

1^{er} RÉSEAU de COMPÉTENCES
du SECTEUR AUTOMOBILE

LA LETTRE DE T.E.A.M. N°35

Editorial	1	Partage du savoir	3 - 5
Le nouveau bureau	2	Opinions / Thèmes	5 - 7
T.E.A.M. Rhône-Alpes	3	Tendances	7 - 8

Editorial

Notre association vient de vivre un moment important, à savoir son assemblée générale ordinaire qui a permis l'élection des nouveaux membres du Bureau.

Et qu'ont-ils fait ces nouveaux membres, dont les sortants qui se représentaient qui ont été remarquablement réélus, eh bien ils ont élu notre nouveau président, j'ai nommé Yves Jurado, évidemment passionné d'Automobile comme nous tous !

D'aucuns penseront qu'un mandat d'un an seulement n'est pas suffisant ! Je leur répondrais que l'apport de sang neuf est vital : nouvelles idées, nouvelles façons d'aborder les sujets, nouvelles approches, ça fait un bien fou ! Avec sa rigueur et sa bonne volonté, Yves va permettre à T.E.A.M. de perdurer en s'appuyant sur le nouveau Bureau qui est composé de membres de très grandes qualités. Je profite de cet édito de sortie pour remercier les membres de l'ancien Bureau – la plupart d'entre eux étant reconduits – pour leur immense talent et leur dévouement de tous les instants pour le compte de T.E.A.M.

Je souhaite beaucoup d'enthousiasme à Yves et son équipe et je tâcherai de répondre présent à leurs sollicitations.

Bruno Haas



L'Assemblée Générale de l'association T.E.A.M. s'est tenue le 30 Mars 2015 à la Maison des Associations du 16^{ème}. Elle a réuni 71 membres présents ou représentés sur les 120 membres inscrits à la date.

Lors de cette assemblée générale, un nouveau bureau comprenant Marie-José Touraine, Bernard Coste, François de Bélizal, Laurent Helman, Jean-Marie Julien, Philippe Neyroud, Florent Saclier et moi-même, a été élu à l'unanimité des voix. Nous remercions tous les TEAMers, ayant votés, pour la confiance qu'ils nous ont exprimée par leur vote.

Ce nouveau bureau s'est réuni le 2 avril et a procédé à l'élection du Président : Yves Jurado, du Trésorier : Jean Marie Julien et de la Secrétaire : Marie-José Touraine. Le nouveau bureau présentera dans les tous prochains jours son programme pour l'exercice 2015-2016, programme dont le fil directeur est basé sur la vocation de notre association : favoriser la mise en relation de ses membres afin de participer à leur épanouissement professionnel et d'aider, le cas échéant, à leur repositionnement professionnel.

Bien évidemment, nous remercions Bruno Haas, notre président sortant pour son implication et sa volonté de faire vivre notre association pendant et après sa présidence.

Yves Jurado
Président de T.E.A.M.



Le nouveau bureau

Nous sommes heureux de vous présenter notre nouveau bureau:

- **Yves Jurado**

Président de T.E.A.M. Fondateur et consultant de Hector (audit process et qualité) après une longue activité dans des fonctions de management dans la qualité et la direction de projets et des opérations



- **Jean-Marie Julien**

Trésorier de T.E.A.M. Manager de Transition et Consultant, auprès de groupes internationaux conséquence logique d'une carrière de Présidence de Groupes Internationaux de premiers plans en France en France et à l'International.



- **Marie-José Touraine**

Secrétaire Générale de T.E.A.M. Longue expérience. Consultante après une longue expérience dans le risque, l'audit, les systèmes de management ainsi que dans des fonctions industrielles, commerciales et marketing



- **Florent Saclier**

Responsable Informatique de T.E.A.M. Consultant expert en organisation commerciale spécialisée dans les approches Retail. Une grande expérience de la fonction commerciale effectuée dans le domaine des utilitaires légers et des camions.



- **Philippe Neyroud**

Responsable Team Rhône-Alpes - Dirigeant d'un cabinet de conseil en Management Qualité, Sécurité, Environnement et spécialiste du financement de l'innovation et du management de projets. Son ambition est de penser la formation comme un moment privilégié de partage des expériences.



