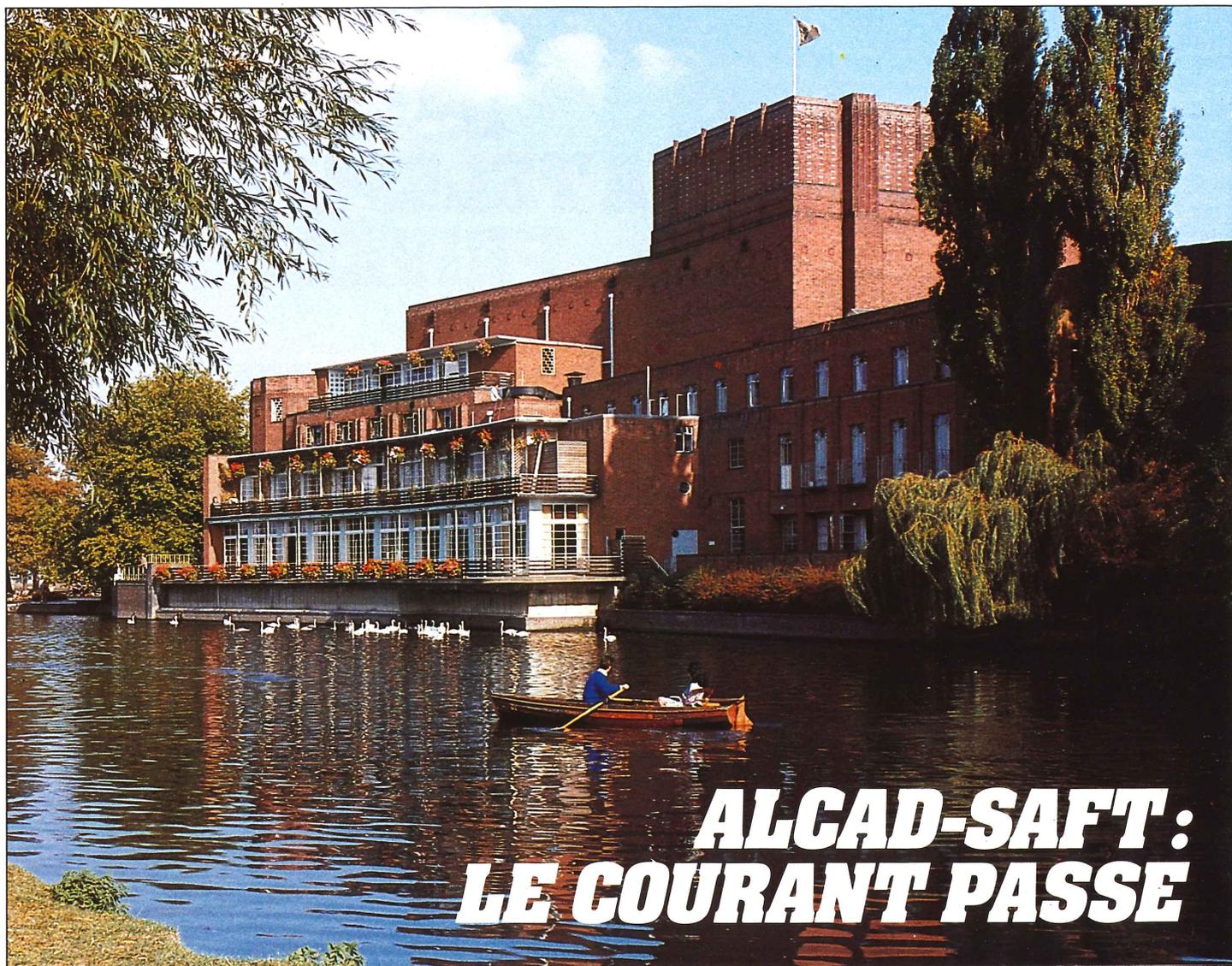


SAFT Magazine

N° 11/MAI 1987



ALCAD-SAFT: LE COURANT PASSE

(VOIR ARTICLE PAGE 7)

Tout près de Redditch, le théâtre Royal Shakespeare de Stratford-on-Avon (équipé par Alcad)

EDITORIAL

ALCAD: UNE NOUVELLE DIVISION DE SAFT

Le 1^{er} mars 1987, SAFT devenait propriétaire de la totalité des actions de la société britannique Alcad Ltd et de sa filiale américaine Alcad Inc.

Que signifie cette acquisition pour SAFT, pour son personnel ?

1. D'abord que nous croyons à l'avenir du nickel-cadmium industriel... Bien sûr, Bordeaux n'a pas connu la dynamique de développement de Nersac-Saint-Yrieix, mais nous croyons que face aux batteries au plomb, le nickel-cadmium continuera d'avoir sa place de par sa robustesse, ses performances et sa fiabilité. Nous continuerons, à Bordeaux et à Redditch, de nous battre pour promouvoir de nouvelles applications toujours plus exigeantes pour le nickel-cadmium.

2. Ensuite que nous restons fidèles à notre stratégie de déploiement international... Conquérir des parts importantes du marché mondial, c'est mieux assurer l'avenir de SAFT, de ses usines, de ses personnels en France comme à l'étranger face aux poussées de nos concurrents internationaux. Etre plus présents dans le monde, c'est mieux servir nos clients internationaux par

SUITE PAGE 2

des réseaux commerciaux plus denses, des lignes de produits plus fournies, des batteries de plus grande qualité.

3. Enfin que nous nous engageons à développer au mieux l'activité des deux usines-sœurs de Bordeaux et de Redditch, en utilisant à fond leurs investissements, les connaissances de leurs personnels, en leur donnant pour mission d'irriguer au mieux leurs réseaux respectifs, SAFT pour Bordeaux, Alcad pour Redditch.

Bien-sûr, mettrons-nous à profit toutes les synergies qui peuvent être trouvées entre ces deux usines (achats communs, approvisionnements croisés, échanges de procédés, compléments de gammes) pour offrir à nos clients un meilleur service, de meilleurs produits à de meilleurs coûts. Nous le ferons simplement avec le personnel de la division "Ouvert" et d'Alcad, et non avec les uns contre les autres.

Avec Alcad, ses 520 personnes, son réseau de ventes international qui couvre 80 pays, SAFT double sa part du marché mondial en accumulateurs "Ouvert" (de 15 à 31%) pour la porter au niveau de son principal concurrent. Travaillons ensemble à partir de cette nouvelle position pour grignoter des points de marché aux accumulateurs au plomb.

Bienvenue au personnel d'Alcad dans le Groupe SAFT. Sa présence parmi nous est bonne pour Alcad, bonne pour SAFT, bonne pour le nickel-cadmium.

GEORGES-CHRISTIAN CHAZOT

SOMMAIRE

- 1. **EDITORIAL**

- 2. **NOS PRODUITS**
DU NOUVEAU DANS LA TÉLÉPHONIE PRIVÉE
ÉTANCHE : ÉNERGIE PLUS

- 4. **MOBILITÉ**
ROMAINVILLE EN POITOU
QUI A BOUGÉ ?

- 6. **INTERNATIONAL**
UNE DIVISION POUR COOPÉRER
ALCAD-SAFT : LE COURANT PASSE

- 9. **NOS CLIENTS**
ÉNERGIE AUTONOME ET FORCES
NAVALES

- 11. **NOUVELLES DES ÉTABLISSEMENTS**

- 15. **HOBBY-HOBBIES**

- 15. **SAFT DERNIÈRE**

DU NOUVEAU DANS LA TÉLÉPHONIE PRIVÉE!

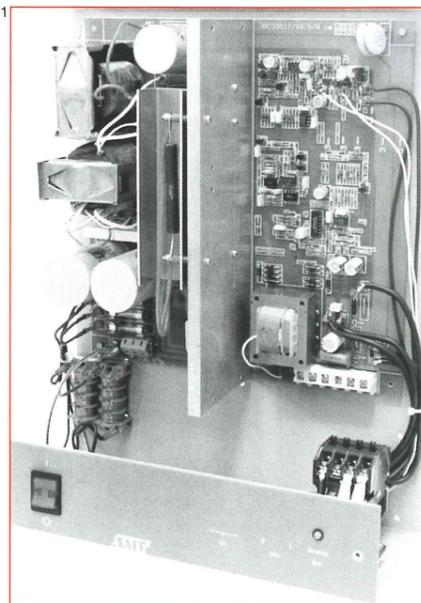
La gamme TPS 48V est la dernière-née d'une nouvelle famille de produits bousculant les concepts traditionnels de la profession. Le TPS 48V est un redresseur chargeur de batterie destiné à l'alimentation des autocommutateurs à usage privé (PABX). Il a la particularité de se distinguer de ses concurrents par son encombrement réduit (volume 5 fois plus petit), sa masse (5 fois plus léger) et son prix compétitif.

