

La Lettre De T.E.A.M

SOMMAIRE

EDITORIAL 1

HOMMES & MÉTIERS 2

PARTAGE DU SAVOIR 2-3

TENDANCES 4

OPINIONS 5

EDITORIAL

Je profite de cette première Lettre TEAM de l'année pour vous souhaiter à toutes et à tous une excellente année 2011, ainsi que la réussite de vos différents projets.

Je voudrais vous remercier, chers abonnés, pour votre fidélité à cette Lettre; en effet vous êtes de plus en plus nombreux à nous lire et à apprécier nos réflexions et analyses des événements automobiles.

Cette Lettre va naturellement encore évoluer, aussi bien dans son contenu que dans sa présentation; concernant sa fréquence, il est envisagé une parution bimensuelle.

Le comité de rédaction est naturellement à l'écoute de vos remarques et suggestions.

Concernant notre Communication, vous avez pu constater également la mise en place au 2^{ème} semestre du nouveau site : www.team-auto.org , ce moyen de communication s'est révélé particulièrement attractif et convivial, en effet nous avons pu constater une augmentation très sensible des visites, de l'ordre de 30%.

Bien cordialement,

Christian PETIT,
Président de TEAM



Directeur de Publication :

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

Comité de Rédaction :

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

Abonnement gratuit : www.team-auto.org

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

Nous sommes heureux d'accueillir :

-- **Florin AFENDULIS**, 59 ans, ingénieur de l' Ecole Polytechnique de Brasov (Roumanie), a eu sa première expérience professionnelle dans le domaine technique, en tant que responsable de projet. Ensuite chez Trèves, équipementier automobile, il a évolué dans le domaine du Contrôle de Gestion, avec la responsabilité des chiffrages, la réalisation de l'outil de calcul des prix et de la formation de l'outil. Depuis 2009, il a créé son propre cabinet de conseil, afin de partager au mieux son expérience professionnelle.

-- **Sébastien CASSARD**, 32 ans, Ingénieur Arts et Métiers (ENSAM), a travaillé comme ingénieur développement produits et process chez RIETER AUTOMOTIVE de 2005 à 2010 (projets FORD, VOLVO, TOYOTA et NISSAN), après une première expérience d'AMOA chez Aéroports de Paris (installation tri bagage Roissy). Il recherche une expatriation en tant que chef de projet développement, avec une préférence marquée pour Australie, Canada et USA.

-- **Hubert DELATTE**, 59 ans, ingénieur Ecole Polytechnique Lausanne, directeur des achats investissements R&D Faurecia FAS, depuis 1997 dans ce groupe, après 5 ans de conseil et diverses fonctions dans de grands groupes industriels de différents secteurs.

-- **Timothy LORKIN**, 42 ans, ingénieur Mécatronique, MBA HEC, Expert R&D, et Responsable Confort Acoustique des systèmes de sécurité actifs embarqués (ESP, ACC) chez Robert BOSCH, Entrepreneur et associé chez Team Auto Consulting.

-- **Jean-Eric PERROT**, 57 ans, ESC, Marketing/Communication; prend de 2001 à 2010 la Direction de la Communication de Land Rover France. Il a été successivement: Responsable commercial en Agence de Publicité, Directeur de la Publicité et de la Promotion des Ventes pour Volkswagen Audi, Directeur du Marketing de Toyota France, Directeur du Marketing pour l'Europe du Sud de Pergo (Groupe Perstorp) puis Directeur Général de Telog.

-- **Pascal SANCHEZ**, Il a 20 ans d'expérience chez des équipementiers auto de la plasturgie et des composites : INOPLAST, PLASTIC OMNIUM, POLYTEC COMPOSITES GmbH. Des Achats, il a évolué vers la direction de filiales, la direction des opérations, le développement à l'international (Turquie, Brésil , Chine) et la direction de ligne de produits. Il voit son avenir chez un équipementier industriel sur des axes de management de Filiale, et/ou, de développements internationaux.

PARTAGE DU SAVOIR



Le déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables

L'Etat étant désormais convaincu de l'opportunité que présentent pour la France les véhicules électriques et hybrides rechargeables, différentes mesures ont été prises en faveur du déploiement de l'électromobilité dans l'espace public. Dès février 2009, un groupe de travail a été mis en place pour élaborer une stratégie nationale de déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables avec 4 thématiques de réflexion : la standardisation et la normalisation, les expérimentations à mener, la législation et la réglementation, ainsi que les modèles économiques possibles.