- **Laurent Helman**

Président du Club T.E.A.M. Auto. Consultant en développement commercial sur le marché automobile des professionnels. Professeur associé à l'ICN Business School. Une carrière dédiée à la distribution automobile au sein des groupes Fiat et PSA, à la Direction des Ventes Entreprises et Loueurs Longue Durée de Citroën.



- **François de Belizal**

Responsable partenariats avec Auto Info et du Partage du Savoir ; Manager de la Transition et de conduite de projets organisationnels. Une longue expérience de direction dans le secteur des biens d'équipement et de l'audit.



- **Bernard Coste**

Responsable Lettre de TEAM et Communication. Consultant pour Experteye Ltd, après plus de la moitié de la vie professionnelle passée à l'étranger dans des fonctions commerciales et marketing pour des constructeurs, des équipementiers et des cabinets de consultants français, européens et asiatiques.



Le Progrès et GL Events au volant des Salons de l'auto de Lyon

Après un parcours pour le moins chaotique ces dernières années, le salon automobile de Lyon devrait repartir dans des conditions de conduite apaisées dès le mois de septembre prochain.

En effet, le groupe d'événementiel lyonnais GL Events et le groupe Progrès viennent de conclure un accord sur un salon dont ils se disputaient l'organisation. Ainsi, les deux structures se partageront l'organisation une année sur deux.



Les millésimes hors Mondial de l'automobile seront assurés par GL Events, tandis que l'année du Mondial, ce sera par le groupe Progrès sous l'intitulé : "Les quatre jours de l'automobile" dont la première édition a eu lieu l'année dernière à la Halle Tony Garnier, dans le 7ème arrondissement de Lyon.

En cette année 2015, c'est donc GL Events qui à nouveau, après une interruption en 2013, organisera le Salon de Lyon au parc des expositions de Lyon-Eurexpo du 24 au 28 septembre. Selon l'accord signé entre les deux groupes, le Progrès sera le partenaire média régional principal de l'événement. Puis, en 2016, le groupe de presse organisera donc son salon en partenariat avec les groupes de distribution automobiles de la région.

Le Salon 2015 signé GL Events

Le Salon Automobile de Lyon, signé GL Events, fera donc son retour du 24 au 28 septembre et non en octobre, comme précédemment. Il aura une durée plus courte : cinq jours.

Et dixit GL, il accueillera "*l'ensemble des marques représentatives du marché : les plus grandes marques françaises (Citroën, DS, Peugeot, Renault) et étrangères (BMW, Dacia, Mini, Nissan, Seat, Skoda, Toyota, Volkswagen,...) ont déjà confirmé leur participation et d'autres sont en cours*". Il offrira, toujours selon l'organisateur, "*des stands uniformisés, mais au design travaillé*".

Ainsi, la nouvelle philosophie de la manifestation s'appuiera sur "*les trois piliers du Salon : Exposition | Essais | Animations*". Le "plus" de cette édition : une forte partie animation orientée sur l'expérience automobile dont le contenu devrait être prochainement dévoilé. La surface du salon devrait atteindre les 30 000 m² (halls 4 et 5). À cela s'ajouteront 15 000 m² de surface extérieure, dédiés aux essais des véhicules.

Reste qu'après avoir annulé son dernier salon, GL Events n'a plus droit à l'erreur. Si l'édition 2015 ne se révèle pas une réussite, il est probable que Lyon n'aura plus de salon automobile, à Lyon-Eurexpo, du moins. Du côté de GL Events on assure avoir mis tous les atouts de son côté : "*le Salon profitera de l'expertise et du savoir-faire des différentes filiales du groupe, pour garantir la réussite de l'événement aussi bien pour les visiteurs que pour les exposants...*" A suivre, donc...

Publiée le 16 mars 2015 par Dominique Largeton.

Philippe Neyroud
philippe.neyroud@gmail.com



Partage du savoir

Management de la Sécurité

3 outils d'implication dans la démarche sécurité

Quelques mots pour présenter l'entreprise : Albéa est un acteur majeur du secteur de l'emballage pour l'industrie cosmétique, avec 46 sites répartis sur 14 pays, 16 700 collaborateurs et un chiffre d'affaires de plus de 1.5 milliard USD. Le groupe s'organise en clusters qui couvrent les lignes de produits tubes, pompes et emballages rigides. Albéa Simandre, à proximité de Chalon-sur-Saône, fait partie de cette dernière branche : l'usine emploie environ 400 personnes, conçoit et produit des bouchons de parfums, des couvercles/airless pour produits de soins et des habillages de rouges à lèvres pour les plus grandes marques du marché, en s'appuyant sur un parc de 58 presses à injecter, 5 lignes de métallisation et environ 40 machines de décoration/assemblage.

