment avez-vous préparé ces travaux ?

D. Sauvage, Chargé d'affaire FM : il y a deux difficultés principales dans les modifications d'installations existantes. Tout d'abord, les dates possibles pour les interventions lourdes sont forcément limitées et déterminées à l'avance (trois semaines en août) et pas forcément cohérentes avec le planning de développement produit. Ensuite, il y a la fiabilité au redémarrage. Sujet d'autant plus crucial que nous intervenons sur un Atelier automatisé au rendement opérationnel supérieur à 85 % (ph. 6).

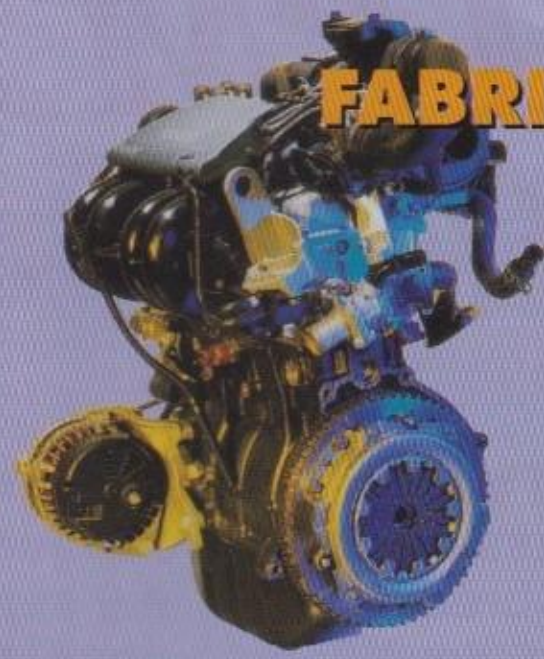
Nos axes de travail ont en permanence eu pour objectif de résoudre ces deux difficultés.



Elan : Comment les fournisseurs ont-ils été impliqués ?

P. Macherac, Automaticien FM : L'Equipe Projet qui s'est constituée à Rueil a tout d'abord travaillé en ingénierie simultanée avec des fournisseurs de biens d'équipements pré-sélectionnés (ph. 7). Nous avons étudié ensemble le maximum d'alternatives techniques possibles avec comme objectifs majeurs d'avoir des solutions robustes et industrialisables en douze mois.

Nous avons ensuite poursuivi l'étude des hypothèses viables avec les fournisseurs définitivement retenus, en évitant au maximum de contraindre la conception produit. Le travail a enfin été minutieusement détaillé et préparé par nos fournisseurs, la coordination globale revenant à l'Equipe Projet.



FABRIQUER

UN MÉTIER, UN HOMME : PILOTE D'INSTALLATION USINAGE

Quoi ?

Le Pilote d'Installation d'un usinage a pour missions de gérer le flux, d'assurer la qualité, d'assurer un premier niveau de dépannage en partenariat avec les Agents de Fabrication et la Maintenance, de bien connaître les moyens afin de former les nouveaux arrivés.

Qui ?

Il s'agit de Sylvain Tranain qui, avec un Bac Pro (convention B, dans le cadre du partenariat de FM avec l'Education Nationale), a été embauché à Française de Mécanique.

Où ?

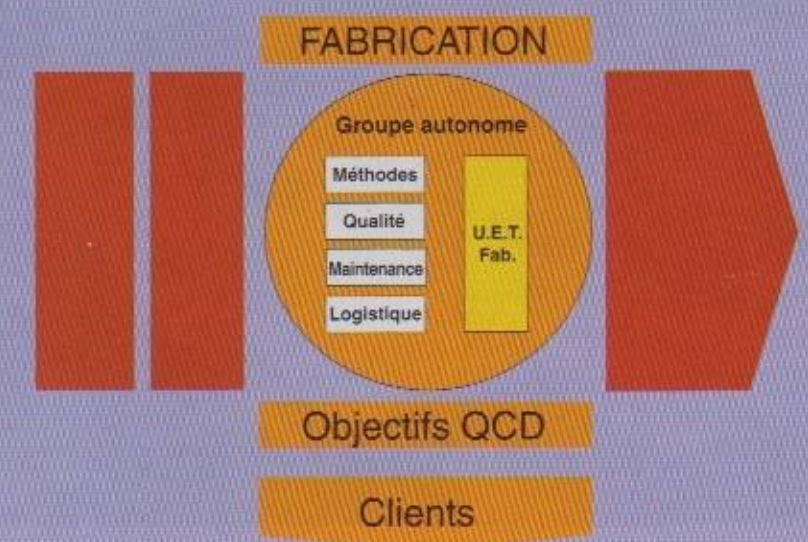
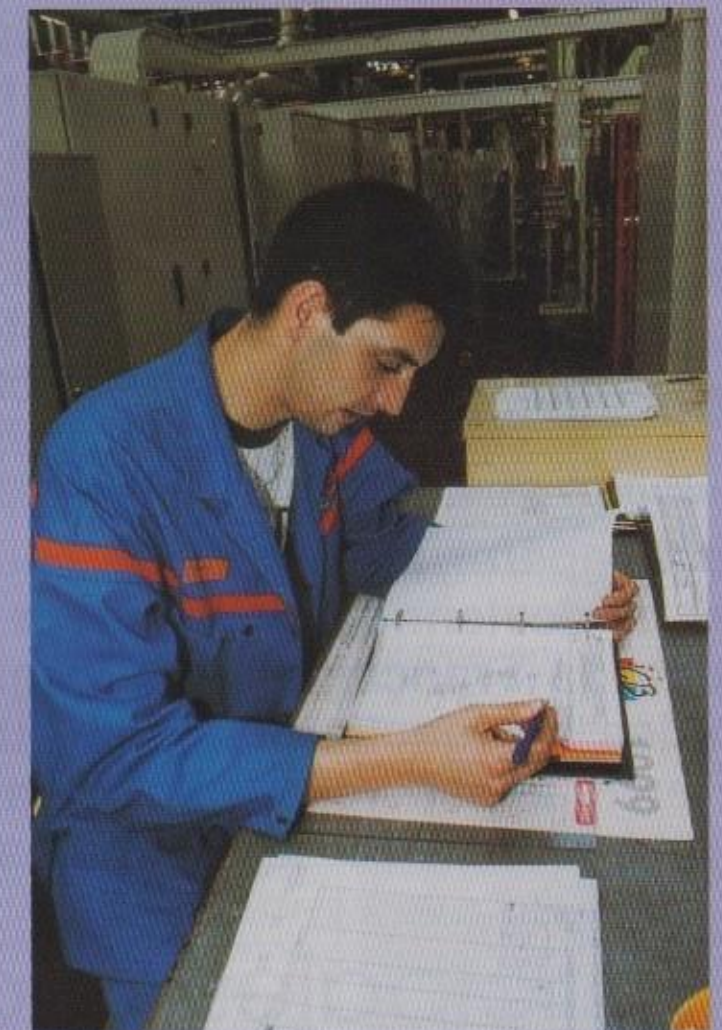
Après un passage sur rôdeuse, et sur divers postes, il a été nommé Pilote d'Installation aux Vilebrequins, puis dans une suite logique, il a exercé ses talents au Service Qualité. Son parcours s'est déroulé principalement au Département DK. Il est à ce jour Pilote d'Installation aux Carters-Cylindres dans la partie Finition.

Quand ?

Cette mobilité a été guidée par les besoins des secteurs du Département, ainsi que par les fluctuations des demandes clients.

Comment ?

Cette mobilité a été vécue par Sylvain comme une opportunité d'enrichissement personnel, d'ouverture d'esprit, et de formation, le tout permettant un brassage des idées entre les différents métiers d'un Département de Production. ■ VLT



démarche TPM : opération détection d'anomalies



C'est une journée particulière qui a été vécue par le Secteur Habillage 2 et 3 de l'Assemblage D le 11 juin dernier, par l'Usinage des Vilebrequins TUF le 9 septembre, ainsi que par l'Usinage des Vilebrequins D le 21 septembre. En effet, à chaque séance, le Chef d'Unité de Production, le Chef de Section Technique, un Technicien d'Atelier, un Technicien des Méthodes, des Fiabilistes-Dépanneurs, des Agents de Fabrication et l'Equipe Projet-Progrès se sont tous retrouvés pour participer à une nouvelle opération de TPM (Total Productive Maintenance) : le Nettoyage-Inspection avec pose d'étiquettes. La finalité est de développer la capacité de tous les acteurs (Conducteur du Moyen, Agent de Maîtrise, Technicien...) à

déceler, à repérer, à signaler les sources annonciatrices de dysfonctionnements afin qu'elles ne deviennent pas un jour des défaillances graves (voir schéma à gauche). Pour aider la Française de Mécanique à intégrer cette action dans ses modes de fonctionnement, Luc Crombois, Chef de Projet TPM chez Renault, est venu piloter la séance du 11 juin. Nous vous invitons à découvrir les principales phases de cette opération.

