

# UNE USINE BELGE...



## ... qui s'est imposée sur le marché français

### a. claeys-flandria

M. Aimé Claeys, le « Grand Patron » des usines Flandria.



**F**LANDRIA : une marque belge pratiquement inconnue en France il y a trois ans, qui s'y est maintenant fortement imposée et dont les modèles sillonnent nos routes du Sud au Nord.

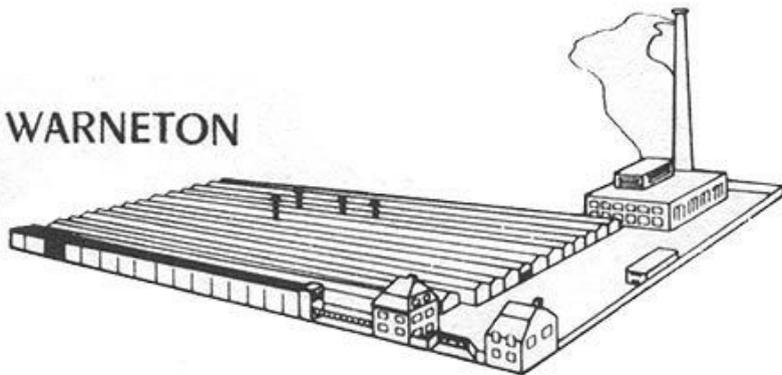
Comment une telle réussite a-t-elle pu être obtenue ? Cette question, nous nous l'étions souvent posée car ce n'est un secret pour personne que la seule qualité des modèles présentés n'est pas suffisante pour imposer une marque. Il doit s'y ajouter une organisation commerciale aussi dynamique qu'étendue et trouvant appui, de plus, sur un ensemble industriel puissant.

C'est pourquoi, lorsque M. Guimbretière — représentant de Flandria pour Paris et la Seine — nous invita à visiter les installations franco-belges de la marque, nous avons — bien sûr — répondu favorablement sans savoir exactement ce que nous allions trouver au terme de notre voyage. Voyage qui d'ailleurs se présentait fort mal puisque neige et verglas rendaient les routes impraticables... jusqu'au jour du départ !.. Ce jour-là, en effet, et pour notre grande satisfaction, un sensible réchauffement de la tempéra-

ture devait nous permettre d'effectuer sans aucune crainte les kilomètres nous séparant d'Armentières où nous devions passer la nuit avant de nous rendre le lendemain matin à Warneton.

Il est bon de préciser que notre visite comportait trois étapes. La première devait nous conduire à Warneton, sur la frontière belge mais en territoire français; la seconde nous amenait en Belgique, à Zwevezele où se trouve l'usine des moteurs; la troisième, toujours en Belgique, était située à Zedelgem, à l'usine la plus importante, celle où sont réellement fabriqués les cyclomoteurs et les bicyclettes Flandria.

## WARNETON



**A** PRES un repos précieux à Armentières, où nous avons retrouvé un groupe de représentants de la marque en France, nous voici prêts à affronter une journée bien chargée.

Quelques kilomètres et nous voici à Warneton où nous sommes accueillis par M. Vandenbroucke, gendre de M. Claeys et directeur de l'usine Flandria en France. Accueil très cordial, et M. Polfliet, chef de fabrication, se met à notre disposition pour notre première visite de la journée.

Nous apprenons tout d'abord que les moteurs arrivent complets de Zwevezele et que deux modèles seulement sont fabriqués à Warneton: le Sportif IV et le Comet IV. Les autres modèles vendus en France sont directement importés de Belgique. Dans cette usine sont aussi fabriqués des vélos d'enfant.

C'est en 1955, dans les bâtiments d'une ancienne usine de tissage, qu'est née l'usine française de Flandria. A l'époque, 40

ouvriers devaient se sentir bien au large puisqu'ils disposaient d'une surface couverte de 9.000 m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, 125 ouvriers y travaillent, des frontaliers, la main-d'œuvre spécialisée provenant presque entièrement de Belgique.

Visite extrêmement rapide (le temps presse!) qui nous permet de voir cependant au passage l'installation pour l'émaillage électro-statique des cadres, la chaîne de montage des cyclomoteurs et les bancs d'essai.

