

La Lettre De T.E.A.M

SOMMAIRE

EDITORIAL

1

PARTAGE DU SAVOIR 2-4

TEAM AUTO CONSULTING 2

OPINIONS

5

EDITORIAL

Chers lecteurs,

Le travail d'animation du Groupe « Repositionnement » organisé par Jean-Olivier Simonetti produit de plus en plus ses effets positifs ; de ce fait nous avons le plaisir de constater que de nombreux membres de l'association se sont « repositionnés » professionnellement depuis le début de cette année.

Ces retours à l'emploi se sont réalisés pour la plupart hors filière automobile et, pour certains, en dehors de nos frontières, notamment en Allemagne et en Espagne, ce qui démontre que les compétences de TEAM sont reconnues et appréciées au-delà de l'hexagone.

Nous avons même eu le plaisir d'accompagner une demande pour l'Australie.

Force est de constater que nos compétences, surtout lorsqu'elles sont transversales, sont également appréciées hors automobile, par exemple dans l'aéronautique, la chimie, l'informatique, ou encore la sidérurgie.

Ce même constat peut être fait également dans le domaine du Conseil, auprès des PME, dans le cadre de l'accompagnement de celles-ci.

Je souhaite que cette Lettre de TEAM corresponde à vos souhaits et vous apporte le meilleur éclairage sur nos valeurs et nos activités.

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

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

Les compétences acquises dans le secteur automobile plébiscitées dans l'aéronautique

Depuis plus de 2 ans, Team Auto Consulting SAS a créé un département Aéronautique. La stratégie de développement repose sur 3 axes : obtenir un agrément SPACE, rentrer au panel des DOA (Donneurs d'Ordre), accompagner les POA (PME) sur toute la chaîne de valeur.

SPACE est un programme agréé par le Ministère de l'Industrie, dont l'objet est de faire progresser la supply chain aéronautique et diminuer la non-qualité. En effet, le taux de service européen est aujourd'hui situé à 83% entre J-2 et J+7. 2 objectifs : faire progresser 100 PME à 95% et atteindre 1000 ppm.

Quelles ont été les étapes du projet ?

Tout d'abord, le Conseil d'Administration de SPACE, constitué des PDG des DOA, a défini une stratégie de déploiement (France, Allemagne, Grande-Bretagne), les objectifs du programme et les modalités de mise en œuvre.

Il s'agit de créer des grappes composées d'un DOA et de 6 à 8 POA. C'est le DOA qui sélectionne les fournisseurs qu'il souhaite faire évoluer. SPACE est en charge de la création des grappes et de leur suivi opérationnel. Ils s'appuient sur les Pôles aéronautiques, sur les régions et les Chambres de Commerce pour les aspects financiers et administratifs.

Team Auto Consulting a obtenu l'agrément SPACE pour 3 Consultants pour les expertises suivantes : diagnostic général, diagnostic industriel, organisation logistique, management de la qualité, lean TPS, planning (MRPII), pilotage de projet, conduite du changement et pratique linguistique. De plus, chacun devait présenter « une success story » réalisée dans le secteur aéronautique.

Comme vous pourrez le constater, toutes ces compétences sont parfaitement maîtrisées dans le secteur automobile et les DOA veulent les appliquer dans leur secteur car le parc avions va doubler dans les 10 prochaines années. Donc, il va falloir rapprocher les nouvelles exigences des DOA, dûes aux enjeux économiques, et le savoir-faire industriel des POA.

De plus, il y a plusieurs exemples de rapprochements récents entre les secteurs automobile et aéronautique : le format d'échanges des fichiers informatiques est désormais unique (« STEPAP242 »), et des travaux communs sur l'archivage long terme sont en cours avec Galia.

Pour accompagner cette tendance, Team Auto Consulting a organisé une réunion entre le Président de SPACE et M. Bedaux de la PFA en avril dernier.

Catherine MARZIN, Responsable du Département Aéronautique TAC SAS, (catherine.marzin@tacsas.com)



PARTAGE DU SAVOIR

Le Business Plan

La création d'une société, la reprise d'une entreprise, le redressement de sociétés représentent pour les actionnaires une aventure. Pour mener à bien le projet, on est amené à faire un Business Plan qui va apporter l'éclairage sur plusieurs années de la rentabilité des capitaux investis.

Il est construit à partir d'hypothèses commerciales, industrielles, logistiques et économiques qui vont constituer les bases d'informations qui seront présentées aux décideurs.

