

## La Lettre De T.E.A.M

### SOMMAIRE

**EDITORIAL 1**

**HOMMES & MÉTIERS 2**

**OPINIONS 5**

**PARTAGE DU SAVOIR 2-3**

**TENDANCES 4**

#### EDITORIAL

Chers Abonnés à la Lettre de T.E.A.M.,

Alors que nous abordons notre 10<sup>ème</sup> année d'existence, déjà plus de 240 Membres ont rejoint l'association T.E.A.M..

Force est de constater que la dynamique de cette association s'est inscrite dans la durée et que la majorité de ses Membres fait preuve d'une grande fidélité à ce réseau.

Aujourd'hui nous pouvons revendiquer une réelle légitimité en tant qu'organisation de cadres supérieurs de la filière automobile, notre visibilité croissante a eu pour effet de rapprocher des « juniors » actuellement en poste qui souhaitent faire partie d'un réseau non virtuel, où l'on peut échanger lors de réunions sur un grand nombre de thématiques telles que la gestion de carrière, les opportunités de la filière automobile en France et à l'étranger, et bien sûr profiter de l'avis de « seniors » et leurs retours d'expérience.

La récente enquête de satisfaction conduite auprès de nos Membres a confirmé la pertinence de nos actions en cours et démontré l'adhésion générale à la mise en place de nouveaux projets de développement.

Espérant que cette 20<sup>ème</sup> Lettre de T.E.A.M. réponde à vos attentes ou suscite votre curiosité.

Bien cordialement,

Christian PETIT

Président de T.E.A.M.



**Directeur de Publication :**

T.E.A.M. 8, rue de Varize, 75016 PARIS

**Comité de Rédaction :**

Bernard Coste, Christian Petit, Emmanuel Podvin, Jean-Olivier Simonetti, Philippe Méquignon.

**Abonnement gratuit :** [www.team-auto.org](http://www.team-auto.org)

**E.Mail :** [team.newsletter@team-auto.org](mailto:team.newsletter@team-auto.org)

### Nous sommes heureux d'accueillir :

**Catherine BUSSI**, 43 ans, CESEM franco-allemand (Groupe ESC Reims). Elle exerce depuis près de 20 ans des responsabilités de pilotage des flux physiques et d'informations au niveau européen (BOSCH), et se positionne comme spécialiste de l'organisation de la chaîne logistique B-to-B.

**Patrick de BAZIN**, 56 ans, INSEEC Bordeaux, directeur de la stratégie et du développement de COBRA, entreprise où il a été successivement, depuis 20 ans, directeur de filiale 1991, directeur commercial OEM 2002 et directeur commercial groupe 2007. Expérience internationale, Asie et Amérique du sud. Langues pratiquées : anglais, italien, français.

**Alain CORMORANT**, Ingénieur civil des Mines (SE 75), 25 ans d'expérience dans l'industrie automobile et 14 ans de pratique des relations industrielles franco-allemandes, spécialisé dans la fabrication de composants mécaniques, a occupé des fonctions de Directeur d'Usine (9 ans), de Directeur Industriel multi-sites (4 ans) et de Directeur Général (10 ans).

**Philippe GUEGANOU**, 50 ans, directeur commercial depuis plus de 15 ans au sein de 2 groupes industriels internationaux, était responsable du développement en France et à l'internationale, des ventes de biens d'équipements industriels destinés principalement aux constructeurs automobiles et équipementiers.

**Pascal PROCHASSON**, 47 ans, diplômé de l'ESC Tours, est depuis 21 ans dans l'automobile, dont 17 à des postes de soutien réseau et de direction de concessions chez Mercedes Benz France. Depuis 10 ans, il a exercé des responsabilités de manager de sites de distribution voitures particulières et véhicules industriels en France et au Cameroun. Ses centres d'intérêt sont aujourd'hui, plus particulièrement, le véhicule écologique et les économies d'énergie.

## PARTAGE DU SAVOIR

### Présentation de l'AVARAP

L'AVARAP est une association d'intérêt général, indépendante, apolitique et non confessionnelle. Sa mission est la prévention et la lutte contre le chômage des cadres, c'est à dire leur employabilité durable.

Depuis sa création en 1984, elle a aidé plus de 11000 cadres à retrouver un emploi ou à changer de carrière.

Sa méthode de travail est très rigoureuse et se déploie en plusieurs temps.

- Une définition du potentiel grâce à un bilan professionnel et personnel.
- Une analyse objective de ses réalisations et de ses goûts, conduite en interaction dans un groupe, afin d'identifier ses compétences et définir sa valeur ajoutée sur le marché.
- Une ouverture du champ du possible professionnel qui conduit à définir trois cibles professionnelles.
- La définition de deux nouveaux projets professionnels qui seront discutés et validés en groupe et testés auprès de son réseau.

Puis, aidée par le groupe, la mise en place d'un plan d'action préservant le rythme de chaque membre du groupe. L'association est implantée dans sept régions françaises...