L'impression d'ensemble, fugitive étant donnée la vélocité avec laquelle nous avons parcouru les travées de l'usine, est qu'il y a encore beaucoup à faire du point de vue des installations mais que l'enthousiasme des cadres techniques pallie en partie certaines insuffisances d'organisation. Cette impression, notre première impression, nous devions d'ailleurs la retrouver plus tard dans la journée et nous y reviendrons à la fin de cet article.

Le temps d'apprendre encore qu'en période d'hiver 800 machines sortent des chaînes (moitié moins que pendant la saison), que la chaîne de montage allait être agrandie, et un coup d'avertisseur impératif nous rappelait qu'il ne s'agissait là que d'une première étape et qu'il n'était pas question de flâner.

Passage sans histoire d'une frontière située à 100 mètres de l'usine de Warneton. Nous voici maintenant sur la route de Zwevezele, M. Vandenbroucke — qui sera notre pilote la journée durant — conduisant la caravane par des petites routes d'autant plus sympathiques qu'un timide soleil salue notre arrivée Outre-Quévrain.

A Zwevezele nous sommes attendus par M. Aimé Claeys lui-même, le « Grand Patron » de Flandria. Pour nous mettre dans l'ambiance, nous avons droit tout d'abord à un bref historique de cette usine. Construite en 1949, elle commença en 1950 à fabri-

### UN CYCLO POUR UN... PANTALON !

C'est le représentant Flandria pour le Sud-Est qui nous a raconté cette anecdote... instructive.

Un gros fabricant de vêtements de la région a eu une fort ingénieuse idée : tirage au sort chaque mois entre les acheteurs d'un nouveau pantalon de sa marque, plus particulièrement destiné aux jeunes, d'un cyclomoteur. Mais quel cyclomoteur choisir ? Pour résoudre cette épineuse question, le fabricant demanda à ses fils — jeunes aussi — de faire une sorte de référendum parmi leurs collègues de classe. Et, la marque qui recueillit le plus de suffrages fut... Flandria !..



Ces trois vues appartiennent à l'usine française de Warneton (en haut) où l'on produit les parties cycles à cadre coque (à g. au milieu) et où une chaîne de peinture électrostatique vient d'être installée (ci-contre).

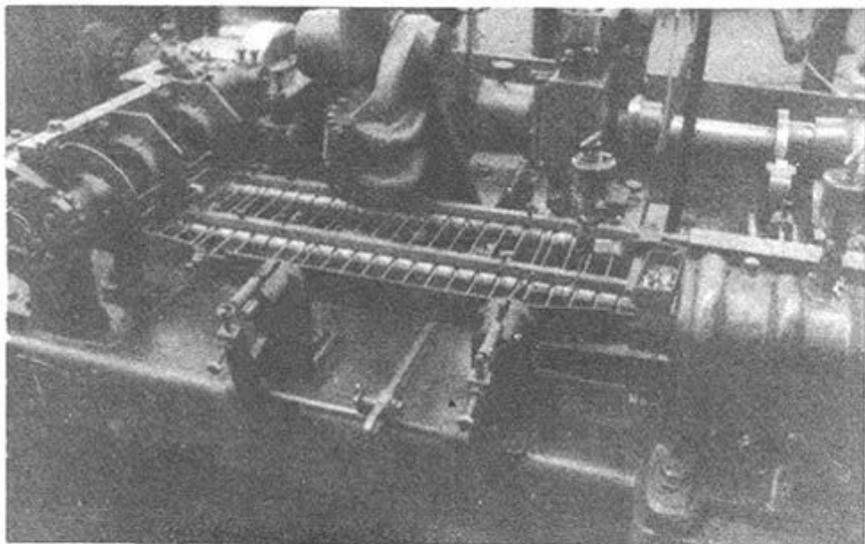
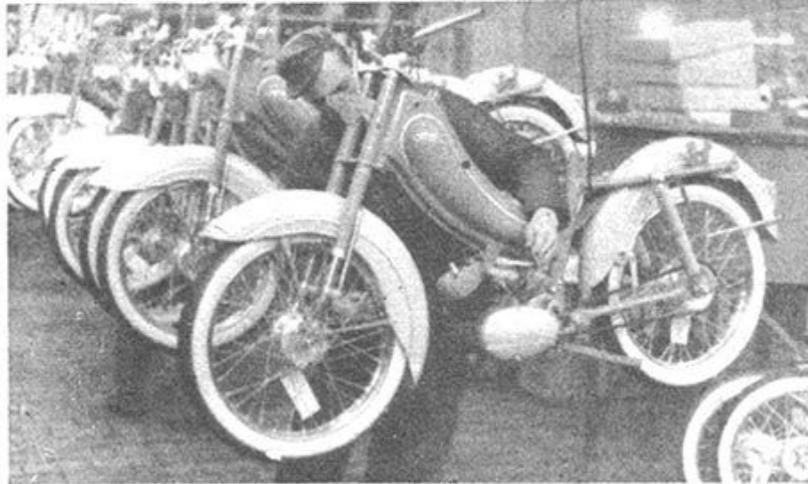
quer des moteurs monovitesse ; en 1952 vinrent les bivitesse ; en 1954 sortait le premier modèle à kick qui devait être suivi ensuite par les 3 et 4 vitesses, et aussi par les moteurs spéciaux pour tondeuses à gazon.

