



Septembre 2006
Volume 2, numéro 2

DANS CE NUMÉRO	
Développement des affaires	
Mission Autotex	1
Reprise des activités du CPSCA	2
Semaine de l'après vente à Las Vegas : programme	2
Recrudescence dans le « paraître » pour l'industrie automobile	3
Opportunités pour les pièces électromécaniques de remplacement	3
Tendances et nouvelles de l'industrie	
Données chiffrées	4
L'industrie automobile sud-coréenne	4
Poids de l'industrie mondiale	4
Derniers Investissements	4
Brèves	5
Innovation	
La voiture sans conducteur	6
Nouveau matériau	6
Nouvelle installation pour la recherche sur les piles à combustible au Canada	6
Design	
La mode rétro appliquée à l'automobile	6
Le WTCC Ultra, un projet global	6
Calendrier	7
Nous joindre	7

Editorial

Selon le cabinet AlixPartners, l'industrie automobile nord-américaine n'aurait consacré que 2 % de son chiffre d'affaires à la recherche et au développement en 2005. Et pourtant, la R-D est bien le moteur principal de la croissance de cette industrie. Les bons résultats de plusieurs constructeurs et équipementiers japonais et européens en témoignent. C'est le cas, par exemple, de Denso, BMW et Valéo, qui y ont respectivement consacré 8,5 %, 7 % et 6,7 % de leurs revenus de 2005. La moyenne se situe généralement autour de 4 % du chiffre d'affaires. Force est de constater que bon nombre d'entreprises québécoises du secteur accumulent du retard dans ce domaine, alors que diverses formes d'aide financière et technique sont mises à leur disposition.

DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

Mission Autotex : Textiles, plastiques et composites en évidence!

Le MDEIE, le Groupe CTT et l'AMETVS vous invitent à faire partie du groupe d'entreprises qui représenteront le Québec lors du congrès et de l'exposition « Polymers in Automobiles : Textiles-Plastics-Composites », qui se déroulera dans les locaux de BMW à Munich le 22 novembre 2006. De 500 à 600 participants du domaine des textiles techniques liés à l'automobile sont attendus.

Hâtez-vous!

Cinq kiosques seront disponibles pour les entreprises de la mission et seront attribués aux cinq premières entreprises inscrites. Une entreprise a déjà été sélectionnée pour prononcer une conférence lors du Congrès.

Les tendances du design automobile intérieur, les matériaux qui augmenteront la sécurité et le confort et les nouveaux matériaux technologiques seront les principaux sujets de discussion.

Pour toute information complémentaire, visitez le site :

<http://www.bayern-innovativ.de/f6643f99-07f1-11db-ae49-00034709fe0c?language=en>

ou contactez Richard Cormier, du Groupe CTT, au 1 877 288-8378 ou à rcormier@gcttg.com

Afin d'optimiser les déplacements en Europe, un programme complémentaire est en cours d'élaboration avec notamment la possibilité de participer au Forum France-Allemagne-Autriche à Mulhouse en Alsace et l'organisation de rencontres individuelles en Allemagne et en France.

Pour plus d'information sur cette activité, consultez le site :

http://www.ada-alsace.com/dn/dn_agenda_alsace/Forum%20d'affaire%20France-Allemagne-Autriche.html

ou contactez Amélie Saint-Germain au (514) 499-2199, poste 3092, ou à amelie.saint-germain@mdeie.gouv.qc.ca



Reprise des activités du Conseil de Partenariat du Secteur Canadien de l'automobile, le vendredi 27 octobre prochain à Toronto

Le Conseil de partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a été créé en juin 2002 afin d'identifier des mesures pouvant améliorer la compétitivité du secteur canadien de l'automobile.

Il est constitué des hauts dirigeants de l'industrie automobile canadienne et des ministres responsables du développement industriel du Canada, de l'Ontario et du Québec. Le CPSCA est présentement présidé par M. Don Walker, co-chef de la direction de Magna International et par M. Ray Tanguay, président de Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.

Au sein de ce conseil, plusieurs groupes de travail s'intéressent à différentes questions, telles que la fiscalité, l'innovation et les ressources humaines par exemple, ont été mis sur pied. Leur objectif est de déterminer des pistes d'amélioration et un plan d'action visant le renforcement du secteur. C'est dans ce contexte que le Québec s'occupe de la coordination du Sous-comité des matériaux légers (SCML), présidé par Robert Bergeron, directeur du Centre intégré de fonderie et de métallurgie de Trois-Rivières.