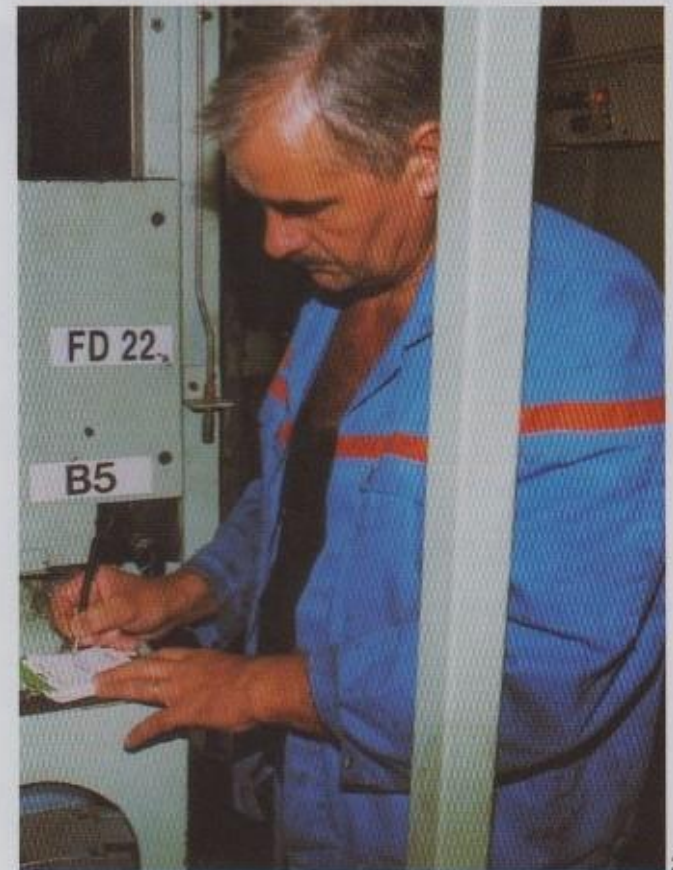
les principales phases de cette action

phase 1 : préparation.
Un mois avant l'opération, le management du Secteur choisit

les machines et prépare le matériel pédagogique et de nettoyage.



phase 2 : information.
La première heure est consacrée à l'information des participants sur le but de la démarche, le déroulement de la journée, la constitution de groupes multi-métiers et les consignes de sécurité (ph. 1, au Moteur D).



phase 3 : observation.
Chaque groupe observe la machine en fonctionnement pendant 30 minutes et pose les premières étiquettes signalant des anomalies (ph. 2, à l'Usinage TUF).

phase 5 : redémarrage de la machine.
Chaque groupe en assure la réalisation.

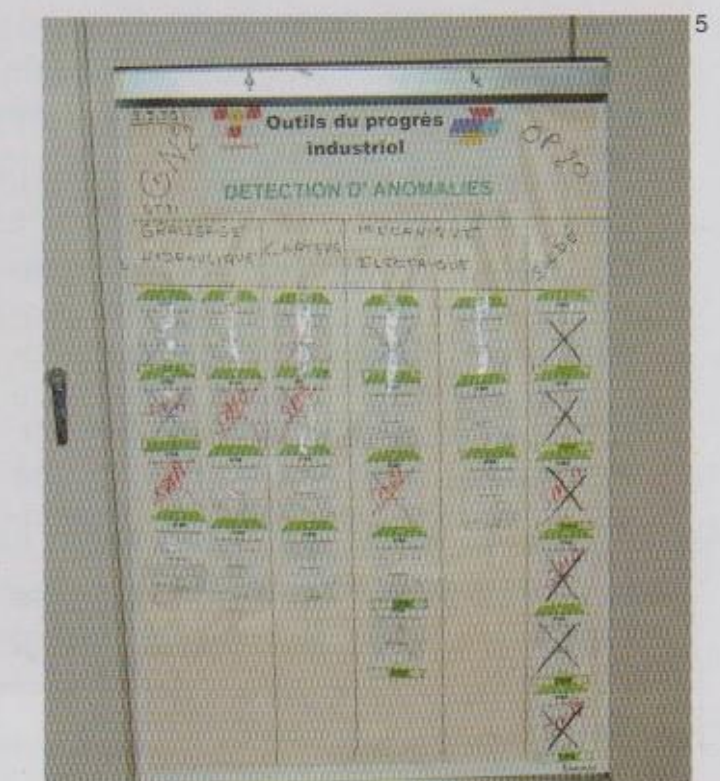


phase 6 : dépouillement et classification des étiquettes.
De retour en salle, chaque Equipe examine les étiquettes, les classe et choisit un regroupement avant de les disposer sur



phase 4 : nettoyage-inspection. Une fois la machine arrêtée, chacun procède à un nettoyage-inspection de la machine et de son environnement (ph. 3, au Moteur D). Ces deux heures sont essentielles pour détecter les anomalies et les identifier à l'aide des étiquettes autoduplicables. Très simple à réaliser, le nettoyage-inspection fait appel au toucher, à la vue, à l'ouïe et à l'odorat.

un tableau, immédiatement installé au pied des machines (ph. 4, au Moteur D). Phase 6 : Toutes les étiquettes identifiées ont été affectées à un responsable le jour même (ph. 5).





phase 7 : restitution au management.

Les résultats sont présentés au management du Département pour validation et prise en compte des actions à mener dans un délai maximum de trois mois.



Aujourd'hui, les Secteurs concernés peuvent être fiers, car le Secteur Assemblage du Moteur D a traité 92 % des anomalies dans un délai de trois mois et le Secteur Vilebrequins TUF a traité 50 % des anomalies sur trois semaines.

C'est bien la preuve que cette action en groupes multi-métiers, dans le cadre de TPM, se révèle très efficace, et c'est pourquoi le chantier 3 – Outils de Progrès industriels – l'a validé et l'intègre désormais dans le déploiement de TPM à la Française de Mécanique. Affaire à suivre...

une journée très enrichissante

D. Bendik (AM Maintenance-D) : "C'est une démarche qui, sur le plan technique, se veut simple, accessible à tous, et se déroule entre l'initialisation et la fin sur trois mois, et qui, sur le plan humain, implique, à tous les niveaux hiérarchiques, tous les acteurs des différents métiers d'un même Secteur."

D. Damart (Technicien Maintenance-D) : "Globalement, je retiens trois grands points :
- responsabiliser et impliquer les différents métiers ;
- travailler avec l'ensemble de la Hiérarchie, c'est-à-dire de l'Agent au Chef d'Unité de Production ;
- mobiliser tous les acteurs vers un même objectif."

C. Lenfant (Chef de Section Technique-TU) : "Jamais je n'aurais imaginé qu'on détecterait autant d'anomalies. C'est bien de s'arrêter et de regarder la machine attentivement. Participer à cette phase de nettoyage est important pour montrer l'exemple."

R. Frémeaux (Conducteur de Ligne-D) : "Cette journée restera un

bon souvenir, car travailler avec le SMA, le SQ, l'AM, l'Animateur TPM, le Technicien et un CUP, c'est pour moi une première à FM. Je ne pouvais pas imaginer de trouver tant de défauts et d'anomalies sur une seule machine en la nettoyant."

Marc Groux (Conducteur de Ligne-D) : "Faire ce nettoyage avec des gens de différents Services qui voyaient la machine avec d'autres yeux que celui du Fabricant nous a permis de relever pas mal de petits défauts. C'est dans le même esprit de travail en groupe que nous avons réussi à résoudre une bonne partie des problèmes et que nous viendrons à bout de ceux qui restent."

F. Maerten (Agent de Fabrication-D) : "C'est simple et efficace car le même groupe sera chargé de résoudre les problèmes rencontrés dans un délai maximum de trois mois."

R. Poiret (AM Assemblage-D) : "Le nettoyage de la machine nous permet de visualiser des anomalies pour l'usure de pièce et l'observation de la machine en fonctionnement nous

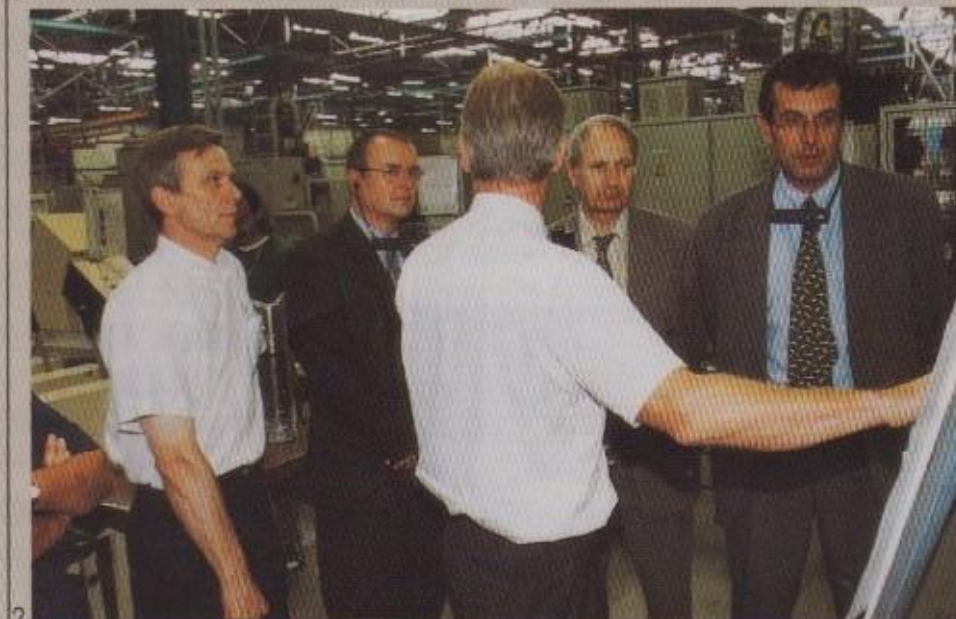
permet de détecter les anomalies."