Les premières conclusions ont été présentées lors du lancement du « Plan National pour le Développement des Véhicules Electriques et Hybrides Rechargeables », le 1^{er} octobre 2009. Un « livre vert » destiné aux collectivités doit être prochainement publié. Pour la standardisation et la normalisation des infrastructures, les préconisations sont les suivantes :

- 5 paliers techniques de puissance : 3kW, 6kW, 24kW, 43kW et 150kW
- Le chargeur de batterie doit être intégré à minima jusqu'à 24kW
- Pour la transmission d'informations, une communication à bas débit suffit
- Pour des raisons de sécurité, la prise doit être dédiée à la recharge du véhicule
- Le boîtier de recharge doit être protégé par un disjoncteur différentiel 30 mA
- Volonté d'obtenir une empreinte de prise unique.

Sur ce dernier point, une tentative de rapprochement avec l'Allemagne est en cours sans qu'un accord puisse être trouvé pour l'instant. Depuis le Conseil des Ministres franco-allemand de février 2010, un groupe de travail franco-allemand sur l'électromobilité est en place. Il s'appuie sur les projets de démonstration en cours de part et d'autre de la frontière. Pour la partie française, le projet repose sur 2 projets :

- L'expérimentation « Kléber » à Strasbourg : 100 Toyota Prius III hybride rechargeables avec EDF, la ville et la communauté urbaine de Strasbourg.
- L'expérimentation « Moselle Electromobile » : 30 Smart Electric Drive (fabriquées à Hambach en Moselle) avec Daimler France, EDF et le Conseil Général de la Moselle.

Si 2010 est considérée par les constructeurs automobiles comme l'année 0 du véhicule électrique, on peut dire que l'année 2011 sera l'année 0 de l'électromobilité par le nombre et l'ampleur des expérimentations qui se mettent en place sur le territoire national.



François TANGUY (francois_tanguy@hotmail.com)
Consultant, Conseil Général de Moselle

Une autre vision de la densité automobile

De nombreuses analyses sont régulièrement faites, par diverses organisations ou par des experts, au sujet des valeurs de densité automobile ; ces valeurs représentent le nombre de véhicules par habitant, et constituent, pour 2008, un classement sans surprise, Etats-Unis, Japon et Union Européenne en tête :

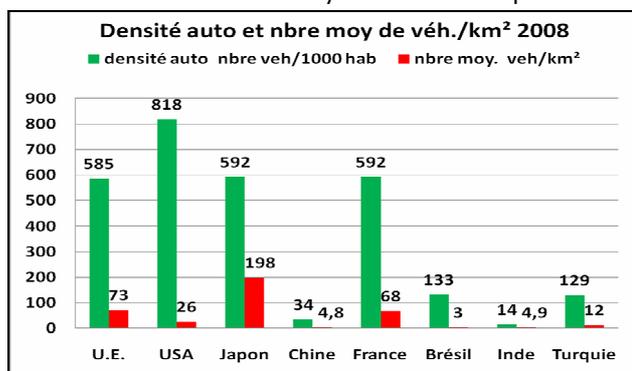
- Etats-Unis : **818** véhicules pour 1000 habitants
- Japon : **592** veh/1000 hab
- UE : **585** veh/1000 hab (France : **592**)

En bas du classement viennent la Chine (**34**), l'Inde (**14**), ou encore la Turquie (**129**).

En revanche, une analyse non conventionnelle du parc automobile mondial (2008), mesurant le nombre de véhicules par km², fait apparaître une autre hiérarchie.

En effet, cette notion de densité « physique », caractérisant la visibilité du parc automobile, permet de mieux évaluer les répartitions de pollution automobile (effet de serre avec le CO₂ global et dilutions différentes des autres polluants dont les particules), et aussi de mieux appréhender la notion de « promiscuité » sur la route.

Le graphique ci-après, qui reprend les chiffres du tableau précédent, donne des informations macroscopiques de densité automobile et de nombre moyen de véhicules par kilomètre carré de territoire, à l'échelle d'un pays.



Il permet de constater que les Etats-Unis, malgré une forte densité automobile, présentent un nombre moyen de véhicules par km², pratiquement 3 fois plus faible que l'Europe (26 contre 73).