Lors de la prochaine rencontre du CPSCA, le gouvernement du Québec présentera un aperçu de l'utilisation des matériaux légers dans l'automobile, tiré d'une récente étude réalisée par le SCML. Ce document propose des recommandations concrètes relatives au développement et à la commercialisation de produits en matériaux légers dans l'industrie automobile.

Pour en savoir plus sur le CPSCA, visitez le site suivant : <http://capcinfo.ca/francais/home-accueil.html>

ou communiquez avec Isabelle Gattaz, au 418 691-5698, poste 4937 ou à Isabelle.gattaz@mdeie.gouv.qc.ca

Automotive Aftermarket Industry Week à Las Vegas : suggestions de conférences

Nous vous rappelons que la prochaine édition de la Semaine de l'après-vente automobile aura lieu à Las Vegas du 28 octobre au 4 novembre 2006.

Samedi 28 octobre 2006

Lean Manufacturing Seminar, par le Rochester Institute of Technology (RIT)
9 h 00 à 16 h 00 : Big R Show, Hotel Riviera -
Prix : 150 \$ US.

Alternative Fuels and New Technologies: Impact on Remanufacturing, par le RIT
13 h 30 à 14 h 45 : Big R Show, Hotel Riviera
Prix : 25 \$ US.

Dimanche 29 octobre 2006

Next Generation Remanufacturing, par le RIT (marchés émergents et concurrence internationale)
8 h 15 à 9 h 30 : Big R Show, Hotel Riviera (gratuit)

Lundi 30 octobre 2006

Technology Update, par Scott Lockett, vice-président à la technologie de AAIA
9 h 00 à 12 h 00 : AAPEX, Sands Expo Center (salle 202) (gratuit)

Remanufacturing Research and Development Challenges (développement du réusinage)
13 h 15 à 14 h 45 : Big R Show, Hotel Riviera.
Prix : 25 \$ US

Mardi 31 octobre 2006

Leadership in a Changing Global Aftermarket, par Genuine Parts et Cardone Industries
7 h 00 à 8 h 40 : AAPEX Executive Breakfast, Venetian Hotel (salle Lido Ballroom) - Prix : 65 \$ US (réservation obligatoire).

Mercredi 1er novembre 2006

Specialty Vehicle Product Development: Connecting vehicle personalization and profitability to stimulate growth, par le Center for Automotive Research et la firme McKinsey
10 h 15 à 11 h 45 : SEMA, Convention Center (salle N252) (gratuit)

OEM Accessory Roundtable

13 h 00 à 16 h 00 : SEMA, Convention Center (salle N262) (gratuit)

Jeudi 2 novembre 2006

The future Landscape of the Automotive Aftermarket: how private capital will transform industry, par le Capstone Financial Group
10 h 15 à 11 h 45 : SEMA, Convention Center (salle N252) (gratuit)

Technology trends and the quest to provide service par Bosch North America (examen détaillé des nouveaux systèmes développés touchant à la consommation d'essence, sécurité et au confort.)
13 h 30 à 16 h 45 : CARS, Mirage Hotel (gratuit)

Knockoffs and counterfeits: the problem and solutions
14 h 00 à 15 h 30 : SEMA, Convention Center (salle N252) (gratuit)

Vendredi 3 novembre 2006

OE Forum: major US and foreign OEM respond to collision repairers
8 h 30 à 10 h 00 : NACE, Mandalay Bay Hotel (gratuit)

Pour plus d'information, contactez Michelle Nollet, au 418 691-5698, poste 4078 ou à michelle.nollet@mdeie.gouv.qc.ca

Source : information à titre indicatif provenant des sites Internet de Big R Show, AAPEX, SEMA, NACE et CARS.

Une recrudescence dans le «paraître» pour l'industrie automobile

Si vous participez à l'exposition de la Specialty Equipment Manufacturers Association, qui se déroule en novembre à Las Vegas chaque année, vous constaterez très rapidement que les accessoires de véhicules automobiles sont aux Américains ce que le hockey est aux Canadiens, une véritable passion.

