

La Lettre De T.E.A.M

SOMMAIRE

EDITORIAL 1

HOMMES & MÉTIERS 2

A.C.T.E.A.M. 2

PARTAGE DU SAVOIR 3-5

TENDANCES 6-7

EDITORIAL

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

Le Futur, maintenant

Le slogan du mondial 2012 reprenait celui de 2010 « Le Futur, maintenant ». Cela rappelle un peu une formule entendue pendant la campagne présidentielle sur le changement, mais le slogan du Mondial est antérieur.

En terme de futur nous avons été « gâtés » cette année encore : pas un stand, pas une marque sans un des mots magiques du moment : electric drive, hybrid, fuel cell, mais aussi beaucoup de petites marques pratiquement inconnues jusque-là. Les mass-manufacturers comme les premiums sont, bien entendu, très présents avec une forte communication sur les produits du futur, et notamment les véhicules propres de leur marque que l'on croisera dans quelques années. On en oublierait presque l'actualité immédiate avec la nouvelle Renault Clio, la Citroën DS3 Cabrio, l'Opel Adam ou la nouvelle Volkswagen Golf.

Mais nous ne parlerons pas de tous ces nouveaux véhicules et concept car qui ont fait les couvertures des magazines automobile mais plutôt de ces constructeurs de véhicules, quasi inconnus et qui, plus surprenant encore, pour la plupart produisent en France. Il y en a pour tous les prix et pour tous les segments du marché : du véhicule basique destiné aux collectivités, au véhicule familial, voire même au véhicule de grand tourisme.

Bernard Coste nous dévoile dans la rubrique **TENDANCES** les noms de ces nouveaux venus.

Je vous en souhaite bonne lecture

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, Bernard Dauvilliers, Christian Petit, Emmanuel Podvin, Jean-Olivier Simonetti.

Abonnement gratuit : www.team-auto.org

E.Mail : team.newsletter@team-auto.org

Nous sommes heureux d'accueillir :

- **Bruno GENKIN**, 51 ans

Vingt années d'expérience commerciale, managériale et après-vente acquise dans le secteur automobile, véhicules industriels et utilitaires, au sein de constructeurs et concessions. Vente et financement, animation de réseaux de distribution, exportation, bilingue anglais, allemand et espagnol courant. *Domaines d'expertise* : Missions de conseils, organisation ou restructuration d'activités, missions d'intérim management, postes de direction commerciale ou générale.

- **Jean BARAFFE**, 47 ans

Ingénieur UTC plus MBA. Création pour le Groupe AKKA d'une société d'Ingénierie, CRDTA dédiée à l'innovation en matière d'automobile ; développement de 2 véhicules électriques dotés d'avancées technologiques majeures. Auparavant Directeur de Business Unit chez Valeo et développement d'une trentaine de produits pour les constructeurs automobiles après une expérience chez Visteon comme de Responsable Stratégie Produit pour l'Europe. *Domaines d'expertise* : Direction Générale d'une Division ou PME avec des challenges ambitieux de développement.

- **Jean-Marc CAREZZIOLI**, 55 ans,

Diplômé CESTI plus MBA. Depuis 7 ans, travailleur indépendant sur des missions d'audits et de diagnostics industriels et des missions de management de transition en tant que Directeur d'usine dans les secteurs du packaging, de l'automobile et de l'agroalimentaire. Auparavant 20 ans de responsabilités de Direction d'usines et Direction d'opérations dans les secteurs mentionnés précédemment. *Domaines d'expertise* : Direction d'usine, Management de transition.

A.C.T.E.A.M.

Un rappel sur A.C.T.E.A.M., notre vocation, l'activité la plus importante au sein de notre Association.

Elle est partie prenante dans :

- **Nos objectifs**

Intensifier, professionnaliser l'aide que nous apportons à ceux d'entre nous qui sont en repositionnement, en offrant des services très efficaces.

- **Notre raison d'être**

Partager notre savoir et nos relations afin d'aider ceux d'entre nous qui veulent évoluer ou qui recherchent du travail.

