

1^{er} RÉSEAU de COMPÉTENCES
du SECTEUR AUTOMOBILE

LA LETTRE DE T.E.A.M. N°40

Editorial	1	CLUB Team Auto	4
Les Nouveaux Membres	2	Opinions	5
T.E.A.M.	3	Tendances	6 -8
		Partage du Savoir	7

Editorial

Bonjour à toutes et à tous.

Après un silence certain, qui n'est pas le signe d'une absence, je reviens vers vous pour vous présenter ma vue des évènements importants pour notre association.

1. Le nouveau Bureau 2016 2017 :

L'Assemblée Générale s'est tenue le 22 Mars 2016 à la Maison des Associations du 16ème.
Elle a réuni 44 membres présents ou représentés sur les 61 membres inscrits à date.

Un nouveau bureau comprenant Virginie Mayo, Marie-José Touraine, Bernard Coste, François de Bélizal, Laurent Abitbol, Jean-Marie Julien, Philippe Neyroud, Florent Saclier et moi-même, a été élu à l'unanimité des voix.
Je remercie à mon nom et aux leurs tous les TEAMers, ayant votés, pour la confiance qu'ils nous ont exprimée par celui-ci.

Ce nouveau bureau s'est réuni le 1er avril 2016 et a procédé à l'élection :
du Président : Yves Jurado,
du Trésorier : Jean Marie Julien
et du Secrétaire Laurent Abitbol.

Une Plénière s'est tenue au sein de Société AVL France, une première :

Pour la première fois depuis la création de T.E.A.M. Auto, une plénière, celle du 17 Mai, s'est déroulée dans une entreprise du secteur « Automobiles », grâce à Pierre-Yves Geels, son Directeur Général (AVL France).

Cette dernière a été en particulier marquée par un « Partage du Savoir » conduit par les experts d'AVL, sur les normes anti pollution et les bancs d'essais, et a été clôturée par la visite et la présentation captivante du savoir-faire mondialement reconnu d'AVL France en matière de bancs d'essai, sans oublier le cocktail qui a suivi !

La délocalisation de notre Plénière a été une parfaite réussite et nous sommes impatients de pouvoir renouveler cette expérience.

Enfin, le Mondial 2016, où T.E.A.M. Auto a assuré, comme en 2014, des visites thématiques avec un focus particulier sur la voiture connectée et la voiture autonome.

4 visites réunissant 255 personnes ont été conduites par 27 Teamers. Un véritable esprit d'équipe ! Bravo.

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

Les nouveaux membres

Nous sommes heureux d'accueillir :

- **Laurence Silva Tavares**, 55 ans, BTS Commerce International
Depuis 2015 : Création de l'agence FRANPORT dédiée à l'exportation
Auparavant 17 ans directeur exportation dans le domaine des batteries de démarrage au sein du groupe STECO (CFEC).



- **Dosseh Akueson**, 46 ans, MBA HEC Paris
2011 - 2015 : Direction des process, méthodes et outillages (Alstom Transport)
2009 - 2013 : Directeur des programmes cycle de vie (Thales Services)
Auparavant, Responsable projet des implantations lignes d'assemblage (PSA-Fiat)



- **Eric Hubert**, 46 ans, Ingénieur Arts et Métiers ParisTech
Depuis 2016 : Directeur commercial dans la machinerie impression '3D' (Groupe Gorgé)
De 2013 - 2016 : Directeur commercial et développement international dans la machinerie de découpe des matériaux souples (Groupe LECTRA).
Auparavant fonctions commerciales pour les groupes TomTom, Timken et Renault Trucks.



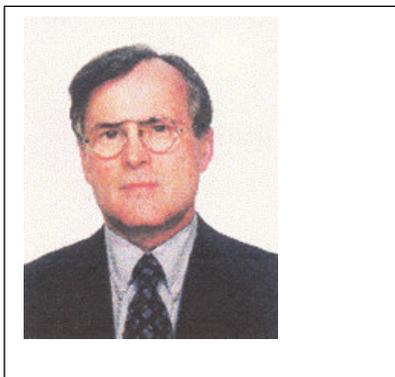
- **Gilles Deloger**, 64 ans, Ecole Supérieure de Commerce de Lyon
2011 - 2015 : Finance Manager au sein de la production et distribution de véhicules industriels (groupe CNHI).
2002 - 2011 : Chief Accounting Officer, 13 sociétés en Europe, Chine et Australie (Renault-Iveco).
Auparavant, Contrôleur industriel et commercial (Iveco France).