L'enjeu sécurité, pour tout site industriel, est capital, à la croisée des attentes des salariés, du groupe et des autorités. Mais que veut dire « faire de la sécurité » ? Améliorer les choses suite à un accident ? C'est bien sûr insuffisant. Investir sans relâche dans des

moyens techniques plus sûrs ? C'est un levier fort mais le meilleur équipement peut être mal utilisé, l'environnement le plus simple peut se révéler accidentogène faute de formation, et surtout faute de conscience des dangers résiduels, voire et surtout faute de vigilance et donc de motivation à travailler en sécurité.

Chacun connaît la pyramide des événements : à plusieurs milliers de COMPORTEMENTS à risques répondent des centaines de presque accidents, des dizaines d'accidents sans arrêt, plusieurs accidents graves, voire l'accident fatal.

La gravité d'un événement n'est d'ailleurs pas bien prévisible : à quelques millimètres près, la blessure s'aggrave et fait grimper dans la pyramide de l'échec. L'objectif est donc bien de réduire la taille de cette pyramide : travailler sur les constats et petits événements de tous les jours pour ne pas travailler sur les événements graves. Pour cela, il faut absolument déployer des outils participatifs et pertinents partout, par tous, tous les jours et persévérer pour améliorer.

Albéa institue 3 outils primordiaux pour faire vivre cette démarche quotidienne et agir sur le COMPORTEMENT de chacun :

- La visite hiérarchique de sécurité : le management d'abord avec 1h par mois investie, par équipes de 2 cadres qui observent un employé, débriefent avec lui et l'impliquent dans l'amélioration immédiate du poste et des pratiques. Des bonnes pratiques sont mises en avant : l'encouragement à continuer est indispensable. Des comportements inadaptés sont corrigés immédiatement, avec la compréhension et l'engagement de l'employé.
- Les tours (de contrôle des) fondamentaux : le manager direct définit les règles incontournables de son périmètre et en vérifie l'application en consacrant pleinement 15min de son temps chaque jour.
- Les fiches "Houlala" : chacun peut faire face à une situation dangereuse, peut vivre une « échappée-belle ». Chacun doit sécuriser l'endroit sans délai et remonter le risque pour solution définitive.

L'engagement formel et réel du comité de direction usine est essentiel au succès de ces efforts collectifs. Rythmer par des objectifs de délai la clôture des problèmes remontés est indispensable.

La sécurité pourra alors se mesurer en termes positifs, à titre d'exemple plus de 100 VHS par an, plus de 2000 tours fondamentaux par an, plus de 400 fiches "Houlala" résolues par an.

[Présentation complète disponible sur le site de Team.]

*5 mars 2015
Claude Gallou
Resp. Méthodes Albéa Simandre
claude.gallou@albea-group.com*



Le Management du Risque en projet

L'ERM a pour objet de permettre à une entreprise de piloter ses risques d'une façon maîtrisée.

Depuis le scandale et la disparition de l'entreprise Enron, une conscience accrue a fait naître des démarches générales d'entreprise. Pour les industries françaises du CAC 40, des obligations légales d'une organisation de Management des risques sont applicables depuis 2008. (Transcription d'une directive européenne).

La démarche au niveau entreprise se traduit la plupart du temps par une cartographie des risques qui permet de les identifier, les évaluer, les traiter et enfin de les surveiller.

Chez Renault, depuis 2007, une Direction de Management des Risques (DMR) a été créée et je suis entrée dans cette structure en 2011. A cette époque, la DMR préalablement rattachée à la Direction Financière, a été rattachée à la Direction de l'Audit, du Management des Risques et de l'Organisation (DAMRO) elle-même dépendant directement du PDG, pour assurer son indépendance par rapport aux directions opérationnelles.

Dans ce cadre, ma mission a été de réaliser une méthodologie de prise en compte des risques au niveau des projets véhicules, sur les recommandations de la Direction de l'Audit.