G. Collette (Conducteur de Ligne-TU) : "A mon niveau, je suis content. Je sais que les anomalies qu'on a détectées vont être traitées."

J. Mascré (CUP Assemblage-D) : "C'est la démarche qu'il faut étendre aux nettoyages annuels prévus dans le PMP¹, nettoyage et inspection. C'est vraiment la démarche qui permet de traiter les anomalies potentielles et non plus de traiter les causes des arrêts subis."

Y. Le Roy (Chef de Département D à l'époque) : "J'apprécie la démarche "pose d'étiquettes" : car elle touche l'ensemble des acteurs, Fabrication et Métiers, ainsi que l'ensemble de la Hiérarchie (de l'Agent au CUP) et s'anime directement sur la machine. C'est vraiment une opération concrète qui permet à chacun d'échanger ses connaissances, de poser ses questions et de rencontrer les différents intervenants. J'encourage l'ensemble de l'Usine à s'y engager pleinement." ■ VLT

¹. Plan de Maintenance Préventive.



Plusieurs visiteurs de nos Maisons-Mères

■ M. Jean-Luc Vergne, Directeur des Ressources Humaines de PSA, qui prendra ses fonctions en janvier 2000, est venu découvrir les installations de l'Entreprise, notamment celles de l'Usinage TU, en compagnie d'Alain Delcambre et de Jean-Pierre Mouroux (ph. 1).

■ C'est dans le cadre de sa visite annuelle avec la Direction Mécanique et Brutes de PSA que M. Jean-Louis Silvant, Directeur de la Direction Industrielle et Ressources Humaines, est venu à Douvrin. Accompagné notamment de M. Philippe Pelletier, Directeur des Usines Mécaniques et Brutes, Mandataire de Gérance pour FM, il a pu voir sur le terrain les démarches engagées en matière de progrès, à

l'Assemblage V6 notamment (ph. 2).

■ Puis, ce fut au tour des Directeurs de la Mécanique Renault de se réunir. A cette occasion, ils se sont plus spécialement intéressés aux installations de l'Atelier d'Assemblage du Moteur D (ph. 3).

Des Personnalités en visite à FM

■ En juillet dernier, M. Henri Watine, Trésorier Payeur Général du Nord (ph. 1) et M. Pierre Du-

bordieu, Trésorier Payeur Général du Pas-de-Calais (ph. 2) sont venus découvrir les installations de l'Entreprise.

■ Puis ce fut au tour de la Délégation Régionale de la Fédération des Industries de la Mécanique à venir à FM le 22 septembre dernier pour une réunion du Groupe «PME-PMI».

Accompagnés par Yves Emery, Adjoint au Directeur, ils ont pu notamment découvrir les installations de l'Atelier d'Assemblage du Moteur D (ph. 3).



FM ASSURE L'APRÈS VENTE !

Un véhicule Darty à la FM ? - Inutile de vous demander qui vient se faire livrer un réfrigérateur ou un four à micro-ondes, le Service Après-Vente, pour une fois, c'est nous qui l'assurons !

En effet, depuis bientôt deux ans, la Française de Mécanique s'occupe tout particulièrement d'un Client : Darty. L'histoire est simple : cette Société s'est équipée de cinq cents véhicules Kangoo GPL fin 1997. A sa demande et à la demande de

la Direction des Ventes Spéciales et Marchés de Renault SA, le Service Qualité et l'Antenne Etudes du Moteur D ont cherché à améliorer les performances du Moteur D GPL, en particulier au niveau de sa consommation d'huile.

Ainsi, en 1998, la FM emprunte un véhicule à Darty pour effectuer une première vague d'essais et assure le suivi d'un parc de trente-deux véhicules d'appareils de mesure utilisés par le Client.

En 1999, jugeant utile de poursuivre cette

expérience pour approfondir certaines hypothèses, le Service Qualité obtient, via Renault SA, un véhicule Darty à son entière disposition. Les essais reprennent alors fin juillet et courant septembre. Pour tester le véhicule dans des conditions de conduite

proches de celle du Client, la Française de Mécanique a mis en place les moyens : deux personnes sont mobilisées et travaillent en deux équipes. La mission d'Alain Cayet et d'Alain Lefebvre est

d'effectuer mille kilomètres par jour en suivant un programme précis de conditions de roulage (voir ci-contre).

"Grâce à ces vagues d'essais, on relève un certain nombre de données qui nous permettront ensuite d'améliorer toujours nos produits", précise Laurent Pala, Chef du Service Qualité du Moteur D.

Ce souci d'amélioration de la qualité devrait s'amplifier à l'avenir, puisque la tendance est de se rapprocher du Client pour toujours mieux le satisfaire.



Interview

ALAIN CAYET

Profession : Pilote d'essais

Elan : *Quel est votre rôle dans cette vague d'essais ?*

Alain Cayet : "Tous les matins, de 5 h 30 à 13 h 30, je suis au volant d'un véhicule Darty, chargé avec 400 kg de matériel pour être dans des conditions extrêmes. Ma mission consiste à réaliser cinq cents kilomètres par jour et à noter un certain nombre de relevés avant et après ma sortie. Cela dure quelques semaines (jusqu'au 15 octobre)."

E. : *Faites-vous toujours le même parcours ?*

A. C. : "Non, je n'ai pas de parcours pré-établi. Je choisis mon itinéraire, mais en respectant des conditions de roulage : 40 % sur autoroute, 30 % en ville et 30 % sur routes nationales. Chaque jour, je note le parcours que j'ai effectué et le nombre de kilomètres réalisés."

E. : *Comment êtes-vous arrivé à cette mission ?*

A. C. : "En 1998, pour la première vague d'essais, le Service Qualité du Moteur D cherchait un chauffeur. Comme je travaillais en tant que chauffeur au Point Vert (les navettes pour l'Infirmier), on a pensé que mon expérience était utile."

E. : *L'est-elle vraiment ?*

A. C. : "Oui, parce qu'il faut respecter les conditions de roulage, être vigilant quelles que soient les conditions météorologiques et surtout ne pas dépasser les limites de vitesse ! C'est un travail de responsabilités."

E. : *Que retiendrez-vous de cette expérience ?*

A. C. : "C'est bien de savoir que l'Entreprise s'intéresse à ses Clients et améliore ainsi la fiabilité de ses moteurs !" ■ VLT

les promotions, les nominations et les augmentations individuelles des mois de juillet et septembre 1999

127 promotions Agents **53 promotions ETAM**

- | | |
|---------------|---------------|
| - 4 au K 180 | - 20 au K 255 |
| - 26 au K 190 | - 9 au K 270 |
| - 25 au K 200 | - 17 au K 285 |
| - 26 au K 215 | - 7 au K 305 |
| - 33 au K 225 | |
| - 13 au K 240 | |

les augmentations individuelles en juillet et en septembre 1999

373 pour les Agents, 156 pour les ETAM

La course continue pour Eric Lyps

Eric Lyps est toujours engagé en Coupe de France F.F.S.A. Renault Mégane Elf. Comme vous avez pu le lire dans le n° 153 d'Elan, Eric avait terminé à la douzième place à Nogaro.

Depuis, il s'est nettement amélioré, puisqu'il a terminé à la quatrième place sur le circuit de Pau. A Spa-Francorchamps, il ne termine que dix-neuvième, en raison de mauvaises conditions atmosphériques. Sur le Circuit de Charade, en plein Massif Central, il se classe septième.

Sur le circuit célèbre des Tif-

fosis, à Monza, circuit très rapide avec des vitesses de pointe de 240 km/h, la lutte est rude, mais, comme toujours, Eric grappille des places pour terminer à la cinquième place.

La course reprend à Albi, après la pause estivale, où, là encore, Eric s'améliore en se hissant à la quatrième place.

A ce moment de la compétition, Eric se classe à la huitième place du classement général. Il reste deux épreuves, Le Mans et Nîmes avant la finale qui se déroulera sur le circuit d'Estoril au Portugal.

Eric a toujours la rage de vaincre, mais la lutte est tenace avec les autres pilotes aux « dents longues » !