Vous êtes cadre de l'automobile.

Vous êtes à la recherche d'un emploi.

Vous êtes en poste et vous cherchez à évoluer dans l'entreprise ou hors de l'entreprise.

T.E.A.M. vous apporte l'aide au repositionnement que vous recherchez.

Elle se déploie sous la forme d'une séance de deux heures tous les 15 jours consacrée à :

- des études critiques collectives des C.V.
- des suivis des recherches en cours.
- des mises en relation soit à l'intérieur du groupe soit à l'extérieur.
- des débriefings d'entretiens.
- des comparaisons d'expériences.

Rejoignez-nous via notre site www.team-auto.org

Evolution de Marché – Low-Cost vs Premium

Depuis une dizaine d'années, les constructeurs premium ne cessent d'augmenter leurs parts de marché en explorant avec succès les segments des compactes et des citadines. Dans le même temps, Dacia séduit de nouveaux clients grâce à une gamme de véhicules low-cost, simples et compétitifs. Quelle place reste-t-il pour les constructeurs généralistes et leurs parts de marché ?

Malgré ce qui pourrait apparaître comme un clivage tel qu'évoqué avec angoisse par certains constructeurs, l'évolution du marché tend à prouver que la part de marché des constructeurs généralistes n'est pas en péril. Dans la plupart des marchés mondiaux, elle se maintient entre 72 et 90% des ventes de véhicules neufs, malgré les distorsions constatées pendant le plus dur de la crise de 2009 et 2010. La réalité montre, en définitive, une compétition plus importante entre les généralistes eux-mêmes avec la lutte pour la première place de Toyota, GM, VW et la montée en puissance du groupe coréen Hyundai-Kia. Les parts conquises par les premium et les low-cost sur les généralistes ne sont pas négligeables (de 7 à 12% selon les pays), mais n'engendrent pas, pour cette décennie, de mise en danger notoire des marchés des constructeurs traditionnels.

Les constructeurs généralistes doivent savoir faire face à leurs concurrents directs, d'une part en protégeant leurs volumes sur les marchés historiques et d'autre part en se positionnant sur les marchés émergents.

*Bertrand Rakoto – 2 mai 2012
bertrand.rakoto@gmail.com*



3M Corporate/3M France

La Société 3M (Minnesota Mining & Manufacturing) a été créée en 1902

Le chiffre d'affaires mondial est de 30 milliards de dollars, pour un effectif de 84 000 collaborateurs et une gamme de plus de 60 000 produits disponibles à la vente. La filiale Française représente 1 milliard de dollars, 15 sites et 3 000 collaborateurs.

Le Groupe est organisé en 45 plateformes technologiques et structuré en 6 divisions :

- Industries et Transports, la plus importante en CA (10 milliards de dollars)
- Santé,
- Grand Public et Bureaux,
- Protection, Hygiène et Sécurité,
- Signalisation, Communication graphique et Solutions pour la mobilité et l'interactivité,
- Electrique, Electronique et Communications.

3M est la 3^{ème} entreprise la plus innovante dans le Monde :

Investissements : ~6% du CA, 7 350 chercheurs, 600 brevets déposés chaque année,

La gestion du portefeuille est volontariste, elle abandonne toutes les activités les moins rentables tout en reclassant le personnel concerné dans les activités restantes.

Objectif 2015 : réaliser 40% du CA avec des produits nouveaux de moins de 5 ans (32% en 2011), tout en gardant une marge nette >20% et une croissance forte (Europe de l'Ouest : 0,3%, Europe de l'Est/Asie : 4%, Moyen Orient/Afrique : 4,8%).

Le Marché Automobile potentiel de 3M : 19 milliards de dollars en 2011, objectif : 24 milliards de dollars en 2016

Les zones régionales prioritaires sont l'Asie et Inde

Thèmes techniques : Economies d'énergie : Réduction poids, matériaux, batteries et sources d'énergie, film solaire, aspects des véhicules, ambiance dans le véhicule, vision et « smart vehicle », films de protection, abrasifs, acoustique ...