- **Enrico Tavani**, 53 ans, Ingénieur en électronique
2010 - 2015 : Manager en recherche et développement en électronique (Sierra Wireless)
Auparavant, durant 13 années leader en projet électronique (Texas Instrument et Infineon)



Les Présidents de T.E.A.M.



Le 14 mars 2016 disparaissait Rudolf Lefort.

« Commémorer, c'est non seulement mentionner ou évoquer pour ne pas perdre le souvenir, mais aussi dire notre dette envers une histoire lointaine ou proche qui nous rappelle d'où nous venons, mais qui se refuse à dire où nous allons et nous laisse le choix en nous éclairant d'exemples du passé .»

(Catherine Bréchignac)

En cette année de pré-élection présidentielle, il était difficile de ne pas parler des Présidents de T.E.A.M.

L'on pourrait aborder la thématique des Présidents de T.E.A.M. de plusieurs façons.

D'une manière superficielle, car nous sommes à quelques mois de l'échéance présidentielle, et puis d'une manière plus profonde, car l'un des présidents de T.E.A.M. nous a quitté il y a tout juste trois mois.

L'idée d'une association tournée vers les autres ayant pour vocation de connecter, communiquer, collaborer, entre les cadres de la filière auto est d'Alain Mercier, et de « quelques proches ». Ce réseau de qualité voit ses statuts enregistrés le 23 mars 2003.

L'association se développe, Christian Petit y entre le 26 novembre 2004 (dossard N° 58) et est parrainé par Rudolf Lefort.

Le 7 mars 2006, Rudolf Lefort est élu Président. Rudolf Lefort membre de la première heure, possédait un sens aigu du marketing opérationnel et fonctionnel, conjugué à sa pratique de trois langues, il va donner le coup d'envoi d'une seconde phase de développement.

Hélas, 8 mois après son élection l'on diagnostique une maladie qui aura pour conséquence son éloignement de T.E.A.M. .

Christian Petit, alors secrétaire général de T.E.A.M., reprend le flambeau, le 7 novembre 2006. Christian va sans relâche poursuivre la stratégie de T.E.A.M. basée sur la collaboration et l'entraide au sein d'un réseau composé de cadres de la filière auto tout en développant la notoriété de T.E.A.M. au travers des relations extérieures. C'est avec lui que l'antenne Rhône-Alpes de T.E.A.M. sera créée sous la houlette de Philippe Neyroud, ainsi que la mise en place du nouveau site internet.

Bruno Hass lui succède le 4 mars 2014, et ironie de l'histoire, dans le même mois, il est également élu dans sa ville. Difficile de pouvoir être en mesure de tout conjuguer.

Le 30 mars 2015, Yves Jurado est élu par le bureau issu de l'assemblée générale de T.E.A.M. et est élu à nouveau le 22 mars 2016.

24 Heures du Mans : Couloisses et Essais



Mercredi 15 juin à 16h à l'entrée du circuit.

Les participants sont accueillis par François Lassalle. Chacun avait auparavant retiré, à l'accueil général de l'ACO une enveloppe contenant le mot de bienvenue au nom de l'association, le billet d'entrée sur le circuit et les premiers documents relatifs au programme accompagné qui va leur permettre de se plonger dans les coulisses de l'épreuve et assister aux séances d'essais libres et qualificatifs pour la mise en grille de samedi 15h.

Puis François Lassalle remet à chacun un dossier, siglé 24 Heures du Mans 2016, contenant des documents complémentaires relatifs à cette fin d'après-midi et soirée dont des informations sur les engagés, les écuries, ...

Il est temps de se diriger vers l'entrée nord du « working paddock », le cœur de l'épreuve, et accéder aux stands de ravitaillement. Courant en GT AM avec une Chevrolet Corvette C7R (ex-usine Corvette Racing GM 2015), le stand de ravitaillement du Team AAI (HK) va recevoir la visite du groupe.