Suite page 23

Chantier 3 - Outils de progrès industriels

TPM 

NOUVELLE LABELLISATION AU MOTEUR D



Secteur Habillage 2 et 3, de gauche à droite : Corinne Turlat (Auditrice Renault), Alain Gallet (Technicien Atelier), Thierry Delcuse (Fiabiliste Sma), Jean-Michel Breuvère (Animateur TPM), Edmond Lefebvre (Agent de Maîtrise H2), José Guerra (FAB), Pascal Rattenni, Christian Dupuich, Gérard Clarisse, Jean-Marc Beauchamps (FAB), Joël Mascré (Chef d'Unité de Production), Daniel Bendik (Agent de Maîtrise Sma), Rudy Fritz (Agent de Maîtrise H3), Jean-Marc Mercier (FAB), Jean-Claude Duhayon (Chef de Section Technique), Anne Jessus (APPC).

C'est le deuxième Chantier TPM qui est labellisé à l'Assemblage D, cette fois dans le Secteur Habillage 2 et 3. En effet, le 25 février dernier, le Chantier Culasse Habillage 1 l'avait déjà été, avec une note de 90 %. Le 21 juillet, c'est avec une très bonne note générale (95 %), qu'a été labellisé ce Chantier.

- axe réduire durablement les coûts globaux : 95 %

■ la Démarche TPM était planifiée sur huit mois : départ en décembre 1998 pour finir en juillet 1999.

■ le choix du Chantier a été motivé pour :

- fiabiliser les machines devenues bouchons ;

- impliquer les Hommes dans la démarche : 62 personnes par équipe.



les sept points remarquables cités par les Auditeurs

■ la déclinaison des objectifs de l'Atelier au Secteur correspondant au Chantier, puis la contribution de chaque personne du Secteur à l'atteinte des objectifs ;

■ la méthode pour réaliser les interviews des Membres du Personnel en utilisant MétaPlan¹ ;

■ la démarche d'analyse et de traitement de la non-performance des moyens, en donnant la priorité aux installations de la Ligne, hiérarchisation des problèmes de fiabilité, maintenabilité, qualité et temps de cycle ;

■ l'utilisation de l'outil LUPPA² ;

■ l'optimisation de la maintenance préventive au fil de l'eau par rapport aux dysfonctionnements rencontrés ;

■ le très bon développement des 5S sur le Chantier ;

■ une animation détection anomalies potentielles (démarche pose étiquettes).



quelques chiffres

- disponibilité préparée : augmentation de 4 points ;

- arrêts des moyens : diminution de 25 cas pour mille pièces ;

- cotation 5S : 40 % en décembre 98, 80 % à ce jour ;

- LUPPA 5S : 95 actions identifiées, 25 actions soldées ;

- plan de surveillance : grâce à l'optimisation des regroupements de machines, le nombre de plans de surveillance a pu être réduit de 68 %. En conséquence, le temps passé à la documentation des plans a, lui aussi, été réduit ;

- animation des Hommes : chaque Agent de Maîtrise a planifié deux personnes par semaine pour une animation autour des indicateurs ;

- Comités 5S : ils fonctionnent et se réunissent tous les 15 jours.

Félicitation à tous les Acteurs qui ont été concernés par cette démarche.

1. Outil d'animation avec cartes-réponses.

2. Liste unique de problèmes pour plan d'actions.

TPM est une démarche formalisée, organisée et planifiée dans laquelle les évolutions naissent des efforts et du bon sens de tous les Acteurs.

Ce n'est pas une course de formule 1, mais d'endurance.

TPM est l'un des moteurs pour l'animation du progrès dans l'Entreprise, l'implication de tous en est son carburant.

CONTINUER À PROGRESSER POUR CONFORTER L'AVENIR DE L'ENTREPRISE

les principaux messages adressés à l'ensemble des participants à la cérémonie de remise des médailles du travail



C'est le 2 octobre qu'a eu lieu, à la Salle Olof Palme, la vingt-deuxième cérémonie de remise des Médailles du Travail. Une cérémonie qui a concerné 390 Récipiendaires que M. Bernard Seux, Député-Maire de Béthune, avait tenu à venir saluer au début de la manifestation (ph. 1).

Des gratifications offertes par le CE. Comme l'a souligné Hervé Borowczyk, Secrétaire du Comité d'Entreprise, **des gratifications étaient prévues par le CE** : 450 F. pour les "Grand Or" (ph. 2), 300 F. pour les "Or" (ph. 2), 250 F. pour les "Vermeil", 200 F. pour les "Argent".

Et H. Borowczyk de poursuivre : "Le monde bouge de plus en plus vite et nos modes de vie changent. Notre niveau d'exigence est plus élevé. L'Equipe des Elus présents aujourd'hui,

représentant la CFTC, la CFDT, FO et la CFE-CGC, apporte une participation active à votre Comité d'Entreprise et s'efforce d'accompagner ces changements en vous proposant des innovations qui répondent au mieux aux évolutions de vos rythmes de vie. Notre résolution pour l'an 2000, c'est de contribuer davantage encore à améliorer votre qualité et votre niveau de vie en mettant à votre disposition de nouvelles activités.

Guy Povie devait ensuite, quant à lui, notamment faire le point sur la situation du marché automobile et de la Française de Mécanique.

Le marché français. "Sur le marché automobile français, après une bonne année 1998 qui a vu une hausse de près de 10 % par rapport à l'année précédente, les huit premiers mois de 1999 ont confirmé la reprise avec **près de 15 % de progression.** Progression liée essentiellement à une conjoncture économique favorable.

Dans ce contexte, **les Constructeurs français** font jeu égal avec la concurrence avec **une pénétration en augmentation de près de 15 %.**

Le marché européen. Le marché européen est, lui aussi, en progression de près de 5 % sur les huit premiers mois de cette année, et là, **PSA et Renault augmentent leurs parts de marché plus vite que la moyenne des autres Constructeurs, en réalisant respectivement + 11 % et + 8 %.** Les prévisions pour la fin d'année font que **1999 pourrait atteindre un niveau record avec 15 millions** de véhicules immatriculés sur l'année malgré un repli du marché britannique.

Nous devons malgré ces bons résultats **rester vigilants. Nos positions ne sont en effet jamais définitivement acquises** dans cet environnement où la concurrence se situe désormais au niveau mondial, et où nos marchés traditionnels sont arrivés à saturation. Un environnement dans lequel les frontières sont de plus en plus ouvertes, les concurrents de plus en plus nombreux et de plus en plus agressifs.

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.**

Ceci explique la politique des deux Groupes automobiles français qui ont d'ores et déjà décidé d'être présents ou de négocier des accords en Amérique du Sud, en Chine, en Inde, ou encore dans des pays d'Europe de l'Est.

Cela s'est traduit par le **rapprochement, en début d'année, de Renault et de Nissan, et par la signature par PSA d'accords de coopération de plus en plus nombreux, en particulier dans le domaine des motorisations, avec Mitsubishi par exemple.**

Nos deux Maisons-Mères ont par ailleurs intensifié leur coopération, au travers du lancement du nouveau

Moteur V6 qui nous a valu la visite, en juillet dernier, des Présidents Jean-Martin Folz et Louis Schweitzer. Une coopération qui s'étend désormais aux études touchant aux énergies nouvelles.

La Française de Mécanique. Dans cette situation générale des marchés et de la concurrence, la Française de Mécanique bénéficie en 1999 des positions favorables de ses Maisons-Mères, en particulier grâce au succès des modèles les plus récents, mais elle **se doit de continuer à progresser.**

L'activité. Les rythmes de production des moteurs seront encore élevés ce mois-ci, avec en particulier le TU dont la fabrication atteindra plus de 5.000 moteurs par jour, mais aussi le Moteur D à 2.000 par jour. Les Moteurs V6 et DJ-DK seront en légère hausse.

Au global, les Départements de Mécanique ont connu des niveaux supérieurs aux prévisions et les prochains mois confirmeront cette tendance avec **une production soutenue, de près de 7.500 moteurs par jour, ce qui n'est pas habituel pour cette période de l'année.**

De son côté, la Fonderie a, elle aussi, un plan de charge important.

Les lancements. Sur le plan des produits, l'année 1999 est marquée par :

- le lancement, dans les jours qui viennent, d'une version plus puissante et plus économe du Moteur V6 ;

- la poursuite de travaux concernant l'évolution des prestations de certains produits ;

- la libération de surfaces destinées à accueillir la nouvelle famille de petits moteurs diesel développés par PSA, en collaboration avec Ford.

En Mécanique comme en Fonderie, des progrès sont enregistrés et concourent à l'amélioration de notre performance.

Bien entendu, nous devons continuer dans cette voie afin d'avoir les meilleures chances d'attirer de nouvelles activités à la Française de Mécanique. ■ GC



Automobile

Traditionnelle remise des médailles du travail

La FM prête à relever les défis de la mondialisation

A l'occasion de la traditionnelle remise de médailles du travail (grand or, vermeil, argent) à la Française de Mécanique (390), qui honore le travail, valeur inestimable qui a toujours constitué l'un des atouts de cette région », précise Guy Povie, directeur de l'entreprise, ce dernier brosse le tableau de la situation actuelle à la FM, tant au plan national, qu'européen et mondial.

Sur le marché français, l'année 1998 a été bonne (hausse de près de 10 % par rapport à l'année précédente). Les huit premiers mois de 1999 ont confirmé la reprise avec près de 15 % de progression, progression liée à une conjoncture économique favorable. Dans ce contexte, les constructeurs français font jeu égal avec la concurrence, avec une pénétration du marché français en augmentation de près de 15 %.