En effet, les accessoires automobiles connaissent une importante croissance, de l'ordre de 9 % par an, depuis 10 ans. Ce marché se subdivise en trois parties : produits d'apparence, produits de performance et composants de suspension. Voici un résumé de leur évolution.

Marché des accessoires automobiles en Amérique du Nord: ventes manufacturières des fournisseurs (M\$ US)

Années	1996	2000	2003	2003 vs 1996
Marché des accessoires	6 320	8 690	10 020	58,54 %
Segment apparence	3 230	4 830	5 840	80,8 %
Segment performance	1 520	1 740	1 760	15,78 %
Segment suspension, jantes et pneus	1 570	2 120	2 420	54,14 %

Source: SEMA 2004

Le segment apparence inclut un ensemble de produits visant à changer le véhicule sur le plan visuel, à améliorer le confort ou à rendre le style plus aérodynamique. À titre d'exemple, mentionnons les déflecteurs d'air, toits ouvrants, protecteurs de phare, ailerons arrière, bas de caisse, pare-chocs, supports de bagages, produits de graphisme, protecteurs de siège, pare-soleil et systèmes de son. Ce segment de marché connaît une bonne croissance (+11,54%/an entre 1996 et 2003) et occupe une part de marché bien plus importante en 2003 qu'en 1996 (58,3 % vs 51,1 %).

Du côté de la performance, on retrouve les composants de moteur, de système d'échappement, d'allumage et de transmission servant essentiellement à augmenter la vitesse des véhicules, un segment qui représentait 17,5 % du marché des accessoires en 2003 comparativement à 24 % en 1996. Cette différence s'explique par la prolifération des produits et de leurs applications (apparence vs performance), lesquels ont envahi le marché à partir de 1998. Avant cette période, les accessoires étaient surtout le fait des produits de performance.

Finalement, le dernier segment inclut des composants de suspension spécialisés : jantes de roue sur mesure, pneus, jantes surdimensionnées et freins de performance. Celui-ci occupe en moyenne, au cours de cette période, 24 % du marché des accessoires et maintient une croissance constante, particulièrement stimulée par l'intérêt pour les nombreux modèles de jantes de roues.

Opportunités pour les pièces électromécaniques de remplacement

Le marché de l'après-vente automobile est constitué des entreprises actives dans la fabrication et la remise à neuf de pièces de remplacement, la production d'outils et d'équipements nécessaires à la réparation automobile, la fabrication de produits chimiques servant à l'entretien ainsi que la fabrication d'accessoires utilitaires et sports. Nous présentons ci-dessous un aperçu du marché des pièces de remplacement.

Valeur et évolution du marché nord-américain des pièces de remplacement (M\$ US)

	Années				Variation	
	1998	2003	2008	2013	2003 vs 1998	2013 vs 2008
Mécaniques	17 660	19 900	22 400	25 800	12,7 %	15,2 %
Extérieures et structurelles	11 700	14 000	16 300	19 100	19,7 %	17,2 %
Électroniques	4 800	7 000	9 400	12 300	45,8 %	30,9 %
Électriques	6 100	6 900	7 900	9 300	13,1 %	17,7 %
Total	40 260	47 800	56 000	66 500	18,7 %	18,8 %

Source : Automotive Aftermarket in North America, Freedonia Group, 2004.

Ce marché connaîtra une croissance moyenne de 3,7 % par an. Grâce à l'augmentation de la distance parcourue par les véhicules, la croissance constante du parc automobile, la durabilité plus grande des véhicules et l'accroissement des composants électroniques, certaines pièces du marché de remplacement présentent un potentiel plus élevé que la moyenne de l'industrie.

Au sein du segment mécanique, deux catégories retiennent l'attention, soit les pièces de freinage et les filtres. Les plaquettes, disques et pistons de freinage représentent un marché de 2,7 G\$ US et une croissance de +5,2 % par an, tandis que le marché des filtres à l'huile, air, essence et ceux de l'habitacle est estimé à 3,2 G\$ US et sa croissance annuelle à +4 %.

La plus importante croissance proviendra de l'augmentation du segment de l'électronique, ainsi que des contrôles et senseurs du moteur, du régulateur de vitesse et du système antiblocage (ce marché passera de 4,8 G\$ US en 2008 à 6,4 G\$ US en 2013.), ainsi que de l'accroissement des systèmes de navigation et de communication (marché de 3,9 G\$ US, +9 % par an).