C'est à l'usine de Zwevezele qu'ont été étudiés et préparés les deux nouveaux moteurs qui sont le motif réel de ce rassemblement : le Monomatic et le Variomatic sur lesquels nous dirons deux mots tout à l'heure et que nous présenterons plus complètement dans un prochain numéro.

Actuellement, 400 ouvriers sont employés dans cette usine et le degré de « mécanisation » du travail peut être indiqué par la proportion de 1 à 10 pour les ouvriers spécialisés. Chaque jour, il sort de cette usine de 200 à 300 moteurs.

C'est en compagnie de M. de Cloedt, chef du Bureau d'Etudes, que nous entreprenons de visiter (toujours au pas de course !) les installations de l'usine de Zwevezele.

L'impression ressentie à Warneton est forcément moins vive ici : on y constate une organisation meilleure, plus solide parce que plus ancienne ; on y voit aussi un outillage plus moderne.



Quittons Warneton, et sa chaîne de montage (en haut) pour arriver à Zwevezele, usine où l'on produit les moteurs (ci-contre on voit un ouvrier polissant l'admission et l'échappement des cylindres) mais aussi le corps de moyeu, les nipples et les rayons (machine ci-dessus).



A Zwevezele sont fabriquées toutes les pièces des moteurs Flandria : vilebrequin, bielle, pignons, etc., à l'exclusion des pièces de fonderie.

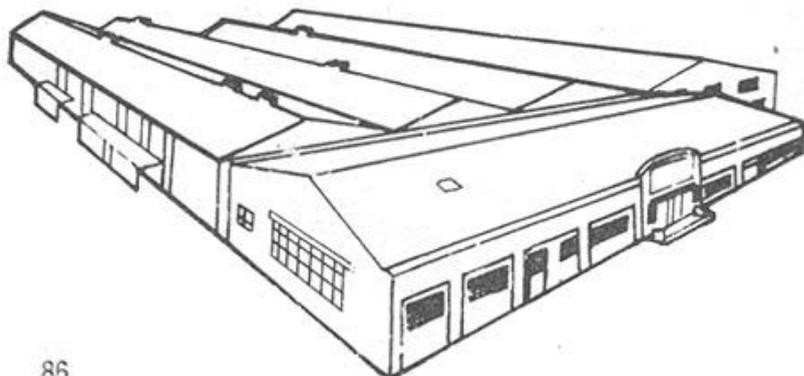
Il n'est évidemment pas question de décrire en détail ici les machines-outils vues au cours de notre visite et dont vous avez quelques échantillons avec les illustrations accompagnant cet article. Notons simplement que cette usine dispose d'un outillage extrêmement moderne pour toutes les opérations à exécuter sur les pignons ; que les machines à tailler et à rectifier travaillent 24 heures sur 24 ; que de nombreux outils spéciaux sont fabriqués par l'usine elle-même et montés sur des blocs prévus à cet effet et pouvant servir pour différents types d'outils : unités de forage, fraisage, alésage (pour l'utilisation desquelles suffit la présence d'un très jeune garçon) réunissant 12 opérations pour un cylindre, blocs pour faire les nipples, etc... car dans cette usine, et c'est là chose assez rare, on fabrique aussi les rayons, les nipples, les corps de moyeux-freins en tôle emboutie, etc...

