

1<sup>er</sup> RÉSEAU de COMPÉTENCES  
du SECTEUR AUTOMOBILE

## LA LETTRE DE T.E.A.M. N°38

<b>Editorial</b>	<b>1</b>	<b>Echange &amp; Réseaux</b>	<b>3</b>
<b>Les Nouveaux Membres</b>	<b>2</b>	<b>Opinions</b>	<b>3 - 6</b>
<b>T.E.A.M. Rhône-Alpes</b>	<b>2 - 3</b>	<b>Tendances</b>	<b>6 - 7</b>

### Editorial

Bonjour,

La COP21 s'est terminée Samedi 12 Décembre au soir par un accord engageant les 195 nations réunies contre le réchauffement climatique, accord considéré par le monde entier comme historique.

En effet cet accord sur le réchauffement climatique est plus ambitieux que l'objectif initial de la COP21 qui prévoyait de le maintenir sous le seuil de 2%.

Le texte prévoit de maintenir le réchauffement sous un seuil bien inférieur à 2% et de poursuivre les efforts afin de *limiter la hausse des températures à 1,5% en reconnaissant que cela limiterait d'une manière significative les risques et les impacts sur le changement climatique.*

On peut donc se poser la question sur les conséquences d'un tel accord pour le développement de l'industrie automobile et sur les choix des constructeurs pour adhérer à celui-ci.

On espère que les pratiques récemment mises à jour d'implantation de petit logiciel intelligent permettant de passer sans problème les tests de pollution ou celle de la préparation spécifique de voiture de test pour le cycle NEDC sont déjà presque derrière nous...

On préférera les annonces pour les nouvelles voitures à moteur thermique avec consommation minimum, les véhicules hybrides et électriques ainsi que les premiers exemplaires à moteur à hydrogène.

L'industrie automobile a de grands challenges devant elle pour participer à la limitation du réchauffement climatique, en premier lieu l'amélioration de l'efficacité des véhicules à propulsion classique tout en augmentant le recours à des carburants alternatifs, en deuxième lieu travailler sur les ruptures technologiques comme le moteur électrique ou la pile à combustible.

Bonne lecture

Yves Jurado  
Président de T.E.A.M.



**Directeur de Publication** : T.E.A.M. 111 avenue Victor Hugo - 75784 Paris cedex 16

**Comité de Rédaction** : Philippe Gaultier, Bernard Coste, Yves Jurado, François de Belizal, Philippe Neyroud, Laurent Helman

**Abonnement gratuit** : [www.team-auto.org](http://www.team-auto.org) E.Mail : [team.newsletter@team-auto.org](mailto:team.newsletter@team-auto.org)

## Les nouveaux membres

### Nous sommes heureux d'accueillir :

- **Nicolas Levasseur**, 36 ans, Ingénieur ITII CNAM

De 2012 à 2015 : Ingénieur Avant-vente VOLVO Trucks France.

Auparavant 3 ans pour Mercedes Algérie sur l'activité PL, après des fonctions de chef de produit Caterpillar, Acheteur Via Location, inspecteur après-vente John Deere dans le TP, le poids-lourds et l'agricole.



- **Olivier Grapeloup**, 55 ans, Licencié en Droit (Sciences Politiques) et E.A.D. (Attachés de Direction)

30 ans d'expérience du management et du développement commercial en B to B dans la vente de pièces techniques, d'équipements et de services associés, dans le secteur de la rechange Automobile

Successivement Directeur Commercial, Directeur de Division puis Directeur de business unit au sein d'entreprises à forte notoriété : Bendix, AP Lockheed, Magneti Marelli, Fiamm, Motul, Snap On equipment France.



- **Dominique Pollien**, 56 ans, EDHEC Business School Marketing & Commerce International

Depuis Jan 2013 : Senior Vice-Président vente et après-vente pour l'Afrique & Moyen-Orient des marques Volvo Trucks, Renault Trucks, UD Trucks et Mack.

Auparavant 34 ans d'expérience commerciale & internationale au sein du Groupe Renault Trucks puis Volvo.



- **Patrice Maillot**, 48 ans, MBA Management, CESA Sales & Marketing

De 2013 à 2014 : Vice Président de Business Units pour Delfingen, fabricant de gaines annelées et textile.