D'ailleurs, la vigueur du segment électronique a incité Delphi, un fournisseur du marché d'origine, à créer en 2003 une alliance avec Cardone Industries (leader dans la remise à neuf de pièces automobiles) pour développer le marché de la remise à neuf des unités de contrôle électronique.

Les entreprises actives dans le segment électrique connaîtront une croissance moyenne de 4,3 %, particulièrement pour les batteries et les systèmes de charge, qui seront de plus en plus sollicités par la présence accrue des composantes électroniques.

TENDANCES ET NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

Données chiffrées

Les États-Unis comptent de plus en plus de véhicules fonctionnant au carburant de substitution

Selon une étude de Polk & Co, de 2000 à 2006, le nombre de véhicules fonctionnant au carburant de substitution a triplé aux États-Unis, passant de 3 millions à 9 millions de véhicules. Ces 9 millions se répartissent comme suit : 4,15 millions de véhicules capables de rouler avec de l'éthanol 85 (85 % d'éthanol et 15 % d'essence), 3,73 millions de véhicules à moteur diesel et 398 000 véhicules hybrides.

Au cours du premier semestre de 2006, il s'est vendu 352 143 véhicules E85, 234 237 véhicules diesel et 118 072 véhicules hybrides. Les ventes annuelles devraient atteindre 1 million en 2006 et 2 millions en 2008. Les consommateurs américains ont actuellement le choix entre 46 modèles. Trente-cinq nouveaux modèles sont en développement, incluant des hybrides enfichables (plug-in), des véhicules à transmission continue variable ou avec des moteurs diesels « propres », etc. Tous ces véhicules arriveront sur le marché d'ici 2008.

L'industrie automobile sud-coréenne en chiffres

- ➔ 6^e producteur mondial = 3 469 464 véhicules produits en 2004, tous segments confondus; les voitures de tourisme représentent 90 % de la production.
- ➔ 13^e marché mondial = 1 094 652 véhicules vendus en 2004.

Quatre constructeurs et cinq marques :

1. GM Daewoo (rachat par GM en 2002, détenu à 42 % par GM, 15 % par Suzuki et 10 % par Shanghai Automotive Industry Corp, SAIC);
2. Hyundai (marques Hyundai et Kia);
3. Samsung Motor (racheté et détenu à 80 % par Renault depuis 2000);
4. Ssangyong Motor (rachat par le chinois SAIC en 2005).

L'exportation de véhicules est le principal moteur de croissance. En 2004, avec 24,6 G\$ US (+40 % par rapport à 2003), l'industrie automobile était le premier poste à l'exportation du pays, place qu'elle occupe depuis 2001.

Les exportations de Hyundai, Kia et Daewoo représentent respectivement 67 %, 75 % et 81 % de leurs ventes.

Les constructeurs Hyundai et Kia accélèrent leur développement à l'international :

- En Amérique du Nord : nouvelle usine pour Hyundai à Montgomery en Alabama qui est entrée en production

en mars 2005 et qui fabrique la Sonata et le Santa Fé (investissement de 1,1 G\$ US). Kia construira une usine à Lagrange en Géorgie (investissement de 3,5 G\$ US).

- En Europe : construction d'une usine d'assemblage pour Hyundai en République tchèque, dont le début de la production est prévue pour début de 2009 (investissement de 1 G€).

Poids de l'industrie mondiale

L'industrie mondiale de l'automobile représente 1 billion de dollars américains (mille milliards) de ventes annuelles et emploie près d'un million de personnes, qui produisent chaque année plus de 60 millions de véhicules légers.

Cette industrie consomme presque la moitié de la production mondiale de caoutchouc, le quart de la production de verre et 15 % de celle de l'acier. De plus, les véhicules automobiles consomment la moitié de la production annuelle de pétrole.

On compte plus de 850 000 millions de véhicules en circulation dans le monde. En 2005, les États-Unis présentaient la densité automobile la plus élevée au monde, avec 794 véhicules pour 1 000 habitants. Ils sont suivis de l'Italie, avec 666 véhicules, de l'Espagne, avec 604 véhicules, de l'Allemagne, avec 592 véhicules et du Japon, avec 584 véhicules.

Sources : <http://www.ccca.fr> et Conférence Board du Canada.