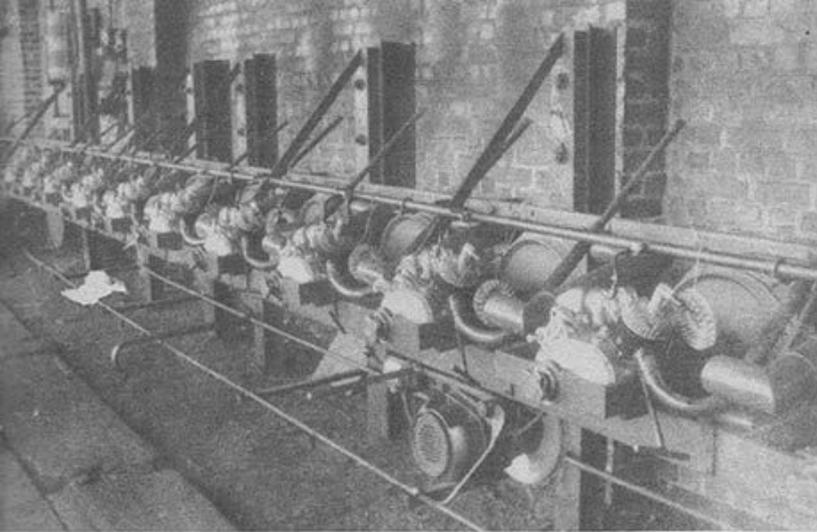
Quelques détails d'usinage valent aussi la peine d'être soulignés. C'est ainsi que l'admission et l'échappement dans les cylindres sont polis avant assemblage, que les queues de vilebrequin sont rectifiées après assemblage, que la rectification se fait après la cémentation de la pièce (sur 3/10 environ, alors que la cémentation se produit sur une couche de 1 mm environ d'épaisseur) et, là aussi, fait assez rare pour être signalé, c'est l'emboutissage tout entier qui est trempé et cémenté.

Un atelier de mécanique de précision est constamment à la disposition des différentes unités d'usinage pour tous les travaux nécessités par la mise au point, ou la vérification, des machines.

Enfin, lorsque les moteurs sont terminés ils sont placés sur un banc à l'extérieur de l'usine, banc sur lequel ils tournent pendant 1 h. 3/4. Ils sont alors vidangés de l'huile spéciale qu'ils conte-

## ZWEVEZELE





Située extérieurement à l'usine, voici la chaîne des bancs d'essai où chaque moteur subit un prérodage. Ci-contre, M. Guimbretière essaye le nouveau variomatic.

**UTILISATION DES... COMPETENCES !..**  
 Pour le banc d'essai situé à l'extérieur de l'usine et sur lequel tournent 25 à 30 moteurs dans le fracas que l'on imagine, l'usine de Zwevezela n'a pas hésité à chercher l'homme... qu'il fallait. Cet employé ne risque, en effet, pas d'être importuné par le bruit puisque s'il est sourd, il est aussi... muet !..

naient, contrôlés au banc, puis expédiés à Zedelgem pour être montés dans les parties cycles.

Tout ceci ne peut donner évidemment qu'une idée assez succincte de l'intense activité de l'usine visitée, de cette impression de fourmilière au travail qu'elle donne, des quantités de matériaux accumulés. Là encore il y a sans doute beaucoup à faire dans le domaine de la rationalisation du travail, mais on perçoit de façon fort sensible que l'on ne s'endort pas sur des solutions passées, que l'on cherche encore et toujours à améliorer ce qui existe, que cette vieille usine dirigée et animée par des hommes jeunes fait preuve, en fait, d'une vitalité, d'un dynamisme que pourraient lui envier bien des entreprises plus récentes.