Après un an d'expérience avec les Directions de Programmes, une première méthodologie a été validée et appelée MDR-P (Management des Risques en Projet). Elle s'appuie sur une organisation tripartite, la direction de Programme et ses équipes, la Direction de la Qualité, et la DMR. Cette organisation intègre les instances de décisions jusqu'au niveau du PDG et s'appuie sur le jalonnement des projets commun à leur ensemble.

Une démarche en boucle est organisée quatre fois durant le développement avec un retour d'expérience un an et demi après le lancement.

C'est le Directeur de Programme qui choisit les projets à suivre sur proposition de la Direction de la Qualité. Il valide également la liste des personnes qui seront interrogées pour recueillir les risques spécifiques des projets. Les interlocuteurs sont interrogés à partir d'une grille permettant de recentrer la réflexion sur les risques spécifiques du projet. Les interviews sont exploitées pour être rassemblées sur des fiches de risque cohérentes et évaluées en termes de gravité et d'occurrence à partir de la moyenne des notes. Une séance collective permet de partager les informations, valider ou modifier les évaluations, décider des pilotes en charge d'analyser et de proposer un plan de réduction des risques.

Une fois l'évaluation des risques effectuée et afin de valider et vérifier l'efficacité des actions, une démarche de PDCA [Plan, Do, Check, Action] est indispensable.

Des supports standards qui englobent aussi bien les risques des filiales et du groupe ainsi qu'une application ont été mis au point pour faciliter la collecte et la synthèse des risques et de leur évaluation dans le temps. Ces données recueillies permettent la surveillance et la cohérence au niveau du Groupe.

Les plus grandes difficultés d'application de cette démarche sont les réticences pas toujours avouées des Directions de Programme qui craignent une ingérence dans leurs décisions. La DMR n'a pas de responsabilité dans la réduction des risques. Cependant, elle est garante de l'efficacité des méthodes proposées.

Une confidentialité des interviews permet d'améliorer la transparence de l'information qui est souvent freinée lors des remontées vers les décideurs.

19 Mars 2015
Marie-José Touraine
mijo.touraine@gmail.com



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

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

Opinions

Ne m'appellez plus Citroën

La marque DS abandonne toute référence à Citroën puisque DS5 arborera désormais sur sa calandre avant les deux lettres stylisées et non plus le double chevron de Citroën. DS devient une marque indépendante pour le client.

DS désormais une marque indépendante de Citroën, ne doit-elle pas développer son réseau avec des concessions spécifiques

Vive la marque DS !

La question est effectivement bien posée : ne faut-il pas pousser jusqu'à avoir un réseau ou des concessions spécifiques ?

Ça paraît tomber sous le sens. L'expérience d'Audi l'a clairement montré. Cette marque s'est appuyée sur le réseau Volkswagen pendant de nombreuses années en Europe, tandis que la marque partageait les showrooms de Porsche, le plus souvent, aux Etats-Unis avec une émancipation progressive au fil des années grâce à la constitution d'un parc roulant suffisamment étoffé pour que le réseau puisse vivre avec son service après-vente.

Parce que c'est bien là où le bât blesse. Sans le SAV, la concession ne peut pas vivre ! Et surtout maintenant, avec les constructeurs qui imposent des exigences de standards à leurs distributeurs telles que les marges SAV ne compensent plus les pertes provoquées par la vente des VN. Oui, vous lisez bien, le concessionnaire perd de l'argent avec l'activité VN qui est l'essence même de son business !

Alors je lance un défi à PSA - j'ai failli écrire Citroën - c'est de créer "la franchise DS". C'est le moment, ou jamais, de créer le premier contrat de franchise par un constructeur.

Je suis certain que les consultants membres de TEAM seraient prêts à aider PSA à relever ce défi ! Rencontrons les décideurs de PSA !

Bruno Haas
Brunohaas15@gmail.com



En fait observons bien comment est réalisé le logo DS, on va y retrouver les chevrons positionnés différemment. Quant au réseau, Citroën y travaille déjà un site exclusif en Chine et un autre rue François 1^{er} à Paris

François Ruppli
francois.ruppli@gmail.com



OPINIONS

Pirelli sous pavillon Chinois

China National Chemical Corp. (CNCC) va acquérir les 26,2% du capital de Pirelli, détenus par la holding Camfin, son principal actionnaire. À 15 euros l'action, cette OPA valorise le groupe milanais à hauteur de 7,1 milliards d'euros.