C'est l'emploi de l'électronique de puissance à technologie avancée et éprouvée en télécommunications publiques et autres secteurs de pointe qui a permis d'obtenir ces résultats. La gamme a été développée avec le souci d'industrialisation nécessaire pour la fabrication sur les machines d'insertion et de tests automatiques de l'usine de Troyes.

Le TPS 48V s'inscrit dans un programme de développement destiné à permettre au département Énergie de conquérir une part dans un marché où il n'était pas présent. Les extensions de gamme sont inscrites au programme de développement 1987.

Le premier résultat tangible est la commande passée par la Gendarmerie Nationale consistant en la fourniture de 400 TPS 48V pour l'alimentation des autocommutateurs type 2506 (Télic) qui équipent les brigades de gendarmerie.

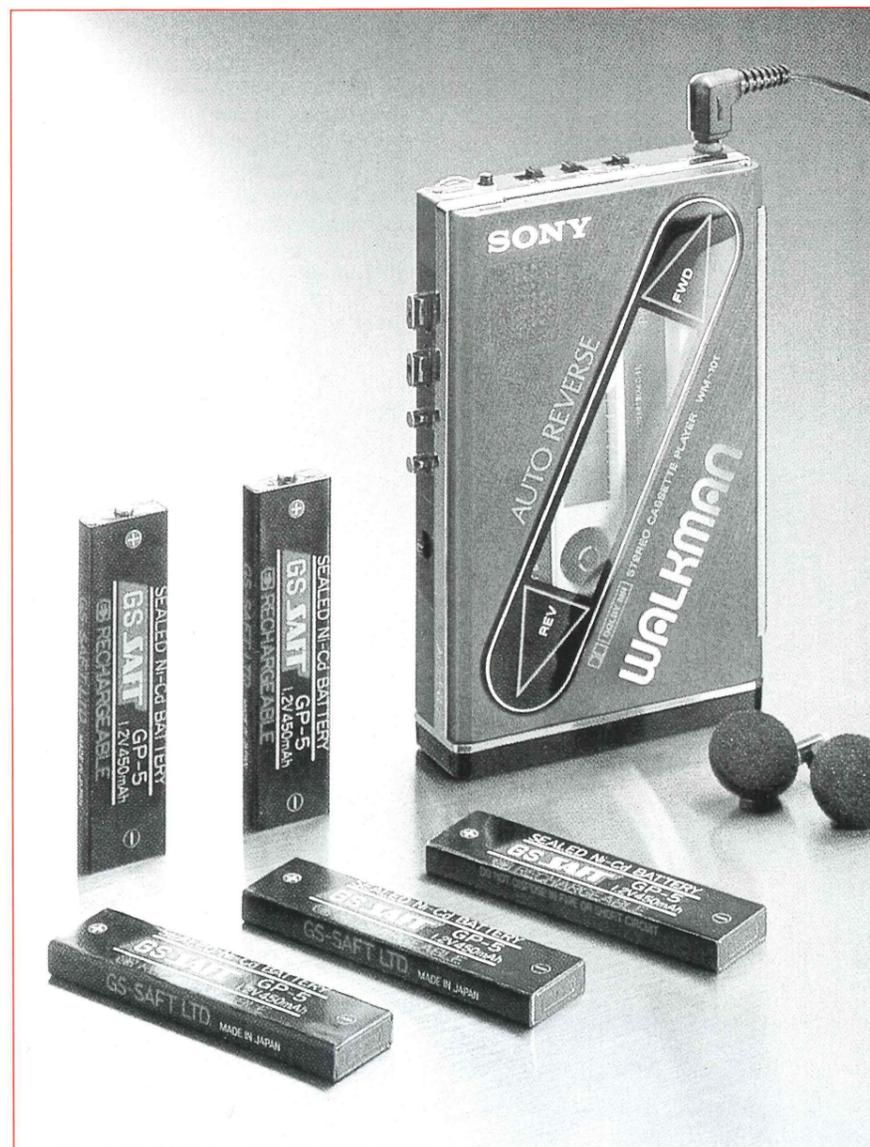
CHARLES STREB



1. Le TPS, photo Arsicaud

NOS PRODUITS

ÉTANCHE: ÉNERGIE PLUS



Une nouvelle gamme d'accumulateurs nickel-cadmium vient de naître : la gamme GP. L'innovation majeure réside dans la forme du produit : les éléments ne sont plus cylindriques ou "bouton" mais parallélépipédiques ; on pourrait presque penser à un mini-paquet de chewing-gum ! Conçu initialement par GS-SAFT pour répondre aux besoins des intégrateurs japonais, Sony en premier lieu, le GP présente une énergie volumique améliorée de 25% par rapport aux éléments ronds. Capacités disponibles : 300, 400 et 700 mA. Electrodes ultraminces et soudure au laser en font un produit particulièrement performant.

Les applications visées sont multiples : baladeurs (walkman), terminaux de saisie portables, caméscopes, émetteurs-récepteurs.

En résumé, un produit unique que nous envient nos concurrents.

VERONIQUE FISCHER / ROLAND BOURGEOIS

1. La gamme GP équipe Sony

ROMAINVILLE EN POITOU

Quarante-cinq personnes de Poitiers sont aujourd'hui en mobilité provisoire dans l'établissement de Romainville. Comment et pourquoi se sont-elles déplacées, qu'en pensent-elles aujourd'hui ?

SAFT-Magazine a interrogé pour vous deux des "pionniers" de la mobilité : **Louissette Prioux**, et **Jean-Pierre Ollier**.

SAFT-Magazine - Pourquoi avez-vous choisi de "bouger" pour six mois, peut-être plus, vers Romainville ?

Louissette Prioux - Je souhaitais changer, voir autre chose, vivre autre chose. Je suis à SAFT Poitiers depuis 18 ans, j'avais le sentiment d'être restée bien longtemps au même endroit, c'était une bonne occasion. Alors, dès que j'ai vu les postes ouverts sur Romainville, je me suis présentée.

Jean-Pierre Ollier - Je me renseignais régulièrement sur les postes à pourvoir.

J'avais déjà été intéressé et tenté ma chance sur un poste. Lorsque l'implantation de la fabrication du 100PGRW a été décidée à Poitiers, et compte-tenu des problèmes de l'usine, cela m'a fait réfléchir.

Je pensais qu'il fallait que je me préoccupe de l'avenir, que je m'assure du travail pour 1987. Mon secteur à Poitiers n'était pas menacé. Je travaillais sur les presses d'emboutissage. Mais j'ai choisi de voir à long terme. J'ai demandé au Service du Personnel de l'usine s'il y avait des possibilités pour moi. Quand on m'a proposé de partir pour six mois j'ai tout de suite accepté. Mais, à mon retour, je tenais à revenir travailler dans le futur atelier 100 PGRW. Pour moi, cela n'a pas posé de problèmes.

S.-M. - Quelles ont été vos premières impressions à votre arrivée à Romainville ?

L. P. - Je travaille à Poitiers aux finitions Lithium. Je n'ai pas été surprise par les pos-

tes de Romainville. En fait, mon premier étonnement s'est porté sur la moyenne d'âge dans les ateliers. A Poitiers, je crois que le personnel est plus jeune qu'à Romainville. J'ai également été étonnée par la taille et la dispersion des ateliers. Pour moi, ça ne ressemble pas à une usine. L'accueil a été excellent pour nous, je me suis très vite sentie à l'aise dans mon secteur et dans mon travail.

J.-P. O. - Je crois que j'ai un peu "essuyé les plâtres". Tout était bien organisé, mais j'ai dû très vite mener une équipe de nuit sur un produit que je ne connaissais pas. Cette période a été difficile. Je ne voyais presque personne et même si plusieurs Poitevins étaient arrivés peu de temps après moi, c'est à peine si je les croisais à l'hôtel. Personne ne me connaissait et j'avais le sentiment qu'on se demandait ce que je venais faire ici. Quand Louissette Prioux et d'autres sont arrivés, la situation s'est clarifiée et je me suis senti plus à l'aise.

L. P. - Nous avons eu la chance de commencer en journée normale, donc nous avons eu immédiatement des contacts et les inquiétudes des uns et des autres se sont envolées.

S.-M. - Aujourd'hui vous sentez-vous intégrés ?

L. P. - Oui, tout à fait.

J.-P. O. - C'est vrai, ceux qui arrivent maintenant n'ont aucun problème de ce genre. Nous sommes très bien accueillis.

S.-M. - Et les aspects matériels de votre déplacement ? Comment se présentent-ils ?

L. P. - Au départ je n'étais pas du tout gênée par les transports ; maintenant je crois que cela commence à me peser.

J.-P. O. - Les conditions sont très bonnes, mais tous ceux qui sont arrivés à la fin 86 ont connu la période des grèves de trains, de métro, plus le froid. Ce n'était pas très facile d'arriver à Romainville, et, une fois sur place, il fallait patienter à cause des grèves EDF !

S.-M. - Et votre famille, comment réagissent-elles ?