*Catherine DEVOUGE, Présidente de l'AVARAP ([www.avarap.asso.fr](http://www.avarap.asso.fr))*

### L'accompagnement managérial, voie de progrès

L'Accompagnement Managérial (ou 'Mentoring') est souvent utilisé en complément de programmes de formation pour faciliter la mise en application ou pour orienter le management autour des valeurs et de la stratégie de l'entreprise.

C'est à la fois un outil et une démarche, qui repose sur une série d'entretiens individuels structurés entre une personne et un accompagnateur pour traiter des problèmes liés à la façon dont elle exerce son activité.

A partir de la stratégie d'entreprise définie et normalement connue, il s'agit de comprendre avec la personne accompagnée la façon dont elle s'y prend et qui ne produit pas les résultats attendus.

On explore la situation cible, les résultats à atteindre, on fixe des objectifs et on dresse un plan d'action afin de l'amener à faire différemment. Le plus souvent, 3 séances de 3 heures, espacées de quelques semaines ou mois suffisent pour être efficace.

Cette activité est normalement conduite par une personne possédant une forte expérience de manager, pas obligatoirement dans le métier de l'accompagné. Son rôle est d'apporter sa connaissance des bonnes pratiques : savoir faire et savoir être. La notion d'apprentissage nouveau est au cœur du changement...



Pierre CHERREY

### Organismes liés à l'automobile : le maquis des sigles

Les évolutions du marché automobile, en France et en Europe, liées à la volonté des gouvernements de rassembler tous ses acteurs, ont conduit à une floraison d'organismes, dont les multiples sigles peuvent parfois dérouter.

Pour les principaux d'entre eux, voici un rappel synthétique de leur signification :

- **ACEA** : European Automobile Manufacturers' Association ; association des constructeurs européens (16 sociétés, y compris utilitaires, poids lourds et autocars).
- **ARIA** : Association Régionale de l'Industrie Automobile, représente la PFA (Fr).
- **CCFA** : Comité Français des Constructeurs Automobiles (Fr).
- **CLIFA** : Comité de Liaison des Industries Fournisseurs de l'Automobile (Fr).
- **CNPA** : Conseil National des Professionnels de l'Automobile (Fr).
- **EUCAR** : European Council for Automotive R&D.
- **FIÉV** : Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules (Fr).
- **FMEA** : Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles (Fr).
- **FSI** : Fonds Stratégique d'Investissement (Fr).
- **GPA** : Groupement Plasturgie Automobile (Fr).
- **MOVEO** : Pôle de Compétitivité Automobile (Fr).
- **OICA** : Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles .
- **PFA** : Plateforme Automobile, représentée en région par les ARIA (Fr).
- **SIA** : Société des Ingénieurs de l'Automobile (Fr).
- **VDA** : Union de l'industrie automobile allemande.

PM

L'intégralité de ces communications est accessible directement sur le site de T.E.A.M. pour tous les membres de l'association (accès : Espace Membres/Espace TEAM/Partage du Savoir)  
Pour les lecteurs non-membres qui souhaitent lire ces communications, contacter les auteurs des articles, ou la rédaction.

## Salon de Genève 2012

Le cru 2012 du Salon de Genève est fidèle à la tradition, mélangeant habilement carrossiers, grands constructeurs, spécialistes et préparateurs. Cette année, il s'est tourné plus particulièrement vers l'Europe.

A l'image du marché, le salon est apparu un peu morose, les concept-cars donnaient l'impression d'être moins nombreux que les années passées et la plupart des premières mondiales avaient déjà été présentées à la presse durant les semaines qui précédaient.

Parmi les modèles présentés, il y avait la version finale de la Renault Zoé, la première mondiale des Fiat 500L, Mercedes Classe A, Audi A3, de Hyundai i30, et le Range Rover Evoque cabriolet.

PSA est resté très en retrait, malgré la présence de la 208. Les difficultés du constructeur sont palpables sur les stands des deux marques. Le ralentissement des projets durant la période de crise de 2009 et 2010 se retranscrit désormais dans le calendrier des commercialisations, une situation que le salon a mise en évidence.

Le nouveau coupé conçu en collaboration entre Toyota et Subaru était présenté sur les stands des deux marques. Nommé respectivement GT86 et BRZ, ce coupé marque un retour à la propulsion et à la sportivité dans les modèles compacts, deux aspects du plaisir de conduite un peu ignorés des grands constructeurs ces dernières années.

La démarche est suivie par GM qui a présenté deux concepts-cars chez Chevrolet, dont le 130R, mû par un 1.4L suralimenté qui transmet ses 150ch aux roues arrière.

D'autres concept-cars étaient exposés. Chez certaines marques, ils annonçaient un futur modèle comme la Honda NSX et le Volkswagen CrossCoupé. D'autres constructeurs proposaient des concepts qui explorent de nouvelles directions stylistiques ou techniques, parmi lesquelles figurent la Hyundai Ioniq, les Toyota NS4 et FT-bH, les BMW *i*.

Les hybridations ou les électrifications des groupes motopropulseurs sont les voies suivies dans la plupart des cas, même si les choix technologiques diffèrent assez profondément d'une marque à une autre.