Cet esprit de recherche allait d'ailleurs nous être bientôt démontré concrètement sous forme de présentation des nouveaux modèles.

Dans la cour de l'usine, à midi, alors que les ouvriers abandonnent leurs machines pour la pause de la mi-journée, M. Vandebroucke allait nous présenter lui-même — et avec un enthousiasme bien sympathique — les nouvelles créations Flandria ou — plus précisément — les nouveaux moteurs placés dans des parties cycles très provisoires.

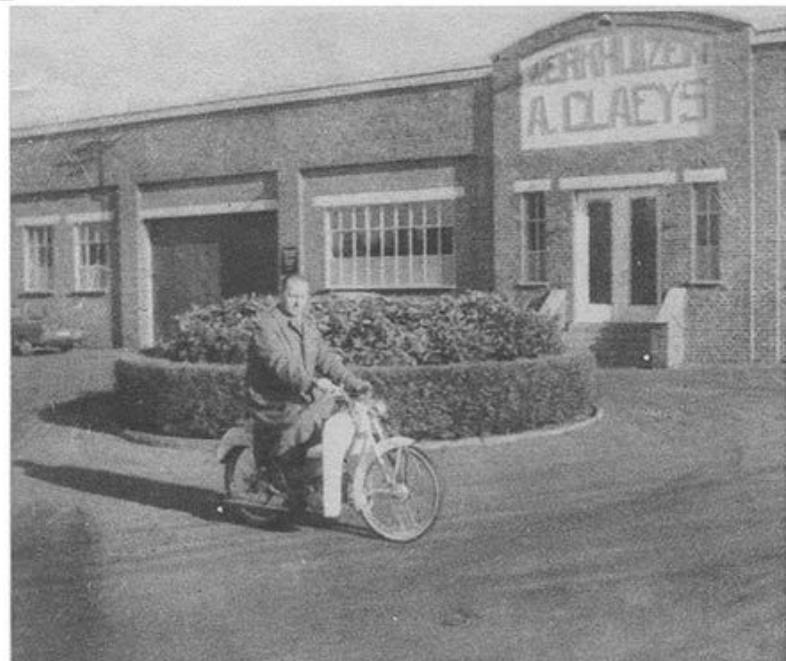
De quoi s'agit-il ? De deux moteurs, mono et bi-vitesses, entièrement automatiques, réunissant des solutions qui, prises séparément, ne sont pas toutes nouvelles mais dont la réunion sur le même moteur donne à ce dernier un incontestable caractère d'originalité.

M. Vandebroucke, avec l'émotion d'un néo-père de famille auquel sa récente paternité n'aurait pas ôté la parole (au contraire !..), explique et commente les avantages du monomatic et du variomatic : lancement par kick, ou plus exactement en rétro-pédalant, pas de décompresseur, embrayage automatique à disques fonctionnant dans l'huile (donc enfermé sous carter), distributeur rotatif, passage automatique de première en seconde pour le variomatic, un seul câble au guidon : celui des gaz, pédalage, comme sur une bicyclette sans avoir à désaccoupler, manœuvrer quoi que ce soit, etc...

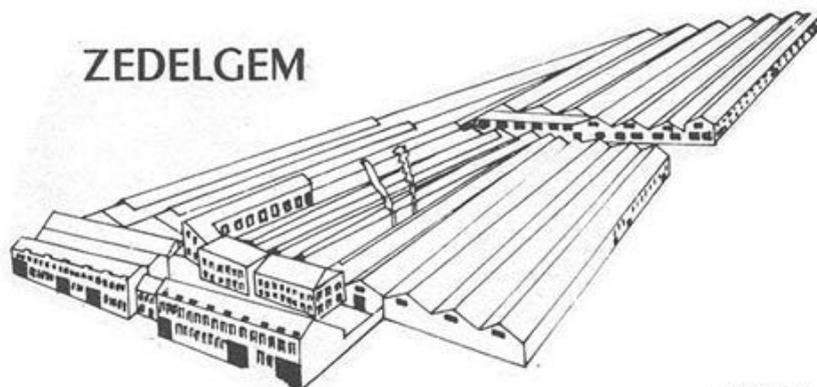
Nous avons déjà dit que notre but n'était pas aujourd'hui de présenter en détail ces modèles, dont la commercialisation n'est pas encore proche de toutes façons. Nous voudrions par contre vous dire à quel point était communicative la conviction exhubérante (très méridionale, bien que nous nous trouvions dans les... Flandres) de M. Vandebroucke, insistant pour que chacun essaie les machines, répétant avec force les avantages des moteurs, s'adressant à la ronde pour susciter d'éventuelles objections ou contradictions. Nous étions, certes, fort loin des présentations habituelles, un peu guindées, un peu froides : ici un petit air « fête de famille » créait une ambiance vraiment particulière.