Auparavant Sales & Project manager au sein de Yazaki équipementier automobile spécialisé dans le câblage.



## T.E.A.M. Rhône-Alpes

### Camions 100% électriques "made in Rhône-Alpes" à la COP21



Renault Trucks dont le siège est basé à Lyon annonce qu'il est présent à la 21ème Conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21) qui se tient à Paris depuis le 2 décembre.

Il y présente deux innovations importantes dans le monde du transport. La première est un camion de 4,5 tonnes 100 % électrique avec pile à hydrogène, qui sera exposé au Bassin de La Villette, qui est le fruit d'un partenariat avec deux spécialistes rhônalpins des piles à combustible, Symbio Fcell et McPhy Energy, de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et de La Poste.

La seconde est un camion de 16 tonnes 100 % électrique actuellement testé en conditions réelles d'exploitation par Speed Distribution Logistique pour le compte de Guerlain. Il sera présenté aux Visites Climat de l'ADEME Ile-de-France.

Renault Trucks et La Poste ont en effet mis en circulation, depuis février 2015, un camion électrique de 4,5 tonnes, le Renault Maxity Electrique avec pile à hydrogène, développée par Symbio Fcell (Grenoble), permettant de doubler l'autonomie du véhicule qui passe à 200 kilomètres.

La solution de la pile à combustible permet ainsi de lever deux freins majeurs d'un véhicule électrique : son autonomie et le temps de recharge puisque le temps de remplissage en hydrogène est comparable à celui d'un véhicule diesel.

Le second est le Renault Trucks D 100 % électrique, plus spécialement conçu pour des livraisons. Ce véhicule, testé en conditions réelles d'exploitation depuis 18 mois par Speed Distribution Logistique, transporteur spécialiste de l'Ile-de-France, pour le compte de Guerlain, n'émet aucun bruit et aucune émission polluante et livre quotidiennement de nuit, les Boutiques parisiennes de Guerlain. Il réalise des tournées complètes de 200 kilomètres en mode tout-électrique, grâce à des recharges partielles effectuées en fonction des capacités des batteries et du schéma logistique de livraison. (Dominique LARGERON)

*Philippe Neyroud*  
*philippe.neyroud@gmail.com*



## Echanges et Réseaux T.E.A.M.

### Soirée Echanges et Réseaux du 12 janvier 2016



Après 2 rendez-vous réussis en 2015, et à votre demande, nous démarrerons l'année par une soirée "Echanges et Réseaux" après le 1<sup>er</sup> rendez-vous de l'association T.E.A.M. le 12 janvier prochain.

Le lieu n'en est pas encore défini mais nous essayerons de nous rapprocher du lieu de la réunion dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement. Il nous reste à trouver un endroit convivial pour poursuivre nos échanges dans une ambiance chaleureuse.

L'objet de cette réunion reste le partage des réseaux de professionnels de l'association avec les adhérents en recherche d'opportunités (postes ou missions).

Nous vous attendons nombreux, vous pouvez d'ores et déjà réserver votre soirée.

D'ici là, passez de bonnes fêtes de fin d'année, profitez de la trêve des confiseurs et nous nous retrouverons l'année prochaine pour développer la qualité de nos business et de nos jobs !

*Florent Saclier*  
*fsaclier@gmail.com*



## OPINIONS

### L'innovation automobile n'est pas le monopole des grands groupes !

Avec sa ligne soignée pouvant rappeler certaines "supercars", cette monoplace dénommée "Iris Viséo" est un véhicule à poste de pilotage télescopique. Construite dans le Nord pas de Calais par la jeune PMI "Iris France", ce véhicule homologué route est unique en son genre. A destination des professionnels de la sécurité et de la communication, cet OVNI saura-t-il trouver son public ?



"Notre véhicule est homologué pour la route. C'est un avantage indéniable car il se positionne ainsi comme une véritable alternative aux utilitaires classiques mis à disposition de leurs agents par les sociétés de surveillance, m'a expliqué Fabrice Vivier, directeur commercial & marketing du constructeur d'Iris Viséo. Cela change des "box" classiques et pas très belles qu'on voit circuler lors des interventions des agents. "

Question esthétique c'est sûr, elle marque les esprits mais il ne s'agit pas d'une simple voiture électrique sexy, car son principal atout est d'intégrer un poste de pilotage télescopique qui permet au conducteur d'élever son champ de vision

jusqu'à 3 m de hauteur pour mieux jouir d'une vue panoramique qu'apporte la forme en U de son pare-brise.