Effectivement, cette nouvelle est intéressante à plus d'un point. Elle met fin à une rumeur persistante depuis plusieurs années concernant le rachat par un manufacturier asiatique (on a également évoqué le même scénario pour l'Allemand Continental). Small is beautiful, mais dans le pneu, Pirelli était devenu un acteur trop petit pour survivre face aux mastodontes du marché.

Provera [le patron de Pirelli] est un homme habile et très stratégique, mais je crains fort que les chinois ne se cantonnent pas au simple rôle de pourvoyeur de fonds. Il n'est pas à exclure qu'un management à la baguette puisse être un séisme et changement radical pour la "culture maison". Mais je trouve le projet global intéressant et celui-ci il ouvre de nouvelles voies, reste à savoir qui sera le grand perdant de ce deal.

Chose amusante concernant Pirelli, avant l'engagement de la marque en F1, les seules occurrences que l'on trouvait sur internet et Google se référaient au calendrier, jamais aux produits. Chez Michelin, c'est le produit avant tout. Aujourd'hui, Pirelli se résume désormais à la F1 et à son fameux calendrier, mais toujours pas les produits, un signe révélateur.

Gaëtan Guillemot
gaetan.guillemot@wanadoo.fr



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.

THEMES : Circulation alternée et obsolescence programmée

Circulation alternée : bis repetita

Rappelez-vous le contrepoint d'Auto Infos du 26 mars 2014 "Et tout ça pour ça" dénonçant la décision inadéquate de mettre en place la circulation alternée le lundi 17 mars avec un indice Citeair de 58.

Mettons une fois de plus les points sur les i concernant l'impact de l'automobile sur la pollution de l'agglomération parisienne : d'une part, la pollution générée par les particules du parc automobile actuel représente à peine 20 % de celle-ci, d'autre part, écoutons ce que nous disent les professionnels d'Airparif. Des appréciations et comparaisons sur les diverses pollutions n'ont de sens qu'en termes de constats sur des moyennes annuelles.

Peu d'écart en 2014 entre l'indice Citeair annuel moyen des dimanches et ceux des samedis et lundis (44, 47,4 et 46,2). Les valeurs Citeair des 16, 18 et 19 mars 2014, jours à circulation normale, et l'effet de la circulation alternée du 17 mars sur la pollution mesurée

par Airparif, 6 % soit 58 au lieu de 61,5 montrent l'effet quasi nul sur la pollution de cette décision alors qu'elle a été très préjudiciable pour les actifs et l'économie globale.

Et voilà qu'en mars 2015, le gouvernement, sous la pression des écologistes incapables d'appréhender la globalité socio-économique du problème, répète la même erreur en reprenant des informations fausses, non contrôlées : "Paris la capitale la plus polluée du monde". Ben voyons !

Moyenne annuelle 2014 du niveau de particules PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$: Paris 24 ; agglomérations Pakistan > 450, Inde > 300, Chine 100 à 150. "Paris ville où l'on suffoque" (!), l'indice Citeair dépassé deux ou trois jours par an sur la valeur de 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10 ! Les indices Citeair de mars 2015 : 96 le 20 mars, 75 les trois jours précédents et 83, 71, 66 (jour de la circulation alternée, le 23 mars) les trois jours suivants. Dans le journal Le Monde Idées du 23 mars dernier, concernant la circulation alternée, je relève ce qui suit : "À l'époque [mars 2014]) Anne Hidalgo freinait des quatre fers, craignant de fédérer la colère des automobilistes et de compromettre sa conquête de la capitale. Cette fois, l'édile est beaucoup plus allante".

La pression des écologistes est probablement justifiée dans d'autres domaines, mais certainement pas dans celui de la pollution automobile. Pour ce secteur, on peut penser : "Un vert ça va, trois verts bonjour les dégâts". Quel gâchis !

Joël Le Gal
le-galjo@wanadoo.fr



Sénat, obsolescence, etc.

Décidément, les sénateurs sont en forme. Les voilà qui se préoccupent aujourd'hui de l'obsolescence programmée. Si l'on était méchant, on dirait qu'ils sont les premiers intéressés par les risques que cette pratique engendre... Mais nous n'irons pas sur ce terrain.