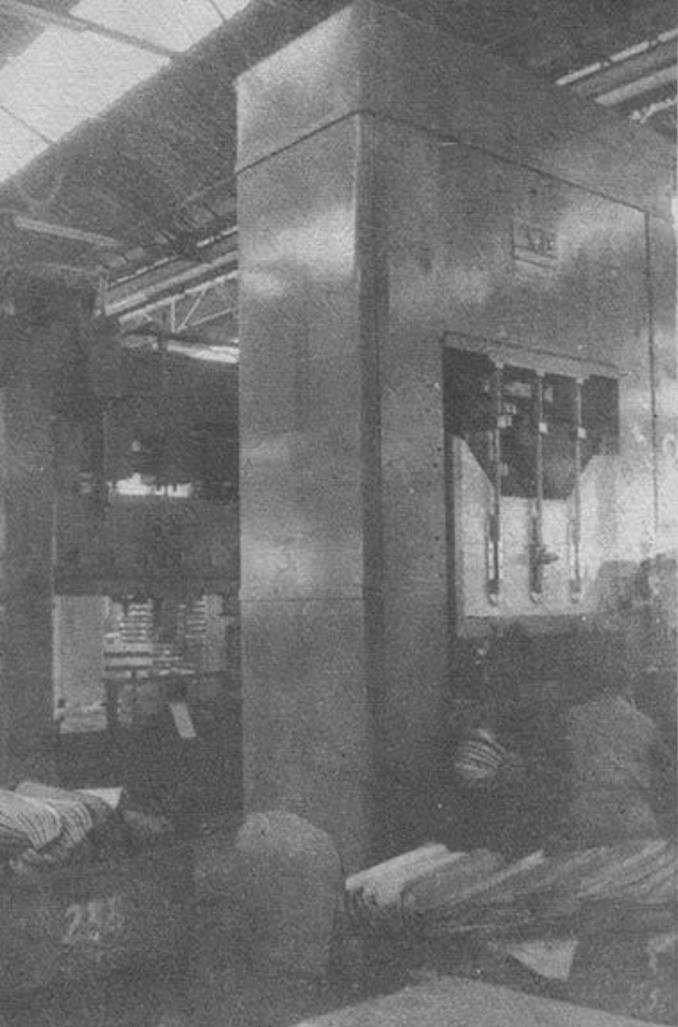
Et M. Claeys, un peu à l'écart, contemplant très flegmatiquement la scène !

Mais, là encore, il n'était pas question de nous attarder. notre voyage n'était pas terminé et nous devions encore nous rendre à Zedelgem où nous attendait l'usine-mère.



## ZEDELGEM





Nous ne sommes pas dans les forges de Vulcain, mais simplement devant une machine qui soude par rapprochement une jante en alliage léger. A gauche : deux grosses presses à emboutir, de respectivement 250 et 350 tonnes.



Un déjeuner fort agréable chez M. Claeys lui-même nous permet de retrouver quelques forces avant d'entamer la dernière partie de notre périple belge.

L'usine Claeys, la vraie, est située en bordure de la grande route et couvre une surface de 4.000 m<sup>2</sup>. Mais avant d'en entreprendre la visite, M. Vandenbroucke réunit tout son monde pour une conférence sur le principe de fonctionnement des nouveaux moteurs, schémas à l'appui, et pour expliquer les raisons qui ont poussé les

usines Flandria à s'orienter dans cette nouvelle direction. Notons, au passage, un hommage rendu à l'industrie française qui a, depuis quelques années, montré la voie à suivre en ce qui concerne l'automatisme des commandes sur les cyclomoteurs.