Sur le marché européen, la progression est de plus en plus ouverte et les concurrents de plus en plus nombreux et agressifs. Ceci passe par une plus grande internationalisation et par une politique volontariste tournée vers les marchés émergents à fort potentiel de ventes. Ainsi, les deux groupes français automobiles négocient des accords en Amérique du Sud, en

Chine, en Inde, ou encore dans les pays de l'Est. Cela s'est traduit par le rapprochement, en début d'année, de Renault et Nissan, et par la signature par PSA d'accords de coopération de plus en plus nombreux, en particulier dans le domaine des motorisations, avec Mitsubishi par exemple. Les deux maisons mères ont intensifié leur coopération au travers du lancement du nouveau V6 qui a valu la visite en juillet à la FM de Jean-Marie Folz et de Louis Schweitzer. La FM bénéficie des positions favorables des maisons mères, en particulier grâce au succès des modèles les plus récents. Les rythmes de production des moteurs continueront à être élevés, et les départements de mécanique ont connu des niveaux supérieurs aux prévisions. Les prochains mois devraient confirmer la tendance (production soutenue de 6 500 moteurs/jour). L'année 1999 a été marquée, sur le plan des produits, par le lancement d'une version plus puissante et plus économe du moteur V6, par la poursuite des travaux concernant l'évolution des prestations de certains produits, par la libération de surfaces destinées à accueillir la nouvelle famille de petits moteurs diesel développés par PSA, en collaboration avec Ford. Le projet de la FM cherchera les voies de progrès et l'entretien de dynamique nécessaires au développement de la capacité à s'adapter et à préparer l'avenir. Ce projet doit permettre d'intégrer les évolutions de plus en plus nombreuses et de plus en plus rapides de l'environnement, apportant ainsi les réponses aux défis qui s'imposent à la FM. « Il faut mesurer le progrès par rapport à la distance qui nous sépare de nos concurrents. Nous ne sommes pas encore les meilleurs partout », conclut le directeur, confiant dans les capacités à évoluer de son personnel.



Guy Povie a remis des médailles du travail, après avoir brosse le tableau de la situation de l'entreprise.





LES 390 MÉDAILLÉS DU TRAVAIL

Groupe A



TU-TUF

■ **la Médaille Vermeil à 54 personnes** : B. Anquez, G. Balle, B. Barra, D. Bekaert, R. Bétremieux, J.C. Billaut, H. Borowczyk, R. Boulanger, A.

Bourre, F. Boutelière, J. Buvry, J.C. Carème, A. Chartrer, A. Choquet, J.P. Cloet, B. Courbon, J. Davy, F. Delrue, B. Descamps, P. Devaux, C. Devost, H. Ducrot, D. Falinot, M. Flanet, R. Fruchart, J.P. Gaches, J.M. Han-

quez, C. Housieaux, R. Kopaszewski, J.C. Kovaes, Y. Kumm, A. Laurent, J. Leblanc, M. Lecucq, J. Lejeune, G. Lemaire, D. Leroy, J.M. Lescutier, G. Macke, P. Mequignon, J.P. Monsauret, B. Mouquet, J.C. Mullier, J.L. Parsy, J.C. Petit, F. Pressez, J.C. Rigaut, A. Tailliez, M. Teixeira-Goncalves, P. Tourbez, J.L. Trinquart, P. Vandezante, A. Willebrouck, J.C. Witmann.

■ **la Médaille d'Argent à 24 personnes** : J. Battaglia, D. Biget, J.P. Bossu, R. Bourriez, Y. Brillon, B. Cadran, L. Charlet, H. Cottret, B. Courbet, M. Cuvelier, G. Dauchelle, P. Decalf, J. Decroix, J.J. Dedrie, J. Defosse, J. Delattre, J. Demartin, P. Descamps, T. Devemy, P. Dufresne, J.L. Dumez, J.L. Duparcq, J.J. Dupont, K. Es-Safi.

Groupe B

GRAND OR, OR ET POSTHUME

■ **la Médaille Grand Or à 2 personnes** : M. Bravetti, J.C. Viseur.

■ **la Médaille Or à 56 personnes** : J. Bailleul, R. Bernard,

P. Bisiaux, M. Boin, D. Boulan, A. Bourlard, J.L. Cambier, J.P. Cliquennois, Y. Coulon, T. Czerniak, A. de Budt, M. Debret, Y. Decayeux, D. Declerck, L. Delabroye, R. Desrumaux, B. Destampes, F. Drelon, J. Ducrocq, A. Dupas, J.P. Dupont, E. Gournay,

J. Graj, R. Gwosdz, S. Hanse, R. Hebel, P. Hervillard, S. Jastrzemski, J.P. Lacroix, L. Laurent, J.C. Lefebvre, E. Lestienne, J.P. Lohez, A. Maille, R. Marquette, F. Marquilly, M. Mathon, J.L. Mire, J.P. Monet, J.P. Moret, J.P. Mortreux, L. Parsy, R. Pilarczyk,



J.M. Plouviez, M. Richir, S. Roch, J. Rousseau, J. Schwanka, A. Segard, A. Senicourt, Y. Simon, C. Thibout, B. Tillier, A. Vaesen, J.P. Vervaecke, D. Vincent.

■ **la Médaille Vermeil à titre posthume à 2 personnes** : C. Descamps, C. Boulanger.

DRH

■ **la Médaille Vermeil à 9 personnes** : J.P. Bailleul, J.P. Barel, A. Bouchart, A.D. de Cocker, R. Degrande, C. Herlin, E. Lesage, J.F. Ponchel, J. Vigneron.

■ **la Médaille d'Argent à 7 personnes** : A. de Smet, B. Flouquet, P. Gathelier, J.L. Housseaux, B. Jakubowski, P. Masclef, J.C. Plancq.

DV

■ **la Médaille Vermeil à 1 personne** : G. Lohez.

■ **la Médaille d'Argent à 1 personne** : D. Watre.

DLA

■ **la Médaille Vermeil à 7 personnes** : R. Dobrowolski, Y.P. Duchet, G. Finiak, A. Hornaert, C. Loones, J.P. Quillet, E. Sobaga.

■ **la Médaille d'Argent à 7 personnes** : J.L. Charpiot, J.L. Deneuille, P. Genoux, M. Haentjens, J.L. Hocq, B. Sombret, G. Yvart.

QUALITE

■ **la Médaille Vermeil à 5 personnes** : B.M. Bailleul, F.

Belval, J.M. Kozlowski, P. Thillier, J.P. Turpain.

■ **la Médaille d'Argent à 3 personnes** : O. Capone, P. Darras, D. Hennion.

PVS

■ **la Médaille Vermeil à 2 personnes** : C. Finiak, S. Smuraga.

TU-TUF

■ **la Médaille d'Argent à 37 personnes** : J.P. Faucoeur, F. Fauvergue, R. Favre, F. Feray, S. Fiannaca, J. Francke, L. Godart, A. Gumez, J. Huchette, M. Ianni-Trignano, F. Janczak, A. Labarre, J. Lachery, A. Lambin, J.P. Laurent, M. Leveau, D. Lheureux, D. Loquet, G. Marie, G. Marquis, N. Merime, A. Millet, E. Myck, C. Nowak, H. Nowak, G. Pachurka, S. Peyjoine, J.P. Piriti, R. Pitolet, J.L. Simon, D. Sion, G. Thieffry, D. Thumerel, N. Vanderstappen, D. Vercruysse, A. Willem, P. Zakrent.

DIRECTION

■ **la Médaille d'Argent à 2 personnes** : M. Besnoin, M. Schmitt.

Groupe C



V6/DK

■ **la Médaille Vermeil à 16 personnes** : J.P. Bergine, D. Bohmke, A. Boidin, N. Bouchart, M. Catry, D. de Saint Esteban, J. Delelys, J.C. Deplanque, L. Descamps, W. Drolet, J.M. Jaskulski, N. Merlevelde, M. Polomski, R. Potier, B. Sabin, J.M. Salmon.

■ **la Médaille d'Argent à 31 personnes** : J.C. Bigotte, A. Caruso, M. Catalano, F. Cliquennois, M. Colombel, D. Delannoy, J.M. Delecour, B. Dellidj, R. Demoncheaux, J.P. Desprez, C. Dewolf, J.L. Diers, J.P. Dupache, H. Grare, B. Guillemant, C. Karczewski, J.M. Lagache, G. Lecocq, G. Lherbier, A. Martel, P. Maucler, S. Montemurro, H. Mussa-Peretto, B. Nowicki, C. Piowczyk, C. Pronnier, A. Screve, J.P. Szafrańek, E. Szymczak, G. Wauquier, D. Wisniewski.

D

■ **la Médaille Vermeil à 17 personnes** : J. Biernacik, M. Blondel, B. Branquart, J.P. Carretero, R. Chenu, P. Clause, R. Delelys, C. Dondaine, P. Dupuis, J. Huleux, R. Journe, P. Lombart, A. Marques, J.C. Messe, M. Nayet, A. Pierre, G. Zelewski.