J.-P. O. - (Marié, 2 enfants de 3 et 9 ans) Le seul problème c'est précisément les perturbations dans la vie familiale. Ma femme ne travaille pas. Je pense que si elle avait travaillé, je n'aurais pas pu me décider aussi vite à bouger. Mes enfants sont trop jeunes pour profiter d'une mobilité. Lorsque mes enfants seront plus âgés j'espère me déplacer à nouveau, surtout à l'étranger, pour qu'ils profitent d'une autre expérience.

L. P. - (1 fils - 15 ans) Au début, mon fils a trouvé cette idée bonne. Maintenant il commence à trouver le temps long. Personnellement, j'aurais bien demandé une mobilité définitive ; mais mon fils n'aimerait pas vivre à Paris. Je crois pourtant que je vais prolonger ma mobilité provisoire, peut-être encore pour quelques mois.

S.-M. - Le retour sur Poitiers ?

J.-P. O. - J'ai réfléchi au moment de partir. En hiver, c'est moins important pour moi d'être à Paris. Je préfère passer la belle saison chez moi.

L. P. - Au contraire, je commence à apprécier le printemps ici. Jusque là, je venais travailler, je partais il faisait nuit. Je découvre l'environnement. Je serai probablement

contente de rentrer mais l'expérience m'a plu.

S.-M. - Que reprenez-vous de ces mois de mobilité ?

L. P. - On apprend à vivre autrement, je vous l'ai dit, cela m'a presque rajeunie.

J.-P. O. - J'avais déjà bougé. Ce que je retiens surtout c'est que ce transfert me permet de garder mon travail, de rester à SAFT et d'apprendre même un nouveau métier.

PROPOS RECUEILLIS PAR CLAIRE PAIRAULT

Première étape 100PGRW : Ok !

Le 26 mars 1987, une vingtaine de personnes se sont retrouvées autour d'un des 3 modules 100PGRW réalisés à l'Atelier UPE et BS de Romainville. Ainsi s'achevait la première phase du contrat passé avec l'établissement de Construction et d'Armement Naval (ECAN) de Saint-Tropez.

Tous ceux qui, de près ou de loin, y ont participé étaient présents : le Service du Personnel, le Technique, l'Industrialisation, les Achats, la Production UPE, l'Assurance Qualité, et bien entendu l'équipe de Production Poitiers actuellement en formation dans le cadre de la mobilité. La Surveillance Industrielle de l'Armement (SIAR) était également conviée. Dans cette équipe en mobilité, certains découvraient la capitale pour la première fois et avaient quelques appréhensions concernant un nouveau travail, un nouvel établissement.

Aujourd'hui grâce à l'accueil de tous les services, cette équipe possède tous les atouts pour réussir ce projet et Paris n'a plus de secrets pour eux. Merci à tous...

L'étape suivante a été la même mise en route courant avril de l'atelier 100 PGRW sur le site-mère de Poitiers. A terme, les 5 secteurs de production occuperont une surface de 1500m².

Le génie civil est terminé. Les premiers équipements étudiés par l'industrialisation Romainville sont déjà sur le site. Il ne reste plus qu'à retourner à Poitiers.

GUY PROUST

QUI A BOUGÉ DEPUIS NOTRE DERNIER NUMÉRO ?

Mobilités définitives

Laurent Merlin
Cadre - de Bordeaux à Romainville.

Michel Sudre
Cadre - de Rueil à Tours.

Claude Quentin
Cadre - de Tours à Troyes.

Jean-Claude Hausaier
Cadre - de Nersac à Tours.

Claudine Bonnin
Agent de Fabrication - de Poitiers à La Rochelle.

Jean Barbeau
Cadre - de Bordeaux à Romainville.

Jean-Pierre Cittanova
Cadre - de Bordeaux à Nersac - St-Yrieix.

Christian Maugein
Technicien - de Bordeaux à Nersac.

Serge Lalie
Cadre - de Rueil à Bordeaux.

Mobilités provisoires

DE POITIERS
A BORDEAUX :
Gilles Gabillon, Technicien, pour 6 mois.

DE POITIERS
A NERSAC :
François Bigliardo, Ouvrier Professionnel, pour 1 an.



1. L'équipe de 100PGRW à Romainville

UNE DIVISION POUR COOPÉRER

DE BORDEAUX
A NERSAC :
Jean-François Armand, Technicien, pour 3 mois.

DE POITIERS
A ROMAINVILLE :

- pour 2 mois : Dany Bégue, Agent de Fabrication.
- pour 3 mois : Pierre Billouin, Agent de Maîtrise; Claude Blusseau, Agent de Fabrication; Jean-Louis Brunet, Ouvrier Professionnel; Alain Chabot, Ouvrier Professionnel; Jacques Courtois, Ouvrier Professionnel; Régine Dissais, Agent de Fabrication; Marie-Claire Dugleux, Agent de Fabrication; Jeanine Faustin-Leybach, Agent de Fabrication; Jacques Guinault, Agent de Fabrication; Denis Kiener, Ouvrier Professionnel; Jeanne Lasnier, Agent de Fabrication; Chantal Michardière, Agent de Fabrication; Monique Moinet, Agent de Fabrication; Remy Moinet, Agent de Fabrication; Camille Pigeault, Technicien d'Atelier; Gérard Pothet, Ouvrier Professionnel; Bernard Ramblière, Technicien; Jacky Séguret, Cadre; Josette Swistak, Agent de Fabrication; Gérard-Marcel Venault, Technicien.
- pour 6 mois : Jean-Claude Descamps, Administratif; Thierry Massard, Agent de Fabrication; Louisette Prioux, Agent de Fabrication; Pierre Richard, Ouvrier Professionnel; Claude Roussilière, Ouvrier Professionnel.

- pour 9 mois : Jean-Claude Agrissais, Ouvrier Professionnel; Pierre Deville, Administratif; Chantal Dupuy, Agent de Fabrication; Yves Laclouère, Agent de Fabrication; Jean-Claude Perrin, Technicien; André Robichon, Agent Technique.

- pour 1 an : Didier Georget, Technicien; Gérard Maumi, Technicien.

Tous peuvent, par leur témoignage, vous aider à réfléchir sur le problème de votre éventuelle mobilité.

MARIE-ROSE GALAND



À la suite d'une intense prospection internationale, la "Direction des Grands Contrats", a négocié et signé des contrats, pour un total de 287 millions de francs. Leur ampleur a justifié la création d'une division Coopération internationale, placée sous l'autorité de Gérard Ascher, et chargée de réussir ces transferts de technologie.

La spécificité de son organisation réside dans une structure évolutive en fonction des besoins. Pendant une première phase d'étude et de réalisation, celle-ci regroupe presque tous les moyens mis à sa disposition, dans une Unité ingénierie.

Ultérieurement ce groupe éclatera pour poursuivre sur les divers sites les actions entreprises et, sous l'autorité des chefs de projets, transférer le savoir-faire de SAFT à l'étranger.

Les performances de cette structure reposent essentiellement sur le travail en groupe de cette équipe pluridisciplinaire composée de chimistes, mécaniciens et automaticiens, mettant en commun leurs connaissances et leur expérience.

Ces hommes se connaissent depuis longtemps, et l'établissement de Bordeaux leur a déjà donné de nombreuses occasions d'apprendre à travailler en groupe; de ce fait, le partage des responsabilités au sein de l'équipe s'est fait sans heurt et le démarrage sans difficulté particulière.

Tous sont conscients de l'importance primordiale de ce "challenge" pour SAFT et sa renommée internationale.

Tout converge pour assurer le succès de cette entreprise.

Une affaire à suivre mais avec beaucoup de confiance.

GUY LAFON

1. Une partie de l'équipe du contrat URSS. De g. à dr. : Gabriel Lafont, responsable ingénierie. Serge Lali, directeur du projet URSS et Claude Léon, Jean-Pierre Stervinou, Michel Grange-Cossou, Marc Paulin, Jean-Loup Berzillon, Marcel Torlet, membres de l'équipe ingénierie.

ALCAD-SAFT: LE COURANT PASSE

Pour en savoir plus sur l'usine d'Alcad de Redditch SAFT-Magazine a recueilli les impressions de Marc Stirnemann, Bertrand Olivesi et Richard Doisneau, après qu'ils eurent participé, en février dernier, à l'audit général qui a précédé le rachat par SAFT.

MISSION AUDIT

SAFT-Magazine - Marc Stirnemann, vous êtes contrôleur financier des opérations internationales. Pourquoi êtes-vous allé à Redditch pour visiter Alcad avant l'acquisition? Comment y avez-vous été reçu?

Marc Stirnemann - Très bien. Bien que notre visite ait dû être "confidentielle" - l'acquisition n'ayant pas encore été finalisée à l'époque - nous avons été très bien reçus par l'équipe dirigeante qui nous a montré l'ensemble de l'usine ainsi que tous les documents financiers, commerciaux ou techniques dont nous avons besoin.

S.-M.- Quelle était votre mission?