Non, si les sénateurs ont décidé de se battre pour une durabilité "durable" (...), ce n'est pas à eux qu'ils pensent en premier, mais bien aux préoccupations de chacun d'entre nous. Refuser le gaspillage, dire non au provisoire, éviter le gâchis, ne sont-ce pas des nobles causes ? Au moment où nous nous préparons à accueillir la conférence mondiale Paris 2015 sur l'environnement, les membres de la chambre haute sont bien inspirés de demander que l'obsolescence programmée soit sanctionnée. Que la chasse à la panne inscrite dans l'ADN de nos objets soit déclarée.

Mais l'automobile dans tout ça ? Les voitures ne sont-elles pas plus fiables que jamais ? Les moteurs ne sont-ils pas plus durables ? Les garanties ne continuent-elles pas de s'allonger ? Et nos sénateurs ne battent-ils pas des records de longévité ? Non, là je m'égare...

Mais je me dis quand même qu'il existe peut-être un endroit où l'on pourrait programmer l'obsolescence... Mais en douce, sans le clamer sur tous les toits. Juste pour donner un peu d'air aux générations montantes. Et de souffle à nos institutions. Chiche ?

Philippe Grand
grand.phil@wanadoo.fr



TENDANCES

Salon de Genève 2015

Le faible nombre de premières mondiales et de concepts cars est certainement ce qui m'a le plus marqué lors de cette édition 2015 du Salon de Genève. Le salon Suisse a lieu en terrain neutre où les constructeurs spécialistes du luxe présentent leurs nouveautés, mais cette année, les nouveautés étaient rares à Palexpo.

Renault exposait pour la première fois le crossover Kadjar. Ce nouveau modèle remplace très avantageusement le Koleos. Il repose sur la plateforme CMF et ce qui frappe en premier est la reprise telle que du bloc compteurs de l'Espace 2015. La démarche trahit la poursuite d'une politique d'économies sur les modèles. Mais elle ne heurte pas, tout au plus le traitement de la qualité perçue peut parfois surprendre sans pour autant décevoir.

DS était présente en tant que marque, une première, certes, mais la configuration était malgré tout très proche de celle du Mondial de Paris 2014. La DS5 est le premier modèle européen à arborer une calandre sans les chevrons. L'émancipation commence. En revanche, il est surprenant de voir que PSA n'ait pas décidé de faire de même avec les DS3 et DS4. Une démarche coûteuse mais une marque premium nécessite des investissements, particulièrement en termes d'image d'autant que l'âge de la gamme dépasse maintenant 4 ans.

Les premières européennes étaient nombreuses mais pour ceux qui se sont rendus à Detroit en janvier dernier, la Ford GT et la Honda NSX n'étaient pas nécessairement des découvertes. Ces deux modèles entament une tournée mondiale. Vecteurs d'image, de tels modèles sont importants pour intéresser les clients et affirmer la dynamique des marques qu'ils représentent. Parmi les modèles les plus marquants exposés, Audi présentait son nouveau coupé R8, tandis que Bentley exposait un concept car, le coupé EXP10 Speed Six, et Kia un concept de break sportif plutôt intéressant.

La raison pour laquelle le Salon de Genève est toujours si particulier c'est par la présence des petits constructeurs, comme Morgan, Alpina, Koenigsegg et bien d'autres, ainsi que des carrossiers. Pininfarina dévoilait la version définitive de la Sergio, basée sur une Ferrari 458 Spider. Parmi les constructeurs étonnants, un grand stand était occupé par la marque Quant qui présentait différents modèles électriques.

L'édition 2015 m'a laissé sur ma faim, mais le Salon de Genève n'était pas pour autant lassant. Sa convivialité, sa taille raisonnable et la mixité de marques et de modèles qu'ils proposent en font toujours un événement automobile incontournable.

Bertrand Rakoto
bertrand.rakoto@gmail.com



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

Directeur de Publication : T.E.A.M. 111 avenue Victor Hugo - 75784 Paris cedex 16
Comité de Rédaction : Bernard Coste, Yves Jurado, François de Belizal, Philippe Neyroud, Laurent Helman
Abonnement gratuit : www.team-auto.org E.Mail : team.newsletter@team-auto.org