Un apéritif d'honneur — fort bien venu, car si le soleil était de la partie, il ne faisait tout de même pas très chaud — et nous reprenions place aux côtés de M. Guimbretière pour suivre à nouveau M. Vandenbroucke. Et il ne s'agissait pas de le perdre de vue : il ne nous aurait pas été facile d'atteindre notre but par les petites routes sinueuses que nous emprunions !

★

Nous voici enfin à Zedelgem où nous passons devant une première usine Claeys : mais ce n'est pas la bonne ! Les Claeys semblent en effet posséder une bonne partie de la superficie de ce petit pays et cette première usine s'intéresse à la construction de machines agricoles !



Voici, à gauche, un nouveau hall, où le seigle poussait encore l'été dernier. Ci-dessus : A quelques mètres des charpentiers et des maçons, les premières chaînes de soudure fonctionnent déjà.

La visite de l'usine, nous la ferons sous la conduite de M. Van Merris, ingénieur et gendre lui aussi de M. Claeys. Ainsi que nous l'avons déjà écrit, l'usine de Zedelgem est l'usine-mère des Ets Flandria. Elle existe, pas sous sa forme actuelle évidemment, depuis 1900, époque où on y exécutait surtout des travaux de fonderie. On devait par la suite y construire des cadres de bicyclette. Aujourd'hui elle est spécialisée dans la confection des

parties cycles des cyclomoteurs et dans la fabrication complète des vélos Flandria, car — ne l'oublions pas — la marque est aussi très connue pour sa production de bicyclettes. L'équipe Flandria a d'ailleurs cette année un prestigieux chef de file en la personne du Champion du Monde Rick Van Loy. Conduire de front deux activités aussi importantes (sans compter les tondeuses à gazon) n'est pas à la portée de n'importe quelle entreprise ! D'autant plus que, si la marque en est à ses débuts en France, il faut bien souligner qu'elle est — et de loin — la plus importante en Belgique pour la vente des cyclomoteurs : elle représente en effet 48 % des ventes, importations comprises !..

Après cette courte digression, revenons-en à M. Van Merris et à la visite de l'usine de Zedelgem. Visite, encore une fois, mais nous en avons pris l'habitude, très rapide, car nos compagnons d'un jour — les représentants de Flandria en France — les conversations ne sont pas terminées.

Là encore, donc, pas question d'un compte rendu détaillé de la visite, mais plutôt traduction d'ensemble après cette visite.

Nous sommes passés par tous les stades de la fabrication des cadres, des jantes (alliage léger et tôle), des garde-boue, etc... Nous avons vu les jantes arriver sous forme de barres de dural, coupées ensuite en spirale, soudées, percées (tous les trous en une seule opération), rayonnées (appareil spécial de contrôle). Nous avons vu des presses hydrauliques (350 et 250 tonnes) pour les cadres-coques), des cintruses hydrauliques (capables d'imprimer à un tube 12 angles différents à la suite), un marteau-pilon pour forger des manivelles de pédalier. Nous avons suivi la chaîne des galvanoplastiques (opérations de chromage-nickelage), visité l'atelier de polissage des tubes, assisté à l'assemblage des cadres. Nous avons aussi parcouru le département émaillage avec sa cabine électro-statique, la finition au pistolet, l'application de la seconde couleur (la première étant préservée par des caches en plastique). Nous avons pu jeter un rapide coup d'œil sur les trois chaînes actuelles de montage des cyclomoteurs, chaque machine étant « suivie » par une fiche sur laquelle chaque ouvrier inscrit, par son numéro, l'opération qu'il a accomplie.