A l'inverse, le Japon (198), avec une densité automobile voisine de celle de l'Europe, présente un nombre moyen de véhicules par km² presque 3 fois plus élevé qu'en Europe, et plus de 7 fois supérieur à celui des Etats-Unis .



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

Le marché automobile indien

En 1991, le marché automobile indien se libéralise et les principaux acteurs mondiaux, seuls ou en partenariat, viennent mettre fin au règne sans partage des 3 véhicules historiques de l'Inde, l'Ambassador, la Padmini et la Maruti 800.

Déferlent alors les japonais, les américains et les coréens et, dans une moindre mesure, les européens.

Maruti, privatisé depuis 2008 tient toujours la moitié du marché qui vient de connaître 10 ans de forte croissance malgré la petite baisse de 2008 due à la crise économique mondiale.

Le marché est aujourd'hui sur une trajectoire qui suit la Chine à une douzaine d'années d'écart et dont les prévisionnistes pensent qu'il atteindra 6 millions de véhicules en 2016 (à comparer à 2,3 millions en 2009).

Par ailleurs, Tata et ses concurrents lancent des modèles à bas coût, telle la Nano, en production depuis 1 an et demi, vendue 2500\$ (environ 50% par rapport au véhicule le moins cher existant sur le marché).

C'est la porte ouverte sur une nouvelle façon de développer des produits frugaux, le « reverse innovation » ou l'« indovation » (contraction de India et innovation).



Sylvain BILAINÉ, SYB Consulting (sylvain@sybconsulting.com)

L'intégralité de ces communications est accessible directement sur le site de TEAM pour tous les membres de l'association.

Pour les lecteurs non-membres qui souhaitent lire ces communications, prendre contact avec les auteurs des articles.



Véhicules électriques : un risque supplémentaire pour les usagers vulnérables ?

Hier au stade de prototypes, les véhicules électriques sont aujourd'hui performants et destinés à prendre une place importante dans la circulation automobile.

Avec aucune émission polluante, l'énergie électrique est respectueuse de l'environnement et présente de nombreux avantages que les constructeurs automobiles ont bien compris.

Si l'absence de bruit peut être considérée comme un atout dans une circulation routière apaisée, il est probable que cela devienne un inconvénient en termes de sécurité routière.

En effet, les usagers vulnérables, et particulièrement les piétons et les cyclistes, risquent de se trouver d'autant plus exposés en l'absence de bruit moteur ; une perception trop tardive de l'arrivée ou de la manoeuvre de ce type de véhicule augmentera probablement le risque de collision.

Un rapport de l'agence nationale de sécurité routière américaine NHTSA pointe déjà du doigt les véhicules électriques qui ont, selon l'étude, un taux d'accident plus élevé lors de collisions avec des piétons ou des cyclistes.

Cela est particulièrement vrai lors de manoeuvres telles que les ralentissements, marches arrière, entrées ou sorties de stationnements où les véhicules électriques sont jusqu'à deux fois plus impliqués que les véhicules à moteurs thermiques.

Il s'agit cependant de blessures légères le plus souvent, et il convient de rappeler que malgré la part croissante de véhicules électriques aux Etats-Unis, le nombre de piétons tués est en constante diminution.

Malgré la taille limitée de l'échantillon de l'étude, l'administration américaine prévoit une nouvelle réglementation pour imposer aux constructeurs automobiles la fourniture d'un système d'alerte sonore sur les véhicules électriques neufs.

En France, aucune étude ne permet aujourd'hui de se prononcer sur cette problématique qui est néanmoins à surveiller.

Les aides à la conduite telles que les radars anti-collision développés par les constructeurs et les équipementiers pourraient en partie limiter le phénomène.

Certains véhicules sont même déjà équipés d'alertes sonores qui se déclenchent à basse vitesse.



Christophe LEDON, Accidentologue, www.expert-accidentologie.fr

Les mots pour le dire

On découvre, dans une publication très officielle, « *Des mots et des autos* », éditée par le CCFA, que le vocabulaire automobile, mélange savoureux de néologismes savants et d'anglicismes incontournables, subit régulièrement des tentatives de normalisation.

Ce recueil, construit par la très sérieuse « Commission spécialisée de terminologie et de néologie de l'automobile », préconise le vocabulaire à utiliser dans de nombreux domaines.

Exercice pratique :

Vous avez admiré, au Mondial, le look de la nouvelle Renault Laguna restylée, et avez apprécié que celle-ci soit équipée d'airbags dernière génération. Vous auriez même aimé qu'elle propose un overboost.