M. S. - Nous avons constitué une équipe "d'audit" autour de Pierre Lecocq et Ken Klinker (directeur général de SAFT U.K.) pour l'audit commercial, de Richard Doisneau et Bertrand Olivesi pour l'audit industriel/comptabilité analytique, de Frank Greco (contrôleur de SAFT U.K.) et moi-même pour l'audit financier. Notre mission était de déterminer les faiblesses éventuelles dont il fallait tenir compte dans la négociation de rachat menée à Londres par Martin David, directeur des opérations internationales.

S.-M.- Alcad a-t-il des filiales de production?

M. S. - Non, il y a une seule filiale de commercialisation, Alcad Inc., basée à Waco (Texas) aux Etats-Unis, qui utilise un réseau d'agents indépendants sur l'ensemble du territoire américain. Par ailleurs, tout un réseau de distributeurs couvre l'ensemble du reste du monde avec, en particulier, le réseau international du "plombier" anglais Chloride.

S.-M.- Où se trouve Redditch?

M. S. - Proche du Pays de Galles, à une vingtaine de kilomètres au sud de Birmingham (2^e ville d'Angleterre: un million d'habitants), en direction de Stratford-on-Avon, ville natale de Shakespeare. Redditch est une ville de création relativement récente, dans une campagne typiquement britannique.

Bertrand Olivesi, contrôleur de gestion de la division "Ouvert", et Richard Doisneau, directeur de l'usine de Bordeaux, se sont partagés la partie industrielle de cet audit. Le premier s'occupait de la gestion de production, de l'ordonnement des achats et plus spécialement de la méthode de valorisation des stocks et en-cours que SAFT s'appropriait à acheter. Quant au second, il se consacrait à la fabrication et à la technique.



BORDEAUX-REDDITCH

Avec des méthodes sensiblement différentes car d'inspiration anglo-saxonne, Alcad parvient à une bonne connaissance de ses coûts en sortie d'usine et valorise ses stocks de manière fiable. Dans les coûts, on retrouve bien entendu les mêmes composantes qu'en France: les matières, la main-d'œuvre directe et indirecte, les frais de fonctionnement, les amortissements... La comptabilité des écarts de production est moins précise qu'à SAFT; en contre-partie, les déchets sont très soigneusement mesurés et enregistrés.

Comparer les coûts de Bordeaux et de Redditch n'était pas précisément l'objet de la mission. Toutefois, on peut estimer que les coûts en sortie d'usine sont à peu près au même niveau et ceci, malgré des coûts salariaux moins élevés du fait, en particulier, des charges sociales. Il faut être très prudent lorsqu'on compare des coûts exprimés dans des unités monétaires différentes et surtout si les produits et les réseaux d'intégration des composants ne sont pas identiques. Ainsi, Redditch, au contraire de Bordeaux, fabrique ses bornes et ses châssis bois. Par contre, Bordeaux prépare la masse positive à partir de nickel alors que Redditch commence sa fabrication à un stade ultérieur. On rencontre les mêmes obstacles lorsqu'on cherche à comparer les productivités.

À Redditch, on fabrique des éléments à pochettes. Il y a, de ce fait, à peu près les mêmes ateliers qu'à Bordeaux, avec des grandes similitudes, mais en même temps, tout est différent, au moins dans le détail: les machines, les manières de faire et même le personnel de fabrication qui est presque exclusivement masculin.

BERTRAND OLIVESI

L'OUTIL ET LES PRODUITS

L'usine de Redditch a été fondée en 1920; c'est une usine ancienne, mais très bien tenue. D'ailleurs, de nombreux bâtiments sont de construction récente. L'implantation y est moins dense qu'à Bordeaux, cependant, hormis les plaques pochettes

1. Vue aérienne de l'usine de Redditch SUITE PAGE 8

1. Eléments de la gamme Alcad
2. Queen Elisabeth II, récemment équipé de batteries Alcad
3. Alcad, fournisseur des chemins de fer finlandais



et le montage des faisceaux, qui sont fabriqués en ligne dans le même bâtiment, la fabrication est morcelée en une dizaine d'ateliers principaux. Les ateliers et leurs machines sont d'installation plus ou moins récente, le plus moderne étant d'ailleurs l'atelier de nickelage qui est remarquable à bien des égards. Les procédés sont à peu près semblables à ceux de SAFT avec une multitude de différences mineures qui tiennent en partie à la conception des produits, et deux différences majeures : les bacs métalliques sont en acier inox et la formation se fait en faisceau avant la mise en bac. Au total, Redditch ressemble assez à Bordeaux, sans la fabrication frittée.

Alcad fabrique tous les produits dérivés de la technologie "pochette". Les gammes sont plus nombreuses et plus étendues que celles de SAFT pour satisfaire toutes les applications industrielles et ferroviaires (anciennes gammes ou applications particulières) du nickel-cadmium. Les niveaux de performances et la qualité sont tout à fait comparables à leurs homologues bordelais.

Dans le domaine de la pochette, l'expérience d'Alcad est aussi riche que celle de SAFT. Des solutions techniques différentes ont été adoptées et donc testées en vraie grandeur, ce qui constitue pour SAFT une mine d'idées nouvelles : par exemple, les châssis en contre-plaqué marine, les bacs en inox et de multiples variantes des procédés. Dans le domaine technique, une collaboration étroite entre les équipes de recherche et développement permettra la mise au point plus rapide et à moindre coût de composants communs et de nouveaux produits. Nous avons déjà reçu à Bordeaux, en mars, la visite de l'équipe de direction d'Alcad et établi un programme de travail du plus haut intérêt. Nous avons l'intention de leur rendre visite, au moment de faire le point sur son avancement. Le courant est bien passé entre nous et nous avons découvert que nous partageons la même passion pour le nickel-cadmium.

Toutefois, il ne faudrait pas croire que tout est parfait à Redditch, aussi bien dans la fabrication que dans l'organisation, il reste beaucoup de progrès à accomplir. Par

exemple, le service aux clients mérite d'être amélioré : Redditch en est au niveau de Bordeaux, il y a quatre ou cinq ans.

Au total, cet achat est une "bonne affaire" pour SAFT et Alcad, mais aussi pour Bordeaux et Redditch, grâce à une meilleure maîtrise du marché et à de nouvelles possibilités de développement pour atteindre des clients nouveaux. Quant à la compétition qui va progressivement s'établir entre Redditch et Bordeaux, elle sera arbitrée pour rendre plus efficace, et donc plus forte, chacune des deux usines.

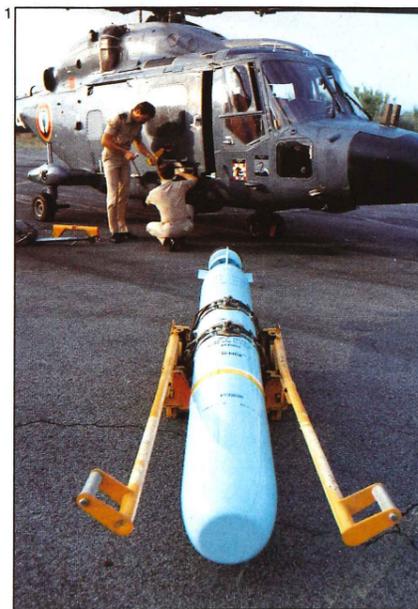
RICHARD DOISNEAU

Les clients d'Alcad :

- Les organismes publics, en Grande-Bretagne (aéroports, British Gas, Ministère de l'environnement, police, Ministère de la défense), en Australie (armée, marine, aviation militaire), en Egypte (canal de Suez, Ministère de l'irrigation), en Irlande (Irish Telecommunications) et aux Etats-Unis (armée, marine, aviation militaire, NASA et la poste).
- L'industrie et le commerce, en Grande-Bretagne (Boots, British Oxygen, Ford, GEC, IBM, ICI, Marks and Spencer, Rolls Royce), en Inde (Fertilizer Corporation of India, Hindustan Zinc et Oil India), aux Etats-Unis (Amoco, Exxon, General Electric, Honeywell, US Steel et Westinghouse).
- Plus de 80 sociétés de production ou de commercialisation d'électricité dans quarante pays dont l'Australie, Birmanie, Canada, Chypre, Ghana, Pays-Bas, Iraq, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Portugal, Etats-Unis, Zambie.
- Alcad détient une part importante du marché ferroviaire international. La société est présente en particulier dans les pays suivants : Algérie, Australie, Bangladesh, Chili, Espagne, Etats-Unis, Hong Kong, Malaisie, Union Soviétique.