Cette écurie a confié, comme l'an passé, le support technique à la structure belge Prospeed Compétition.

Titrée à plusieurs reprises en Belcar (championnat belge GT) cette équipe créée en 2006 s'est fait remarquer à l'international en décrochant le titre Pilotes FIA GT2 2009 ainsi qu'en devenant championne d'Europe FIA GT3 la saison suivante.

Le Mans elle connaît, pour y venir depuis 2010.

Le groupe accompagné des participants à la 9^e édition des International Business Days Le Mans 2016 est accueilli à 16h30 par Rudi Penders (team principal) qui présente l'écurie, sa structure, son objectif et ses moyens.

Deux parties bien distinctes : la zone de travail qui permet de suivre la course en général et plus particulièrement la marche des voitures, recevoir les informations par télémétrie, ... et la partie garage ouverte sur la piste des stands, univers des mécaniciens et des 3 pilotes américains. Des échanges avec un pilote s'installent, ce qui permet de bien ressentir l'attention nerveuse, les enjeux et le fonctionnement de l'équipe. François Lassalle fournit des informations complémentaires car Rudi Penders doit gérer l'équipe 45' après le départ.

17h45, le petit groupe se dirige vers le parc d'assistance des pneumaticiens Dunlop Motorsport et Michelin Compétition et plus particulièrement l'atelier de montage du manufacturier français, chacun des membres du groupe se voit remettre la fameuse casquette bleue Michelin. Informations générales sur le groupe, ses activités en compétition et le palmarès Michelin aux 24 Heures du Mans suivie de la visite commentée de l'atelier de montage puis du magasin où sont stockés les 8000 pneus apportés par Michelin pour faire face aux besoins des 33 voitures équipées, Dunlop Motorsport équipant quant à lui cette année 27 voitures soit le double de l'an passé. Les questions sont nombreuses...

Direction l'Auberge de Mulsanne située en bordure de la ligne droite de Hunaudières par le chemin des écoliers.

L'occasion de nombreux échanges entre les participants et pour François Lassalle de leur faire part de son expérience du Mans depuis 46 ans et notamment en 1975 où il a participé à l'assistance pour BMW. Une petite escapade pour rejoindre l'espace situé face à la seconde chicane sur la ligne droite des Hunaudières, lieu d'observation stratégique.

Les voitures arrivant à la vitesse maximum sur ce circuit, soit pour une LMP1 315 km/h en 7^{ème}, passent la chicane à 105 km/h en seconde ! De nuit le spectacle est à la fois impressionnant (lumières, bruits, ...) et beau.

François Lassalle l'accompagne de ses explications. Quelques moments intéressants où une voiture loupe son freinage et utilise l'échappatoire à vitesse réduite, bagarre entre deux voitures de catégories différentes.

Il est minuit, c'est la fin des essais ! Pour l'ensemble des participants des moments hors du commun et inoubliables

*François Lassalle
flconseil@aol.com*



Opinions

Volkswagen.

Première partie : La marque de l'Histoire

Beaucoup de marques automobiles portent le nom de leur fondateur : ingénieur ou financier de génie, personnage haut en couleur ou aristocrate. Volkswagen fait partie d'une catégorie à part, celle des entreprises idéologiques. Nous sommes en mars 1934. L'encre du traité de Versailles a bien eu le temps de sécher, par contre la défaite de la première guerre mondiale reste bien dans les esprits des Allemands, dont Hitler fraîchement nationalisé. Celui-ci vient d'être nommé depuis janvier 1933 *Reichskanzler* par le *Reichspräsident* von Hindenburg.



Le 24ème salon automobile et motorcycle se tient alors à Berlin (IAMA, ancêtre de l'IAA). L'Allemagne compte déjà de nombreuses marques automobiles (BMW, Opel, Mercedes, Audi, DKW, Porsche...) lesquelles existent pour certaines encore aujourd'hui. Mais une marque populaire se doit d'illustrer l'idéologie du gouvernement en place : ce sera Volkswagen (littéralement « la voiture du peuple »). Le réseau routier est encore très limité, mais Konrad Adenauer, alors maire de Cologne, vient d'inaugurer le premier tronçon d'autoroute de 20 km, ou les bolides de l'époque pourront rouler autoroutes à 120 km/h.