Avec la devise de l'entreprise "voir et être vu, c'est savoir et percevoir", il ne pouvait en être autrement. Question batterie ce constructeur va à l'opposé de ses confrères et opte pour des batteries plomb (!) et en embarque ainsi près d'une tonne ... Il y a une raison simple finalement à cette stratégie, ou plutôt trois raisons :

- D'abord les batteries plombs sont moins chères et plus faciles à recycler que les batteries lithium,
- Leur poids est un atout car elles permettent d'abaisser le centre de gravité de l'engin et ainsi lui permettre de stabiliser la cabine de pilotage en position haute quand les conditions météo sont extrêmes
- Enfin le fait que la technologie de ces batteries soient éprouvées et fiable ... ainsi pas d'auto combustion ou une autonomie fluctuante voire une obligation de laisser le véhicule en permanence branché sur secteur !

En septembre 2015, Iris Viséo a remporté 2 médailles d'or : celle du président du jury et celle de l'OMPI (Organisation mondiale de la propriété industrielle) au concours Lépine de Strasbourg.

Un jeune constructeur français, de véhicule électrique, avec cette idée folle d'auto-transformable, on adore et on ne peut qu'en parler non ?



Jean-Marc Filiatre  
[jmfiliatre@orange.fr](mailto:jmfiliatre@orange.fr)



## Francfort 2015 : changer de logiciel ?

*Kolossal ! Grossartig !* Ces qualificatifs, qui traduisent le gigantisme de la grande Messe Européenne de l'Automobile des années impaires, collent à la peau du Salon de Francfort comme le sparadrap au doigt du capitaine Haddock.

Cette année encore l'organisation de l'*Internationale Automobilaustellung* (IAA) annonçait plus de 200 "premières" mondiales, équipements et services inclus. En fait (déjà) une cinquantaine de nouveautés, concept cars inclus, garnissaient des stands immenses.

Que dire en effet de ces bâtiments entiers réservés à certaines marques allemandes ? Premier "pousse au crime" dans cette course au spectaculaire, Mercedes alignait encore ses gammes dans une cathédrale de 3 étages. BMW s'enorgueillissait d'une piste d'essai de 400 m de long à l'intérieur même de son hall. Non content d'investir la totalité du hall 1, le Groupe Volkswagen édifiait en face un écrin temporaire pour sa marque Premium Audi. Démonstration de force vous dis-je. L'Automobile montre ses muscles, mais la tête dans les nuages, ne perd-elle pas de vue certaines réalités terre à terre : l'énergie comptée (même avec un baril de *brent* à 50\$), la congestion des mégapoles et des *Autobahns* aussi (si, si !), une cohabitation obligée avec d'autres modes de transport moins émancipés (transports en commun) mais plus sécurisés, la santé des citoyens, ...

Si l'Automobile fait toujours recette de ce côté du Rhin, l'édition 2015 battant un nouveau record de fréquentation à 931 700 visiteurs (+6%), nous pouvons quand même nous poser certaines questions sur l'événement que représente ce type de manifestation et les messages qu'il lance à ses visiteurs.

Sur le contenu d'abord, avec une kyrielle de véhicules aux fiches caractéristiques d'un même niveau de démesure que celle du salon lui-même.

Un million d'€ pour le véhicule le plus cher, 1250 ch pour le plus puissant ...

Mais ce qui pose question tient plutôt de la représentativité des consommateurs dans les gammes exposées par les constructeurs dits "grand public". Les véhicules de plus de 150 ch et 200 km/h sont presque une norme dès le segment C. Avec la mode des SUV et la tendance Premium (jusque chez Hyundai/KIA !), nous en oublierions presque le "Low Cost" des Dacia qui, il y a peu, bouleversait l'offre dans les VN.