Acquisitions récentes : Meguiar's (entretien du véhicule), Faab Fabricauto pour les plaques d'immatriculation

3M est le fournisseur exclusif de sel de lithium utilisé dans les batteries de la Bluecar (Bolloré/Autolib) : 17 500 batteries assemblées.

*Intervenant extérieur
Olivier Pirez – 26 juin 2012*



Véhicules Electriques et Mobilité Responsable pour Smartphone et Tablette

La mobilité électrique est un véritable enjeu pour notre société. La réussite de ce nouveau mode de transport passe notamment par une information qualifiée de la localisation des infrastructures de recharge.

Pour cela les nouvelles technologies apportent un champ de possibilités très important grâce aux produits I.T. que sont les Smartphones et tablettes qui disposent de récepteur GPS et de connexion au réseau GSM.

L'application « My Watt » répond en cela à un grand nombre de besoins pour les personnes en mode de mobilité responsable. Cette application embarque la localisation en temps réel et le routing vers l'ensemble des stations de recharge disponibles tant en France qu'en Europe. « My Watt » permet également la réservation et le paiement à distance de la recharge du véhicule par l'utilisateur et suit de façon prédictive (en attendant d'être connectée au véhicule!) la consommation du véhicule en temps réel grâce à un algorithme intelligent, développé par les ingénieurs de « My Watt ».

My Watt, c'est également la possibilité d'accéder à un portail d'aide en mode de mobilité responsable avec à disposition l'ensemble des transports alternatifs disponibles sur le trajet de l'utilisateur afin de privilégier la multi modalité en complément de son mode de transport initial. Pour finir, My Watt a pensé à tout et embarque dans l'application un service de « e-Call » avec géolocalisation, pour accélérer le processus de prise en charge par un service d'assistance aux autres.

*Intervenant extérieur
Karl Auzou – 4 septembre 2012*

La Déconstruction Automobile

La déconstruction automobile est une nécessité absolue. Elle est régie par des règles déjà énoncées :

- Chaque Constructeur automobile doit avoir déposé une liste de 300 déconstructeurs agréés sur le territoire national,
- Tout lieu de vie du territoire doit avoir un déconstructeur à moins de 50 km, et ils doivent donc être répartis de façon homogène sur le territoire.
- Par le Plan Montebourg du 25 juillet 2012

Un certain nombre d'impératifs additionnels ont été définis et concernent :

- les obligations des constructeurs vis à vis des directives européennes
- les instances représentatives de la profession : CNPA et la FNDA
- les acteurs : 1 600 déconstructeurs, 56 Broyeurs, les gestionnaires-distributeurs et quelques 500 à 700 « casses » sauvages.

En particulier, le déconstructeur se doit d'exercer sur un site classé ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement), avoir un agrément préfectoral VHU (Véhicule Hors d'Usage) et une qualification Qualicert (référentiel)

Quelques chiffres :

- 1 600 000 véhicules hors d'usage (VHU) ont été traités/an sur ces 3 dernières années, dont 1 500 000 VP et 100 000 VUL,
- 150 000 de ces VHU ont été traités en direct par les broyeurs agréés VHU,
- En moyenne on traite donc 1000 VHU par centre VHU et 2800 par broyeur,
- 500 000 à 700 000 véhicules disparaissent dans la « nature » tous les ans !!!

L'objectif au 1er janvier 2015 est que les VHU soient recyclés et valorisés à 95% (aujourd'hui 82%). La traçabilité devra être assurée et archivée à 100%.

*Bruno Mauduit - 18 septembre 2012
bruno.mauduit@wanadoo.fr.*



L'Industrie Automobile Chinoise

Introduction au marché automobile chinois :

- La croissance du marché, de 2 millions d'unités au début des années 2000 à plus de 19 millions prévus en 2012
- Les marques et leur part de marché, vers une concentration des marques locales, les partenariats locaux, la domination des marques allemandes
- Le fort potentiel aftermarket à moyen terme avec un parc prévu très bientôt à 200 millions d'unités,

Tout ceci concourt à faire du marché chinois le premier marché mondial.