Le cahier des charges est simple : pouvoir rouler à 100 km/h sur les fameuses futures *Autobahn!*), 4 places pour transporter la famille, économique à l'usage et coûter moins de 1000 *Reichsmark*.

Le salaire moyen était alors de 134 *Reichsmark* et avait baissé de 30% par rapport à 1900, l'économie est en déroute, plus de 20% des 18 millions de travailleurs est au chômage. Il faut relancer la machine et permettre à la plupart des salariés de s'offrir une auto. Le prix sera fixé à 990 *Reichsmark*, avec des mensualités de 5 *Reichsmark*. Malgré cela, le fabricant perdra 1080 *Reichsmark* pour chaque voiture vendue, mais la rentabilité n'était pas le sujet principal à l'époque ...

C'est à l'ingénieur Ferdinand Porsche, établi à Stuttgart, qu'échoit le contrat de développement de cette voiture du peuple. Les firmes automobiles doutaient fort de pouvoir produire cette voiture au prix indiqué et n'étaient pas intéressées par les subventions gouvernementales. C'est pourquoi le gouvernement allemand utilisa l'organisme d'état DAF (*Deutsche Arbeitsfront*, sorte de fédération regroupant employeurs et employés) pour financer la construction de la future usine.

A voiture nouvelle, usine nouvelle. Le choix de la bourgade de Fallersleben, près du château de Wolsburg en Basse-Saxe, reste un mystère. Là sera construite la première KdF-Wagen (littéralement voiture de la force par la joie). Les plans seront inspirés de l'usine Ford de River Rouge, près de Dearborn. L'histoire ne retiendra que la ville de Wolfsburg et la célèbre marque Volkswagen ...

Jérôme MONJUVENT
jm@alter-d-f.com



Tendances

Les voitures 'vintage' : Le retour...

Nouvelle reculade de la mairie de Paris. Après l'interdiction annulée de faire du feu dans le peu d'appartements de la grande couronne équipés de cheminées, les voitures anciennes, un moment bannies du centre de la capitale, peuvent donc y retourner.

C'est vrai qu'elles sont un poil polluantes ces anciennes, mais ce n'est pas les quelques centaines de voitures vintage qui croisent le pavé parisien dans les meilleurs moments de la journée comparé aux 41 millions de déplacements quotidiennement en Île-de-France* qui vont dégrader un peu plus la qualité de l'air.



Et encore, il faut pouvoir les voir, car on ne les rencontre pas à tous les carrefours. La rareté fait que les passants se retournent volontiers quand ils voient une de nos légendaires attendre le passage du feu au vert, car elles font partie de notre patrimoine. Il y a toujours une histoire de deudeuche ou de 4L dans les familles et elles aussi sont souvent liées à des souvenirs de vacances. Une agence de tourisme atypique, 4 roues sous 1 parapluie, – pour reprendre les termes de l'ingénieur Boulanger, directeur de Citroën dans les années 30, dans le cahier des charges de la 2CV – propose aux particuliers et aux entreprises des prestations autour de la 2CV et de l'art de vivre à la française.

Le succès est tel que la société, qui possède déjà 40 2CV – de toutes les couleurs – et 2 DS, recrute des chauffeurs. Mais pas des chauffeurs râleurs et pressés mais plutôt des cools et sympathiques, pas de ceux qui brûlent des pneus sur le périph mais des chauffeurs passionnés et élégants et qui aiment leur ville. Pour les touristes découvrir Paris en 2CV, c'est presque au niveau de Venise et de ses gondoles. Les jeunes aussi les recherchent ces anciennes, comme ces près de 1 200 équipages représentant environ 1 500 écoles qui s'alignent tous les ans au 4L Trophy pour une traversée de 10 jours et 6 000 kilomètres afin de relier Marrakech. Là encore pas question de vitesse, le défi c'est d'arriver à bon port et de rapporter sa voiture à la maison. Pas de rivalité non plus entre les participants, on dépanne le voisin quand il rencontre une galère ou un ennui mécanique, pas d'individualité, de l'entraide. Exactement le contraire de tout ce qu'on voit tous les jours autour de nous.