Sur les thèmes ensuite ; la vague bleue des Véhicules Electriques et Hybrides ne s'est pas évaporée. Ces modèles se sont intégrés dans (presque) toutes les gammes au point de ne plus les remarquer qu'à leurs câbles et bornes de recharge. Mais l'impression donnée au visiteur était plus celle d'un léger ressac que d'un proche tsunami. La "Connected attitude" a également investi le moindre Segment A ou B et les écrans tactiles tapissent leurs planches de bord. L'Automobile ne ferait que combler le retard pris par rapport aux objets du quotidien, Smartphones et autres tablettes.

Que reste-il alors comme tendance que nous aurions manquée, abreuvés de reportages ou de publicités que nous sommes avant de pousser les portes de l'exposition ? Le véhicule autonome ? Il est aussi dans la rue avec ses assistances au Parking, ses détections de piétons ... Mais, objectivement, ces assistances qui se multiplient et font des "Users Manuals" de véritables encyclopédies, sont certainement LA tendance la plus palpable sur cette édition 2015.

Inintéressant le Salon de Francfort 2015 ? Non bien sûr ! Puisqu'en un seul lieu vous embrassez une large représentation de la production ... européenne ; les constructeurs américains et chinois, Volvo compris, n'ayant pas fait le déplacement. *Business first* !

Quand l'édition 2013 était plus entreprenante d'un point de vue environnemental, cette édition 2015 donne l'impression d'une pause avant, peut-être une édition 2017 plus proche des aspirations de consommateurs remettant en cause jusqu'à la nécessité de posséder SON véhicule voire celle de passer son permis de conduire. Le changement de logiciel que j'appelle ne concerne pas le contrôle Moteur d'un certain Constructeur mais celui des organisateurs afin de nous proposer des expositions qui "collent" avec les réalités de l'évolution de nos sociétés et les motivations des jeunes générations. A trop embrasser mal étroit.

Pascal Chevalier  
pascal-perso.chevalier@orange.fr



## OPINIONS

### Tous des tricheurs !

D'aucuns parlent déjà du 11 septembre de l'automobile ! Il faut avouer que la mise en place d'un petit logiciel qui comprend que la voiture est en train de passer un test pollution et qui, du coup, réduit la quantité de NOx, ce n'est pas banal.

Ils sont quand même vachement forts ces ingénieurs allemands ; je comprends qu'ils aient gagné les 24 Heures du Mans 17 fois avec Porsche, 13 fois avec Audi et 1 fois avec Bentley. Mais au Mans, on se fiche pas mal des grammes de CO2, on recherche plutôt des kilos de Watt.

Je ne leur jette pas la pierre car ils trichent tous, et le plus officiellement du monde. Quand on voit la gueule du cycle NEDC qui détermine la quantité de CO2 rejetée par une voiture à chaque kilomètre parcouru, on est pris d'effroi ou bien d'un fou rire nerveux. Dans l'acronyme, le N veut New ; je n'ose pas imaginer le "Old". Tout le monde sait que ce cycle de mesure est censé représenter la consommation de carburant, ni plus ni moins, d'une voiture qui ferait un peu de ville, un peu de route, un peu d'autoroute. Mais tout le monde ne sait pas qu'il a été établi par les constructeurs eux-mêmes. Alors ce Nouveau Européen Driving Cycle, qu'est-ce que ça a dans le crâne ?

La première partie du cycle consiste à représenter la conduite en ville. Il commence très fort avec la voiture ... à l'arrêt pendant 20 secondes ; il y a d'ailleurs tellement de phases d'arrêt dans ce cycle qu'on inventa le stop & start qui flingue les batteries. Ensuite on lui demande de passer de 0 à la folle vitesse de 18 km/h, vitesse qu'elle maintiendra pendant 10s. Après cet effort intense, la voiture peut revenir à l'arrêt pendant 20s. On recommence cette effroyable torture en atteignant 35 km/h, vitesse à maintenir pendant 22s, puis repos, puis 50 km/h pendant 10s – aïe, aïe, aïe – puis redescende à 38 km/h maintenus 10s, puis on arrête là la première partie du cycle qui aura durée 200 sec. Soit un peu plus de 3 minutes. On impose cette insoutenable torture trois fois de suite.