Un business plan se bâtit autour d'un compte de résultat, d'un bilan, d'un plan de financement et d'une prévision de trésorerie. Ces données économiques permettront de restituer les informations de rentabilité en terme d'actualisation, de taux de rendement des capitaux investis, de « pay back » afin de déterminer à quelle date les actionnaires auront récupéré leur mise de fonds...

Michel DOCQ (michel.docq@gmail.com)



Jean-Olivier SIMONETTI (simonetti.jean-olivier@orange.fr)



Innovations et développements dans le secteur des polymères

PLASTIPOLIS est le seul pôle de compétitivité dédié au secteur des polymères et de la plasturgie.

Ses axes de développement concernent les agromatériaux et matériaux biodégradables, les nouveaux matériaux pour systèmes complexes, l'éco-conception et la recyclabilité ainsi que les procédés avancés à haute valeur ajoutée.

PLASTIPOLIS est très étroitement lié à l'automobile puisque les trois quarts de ses membres industriels sont fournisseurs du secteur automobile et les deux tiers de ses projets sont directement ou indirectement à retombée automobile.

Parmi les projets emblématiques, on peut citer l'optimisation de la conception des outillages - réduction de 30% des temps de cycle (projet OSOTO) -, le contrôle et maîtrise des process, - réduction de 40% des coûts de production (projet SCOPP) -, le développement de méthodes industrielles d'adaptation en ligne des matériaux (projet Fonlimics), la mise en œuvre industrielle de technologie de recyclage des composites (projets AERDECO & Eurecomp), ou l'industrialisation de technologies de fabrication de pièces à forte valeur ajoutée avec fonction d'usage et propriétés sensorielles (projet DASPIV).

Les thèmes de développement actuels concernent en particulier l'allègement des structures (pour les automobiles à propulsion électrique), l'intégration de fonction évoluée (gestion d'énergie, système d'éclairage), la participation à l'augmentation des performances du véhicule (tenue aux chocs, thermique, acoustique) et la recherche de solution en matière de développement durable...

Patrick Vuillermoz – Directeur Général Plastipolis (patrick.vuillermoz@plastipolis.fr)

Internet et la Distribution Automobile

Avec la généralisation du haut débit à faible coût en France (de 0 à 22 millions d'abonnés depuis 2000), internet (35 millions d'utilisateurs en France) est devenu absolument incontournable dans tous les métiers ; la distribution automobile n'y échappe pas, mais on constate de très importantes disparités dans l'utilisation du web.

Les différents opérateurs de la distribution automobile en France sont :

- Les constructeurs, les concessionnaires et les groupes mono-marque,
- Les groupes multi-marques,
- Les mandataires, les déstockeurs et les centrales d'achat,
- Les comparateurs de prix, les Blogs, forums, réseaux sociaux et presse auto,
- Les sites VO (véhicules d'occasion),

Les points forts, les points faibles, les avantages et inconvénients de ces différents acteurs sont exposés dans la présentation disponible sur le site de TEAM dans la rubrique « Partage du Savoir » sous le même titre.

Il y est également développé la réponse à la question qui intéresse chacun de nous :

Comment l'acheteur VN (véhicule neuf) fait-il désormais son choix ?

Emmanuel DUMONT (emdum@orange.fr)



Le Crédit Impôt Recherche

Depuis la création du CIR en 1983, les politiques gouvernementales n'ont eu de cesse de créer les conditions favorables d'une dynamique d'innovation dans tous les secteurs de l'économie.

Le plan de relance de l'économie 2008-2009 a renforcé le dispositif fiscal.

Le nombre d'entreprises bénéficiaires du CIR a atteint l'objectif de plus de 8 000, comme au début des années 1990, pour un budget de plus de 4 milliards d'Euros.

Le CIR 2010, résultant du plan de finance pour 2011, stabilise cette incitation à l'innovation et introduit une notion nouvelle de développement des activités sur le territoire national.

L'effet de levier financier est clairement orienté vers la localisation des investissements R&D en France...

Thierry GARCIA, Innogur Technologies. (thierry.innogur@gmail.com)

INNOGUR Technologies est une société d'ingénierie, agréée organisme de recherche privé.

Réduire les coûts informatiques de 50%, est-ce crédible ?

Quand quelqu'un annonce pouvoir réduire les coûts d'une prestation de 50%, on lui rit au nez ou, tout au moins, on le laisse poliment parler en n'en croyant pas un mot.

En outre, s'il s'agit du budget informatique des entreprises qui, dans le meilleur des cas reste stable à défaut d'augmenter, personne n'y croit.

Et pourtant...

J'étais le responsable qualité d'un logiciel qui faisait partie d'un grand projet européen, le Tunnel sous la Manche. Une équipe de cinq ingénieurs se met en place pour rédiger les spécifications fonctionnelles de ce logiciel.