Ceux qui ont une voiture ancienne en prennent soin, ils veulent surtout la montrer donc pas trop de risque d'excès de vitesse, pas de rugissement de moteur, pas de course-poursuite avec les autres conducteurs, pas de coup de klaxon dans le dixième de seconde qui a suivi le passage du feu au vert.

En quoi, elles pouvaient déranger les Parisiens nos anciennes désormais rétablies dans leurs droits...

Bernard Coste
bc@bernard-coste.com



Comment le montage de véhicules a-t-il évolué depuis l'avant-crise ?

L'année 2008 a provoqué une rupture profonde dans l'industrie automobile, certaines grandes régions comme l'Amérique du Nord voyant leur production baisser de plus d'un tiers, certains pays producteurs importants comme l'Espagne ou l'Italie encore plus. Dans un secteur aussi capitalistique, même si les médias nous abreuvent de données mensuelles plus à destination des actionnaires que des industriels, regarder dans la durée s'impose. Sur l'indicateur "montage véhicules", une petite visite sur le site de l'OICA, une pépite, puis un peu de compilation donnent des indications assez précises, la difficulté étant plus de choisir lesquelles mettre en avant. Je m'intéresse ici à la production totale des VP, VUL, Cars et Bus, Poids Lourds, sur les années 2007 et 2015, un intervalle de 8 ans. On me pardonnera de ne pas rentrer dans des détails techniques sans impact sur les résultats. D'un point de vue strictement global, le "grand total" est passé de 73 millions à 91 millions. Soit + 24% et +2,75% par an.



Parmi les régions, l'Asie, en progressant de 31 millions à 47 millions, atteint 52 % du total en 2015, pour 42 % en 2006. Dix points de mieux. Seulement, direz-vous, vu la formidable progression de la Chine ? Elle est passée de 12% à 27% du total, soit 15 points ; pendant que le Japon en perdait 5, que l'Inde progressait seulement de 1,3 point, et que la Corée, qui n'a pas progressé plus aussi vite que le marché mondial, en perdait 0,6. L'Amérique du Nord fut parmi les plus impactées par la crise de 2008. Elle s'est bien redressée, passant de 15,5 millions à 18 millions de véhicules, ne perdant qu'1,3 point du gâteau. Le gagnant : le Mexique qui, en passant de 2,1 à 3,6 millions, devient le 7ème producteur mondial.

Que conclure de cette série de remarques peut-être fastidieuses et pas réellement réjouissantes ?

D'abord que j'espère avoir éveillé votre curiosité sur ces sujets et ces données facilement accessibles sur le site de l'OICA (et résultant du travail des statisticiens du CCFA). Ensuite que ce résumé ne couvre pas tout, loin s'en faut, et que d'autres pays, principalement asiatiques, ont connu des évolutions importantes, en plus ou en moins. Enfin, que l'analyse des causes est plus utile que les seules données, et qu'à l'évidence, les politiques publiques orientent ces évolutions au fort impact sur l'économie des pays vu l'effet de levier sur les filières et les services Deux régions subissent les avatars politiques et économiques récents.

D'abord l'Amérique du Sud, où le Brésil perd 500 000 véhicules, à 2,5 millions maintenant, et où le Venezuela, le Chili et l'Equateur disparaissent comme producteurs. Ensuite les CIS, avec la baisse de la Russie, de 1,66 à 1,38 millions, mais surtout l'effondrement de l'Ukraine, de 400 000 à 8 000.