NOS CLIENTS

ÉNERGIE AUTONOME ET FORCES NAVALES



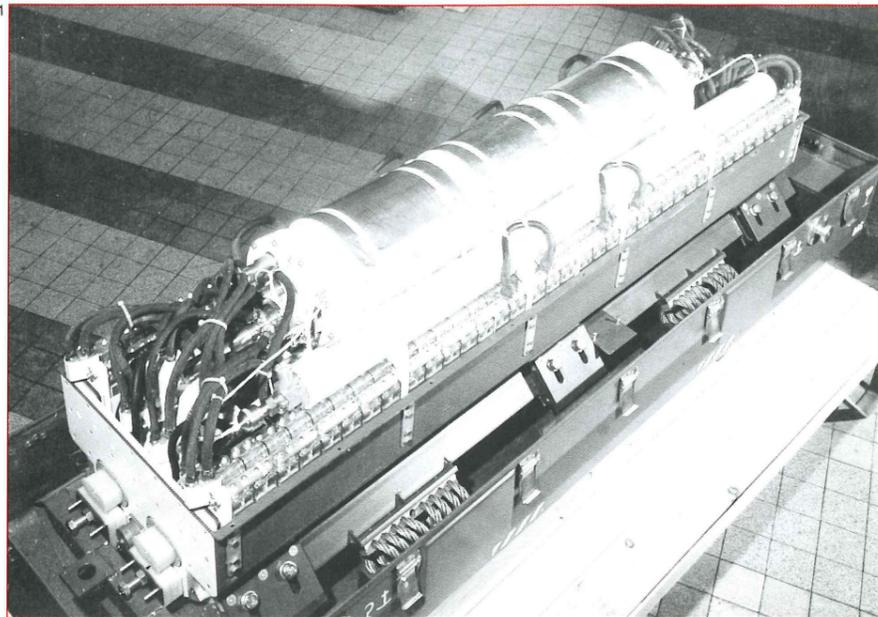
La maîtrise des mers est, plus que jamais, considérée par les grandes puissances comme un moyen essentiel d'assurer leur sécurité : 85% des industries se trouvent en effet à moins de 500km des franges littorales et donc à portée des forces navales. Ces dernières constituent donc une des composantes essentielles pour la Défense. Pour remplir leurs missions, elles doivent être dotées de systèmes d'armes performants. La construction, l'armement, les essais, l'entretien des bâtiments de la flotte, de leurs armes et de leurs équipements, sont assurés par la Direction des Constructions Navales (D.C.N.) qui relève de la Délégation Générale pour l'Armement (D.G.A.).

La D.C.N., c'est aujourd'hui : 35 000 personnes réparties en 8 établissements ; une production de 18 milliards de francs ; des moyens industriels puissants : 7 000 machines-outils de forte capacité, plus de 100 grues et ponts-roulants de très forte puissance, 38 bassins, 1 dock flottant, 24 000 hectares, 1700 000 m² couverts.

SAFT et la Marine : une longue vie de "couple"

L'intérêt de la Marine pour l'accumulateur alcalin remonte au siècle dernier. C'est en effet en 1883 que le Lieutenant de Vaisseau Darrieus qui devint par la suite un brillant amiral, avait cité le couple nickel-fer dans un brevet sur les accumulateurs à électrolyte invariable. En 1887, il y a juste 100 ans, la Marine française testait un accumulateur alcalin sur le sous-marin expérimental "Gymnote". Au début du 20^e siècle, elle expérimentait des éléments de 800 Ah, construits sous licence Edison par la société allemande D.E.A.C. C'est, d'ailleurs, l'intérêt de la Marine pour l'accumulateur alcalin qui conduisit le Ministre de l'Armement à demander à Louis Renault de réunir les capitaux nécessaires pour construire en

1. La corvette anti-aérienne Cassard - Cliché Marine Nationale
2. La torpille Murène



France une usine pour la fabrication d'accumulateurs type Edison. C'est ainsi que Victor Hérold fonda, le 22 novembre 1918, la Société des Accumulateurs Fixes et de Traction avec l'appui de Renault et de nombreux industriels de l'époque.

En 1938, la Marine équipait le sous-marin "Ouessant" d'une batterie nickel-cadmium, et, satisfaite des résultats, en commandait deux autres. L'après-guerre vit le développement des nouvelles technologies et l'extension des applications.

Aujourd'hui, la D.C.N. est devenue l'un de nos clients les plus importants, et les produits SAFT alimentent de nombreux navires et systèmes d'armes de la Marine :

- ensembles chargeurs-batteries Ni-Cd qui assurent le secours en énergie des divers dispositifs des bâtiments de surface et sous-marins (radio, interphone, feux, équipements de navigation, etc.);
- batteries Ni-Cd pour le démarrage de moteurs Diesel et de turbines à gaz;
- batteries Ni-Cd pour les engins de propulsion des nageurs de combat;
- piles amorçables à l'eau de mer pour les gilets et canots de sauvetage;
- piles lithium pour l'alimentation et le secours mémoire d'équipements électroniques divers;
- piles lithium pour l'alimentation des mines marines.

Les aéronefs de l'Aéronavale (avions, hélicoptères) sont naturellement équipés de batteries Ni-Cd SAFT. Mais c'est, cependant, dans le domaine de la propulsion de torpille que SAFT a fait la percée la plus spectaculaire, au plan mondial.

SAFT et la propulsion de torpille

Il y a dans le monde deux catégories de torpilles : les torpilles lourdes, 533 mm de diamètre, lancées exclusivement d'un sous-marin et les torpilles légères, (diamètre 324 mm, longueur 3 mètres, masse 300 kg), qui peuvent être lancées à partir de bâtiments de surface, de missiles porte-torpilles, d'avions ou d'hélicoptères.

Deux systèmes de propulsion sont en compétition : la propulsion thermique, puissante, mais peu souple d'emploi ; la propulsion électrique, plus souple et plus silencieuse. C'est dans ce dernier domaine que les réalisations ont été les plus nombreuses ces dernières années. Plusieurs généra-

tions de piles et de batteries ont été produites :

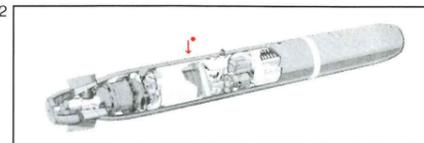
- batteries nickel-cadmium et oxyde d'argent-zinc pour les torpilles d'exercice ;
- piles au chlorure d'argent-magnésium (piles amorçables à l'eau de mer) et piles à l'oxyde d'argent-zinc pour les torpilles de combat.

Les performances de nos produits, la capacité de fournir des séries limitées dans des délais courts, nous ont permis de devenir leader mondial dans ce domaine, et d'être le fournisseur de nombreuses marines dans le monde (Allemagne, Angleterre, Espagne, Italie, Suède, Grèce, Turquie, Chili, Inde, etc.).

L'augmentation de la vitesse des sous-marins en plongée a rendu obsolètes la plupart des torpilles de la génération actuelle et amené les différentes marines à améliorer les performances des torpilles existantes et à développer de nouvelles générations. Comme la puissance nécessaire à la propulsion varie comme le cube de la vitesse, il faut loger dans le même volume une puissance de 3 à 5 fois supérieure (plusieurs centaines de kW pour une torpille lourde).

SAFT a su, dès 1975, anticiper les besoins en énergie des torpilles et a engagé une démarche volontariste qui a conduit la D.C.N. à lancer en 1977 le développement d'une pile à l'oxyde d'argent-aluminium pour la nouvelle torpille légère Murène (qui sera ainsi dotée d'un groupe moto-propulseur sans équivalent au monde), dont la mise en service est prévue pour 1991.

De même, SAFT a su convaincre la D.R.E.T. (Direction des Recherches et Techniques D.G.A.) et la D.C.N. d'engager, dès 1978, des études pour préparer le développement d'une pile au lithium-chlorure de thionyle pour la torpille lourde des années 2000.



Ces deux systèmes constituent actuellement les seules solutions capables de concurrencer la propulsion thermique et suscitent un grand intérêt chez les différents fabricants de torpilles.

L'avance acquise dans ce domaine doit permettre à SAFT de conforter dans le futur sa position de leader mondial dans le domaine de la propulsion électrique des torpilles.

ANDRE HAMAYON

Un peu d'histoire

L'organisation des constructions navales militaires remonte à 1374, date à laquelle Charles V nomme Etienne de Brandis "Maître et Garde des Clois des Galères de Rouen" en lui donnant les missions qui sont celles d'un arsenal de la Marine.

L'évolution de la construction navale militaire suivit celle de la politique navale, avec des hauts et des bas :

- de Sartine, sous Louis XVI, assure un progrès technologique important. L'armement se développe et la technique navale acquiert ses premières bases scientifiques ;
- au 19^e siècle, les machines à vapeur avec roues, puis hélice, supplantent la voile. Les navires cuirassés voient le jour, le bois est remplacé par l'acier ;
- la fin du 19^e siècle voit l'apparition des torpilles, des torpilleurs et contre-torpilleurs, et la mise au point des premiers sous-marins ;

• plus récemment, la propulsion nucléaire fait son apparition, l'application en France en étant limitée aujourd'hui aux sous-marins lanceurs d'engins (SNLE) et aux sous-marins d'attaque.

1. Pile MA.IT 6 pour les torpilles A184 de la marine italienne.
2. Murène : le cœur électrochimique de la pile oxyde d'argent-aluminium

NOUVELLES DES ÉTABLISSEMENTS

BORDEAUX

DES ECONOMIES QUI ROULENT...