Rapidement, nous nous apercevons que nous manquons d'informations, ce qui est courant dans un grand projet.

Nous nous tournons vers le maître d'ouvrage, qui nous répond : "vous aurez la réponse à vos questions dans neuf mois".

Pourquoi neuf mois ? "Parce que c'est le temps qu'il nous faut, répond-il, pour trouver le sous-traitant qui saura répondre à vos questions".

C'est ainsi que j'ai compris comment était organisée la gestion de ce gros projet.

La maîtrise d'ouvrage a identifié 40 métiers, et lancé 40 appels d'offres pour sélectionner le meilleur professionnel de chacun des métiers considérés.

Un divisé en quarante : c'est typiquement une approche cartésienne.

Or une abondante littérature (par exemple Caper Jones, "*Estimating software costs*") explique que, à chaque fois qu'on emploie une approche cartésienne au lieu d'une approche systémique sur un projet complexe, le prix à payer est toujours le même : une multiplication par 2, voire 3, des coûts et des délais.

C'est exactement ce qui s'est passé sur le projet en question.

Si les coûts informatiques ne diminuent pas, c'est avant tout pour des raisons culturelles.

Cela fait dix ans que la systémique a été introduite dans le management des entreprises grâce à la norme internationale ISO 9001.

Réaliser « l'alignement stratégique des systèmes d'information », c'est-à-dire faire en sorte que l'architecture technique soit le reflet exact des processus est maintenant chose possible et réduirait grandement les coûts.

Il suffit pour cela que la maîtrise d'ouvrage, et non la maîtrise d'oeuvre, le décide.



Georges JACOVLEV, Expert en systémique (georges.jacovlev@sfr.fr)

L'intégralité de ces communications est accessible directement sur le site de TEAM 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.

Cette rubrique est destinée à exprimer les opinions et expériences personnelles des membres de l'association TEAM ; le contenu des articles n'engage que leurs auteurs.

Pourquoi faut-il un peu de délocalisation ?

Entre 2003 et 2009, la production mondiale des constructeurs français s'est maintenue à 6 Millions de véhicules (3,5 PSA, 2,5 Renault), soit 8,5% de la production mondiale.

Pendant cette période, la production en Europe a légèrement fléchi : -11,5% pour les 2 constructeurs (-14% PSA, -8% Renault), mais la production en France a fortement chuté : -40% pour les 2 constructeurs (-30% PSA, -50% Renault) ; les deux constructeurs ont progressivement délocalisé des fabrications vers des pays « low cost », essentiellement pour la gamme inférieure.

La crise économique mondiale survient en fin d'année 2008.

Le Président Sarkozy découvre les chiffres précédents pour la France et demande la création des Etats Généraux de l'Automobile pour trouver des solutions, avec l'aide de l'Etat pour assurer un retour de fabrications en France.

Pour aider les Constructeurs à surmonter la crise, l'Etat prête 3 milliards d'euros à chacun.

Aux Etats Généraux de l'Automobile, en janvier 2009, M. Carlos Ghosn, Président de Renault, mentionne les écarts de PRF d'un petit véhicule fabriqué en Europe Centrale ou en Turquie, par rapport à la fabrication en France :

- Le PRF est diminué de 1400€, soit 10 à 12% prix du véhicule (différences de taxes, salaires et charges)

Impact sur la gamme inférieure en 2009 :

	Immat France	Prod France	Prod Eur hors France
Renault	432.000	258.000	615.000 (+ 300.000 Logan Roum.)
PSA	488.000	420.000	680.000

- Economies estimées de PSA sur gamme inférieure en low cost : 0,95 Milliard €
- Economies estimées de Renault sur gamme inférieure en low cost (hors Logan Roumanie): 0,86 Milliards €

Quelles conséquences ?

Si les Constructeurs ont délocalisé de plus en plus, c'est bien pour essayer de préserver leurs résultats nets, avec une augmentation importante des ventes de la gamme inférieure à marge faible (Passage de 38 à 57% entre 2003 et 2009 des immatriculations totales en France).

Si l'on allait jusqu'à rapatrier en France une partie de la gamme inférieure fabriquée en Europe, malgré les efforts de l'Etat, les résultats nets seraient constamment nuls ou négatifs, il y aurait faillite ou reprise par des groupes étrangers (chinois ou indiens).

L'automobile française n'existerait plus.

Ne vaut-il pas mieux conserver une industrie de conception automobile en France, en assurant une production optimisée entre la France et l'Europe ?

Sources CCFA

Joel LE GAL (le-galjo@wanadoo.fr)



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