En Europe, où il est pertinent de maintenir la distinction Est – Ouest. Les "Nouveaux Etats Membres", autour de 3,7 millions de véhicules en 2015, sont restés près de 4% du total. Tirent leur épingle du jeu : la Slovaquie, la République Tchèque, la Hongrie et la Roumanie Mais la production est en baisse sensible en Pologne (-16%) et en Slovénie (-33%). Un peu plus à l'est, la Turquie a suivi la croissance mondiale. L'Europe de l'Ouest, elle, n'a pas récupéré : en absolu, avec 14,4 millions en 2015 pour 16,7 millions en 2007, soit une baisse de 13,5% ; mais surtout en relatif, passant de 27 % du total à 20% du total. Et cette baisse est très différenciée selon les pays. L'Allemagne préserve son niveau de fabrication à plus de 6 millions de véhicules tout en abandonnant 1,8 point du total. Le grand perdant, c'est la France qui passe de 3 millions à 2 millions de véhicules, et de 4% à 2% du total ! Ce qui limite la portée d'articles indiquant que la situation de l'industrie automobile française est au mieux depuis 2008. D'autant plus que l'Espagne et le Royaume-Uni redémarrent mieux ... Saluons en particulier la performance de l'Espagne, passée par des abîmes et en passe de réussir son plan "3 millions de véhicules en 2017", parce que ses acteurs politiques, syndicaux et industriels savent.

Luc Bastard
Luc.bastard78@gmail.com



Les International Business Days :



La 9^{ème} édition depuis 2008 de cet évènement, permet à des fournisseurs de l'industrie manufacturière de rencontrer des acheteurs de différents secteurs d'activités tout en profitant du cadre convivial qu'offre la plus ancienne et célèbre course d'endurance au monde.

Des profils de participants variés

Une cinquantaine de participants se sont ainsi retrouvés les 15 et 16 juin sur le Technoparc du circuit des 24 heures, au plus près de la piste.

Avec des spécialistes de la fabrication additive, de la mécanique de précision, de l'isolation thermique, de l'ingénierie, du prototypage rapide, de logiciel de conception,... les International Business Days Le Mans 2016 ont rassemblé en un même lieu un panel d'expertises large et varié.

L'évènement se revendique de taille humaine mais revêt tout de même une dimension internationale avec 20% des participants venant d'Allemagne, de Belgique, de Suisse, de Grande-Bretagne et d'Italie. Les autres présents étant des cadres dirigeants français de groupes internationaux, mais aussi des PME nationales et de jeunes entreprises en plein développement.

Alors qu'un tiers des participants prenaient part à cette convention pour la première fois en 2016, les autres revenaient aux IBDLM après avoir déjà participé en 2015 ou une ou plusieurs fois les années précédentes.

Des nouveautés appréciées

Le mercredi matin, après une première session de rendez-vous personnalisés, les participants ont pu assister à une conférence de l'Alliance Industrie du Futur, présentée par Pierre-Marie Gaillot, Pilote du déploiement en région et auprès des entreprises et membre du Cetim. Ils ont pu découvrir les enjeux de l'Industrie du Futur, ses leviers de compétitivité et les premiers résultats de ce projet national, d'une importance majeure pour l'industrie française.

Le jeudi, c'est l'entreprise Claas Tractor, constructeur allemand de machines agricoles, représentée par Pierre Grondin, Directeur Industriel, qui a témoigné du succès de son implantation au Mans et de la modernisation de ses outils de production, basée notamment sur les concepts de l'industrie 4.0.

Avec un planning établi selon leurs souhaits de rencontre, les commerciaux, acheteurs et chefs d'entreprises présents ont enchaîné les rendez-vous business de 25 minutes chacun, leur permettant de développer leurs réseaux, trouver de nouveaux prospects, de nouveaux fournisseurs ou encore faire de la veille technologique.

. A noter également que les International Business Days Le Mans, notamment grâce à sa dimension internationale, a rejoint, en mars dernier, le dossier de candidature de la ville du Mans pour le label French Tech, localement intitulé « Le Mans Tech ».

Cap sur 2017

2017 marquera la 10^{ème} édition des International Business Days Le Mans, moment forcément un peu particulier pour François Lassalle, fondateur et organisateur de l'évènement. L'objectif sera de continuer à faciliter le développement des courants d'affaires et offrir toujours plus d'opportunités business. La prochaine édition rassemblera encore plus de participants, une dimension internationale renforcée, le développement de l'aspect innovation technologique avec notamment la plus grande participation de start-up et d'autres nouveautés, qui seront annoncées au fil des mois et jusqu'aux 14 et 15 juin prochains, dates déjà inscrites dans de nombreux agendas.



*François Lassalle
ficonseil@aol.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.