A Bordeaux, le travail de groupe est une pratique maintenant répandue. Un groupe a travaillé sur les transports.

Dans ce domaine, la réduction des coûts était pratiquée par approches successives, suivant les offres nouvelles ou la mise en place de nouveaux tarifs. Nous avons voulu aborder une démarche nouvelle en faisant jouer à plein la concurrence et lancer une opération globale sur la France. Devant la masse importante de travail et de négociations à mener, nous avons composé une équipe de six personnes : Anne-Marie Médiavilla, Christian Boulan, Manuel Donikian, Paul Garritey, Jean-Pierre Martin, Yvon Martinez.

Après une étude statistique de l'activité qui montrait que 14 départements desservis représentent 81% du tonnage transporté sur un an, la répartition de nos expéditions était communiquée à 86 transporteurs pour cotation (appels d'offres). Quarante d'entre eux répondirent en offrant une proposition ou en déclinant l'offre.

Après analyse des propositions, quinze étaient retenues pour entrevue et appréciation des qualités de service (fiabilité, délai de livraison, etc.).

Au final, trois zones étaient attribuées à trois transporteurs.

Bilan : le gain annuel est estimé à 800 000 F pour un volume constant, soit une diminution de 45% des tarifs pratiqués à ce jour pour 50 heures de travail du groupe et 30 heures de négociations.

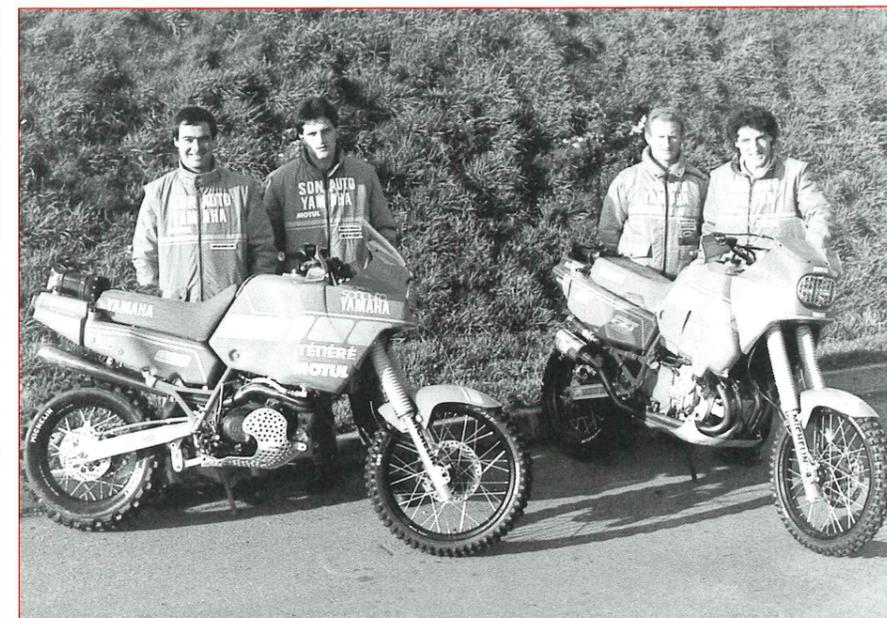
Ceci n'est qu'une étape : le groupe a pris rendez-vous pour le début de 1988.

LE GROUPE

PARIS-DAKAR MOTO 1987

Cette année : 5 motos du Paris-Dakar (2 Yamaha officielles et 3 BMW de la Garde républicaine) étaient équipées de batteries SAFT. Il fallait faire vite car le départ était proche, d'autant que les deux Yamaha prototypes neufs arrivés du Japon, ne démarraient pas très bien.

1^{re} étape : coup de téléphone du Service Compétition Yamaha à l'usine de Bordeaux, suivi d'une commande par télex.



Cinq jours après, quatre batteries prototypes de 10VP65K étaient chez le client ; leurs fonctions :

- démarrage du moteur de 900 cm³-80 CV ;
- tampon entre l'alternateur et les appareillages électriques, phares, allumage électronique, dérouleur de carte, soit environ 130W.

2^e étape : montage de la batterie sur chaque moto, pas besoin d'essais, nous les avons faits en janvier 1986 pour une première participation au Paris-Dakar.

3^e étape : présentation à la presse, photos sur Moto-revue, Moto-journal, Moto-vente, Moto-crampons, ainsi que sur V.S.D.

Départ : le 1^{er} janvier, arrivée : le 22 janvier à Dakar après 13 000 kilomètres. Aucun problème de batterie et aucun entretien malgré des conditions très sévères. Au dire du pilote Jean-Claude Olivier, le P.D.G. de Yamaha France, la batterie SAFT est un plus dans la compétition moto. Places à l'arrivée : Serge Bacou - 7^e et une victoire d'étape St-Louis-Dakar, et J.-C. Olivier - 11^e. A l'année prochaine pour une place sur le podium !

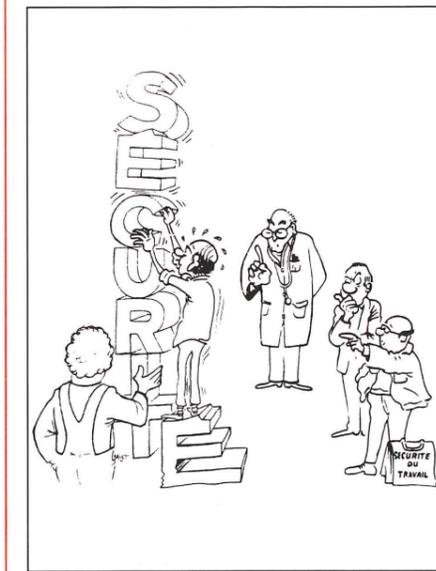
Des trois motos BMW de la Garde républicaine équipées de batteries 10VR7F, l'une est arrivée à destination, les deux autres ont dû abandonner, suite à des problèmes mécaniques. Les trois pilotes, MM. Legendre, Huger et Ménil, ont l'intention de repartir en 1988 avec des équipements SAFT et pourquoi pas des VP65K !

ANDRE RONDONNIER

NERSAC-ST-YRIEIX

OBJECTIF SECURITE

Les établissements de Nersac et Saint-Yrieix ont été partie prenante dans la



1. L'équipe Sonauto-Yamaha-Motul
2. Dessin à légènder pour le concours

SUITE PAGE 12

semaine d'action sans accident du travail du 6 au 11 avril.

Cette campagne d'action fut préparée par voie d'affichage. Des auto-collants "Objectif ma sécurité" ont été distribués, accompagnés d'un dessin humoristique sans légende. Un concours national a été organisé dans le cadre de cette semaine d'action. SAFT Nersac et St-Yrieix s'y sont associées. Le personnel a joué simplement en proposant une légende sur les dessins humoristiques qui ont été récoltés le 13 avril.

Les récompenses, distribuées aux meilleurs slogans, l'ont été à deux niveaux : pour SAFT, un jury composé des membres des CHSCT Nersac-St-Yrieix, des animateurs de sécurité, de Jean-Claude Linet et de Dominique Derencourt, a sélectionné les quinze meilleures légendes (10 à Nersac et 5 à Saint-Yrieix). Des lots ont été distribués. Ces mêmes légendes ont été envoyées à l'IDEF pour le concours national.

Prix : des week-ends pour deux personnes.

DOMINIQUE DERENCOURT
JEAN-CLAUDE LINET



POITIERS

UNE NOUVELLE SALLE SECHE

En juin 1986, un incendie détruisait la salle sèche de l'usine de Poitiers. Cette installation, qui permet de travailler le lithium dans une atmosphère à humidité contrôlée, est au cœur de l'activité de production des piles au lithium.

Grâce à la réactivité du personnel, la production avait pu être transférée rapidement dans l'ancienne salle sèche remise en service. Mais cette salle sèche, tant par ses dimensions que par ses équipements, ne permet pas d'assurer le développement de SAFT sur le marché lithium dans des conditions optimales.

C'est pourquoi la direction générale, soucieuse de doter l'usine de Poitiers d'un équipement performant répondant aux perspectives de croissance de l'activité lithium, a décidé la construction d'une nouvelle salle sèche. Légèrement plus grande que la précédente, elle intégrera, de par sa conception, la sécurité au plus haut niveau. Les

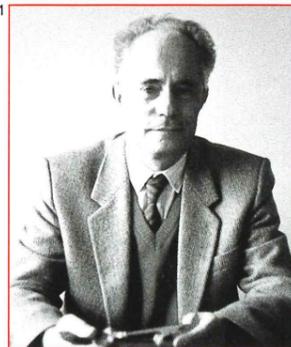
travaux de construction ont débuté en mars, et la salle devrait être prête avant les congés d'été. Parallèlement, la construction de nouveaux équipements de production est lancée.