A noter qu'en 2007, lors d'une plénière T.E.A.M., Michael avait déjà fait une présentation du marché chinois. Ses prévisions étaient, à l'époque, plutôt pessimistes puisqu'il envisageait 10 millions de véhicules vendus en 2012.

Michael est d'origine chinoise, il a démarré sa carrière chez PSA en Chine puis est venu travailler en France pendant près de vingt années, notamment chez PSA, Philips et Siemens-VDO à la Direction des Achats avant de fonder en 2008, à Shanghai, la société Aushin dont l'objectif est d'aider les entreprises françaises et chinoises à nouer des relations dans le domaine Automobile

*Michael Luo – 2 octobre 2012
michael.luo@aushin.com.cn*



AUTO INFOS : Le Mensuel du Business Automobile, Vente et Après-Vente

La Rédactrice en chef d'Auto Infos présente son support : ce mensuel existe depuis 1945. Auto infos, partenaire du CNPA, est édité par le Groupe ETAI qui fait lui-même partie du groupe Info Pro Communications.

L'objectif d'Auto Infos est de traiter l'aval de la filière, la vente et l'après-vente, la vente du véhicule et la réparation pour les professionnels.

Une des spécificités d'Auto Infos est de réaliser différents événements durant l'année :

- Les Masters Auto Infos (fin juin)
- La Cote d'amour des constructeurs (fin septembre), appelée aussi Cap Réseau. En 2012, ce sont les réseaux Volvo puis BMW et Skoda qui ont pris les trois premières places du classement.
- L'Observatoire du CRM (8/11/2012), dont la vocation à faire un état des lieux du CRM au sein des réseaux automobiles (tables rondes, expert, benchmark etc.)
- L'Élection « Service Auto de l'année » (12/2012) distingue les initiatives qui boostent le business vente et après-vente.

Les Teamers ont l'opportunité de publier dans Auto Infos, en particulier dans la rubrique « Nos experts répondent à vos questions ». Cette rubrique, courte (2000 signes maxi), apporte des réponses aux interrogations que peuvent se poser les lecteurs et des solutions directement opérationnelles. Les Teamers sont invités à proposer des questions/réponses qu'Auto Infos pourra diffuser au gré des sujets et des disponibilités.

Il est rappelé que chacun peut s'abonner à la newsletter de Auto Infos dont l'inscription sur le site www.auto-infos.fr est gratuite. Les « iPhoners » peuvent télécharger l'application Auto Infos dans Appstore gratuitement.

Pour des articles, des informations, des mises en relation, les Teamers sont invités à prendre contact avec Eloïse Le Goff-Bernis.

*Intervenant extérieur
Eloïse Le Goff-Bernis – 2 octobre 2012
elegoff@infopro.fr*



L'intégralité de ces communications est accessible directement sur le site T.E.A.M. pour tous les membres de l'Association (accès : Espace Membres/Espace T.E.A.M./Partage du Savoir).

Pour les lecteurs non-membres qui souhaitent lire ces présentations, contacter les auteurs des articles ou la rédaction.

TENDANCES

Le Futur, maintenant

Quelques petits et nouveaux constructeurs venus au Mondial 2012 :

Aixam-Mega est présent et actif sur le Mondial depuis de nombreuses années. Bien connu pour ses fabrications de voitures sans permis, il produit également dans son usine de Tain L'Hermitage des véhicules électriques destinés aux collectivités dont le «Mega e-worker » mais aussi une attractive Mega City, une 2 +2 places. Il est intéressant de noter que ce véhicule est délibérément badgé Mega et non Aixam.

Plus vraiment besoin de présenter **Bolloré**, ses véhicules sillonnent déjà une cinquantaine de communes d'Ile de France avec le programme Autolib et on en oublie même le nom du véhicule, Bluecar. Après un an de bons et loyaux services dans le cadre d'Autolib, Bluecar est désormais proposé aux particuliers et aux entreprises. Dessinée et fabriquée par Pininfarina près de Turin, l'autonomie est de 250 km en cycle urbain avec une vitesse maxi de 130 km/h. Le groupe Bolloré poursuit l'augmentation de la production des batteries dans ses deux usines de Bretagne et dans son usine du Canada.