■ **la Médaille d'Argent à 25**

personnes : A. Bordez, G. Carpentier, J.M. Declerck, M. Delforge, J.P. Deruy, M. Desruelle, P. Duriez, R. Fremaux, M. Hasnaoui, J.M. Hugot, D. Korbas, J.M. Laloux, E. Leborgne, T. Ledhe, D. Legrain, R. Lemaitre, R. Maillard, M. Nardello, B. Olivier, B. Pollet, M. Richard, E. Rizzo, P. Romon, M. Vasseur, M. Versele.

Groupe D



DGFI

■ **la Médaille Vermeil à 5 personnes** : J. Beaucourt, M. Delcourte, J.R. Drelon, M. Eloy, J. Lutomski.

■ **la Médaille d'Argent à 7 personnes** : J.J. Becu, J.F. Dancoisne, P. Desmazières, C. Fievet, R. Nowak, S. Selosse, E. Vanstraceele.

DT

■ **la Médaille Vermeil à 14 personnes** : P. Capiaux, J.P. Castien, A. Comblet, C. de Backer, J. Delecour, C. Dourlens, R. Drelon, R. Flour, P. Froton, D. Grau, B. Millet, J. Molka, J.L. Moregola, G. Verbeke.

■ **la Médaille d'Argent à 7 personnes** : B. Becu, A. Bobillier-Monnot, J. Bouchez, L. Dekeukelare, R. Magniez, M. Parquet, J.L. Wattrelot.

FONDERIE

■ **la Médaille Vermeil à 14 personnes** : C. Blanchant, J.C. Cottignies, S. Delabroye, J.C. Delestrée, D. Fontaine, F. Gautier, B. Lecerf, P. Lemaire, J.P. Nasembel, D. Piegza, J.P. Pieron, E. Piwek, C. Poutrain, J.M. Roubaix.

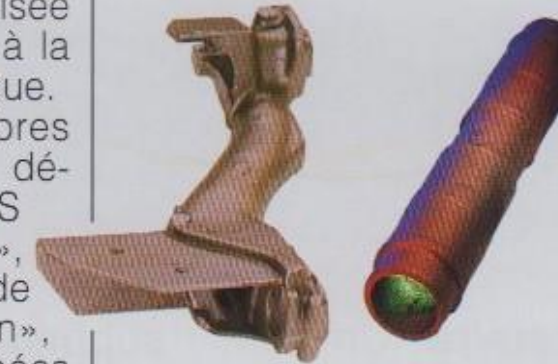
■ **la Médaille d'Argent à 35 personnes** : Y. Blairy, Y. Bocquillon, P. Budka, A. Camicia,

J.L. Caron, J. Chuin, J. Davin, B. Decats, G. Decroix, G. Delobel, B. Delory, P. Deplanque, C. Derisbourg, D. Deruelle, F. Doucement, S. Drecourt, C. Dupont, J.P. Fourcroy, D. Guillou, M. Lacki, E. Lamihau, F. Lassue, D. Lefebvre, P. Lourdel, J.L. Moulard, J.P. Mussa-Peretto, G. Peguet, G. Pierrot, J. Piret, D. Robert, U. Salingue, D. Sergheraert, J.M. Simon, J.M. Vignacourt, R. Wolnik.



La nouvelle Citroën Saxo à FM

A l'occasion du "restyling" de la Citroën Saxo, une exposition a été organisée les 6, 7 et 8 octobre à la Française de Mécanique. De nombreux Membres du Personnel ont pu découvrir une Saxo VTS de couleur «Helio d'or», ainsi qu'une Saxo SX de couleur «vert Ceylan», respectivement équipées du TU5J4 et du TU1M+.



7.395 moteurs par jour

Au moment où nous mettions sous presse, les productions dans les Départements de Mécanique s'élevaient à 7.395 moteurs par jour : 5.000 pour le TU, 105 pour le

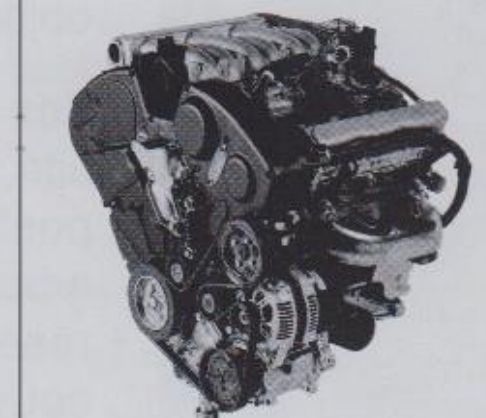
partissaient de la façon suivante : 11.500 vilebrequins, 4.500 arbres à cames, 42.500 chemises, 24.000 collecteurs et pièces de sécurité.

Le Moteur V6-ES/L sur la 607

C'est désormais officiel, depuis le récent Salon Automobile de Francfort, la nouvelle "grande" Peugeot s'appellera 607.



ES/L, 290 pour le DK, 2.000 pour le D. A la Fonderie, les fabrications journalières se ré-



Cette berline, qui se veut innovante, intelligente,

tout en conservant l'esthétique des grandes classiques, étrennera la toute nouvelle version du Moteur V6-ES/L qui offre désormais plus de puissance, tout en permettant l'économie d'un litre de carburant aux cent kilomètres.

La commercialisation de la Peugeot 607 interviendra au printemps prochain, mais le Département V6-DK va anticiper le lancement en commençant dans les prochains jours la fabrication en série des moteurs qui lui sont destinés.

Paris-Brest-Paris au cinq Cyclistes de FM

La dernière grande aventure du XX^{ème} siècle : 1.260 km à parcourir en vélo en 80, 84 ou 90 heures maxi, suivant les options.

Cette manifestation ne se déroulant que tous les quatre ans voit la participation de plus 3.500 cyclistes de toutes nationalités, avec environ 38 % d'étrangers (plus de vingt Nations représentées) et notamment des Américains (plus de 400), des Canadiens, des Suédois, des Norvégiens, des Danois, des Autrichiens, des Anglais, des Irlandais, des Espagnols, des Italiens, des Australiens, des Africains du Sud, des Russes, etc...

Cinq cyclistes travaillant ou ayant travaillé à FM ont participé à ce grand rendez-vous international : Jean-Pierre David (Retraité), René Descamps (DRH), Daniel Flambard (V6-DK), Frédéric Maerten (D) et René Mortka (PVS). Deux accompagnateurs, Bernard Pruvost (D) et Carmen Wallart (DLA), dont le mari participait

également à l'épreuve, attendaient les vaillants rouleurs à Loudéac, à l'aller comme au retour (km 460 et 780), ainsi qu'à Mortagne en Perche (km 1.100) pour leur apporter le soutien nécessaire, alimentaire et vestimentaire. Mais quelles forces obscures poussent les cyclos à refaire Paris-Brest-Paris pour la troisième ou la quatrième fois pour certains (seul René Mortka en était à sa première participation), car la plupart des participants, au sortir d'un Paris-Brest-Paris, nous disent «jamais plus» !

Les cyclos seraient-ils dotés d'une mémoire sélective ?

Les motivations d'un prétendant à Paris-Brest-Paris sont similaires à celles d'un pratiquant de disciplines voisines comme la course à pied, le marathon ou le triathlon.



Les spécialistes de l'endurance ont une volonté constante de se surpasser, un goût prononcé de l'aventure qui les conduisent à rechercher de nouveaux défis. Que de souvenirs après un Paris-Brest-Paris. Parcours touristique, mais ô combien athlétique, nostalgie des paysages de Bretagne ou du Perche, ambiance de fête à l'aller comme au retour, chaleur humaine tout au long du parcours. Pour toutes ces bonnes raisons, ils espèrent tous «refaire» Paris-Brest-Paris en 2003.

L'INFORMATIQUE COMMUNIQUE

Les dernières technologies utilisées dans l'Industrie ont été mises en œuvre pour doter l'Entreprise d'une infrastructure apte à améliorer les performances de chacun. Elles offrent aux utilisateurs les meilleurs outils bureautiques, les meilleurs outils de communication, et les meilleurs accès aux Informatiques Centrales de FM, de PSA Peugeot-Citroën et de Renault. L'informatique communicante est une solution alternative aux échanges de papiers et quelquefois même elle pourra suppléer l'Informatique Centrale.



La mise en œuvre. Un millier de micro-ordinateurs sont connectés sur un réseau rapide desservi par une trentaine de serveurs et auquel est associée une centaine d'imprimantes. Les terminaux passifs sont

supprimés et c'est donc plus de cinq cents micro-ordinateurs neufs qui sont mis en œuvre, tandis que six cents autres sont adaptés. Ce projet, initialisé en 1997, a été planifié sur cinq ans. A la fin de l'année 1998, il a été souhaité que l'ensemble du réseau soit opérationnel pour la fin 1999. Une mobilisation de toutes les ressources informatiques FM a été nécessaire pour tenir cet objectif (ph. 1).

Les composants. La nécessité de communiquer entre postes informatiques a amené la mise en place d'un réseau de fibres optiques couvrant l'ensemble de la FM. Une charge déjà largement entamée mais qui reste à finaliser. Les machines

communiquent entre elles par des protocoles ouverts et l'ampleur du réseau a nécessité l'optimisation de l'architecture de communication de la FM.