Si ces travaux occasionnent aujourd'hui quelques désagréments pour le personnel des ateliers environnants, ils garantissent pour l'avenir la réalisation d'un équipement industriel performant, le plus moderne d'Europe. Dans la compétition internationale qui sévit actuellement sur le marché des piles lithium, cette réalisation sera à coup sûr un outil déterminant dans le développement de cette activité-clé pour Poitiers et pour SAFT.

LUC GILLET

JEAN-PAUL GABANO : CLE D'OR DE POITIERS

Fin 1986, la Municipalité de Poitiers a lancé l'opération "7 clés d'or pour 7 talents", qui consistait à distinguer, parmi la population poitevine, 7 personnalités réputées pour leurs travaux ou leurs réalisations dans les domaines scientifique, culturel, économique ou sportif, et contribuant ainsi à favoriser le rayonnement international de la Ville.



Un jury d'une quarantaine de personnes a procédé en février à la sélection des 7 élus, parmi une quarantaine de candidats présentés par la population. Jean-Paul Gabano, directeur scientifique de SAFT, a été élu à une très large majorité parmi les 7 "ambassadeurs" de la ville.

Cette distinction, remise lors d'une cérémonie solennelle, récompense à la fois le scientifique de réputation internationale et l'homme de tous les jours, ouvert, sympathique et chaleureux. Jean-Paul Gabano s'est vu remettre une clé dor de la ville et sera associé à l'activité internationale de Poitiers.

LUC GILLET

JUMELAGE SAFT-ENSMA

L'Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), est la plus ancienne école d'ingénieurs de Poitiers. Intégrée au réseau des ENSI, elle forme des ingénieurs spécialisés dans les domaines de l'énergétique, la thermique, l'aérodynamique, ainsi que la physique des matériaux et l'informatique industrielle.

Depuis de nombreuses années, se sont développées des relations de plus en plus étroites entre cette école et SAFT Poitiers. Plusieurs élèves ingénieurs ont effectué leurs stages à SAFT, et des travaux d'études et de recherche sont menés conjointement par les deux établissements. Afin de formaliser ces relations, une convention de jumelage a été signée le vendredi 3 avril 1987 par M. Gasc, directeur de l'ENSMA et Alain Fauret, directeur de l'établissement de Poitiers.

Cette cérémonie, qui s'est déroulée dans le cadre des journées organisées par l'association Jeunesse-Entreprises, a permis aux élèves et professeurs de l'ENSMA de visiter les ateliers SAFT le vendredi matin, une visite de l'ENSMA pour l'encadrement de SAFT a été organisée l'après-midi.

A l'heure où SAFT Poitiers s'oriente vers des activités plus technologiques avec, entre autres, le développement des générateurs spéciaux au lithium pour la navette Hermès, il était naturel, comme l'a rapellé Alain Fauret, que le rapprochement SAFT-ENSMA se concrétise grâce à une convention de jumelage.

LUC GILLET



TROYES

LES GRANDES MANOEUVRES

Dans le cadre d'un vaste plan visant à améliorer sa productivité, l'usine de Troyes est en train de vivre un remaniement de son processus de fabrication et de son organisation. Trois objectifs sous-tendent ces changements : la réduction de la durée du cycle, la réduction des en-cours, l'accroissement du taux d'utilisation des équipements.

1. Jean-Paul Gabano, "L'homme à la clé d'or"



Plantons le décor : en amont, un magasin de pièces élémentaires (8000 références), puis les sections de bobinage, d'insertion de composants sur des circuits imprimés, de soudure et de test.

En aval, les sections d'assemblage des produits de réglage-dépannage, de test et recette.

Le flux, complexe de milliers de composants, et une grande variété de produits (environ 150), exige une parfaite maîtrise du jalonnement de fabrication.

Six phases concourent à l'atteinte des objectifs.

1^{re} phase : le magasin a été réimplanté en ligne avec les sections de préparation. Ses emplacements ont été redistribués et l'on trouve maintenant les produits d'utilisation courante au plus près de l'utilisateur. D'autre part, les matières premières et les produits intermédiaires sont acheminés dans l'usine à l'aide d'un conditionnement standard. Ce conditionnement permet l'identification instantanée de son contenu.

2^e phase : les sections de préparation ont été déplacées et positionnées de telle sorte que la circulation des produits intermédiaires s'effectue en flux continu. Cette opération a d'ailleurs singulièrement contribué à la réduction des manutentions.

En outre, l'acquisition d'équipements tels que : la machine d'insertion automatique des composants (Fuji), le testeur in situ (Zehntel), et la machine à souder à la vague (OSL) avec un nettoyage associé, a considérablement amélioré le potentiel disponible et permet des changements rapides de série.

3^e phase : l'installation d'une zone intermédiaire de transit (en cours d'achèvement) optimise le niveau des en-cours entre sections amont-aval et en simplifie la gestion, grâce à une meilleure visualisation du disponible.

4^e phase : les sections aval d'assemblage, réglage... seront prochainement réimplantées. Chacune des huit familles de produits sera réalisée sur une ligne équipée de moyens flexibles autorisant des reconfigurations rapides de postes.

En parallèle à cette nouvelle organisation du processus, le lancement de chaque produit sera effectué par campagne. Ainsi, le cycle de fabrication sera écourté.

5^e phase : la dotation de deux bancs de tests automatiques Diamant (conception interne) utilisables pour 95% de nos produits, améliorent notre performance qualité et participent à un écoulement continu du flux.

6^e phase : simultanément les services annexes (contrôle entrée, expédition, entretien) voient leur implantation modifiée dans le but d'optimiser les surfaces et améliorer les conditions de travail.

Ces grandes manœuvres réalisées en concertation et avec la participation active de l'ensemble des utilisateurs, doivent nous permettre lorsqu'elles seront achevées, de mieux répondre à nos contraintes internes (réduction des coûts, frais) et satisfaire un service client toujours plus exigeant.

L. FOUQUE



TOURS

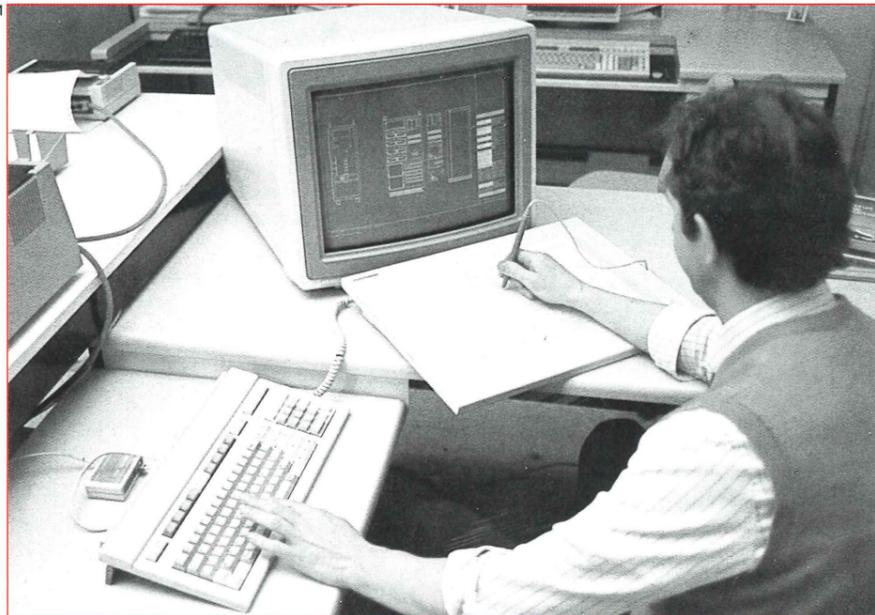
CAO MECANIQUE

De la plume à palette au rapidograph, du rapidograph à l'ordinateur, c'est un pas de plus que l'établissement de Tours vient de franchir en faisant l'acquisition d'un poste de CAO mécanique HP 9000 ME10. Outil à compétences multiples s'il en est, cet appareil permet des gains de temps importants en terme de gestion de plans et de nomenclatures, et offre la possibilité d'étudier un nombre plus important de solutions dans nos études de chargeurs et convertisseurs. Deux traceurs 8 couleurs format A3 et A1 permettent la transcription sur papier des documents stockés en mémoire, améliorant ainsi la qualité des dessins donc de notre image de marque vis à vis des clients.

Six personnes, dont deux collègues de GTA qui travaillent sur un système identique à Romainville, ont suivi un stage de formation

1. Signature de la convention SAFT-ENSMA
2. Troyes : la nouvelle implantation

SUITE PAGE 14



de base en février, et deux un stage complémentaire en mars. L'outil ainsi mieux connu suscite un intérêt croissant parmi les utilisateurs.

Le système, géré par le service Recherche et Développement Energie Associée, est utilisé à 60% par celui-ci et est partagé également par l'unité de production et le service Recherche et Développement Energie Intégrée.

La demande d'utilisation est grande, et les besoins augmentent constamment. Sept personnes utilisent la machine qui tourne d'ores et déjà 12 heures par jour. Le système est à peine en exploitation qu'il nous faut commencer à réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour travailler encore plus avec celui-ci.