Comarth petit fabricant espagnol de véhicules à moteur thermique présente sa gamme de véhicules électriques. Il s'agit plutôt de petits véhicules utilitaires, genre Quad destinés aux collectivités. Comarth aurait livré plusieurs centaines de véhicules à la poste.

Courb produit à Saint-Priest dans les bâtiments de Renault-Trucks, un petit véhicule de 2 places, la C-Zen, assez sympathique disposant d'une autonomie de 120 km pour une vitesse de 110 km/h maxi.

Exagon Motors société bien française malgré son nom anglo-saxon, présente la magnifique Furtive GT 100% électrique produite à Magny Court équipée de deux moteurs Siemens refroidis par eau fournissant l'équivalent de 402 cv avec une accélération 0 à 100km/h en 3.5 s et une vitesse maxi de 250 km/h.

Fisker présente Karma, un coupé très haut de gamme produit aux Etats-Unis distribué en France par le Groupe Emil Frey. Bien que 100% électrique il faut choisir entre la recharge électrique (83 km d'autonomie) ou le plein d'essence ou les deux. Le véhicule est équipé d'un petit moteur thermique permettant de recharger la batterie.

Ligier est, bien entendu, présent comme à chaque Mondial. La gamme des véhicules sans permis reste fidèle au diesel bicylindre 4 temps de Lombardini. A noter un produit expérimental, le VIPA (Véhicule Individuel Public Autonome) un véhicule électrique de transport de passagers, autonome et sans chauffeur, en termes de conduite et d'infrastructure, grâce à un système de localisation et de guidage basé sur le traitement d'images vidéo et d'algorithmes en temps réel .

Lumeneo qui produit dans les Vosges dans l'usine Faurecia de Nompelize, nous dévoile Neoma et Smera version roadster 2 places. 140 km d'autonomie avec une vitesse de pointe de 110 km/h.

Nouveauté chez **Mam-Strager** - importateur de véhicules spéciaux - avec un petit utilitaire sympathique, le Gladiator disponible en version fourgon ou pick-up double cabine. Produit en Italie par Giotti Victoria, il peut être électrique, hybride ou thermique avec une mécanique d'origine Suzuki. Malgré son passeport Italien, le véhicule est aisément reconnaissable à ses ouïes d'aération type BMW d'il y a quelques années, ce qui va permettre à ceux d'entre nous qui connaissent un peu le marché Chinois de reconnaître la base du Loadhopper, le petit utilitaire de Dongfeng motor déjà commercialisé par DSFK dans plusieurs pays européens. S'agit-il d'une licence de fabrication pour l'Europe ?

Mia produit ses véhicules à Cerizay dans les Deux-Sèvres dans l'ancienne usine Heuliez. Modèle très original avec son siège conducteur central, il existe en trois ou quatre places pour les versions familiales auxquelles s'ajoute un utilitaire une place. Autonomie 125 km, vitesse maxi 100 km/h.

Venturi racheté il y a 12 ans par le Monégasque Gildo Pastor présente America, un buggy électrique très haut de gamme produit dans la Sarthe, châssis en carbone, capable d'atteindre 200 km/h et offrant une autonomie de 300 km à vitesse stabilisée de 90 km/h.

Tous ces petits constructeurs n'ont pas choisi le même chemin en ce qui concerne les batteries. S'il est vrai que la plupart se sont orientés vers des technologies modernes Lithium-Ion, Lithium Ion Polymères, ou encore Lithium Fer Phosphate, les batteries au plomb continuent d'être bien représentées et lorsqu'on demande pourquoi continuer à utiliser des batteries au plomb, on m'a répondu plusieurs fois « au moins on sait les recycler ».

*Bernard Coste – 4 Octobre 2012
bc@bernard-coste.com*



Courrier des lecteurs : Envoyez vos suggestions à : la.lettre.de.team@team-auto.org