Le nouveau poste de travail offre aux utilisateurs un envi-

DGFI/Réseau peut alors implanter les machines et leur donner la configuration requise (ph. 3 et 4).

Pendant ce temps, DRH/Formation dispense une initiation d'une journée aux nouveaux utilisateurs.



ronnement informatique (Windows NT), de nouveaux outils bureautiques, ainsi que des émulateurs permettant l'accès aux Sites Bull et IBM de l'Informatique Centrale.

De nouveaux services sont offerts et en particulier la messagerie qui permet l'échange de documents ou d'informations.

Une implication de tous. Le Bureau de Méthodes-Informatique réalise une étude fine des besoins de chacun des utilisateurs. Un cahier des charges est réalisé (ph. 2).

DGFI/Exploitation prend ensuite en charge l'ensemble des installations déployées et en assure la maintenance.

Le déploiement. Aujourd'hui, la moitié des utilisateurs a été équipée. Le déploiement se poursuit sur un rythme d'environ cent postes par mois. Au niveau exploitation, les ressources "espaces de travail", les partages d'imprimantes sont créés. Les services de sauvegarde, de messagerie et de synchronisation des postes sont opérationnels. Le Service Intranet FM de communication est quant à lui en cours de réalisation.



Une communication facilitée. Les nouveaux outils de communication correspondent chacun à un domaine d'application.

Les ressources communes à l'UET, au Service, au Département permettent de partager les mêmes informations. La messagerie (outlook) permet d'échanger des informations et l'Intranet FM (Internet interne) pourra permettre de publier des informations destinées à l'ensemble des utilisateurs.

Autant de facilités mises à disposition des utilisateurs, qui visent à améliorer le quotidien et les performances de chacun. ■ YG

Photo 1 (DGFI) : de gauche à droite, J.M. Augot, St. Burdel, Ph. Legrand, P. Leclercq, L.J. Dispra, Th. Bonduelle, F. Roose, F. Penkala, J. Hardemon.

Photo 2 : de gauche à droite, H. Dupuis (TU), J.M. Lecam (TU), A. Dubois (DGFI), Z. Butanavicz (TU), J. Mardeman (DGFI) et D. Vorobieff (DGFI).

Photo 3 (DGFI) : de gauche à droite, Ph. Legrand, J. Bartnik, F. Roose.

Photo 4 (DGFI) : accroupi, J.M. Augot ; debout, F. Penkala.





les départs en retraite

Tous nos vœux de longue et heureuse retraite à :

- Charles Marzolf (ph. 1), Professionnel d'Affûtage au DT. Entré à FM le 12 octobre 1970, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Jean-Marie Allard (ph. 2), Agent d'Outillage au DT. Entré à FM le 1^{er} juillet 1975, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Serge Barbier (ph. 3), Conducteur de Module au D. Entré à FM le 18 novembre 1974, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Edouard Vanhessche (ph. 4), Professionnel de Maintenance au DT. Entré à FM le 22 mars 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Claude Martin (ph. 5), Conducteur de Module en Fonderie. Entré à FM le 7 septembre 1981, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Casimir Radlinski (ph. 6), Professionnel Environne-

ment au DT. Entré à FM le 4 mars 1971, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;

- Serge Boulnois (ph. 7), Conducteur de Module au TU. Entré à FM le 1^{er} novembre 1984, il a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Jean-Claude Manouvrier (ph. 8), Professionnel de Maintenance au V6. Entré à FM le 3 septembre 1984, il a pris sa retraite à l'âge de 58 ans ;
- Jean-Claude Cappe (ph. 9), Conducteur de Module au V6. Entré à FM le 23 février 1972, il a pris sa retraite à l'âge de 56 ans ;
- Jeanine Moncomble (ph. 10), Conducteur de Module au D. Entrée à FM 1^{er} décembre 1996, elle a pris sa retraite à l'âge de 57 ans ;
- Alfred Samor (ph. 11), Agent d'Affûtage au DT. Entré à FM le 1^{er} juillet 1985, il a pris sa retraite à l'âge de 60 ans ;
- Martial Pasquier (ph. 12), Professionnel Motoriste au PVS. Entré à FM le 23 novembre 1981, il a pris sa retraite à l'âge de 60 ans.

les joies

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

■ au TU :

- Bénédicte, fille de Daniel Gysels, née le 28.8.99 ;
- David, fils de Daniel Kalinski, né le 28.7.99 ;
- Léontine et Claudine, filles de Stéphane Delacourt, nées le 10.7.99 ;
- Steve, fils de Jacky Robillard, né le 3.9.99.

■ à la Fonderie :

- Alexe, fille d'Alain Owczarzak, née le 7.9.99 ;
- Baptiste, fils de Jean-Michel Mantel, né le 15.4.99 ;
- Quentin, fils de Franck Boutillot, né le 5.8.99.

■ au D :

- Elise et Justine, filles de Jean-Philippe Bemka, nées le 22.7.99 ;
- Kevin, fils d'Olivier Trognon, né le 17.9.99 ;
- Pauline, fille de David Nicole, née le 28.7.99.

■ au DLA :

- Lucas, fils de Bruno Sal-laz, né le 12.7.99.

■ au V6 :

- Betty, fille de Freddy Louchart, née le 31.7.99.

■ au DT :

- Nicolas, fils de Monique Polfliet, né le 16.3.99.

■ au DRH :

- Loïc, fils de Karine Ptak, né le 5.8.99.

les peines

Nous avons appris avec grand regret le décès de Jean-Claude Leclercq, le 17 août 1999, à l'âge de 51 ans. Entré dans l'Entreprise le 4 janvier 1971, il était Technicien de Méthodes au V6-ESL.



Nous présentons à sa famille nos sincères condoléances.

23^{ème} EDITION DU SALON ARTISTIQUE FM

Le Salon artistique, organisé conjointement par Elan et par le Comité d'Entreprise, en arrive à sa vingt-troisième édition.

Pour tenir compte d'attentes qui nous ont été plusieurs fois formulées, la liste des prix sera sensiblement modifiée cette année, en sachant notamment qu'une journée-surprise concernera une quarantaine de personnes, en comptant les conjoints. Vous trouverez dans notre prochain numéro la liste des prix nouvelle formule.

Il y aura, comme l'année dernière, sept disciplines : peinture, dessin, sculpture et décoration générale, bande dessinée et caricature, collage, photo noir et blanc, photo-couleur.

Aucun thème n'est retenu : vous pourrez ainsi d'autant mieux donner libre cours à votre imagination.

Vous savez à ce sujet que le jury tient compte essentiellement de la créativité dont vous faites preuve et de l'originalité des œuvres que vous présentez et qu'il ne peut donc

récompenser celles ou ceux qui font de la copie.

Ne tardez pas par conséquent à vous préparer : c'est la meilleure façon pour que vous mettiez toutes les chances de votre côté.

En sachant que si vous ne pouvez présenter qu'une œuvre dans chacune des disciplines artistiques, chaque membre de votre famille peut aussi participer dans chacune d'entre elles.

Comme les années précédentes, vous aurez jusque début décembre pour remettre

vos œuvres au Service Communication, au rez-de-chaussée du Bâtiment Administratif.

Rappelons que le Salon FM 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 de moins de 21 ans.

Vous pouvez donc être très nombreux à participer : à vos palettes, à vos établis, à vos objectifs !

Et si vous étiez parmi les gagnants de cette année ? ■ GC



les pièces de la fonderie

VILEBREQUINS

Type	Marque	Moteurs et véhicules
579	Renault	moteur F : Clio, Mégane, Kangoo
499	Renault	moteur F : Clio, Mégane, Laguna
519	Renault	moteur K7M : Mégane K4M
546	Renault	moteur K : Clio, Mégane K4J
158	Renault	moteur D : Twingo, Clio, Kangoo
518	Peugeot	moteur TU1 : 106, 206, Partner
	Citroën	moteur TU1 : Saxo, Berlingo
516	Peugeot	moteur TU9 : 106
	Citroën	moteur TU9 : Saxo
520	Peugeot	moteur TU5 : 106, 206, 306
	Citroën	moteur TU5 : Saxo, Xsara, Picasso
	Peugeot	moteur TUD5 : 106
521	Citroën	moteur TUD5 : Saxo
	Nissan	moteur TUD5 : Micra
	Maruti	moteur TUD5 : Zen
	Hyundai	moteur TUD5 : Accent
	Toro	moteur TUD5
621	Opel	Hongrie

ARBRES A CAMES

030-517	Peugeot	moteur TU : 106, 206, 306, Partner
	Citroën	moteur TU : Saxo, Xsara, Berlingo, Picasso
120	Renault	moteur D : Twingo, Clio, Kangoo