Ensuite, on passe à la deuxième partie du cycle qui représente un parcours en dehors de la ville. En accélérant moins fort qu'une 2cv chargée de 4 rugbymen néo-zélandais, on passe de 0 à 70 km/h en 20s ..., on maintient cette vitesse impressionnante pendant 24s, puis on retombe à 50 km/h pendant 30s, on revient à 70 km/h (je rappelle que c'est la limite de vitesse insupportable du périphérique parisien) pendant 20s, et là, folie douce, on accélère toujours aussi prudemment jusqu'à 100 km/h – oui, vous avez bien lu – à conserver pendant 16s, pour se lancer à la vitesse indécente de 120 km/h à tenir pendant 8 secondes !

Voilà, c'est fini, le test aura duré en tout et pour tout 1.180 secondes (soit moins de 20 minutes), la voiture aura parcouru presque 11 km à la vitesse moyenne de 33,35 km/h.

Eh bien croyez-moi, pour passer ce test ridicule, les constructeurs y amènent leurs plus beaux étalons : pneus sur gonflés afin de réduire la résistance au sol, entrées d'air soigneusement bouchées, huile moteur hyper fluide, huile de boîte de vitesse remplacée par de l'huile moteur, alternateur débranché, climatisation éteinte et j'en passe.

Tout ceci est parfaitement légal, tous les constructeurs font pareil ... On est tous une bande de chouettes copains et nos voitures ne consomment que 3 litres aux 100, même un Porsche Cayenne Hybride de 500 ch.

*Bruno Haas  
Brunohaas15@gmail.com*



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.

## **TENDANCES**

### **Encore plus fort que la voiture connectée et la voiture sans chauffeur : La voiture qui vole**

C'est un leitmotiv depuis déjà près de 80 ans, la voiture volante arrive.

Henry Ford est le premier à envisager une production de voitures volantes en 1928 mais tout est arrêté après la mort d'un pilote malchanceux. L'"Aerocar" de Moulton Taylor du milieu des années 50 se compose d'une voiture et d'une remorque transportant les ailes, l'empennage et l'hélice pas pratique, où lisse t'on la remorque. Au début des années 1970, Robert Lebouder un ingénieur français réussit à faire voler l'"Autoplane" sur une base une Vespa 400. Mais ce n'est pas vraiment une voiture qui vole car elle doit s'encastrier dans un fuselage qui reste à l'aéroport.

De nombreux prototypes ont été présentés années après années sur une base avec des ailes repliées mais cela ressemble plus à un petit avion apte à circuler sur route qu'à une voiture volante.

Il y a quelques années, la société américaine Terrafugia avait la grande ambition de produire une voiture volante de série en 2020-2023 mais elle s'oriente désormais vers une voiture hélicoptère, qui résout en partie les problèmes liés au décollage et à l'atterrissage.

L'"AeroMobil", présenté en 2014 est un concept d'avion plus que de voiture proposé par une société slovaque, équipé d'ailes rétractables et d'un intérieur type voiture de sport, cette voiture volante n'aurait besoin que de 250 mètres pour décoller et de 50 mètres pour atterrir. Mais aucune date n'est envisagée pour sa mise en production.

Bref il semble qu'on ne soit pas près de voir des voitures volantes. Sauf qu'un constructeur majeur et non des moindres puisqu'il s'agit de Toyota nous annonce, très sérieusement, travailler sur un projet de voiture volante et un brevet vient même d'être déposé sous la dénomination de "Hélices escamotables pour voiture volante". Sur le pavillon du véhicule un mat télescopique avec 4 hélices réparties sur la longueur du véhicule. À l'arrière de la carrosserie, on retrouve quelque chose qui ressemble à un aileron de requin probablement un gouvernail pour diriger la machine en vol, mais on n'en sait pas plus.

Il est vrai qu'il y a des synergies entre aéronautique et automobile et rappelons au passage que dans les années 20, Peugeot se lança dans la mise au point d'un extraordinaire hélicoptère ou plus près de nous l'hélicoptère Citroën RE-2 dont le projet a été arrêté en 1977 lorsque Peugeot pris de contrôle de la marque. N'oublions pas l'avion d'affaires Honda HA-420 actuellement en production dans l'usine Honda Aircraft Company aux Etats-Unis.

Verrons-nous donc un jour une vraie voiture volante comme la DS19 de Fantômas ou la DeLorean de Marty Mc Fly, pas sûr sauf au cinéma ?

"Hey Doc reculez, la route est bien trop courte pour atteindre 88 miles à l'heure... "

*Bernard Coste*  
*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)