Nous avons vu beaucoup de choses mais l'une d'entre elle nous a particulièrement frappé. Au cours de notre visite, nous sommes arrivés dans un vaste hall couvert, supporté par d'immenses colonnes en béton et notre cicérone nous a dit : « Messieurs, ici même, au mois d'août, nous récoltions encore du seigle ! ». Impressionnant, en vérité ! D'autant que ces paroles étaient semi-couvertes par le bruit des machines déjà installées, déjà en fonction !.. D'autant, aussi, que cette construction a été réalisée entièrement avec la main-d'œuvre de l'usine !..

Ce nouveau hall, de 1.000 m<sup>2</sup>, est destiné à recevoir toutes les machines-outils assurant l'emboutissage, le découpage, le fraisage, le forage, l'assemblage des différentes pièces. Un autre hall est en préparation qui doit recevoir une chaîne unique de montage de 65 mètres capable de « sortir » 250 à 300 machines par jour (rythme actuel : 170 machines). Toujours dans ce hall, une grande chaîne d'émaillage est aussi en préparation.

Nous pensons que ce que vous venez de lire, doit vous faire ressentir ce que nous avons nous-mêmes ressenti : ce n'est pas une usine « arrivée » que nous avons visité ! C'est une usine en pleine évolution, en continuelle transformation, dans laquelle l'ancien côtoie le nouveau, le vieux côtoie le neuf ! De cet amalgame, inégalement réussi comme bien l'on pense, se dégage en définitive une extraordinaire impression de vitalité difficile à exprimer avec des mots.

Il y aurait certes des critiques à faire sur la façon dont le travail est conçu, réparti, organisé, sur la façon dont les pièces sont stockées, amassées, mais en fait ces critiques sont balayées par le dynamisme qui est la caractéristique essentielle de l'équipe Flandria.

Entendons-nous bien : nous ne voulons pas dire par là qu'il n'y ait pas un réel effort de fait en vue d'améliorer le rendement. Un exemple : pour le montage des cadres de bicyclettes (montage qui bénéficie pourtant des « astuces » accumulées en 50 ans d'expérience) l'installation d'une chaîne rationnelle a permis un gain de temps de l'ordre de 30 à 40 %.

La visite terminée, nous voici de retour dans la « Salle de Conférence ». Cette fois, ce qui va se dire ne nous concerne pas directement puisque ce sont les problèmes de vente qui sont évoqués. Cependant, il n'est pas sans intérêt pour nous d'assister à ces échanges de vue qui nous permettent de toucher du doigt les difficultés, les problèmes que pose la mise en place d'un réseau de vente.



La chaîne de montage des moteurs à 4 vitesses.

Ces mêmes représentants furent ensuite conviés à donner leur opinion sur le nouveau modèle « Record » (4,5 CV), leurs suggestions devant permettre aux techniciens de chez Flandria de mieux satisfaire aux exigences de la jeune clientèle française, surtout en ce qui concerne la partie cycle : réservoir, guidon, position des repose-pieds, etc... et quelle ne fut pas notre surprise — agréable d'ailleurs — de voir le doyen des représentants bien insister auprès des techniciens de l'usine, pour prévoir sur ce modèle « Record » la possibilité de piloter à plat !..

Ainsi devait donc se terminer cette journée bien chargée, mais très instructive. Pour nous, qui avons déjà visité de nombreuses usines françaises et étrangères, nous en gardons un souvenir particulier car s'il nous a déjà été donné de voir des installations plus modernes, des conceptions plus rationnelles pour l'organisation du travail, par contre jamais nous n'avions senti aussi vivement le désir de bien faire d'une équipe tournée vers l'avenir avec une conviction impressionnante.

Usine « familiale », créée par Monsieur Aimé Claeys, animée maintenant par son fils (plus spécialement chargé du département vélo) et par ses gendres, l'usine Flandria est incontestablement en pleine expansion, en pleine évolution avec tout ce que cela implique de défauts, d'inconvénients, d'insuffisances mais aussi de vitalité, de dynamisme, de force.

Et pour en revenir à ce que nous disions au début, cette visite nous a permis de comprendre pourquoi, en si peu de temps et malgré les difficultés de cette tâche, Flandria avait pu se tailler une place respectable sur le marché français. Quand on dispose de tels moyens et que l'on travaille avec autant de conviction, les résultats ne peuvent manquer d'être favorables !..

B. N.