COLLECTEURS

572	Peugeot	moteur TU : 106, 206, 306, Partner
	Citroën	moteur TU : Saxo, Xsara, Berlingo, Picasso

CHEMISES

Type	Marque	Moteurs et véhicules
007	Peugeot	moteur TU1 : 106, 206, Partner
	Citroën	moteur TU1 : Saxo, Berlingo
009	Peugeot	moteur TU3 : 106, 206, 306, Partner
	Citroën	moteur TU3 : Saxo, Xsara, Berlingo
911	Renault	moteur E : Clio
008	Peugeot	moteur TU9 : 106
	Citroën	moteur TU9 : Saxo
021	Peugeot	moteur ES/L : 406, 607
	Citroën	moteur ES/L : XM, Xantia
	Renault	moteur ES/L : Laguna, Safrane, Espace
76-321	Audi	moteur 1,6
71.4-321	VW	moteur 1,4

PORTE-FUSÉE

487/488	Renault	Trafic
073/074	Renault	Mégane

EMBOUS D'ESSIEU

367/368	Renault	Trafic
---------	---------	--------

BOÎTIERS DE TRAVERSE

588/589	Peugeot	306
---------	---------	-----

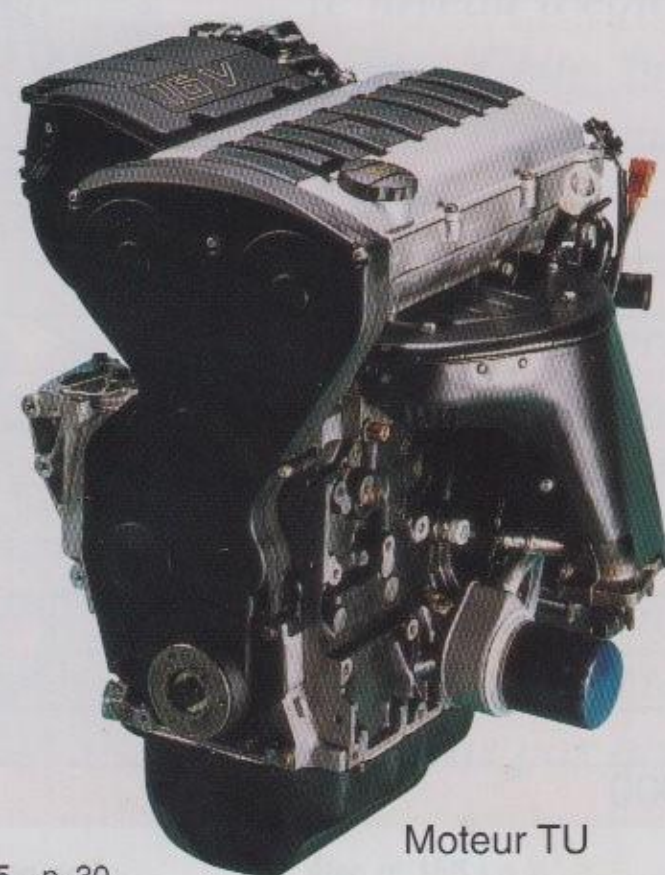
BRAS DE SUSPENSION

486	Renault	Trafic
831/832	Renault	Laguna - Scenic
052/053	Renault	Mégane
209/210	Renault	Kangoo
226/227	Renault	Kangoo
046/047	Renault	Mégane
956/957	Renault	Laguna
927/928	Citroën	Xantia Break
879/880	Citroën	Xantia
C57/C65	Peugeot	306
515/523	Peugeot	106
C76/C78/C79	Peugeot	Partner
	Citroën	Berlingo
955/957	Peugeot	206 en janvier 2000

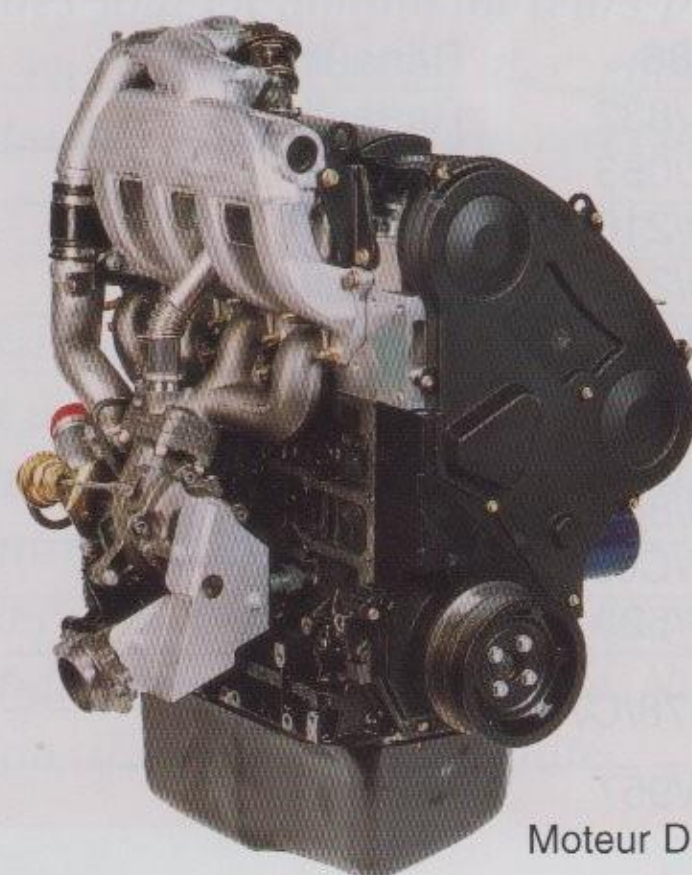
les moteurs des départements de mécanique

MOTEUR TU

énergie	type	cylindrée (cm ³)	marque	véhicules
essence	TU9M	954	Peugeot Citroën	106 Saxo
	TU1M+	1.124	Peugeot Citroën	106, Partner Saxo, Berlingo
	TU1JP+	1.124	Peugeot	206
	TU3.2K	1.360	Peugeot Citroën	106, 306, Partner Berlingo
	TU3JP	1.360	Peugeot Citroën	306, Partner, 206 Saxo, Xsara, Berlingo
	TU5JP	1.587	Peugeot Citroën	206, 306 Saxo, Xsara, Picasso
	TU5J4	1.587	Peugeot Citroën	106 Saxo
	TU1GPL	1.124	Peugeot Citroën	106, Partner Saxo, Berlingo
	TU3GPL	1.360	Peugeot Citroën	206, 306, Partner Xsara, Berlingo
	gasole	TUD5	1.527	Peugeot Citroën Nissan Maruti Hyundai Toro



Moteur TU



Moteur D

MOTEUR D

énergie	type	cylindrée (cm ³)	marque	véhicules
essence	D7F	1.149	Renault	Twingo, Clio, Kangoo
	D7D	1.000	Renault	Twingo, Clio, Mercosur

MOTEUR ES/L

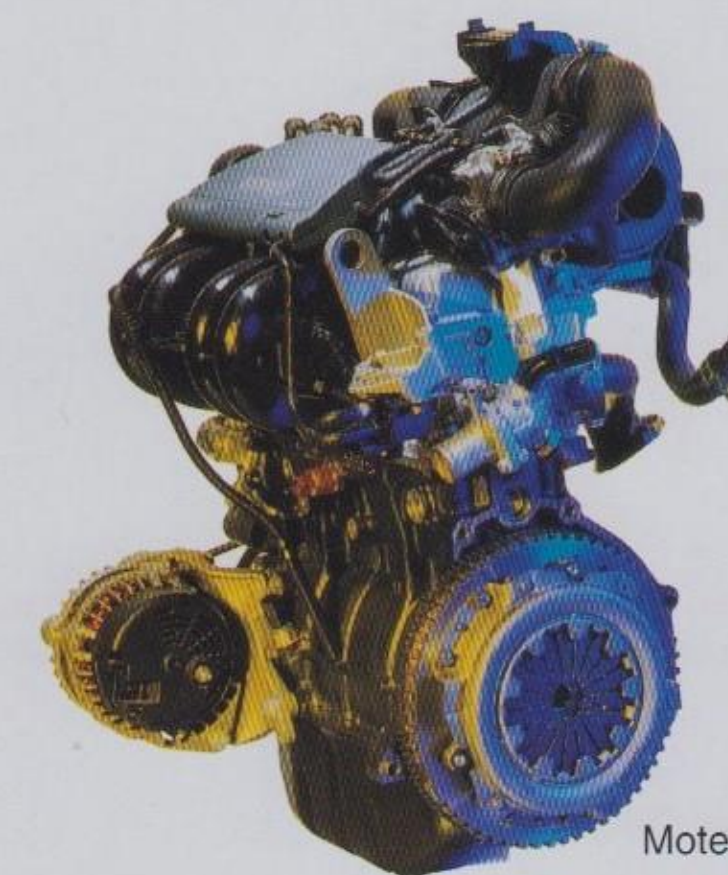
essence	ES9J	2.946	Peugeot Citroën	406, 607 XM, Xantia
	L7X	2.946	Renault	Laguna, Safrane, Espace

MOTEUR DJ/DK

gasole	DJ5	2.446	Peugeot Citroën	Boxer Jumper
	DJ5T	2.446	Peugeot Citroën	Boxer Jumper
	DJ5TED	2.446	Peugeot Citroën	Boxer Jumper
	DK5	2.446	Citroën	XM



Moteur ES/L



Moteur DJ/DK