Extension de la plage horaire? ou extension vers un deuxième poste?

DOMINIQUE LELAY
CHRISTIAN BEAUDOIN

REIMPLANTATION DES BUREAUX

Afin de mieux répondre aux impératifs de fonctionnement, des travaux de rénovation et de réimplantation des bureaux viennent d'être effectués à Tours.

Jusqu'à ce jour, les services ordonnancement, gestion des stocks et achats étaient géographiquement très éloignés. L'ordonnancement se situait au niveau 1, la gestion des stocks et les achats au niveau -1. Les locaux occupés étaient dépourvus de fenêtres et mal isolés.

Le souci d'améliorer les communications et les conditions de travail ainsi que le démarrage de la Gestion Prévisionnelle des Approvisionnements par Ordinateur GPAO ont conduit l'usine à regrouper ses troupes. L'objectif étant l'optimisation du fonctionnement de la gestion de production.

Aujourd'hui, dans des bureaux parfaitement insonorisés, éclairés par de grandes baies vitrées, le service gestion de production côtoie les achats, les magasins et les ateliers. Cette réimplantation facilite le développement des contacts et des relations entre le personnel de fabrication et celui des bureaux.

Dans cet environnement plus agréable, efficacité et communication devraient permettre à l'usine de Tours d'améliorer ses performances en 1987.

HERVÉ CORLAY



1. Tours : CAO mécanique pour étude des chargeurs et convertisseurs
2. Tours : les nouveaux bureaux

HOBBY, HOBBIES



LA PASSION DES SALLES OBSCURES

Richard Kompf avait une vocation première : le théâtre. Il fréquente pendant plusieurs années le Conservatoire de Troyes dans le registre "comédie", puis monte à Paris où il rencontre très vite des difficultés financières qui le contraignent à revenir à Troyes. Après le service militaire, il entre dans l'industrie et ses goûts évoluent plutôt vers le cinéma qui devient son hobby.

Après avoir fréquenté assidûment les salles obscures, cette attirance pour le cinéma le conduit tout naturellement au festival du film de Cannes en 1980. Pendant quelques jours, au début du mois de mai, quelques milliers de personnes concentrées sur quelques mètres carrés, ne viennent que pour le cinéma et ne parlent que de cela. Cannes connaît pendant cette période l'un de ces moments magiques où se croisent des destinées et où vibre une certaine passion.

Chaque année, Richard Kompf prend 12

jours de congés payés pour assister à cette importante manifestation afin de faire quelques photos et de mieux connaître ce milieu très particulier (acteurs, metteurs en scène, attachés de presse...) qui le fascine.

Mais pour assister à tous ces événements, Richard Kompf a été obligé d'obtenir tout d'abord une accréditation de cinéphile, et l'an passé il a pu se procurer une carte de presse par l'intermédiaire d'une radio locale, Radio 10. Pendant toute la durée du festival, il donne par un contact journalier au téléphone, en direct sur les ondes de Radio 10, ses impressions et ses critiques sur les films en compétition.

Deauville étant le prolongement logique de Cannes, Richard Kompf assiste depuis deux ans maintenant au festival du film américain. A quand Avoriaz?

Cette année encore Richard Kompf sera à Cannes en mai et espère bien renouveler avec Radio 10 son expérience de 86. Un hobby très agréable mais très prenant.

GILBERTE LEMAISTRE

1. Au micro : Richard Kompf

SAFT DERNIÈRE...

A LA DECOUVERTE DE L'INTERESSEMENT

L'intéressement du Personnel? Une réalité chez SAFT.

Sur l'exercice 1986, les objectifs de chiffre d'affaires et de résultat d'exploitation ont été atteints et ce sont 3 millions et demi de francs qui vont être distribués au Personnel. Mais que faire de cet argent?

En bénéficier tout de suite? Mais alors, il faudra payer des impôts dessus.

L'épargner? C'est possible en le versant (au travers du Plan d'Epargne SAFT) :

- soit au Fonds Commun de Placement SAFT;
- soit au Fonds Commun de Placement Epargne France;
- ou encore l'affecter à l'achat d'actions dans le cadre de l'opération Privatisation CGE.

Si tel est le cas, votre intéressement ne sera pas imposé, mais il sera bloqué cinq ans comme toutes les sommes affectées au Plan d'Epargne.

La nouveauté, c'est que c'est vous qui décidez de ce que vous voulez faire de votre intéressement et que votre choix pourra être différent à chaque fois.

MARIE-ROSE GALAND

LITHIUM: ACCORD SAFT-FUJI

SAFT et Fuji Electronical Co Ltd à Tokyo viennent de signer un nouvel accord technique.

Cet accord a pour objet le développement et la fabrication de piles cylindriques au lithium-bioxyde de manganèse (Li-MnO₂). Il fait suite à une série d'accords de coopération sur les piles salines (1967), alcalines (1977) et sur le Lithium (1980, 1985).

SUITE PAGE 16



Cette nouvelle série de piles permettra aux deux partenaires d'accroître leur pénétration, tant sur le marché du secours de mémoire, que sur celui de l'alimentation en énergie des appareils portables et, plus particulièrement, dans l'audiovisuel.

JEAN-FRANÇOIS LAURENT

LES PERFORMANTS SAFT

Le club très fermé des performants SAFT s'enrichit cette année de huit nouveaux membres. Georges-Christian Chazot a eu en effet le plaisir de remettre les prix du Performance Club à :

Jean-Paul Emeriau, ingénieur de vente au service commercial France de la division Etanche pour ses qualités de vendeur, mais aussi de prescripteur et son sens du service client ;

Alan King, responsable du bureau d'études de la division "Advanced battery" de SAFT U.K. à Lancing, pour l'introduction réussie de la conception assistée par ordinateur ;

Saburo Komai, ingénieur-mécanicien à GS-SAFT (Japon) pour la mise au point de nouveaux équipements automatisés ;

Guy Marliat, chef du service achat de l'usine de Troyes, département Energie de SAFT France, pour le plan de fabrication en sous-traitance qui a permis la réalisation d'un chiffre d'affaires de l'usine supérieur de 7% au budget prévisionnel ;

Lee Mee Lan, chef d'équipe, atelier VR de SAFT Singapore, pour sa productivité exceptionnelle mais aussi pour ses qualités d'animation et de relations humaines ;

Christian Planté, ingénieur des ventes au département Générateurs Spéciaux SAFT France, qui a su instaurer des relations privilégiées avec son client Matra ;

Josué Pléau, chef comptable du siège, qui a fait preuve de sagacité particulière pour déjouer les pièges des contrôleurs fiscaux !

William O "Chip" Wildes, responsable qualité de la division Etanche de SAFT



America, pour sa capacité à résoudre les problèmes industriels et juridiques concernant l'environnement des usines de Valdosta et Tijuana.

Les performants et leurs conjoints étaient invités pendant 4 jours à Lisbonne. Leur prix leur a été remis au cours du séjour, lors d'un dîner réunissant les dirigeants de SAFT ainsi que les participants au séminaire international "Vendre Plus".

ROLAND BOURGEOIS

TROPHÉE INTERNATIONAL SAFT

Au cours du dîner réunissant les dirigeants de SAFT, les participants au séminaire international "Vendre Plus" et les performants 1986, Georges-Christian Chazot a remis à **Philippe Boulais** "le trophée international SAFT" qui vient couronner les résultats particulièrement brillants obtenus en 1986 par la division Produits.

Philippe Boulais a tenu à associer à cette distinction Jacques Defourneaux, chef du service ventes de Lumatic, filiale de commercialisation des produits de la division.

ROLAND BOURGEOIS

1. T. Tshida et J.-F. Laurent signent l'accord SAFT-FUJI
2. G.-C. Chazot remet le Trophée International SAFT 1986 à Ph. Boulais pour la Division Produits
3. Les performants : de g. à dr. Christian Planté, Jean-Paul Emeriau, Guy Marliat, Josué Pléau, Lee Mee Lan, William Wildes, Alan King, Saburo Komai, autour de Georges-Christian Chazot

Le Comité de Rédaction de votre Journal est constitué de :

- Roland Bourgeois, Romainville ● Richard Doisneau, Bordeaux ● Alain Fauret, Poitiers ● Gérard Gruet-Masson, Neuilly ● Pascal Moïnon, Romainville ● Claire Pairault, Romainville ● Christian Randonarison, Romainville ● Marc Stirnemann, Neuilly.
- Claude Bertin, Tours ● Gérard Blaser, Troyes ● Marie-Claire Brusa, La Rochelle ● Dominique Derenancourt, Nersac St-Yrieix ● Michèle Descroix, Romainville ● Luc Gillet, Poitiers ● Jean Paul Hamon, Bordeaux, sont les correspondants du Comité de Rédaction. Vous pouvez les contacter pour toute suggestion concernant votre Etablissement.

SAFT

57 RUE DE VILLIERS
92200 NEUILLY S-SEINE
TEL. (1) 47 57 31 75