Pour la part de rêve, la nouvelle Ferrari F12 était exposée à la fois dans une classique robe rouge et dans une livrée gris mat. Elle est la dernière Ferrari à moteur V12 implanté à l'avant.

Dernière parce que la plus récente, mais aussi parce qu'après elle, le V12 sera abandonné pour laisser la place à des V8 suralimentés. Lamborghini a dévoilé le roadster Aventador J. Réalisé sur commande, ce modèle est unique. Il était également possible d'admirer les GT, entre autres, de Gumpert ou de Pagani. Et comme chaque année, Franco Sbarro décrivait ses prototypes toujours aussi baroques et décalés.

Enfin, l'absence totale de nouveautés chez Alfa Romeo était partiellement comblée par la Disco Volante dessinée et exposée par Touring. Cette édition paraissait un peu en retrait des précédentes, espérons que les constructeurs se soient réservés pour le Mondial de Paris qui se tiendra du 29 septembre au 14 octobre 2012, toujours à la porte de Versailles.



Bertrand RAKOTO

## Produire français, mais pas toujours en France

Peugeot et Citroën ont assemblé, en 2011, 1,23 million de voitures dans leurs usines françaises contre 445.000 pour Renault dont la production à l'étranger a augmenté l'an passé.

Le constructeur automobile français PSA Peugeot Citroën a produit l'an dernier en France presque trois fois plus de voitures particulières que Renault et a accru sa production nationale contrairement à son grand rival, selon des chiffres publiés le 31 janvier dernier.

PSA a monté 1,23 million de voitures dans ses usines françaises, soit une progression de 3,6% sur un an, alors que seulement 444.862 unités (-6,4%) sont sorties des sites de production français de Renault, selon les données publiées par le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

A l'inverse, le nombre de voitures assemblées hors de l'Hexagone par PSA, premier constructeur automobile français, a diminué de 4,7% à 1,93 million, tandis qu'il a augmenté pour Renault de 4% à 2 millions.

Ainsi, la production totale de voitures particulières des deux groupes dans le monde est restée quasiment stable (-0,1%) à 5,6 millions d'unités.

Source : CCFA

PM

*Cette rubrique est destinée à exprimer les opinions et expériences personnelles des membres de l'association T.E.A.M. ; le contenu des articles n'engage que leurs auteurs.*

### On l'a échappé belle....

Le 8 février nous avons tous ensemble établi un record historique en matière de consommation d'électricité avec une consommation de 101 700 mégawatts à 19 heures, selon des informations communiquées par RTE la filiale d'EDF qui gère le réseau national de lignes à haute tension. Le précédent pic historique (100 500 mégawatts) avait été atteint la veille à la même heure de pointe.

La situation était plutôt tendue puisque de nombreux appels à la vigilance étaient lancés sur les Régions Bretagne et PACA afin de modérer les consommations et des maires ont même été jusqu'à adopter des arrêtés municipaux pour éteindre les éclairages des commerces et réduire l'éclairage public de leur commune pour ne pas être obligé de faire des coupures intempestives.

Ces records de consommation successifs étaient liés à la vague de froid qui a perduré pendant quelques jours sur la majeure partie de l'Hexagone, et poussé à son maximum la demande de courant autour 19 heures, heure à laquelle les Français rentrent du travail et allument radiateurs électriques et autres appareils électroménagers et électroniques.

Nathalie Kosciusko-Morizet, alors ministre de l'Écologie, avait présenté une série de 27 mesures pour accélérer les économies d'énergie chez les particuliers, dans les entreprises et les administrations et dans le catalogue présenté la mesure la plus simple et la plus symbolique visait l'extinction des enseignes lumineuses entre 1 heure et 6 heures du matin et le décret d'application devrait, même, être effectif pour le 1<sup>er</sup> juillet 2012.

Outre la disparition de cette «pollution lumineuse» qui ressemble «à un sapin de Noël moche», comme l'a précisé la ministre de l'Écologie, cette mesure «gratuite» pour l'État générera des économies d'électricité équivalentes à la consommation de 260.000 foyers.

Tout cela est très bien. C'est vrai qu'en hiver on peut avoir des vagues de froid. C'est vrai que lorsqu'on rentre à la maison, à la même heure, vers 19 heures, on va tous brancher les radiateurs, mettre la télé en route, les ordinateurs, les cuisinières électriques et dans quelques années on va faire recharger sa voiture électrique.

Mais comment fait-on fait alors ?

- Plus de nouvelles centrales nucléaires.
- On fermera éventuellement les vieilles centrales comme celle de Fessenheim, et la disponibilité du réseau est déjà à la limite dans certaines régions ;
- Question : comment va-t-on faire pour répondre à ce besoin d'énergie supplémentaire, nécessaire pour recharger nos voitures électriques ?

On ne va quand même pas remettre en marche des centrales « charbon » (sales par définition) pour recharger nos voitures propres ?



Bernard COSTE – BC Consulting ([bc@bernard-coste.com](mailto:bc@bernard-coste.com))

**Courrier des lecteurs** : Envoyez vos suggestions à : [la.lettre.de.team@team-auto.org](mailto:la.lettre.de.team@team-auto.org)