Erreur ! Cette magnifique voiture n'a été que « remodelée », sera équipée de nouveaux « sacs gonflables » et ne proposera pas de « surcouple temporaire ».

Le Peugeot 3008 ? Vous pensiez qu'il s'agissait d'un crossover ? Autre erreur, cette jolie voiture entre maintenant dans une catégorie poétiquement baptisée « véhicule métis ».

De guerre lasse, vous voulez prendre l'autobus, et l'attendre sous l'abribus® .

Décidément, pas de chance, cet abri s'appelle désormais une « aubette ».

Philippe MEQUIGNON

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.



La Nissan Leaf était-elle vraiment la meilleure voiture de cette année ?

Les gens de Nissan doivent être très contents, et c'est normal, que leur nouvelle voiture électrique Nissan Leaf ait été élue véhicule de l'année 2011.

Deuxième trophée européen pour Nissan après la Nissan Micra – 2^{ème} génération - élue voiture de l'année en 1993 ; je travaillais alors au siège Européen de Nissan à Amsterdam et je me souviens de la joie de toute une organisation.

Premier constructeur Japonais à rafler le trophée et, en plus, devant deux mastodontes habitués à ce type de récompense, Fiat en 2^{ème} position (Cinquecento) et Renault en 3^{ème} position (Safrane).

La Nissan Leaf est un très bon produit et le fait que ce soit le 1^{er} véhicule électrique récompensé illustre bien les changements en cours.

Loin de moi l'idée d'aller questionner les journalistes beaucoup plus éminents que nous ne pouvons l'être sur les raisons de leurs choix qui ont contribué à cette élection, mais les questions demeurent.

Les journalistes grand public aiment l'automobile pour le produit, celui qui nous fait tous un peu rêver, mais ont parfois tendance à oublier d'appliquer leurs principes à des produits moins haut placés, moins pertinents, où le rêve est un peu plus éloigné.

En tous cas, j'ai un doute ; si le trophée est supposé être attribué à la meilleure voiture lancée pendant l'année en cours, comment peut-on réellement évaluer et juger la Nissan Leaf ? Cette voiture n'a pas fait ses preuves et loin de là, dans le monde réel, dans le quotidien de nos villes. Elle quitte à peine les show-rooms des concessionnaires en Grande-Bretagne où sa commercialisation débute.

Cela ne veut pas dire qu'elle ne va pas démontrer des capacités réelles, cela ne signifie pas que ce ne sera pas une bonne voiture mais le jury des 59 électeurs-journalistes est en dehors du coup en récompensant un véhicule presque virtuel.

Jugez plutôt : 9 immatriculations en tout et pour tout, sur toute l'Europe, du début de l'année à fin octobre 2010.

Ces 9 immatriculations ont été faites en Espagne, aucun autre pays Européen n'a immatriculé de Nissan Leaf.

Personne, aujourd'hui, ne connaît en pourcentage les points qui seront pris en compte dans les années proches.

On avait coutume de dire que le titre « Voiture de l'année » apportait 150 000 ventes supplémentaires en Europe dans l'année qui suivait le titre.

Il est vrai que depuis deux ou trois ans, le contexte a beaucoup changé et que personne ne prétend plus aujourd'hui atteindre de tels scores, il est également vrai qu'on n'a aucune visibilité sur un véhicule électrique, même couronné, mais il va être intéressant de faire les comptes à fin 2011 et de comparer les chiffres de ventes de Nissan Leaf avec ceux de l'Alfa Romeo Giulietta et de l'Opel Meriva respectivement 2^{ème} et 3^{ème} du concours cette année.

Leaf est probablement un très bon produit. Comment ce produit va-t-il se comporter dans une utilisation réelle ? Seul le temps nous apportera la réponse à la question : Leaf est-elle la meilleure voiture lancée cette année ?



Bernard COSTE – BC Consulting (bc@bernard-coste.com)



Energie : des hausses de prix à prévoir ?

En supposant que 10 à 15% du marché automobile français soient constitués de véhicules électriques d'ici à 2020, on peut s'attendre à une hausse importante du prix de l'électricité et des carburants.

En effet, le manque à gagner du Trésor Public sur les taxes pétrolières (total : 32 Mds € en 2009) serait inévitablement compensé par des hausses diverses, payées par les automobilistes, ce qui pourrait limiter l'avantage économique de cette solution.

PM

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