Derniers investissements dans l'industrie

Dans les six premiers mois de 2006, le total des investissements des constructeurs à l'échelle mondiale a atteint 12,1 G\$, en progression de 44 % par rapport à la même période de 2005 (8,4 G\$).

Cette croissance s'explique par :

- les importants investissements sur le marché nord-américain, effectués plus particulièrement par des entreprises japonaises, sud-coréennes et européennes ayant besoin de capacité supplémentaire sur ce marché,
- les investissements dans les marchés en émergence, notamment en Asie et en Europe de l'Est,
- la mise à niveau d'usines d'assemblage désuètes et ne répondant plus aux critères actuels de production.

L'Amérique du Nord reçoit 40 % du montant global, réparti comme suit :

- États-Unis = 2,66 G\$;
- Mexique = 1,94 G\$;
- Canada = 335 M\$ (expansion de la nouvelle usine de Toyota à Woodstock).

Brèves

Nouvelle usine pour Honda en Amérique du Nord

Honda investit 550 M\$ US dans la construction d'une nouvelle usine d'assemblage dans l'Indiana. Cette usine, qui devrait ouvrir à l'automne 2008, emploiera 2 000 personnes et fabriquera 200 000 véhicules par an à pleine capacité. Les modèles assemblés ne sont pas encore connus, Honda ayant seulement indiqué qu'ils seraient équipés de moteur quatre cylindres.

Extension de garantie pour Ford et GM

Les efforts demandés aux fournisseurs commencent à porter leurs fruits : la qualité des véhicules américains n'a cessé de croître ces dernières années. Pour preuve, les constructeurs rehaussent leur programme de garantie. C'est ainsi que Ford et GM font passer leurs garanties sur le moteur et la transmission de tous les véhicules 2007 vendus aux États-Unis et au Canada, à respectivement 5 ans/ 60 000 miles (96 560 km) pour les modèles de Ford et Mercury, à 5 ans/100 000 miles (160 000 km) pour tous les modèles de GM et à 6 ans/70 000 miles (102 560 kilomètres) pour les modèles de Lincoln.

Toyota agrandit son centre technique au Michigan

Le 8 septembre 2006, Toyota annonçait une expansion de son centre technique de York Township au Michigan, comprenant notamment l'ajout d'une unité de tests de sécurité de plus de 180 000 pi², la première de ce type en Amérique du Nord. Cette nouvelle partie, qui doit ouvrir vers le milieu de 2008, nécessitera un investissement de 187 M\$ et devrait, à terme, employer près de 400 ingénieurs. Le centre technique de Toyota emploie présentement 750 personnes, qui proviennent, pour la plupart, des universités et collèges techniques avec lesquels Toyota a un programme de formation spécifique.

Connexion iPod en série pour trois constructeurs

Ford, Mazda et General Motors doteront leurs modèles 2007 d'une connexion particulière pour baladeurs numériques à disque dur (iPod). Le baladeur trouvera sa place dans la boîte à gants et sera commandé par le système audio de la voiture.

Rover entre dans le giron du groupe Ford

Ford utilise son droit de préemption et reprend la marque Rover pour compléter son segment « luxe », qui comprend déjà les marques Aston Martin, Jaguar, Volvo et Land Rover. Ford coupe donc l'herbe sous le pied du constructeur chinois SAIC, qui possède les droits de conception de deux modèles Rover (plateformes Rover 75 et 25), rachetés au groupe britannique MG Rover et qui souhaitait pouvoir utiliser la marque.

Bref historique : après la vente par BMW, le groupe Rover avait fusionné avec le constructeur britannique MG. En 2005, le constructeur chinois SAIC acquiert les droits de conception de deux modèles Rover pour les fabriquer en Chine. Quelques mois plus tard, MG-Rover est placé en faillite et racheté dans la foulée par un autre constructeur chinois, Nanjing Automobile. Ce dernier a annoncé en juillet dernier, la relance de la production des modèles MG et trois sites ont déjà été choisis. Ainsi, les futurs MG seront produites à Longbridge, fief historique de MG en Angleterre, à Nanjing en Chine et un troisième à Ardmore aux États-Unis (Oklahoma). La gamme MG, devrait ainsi réapparaître d'ici 2008.

À savoir : assurance insolvabilité pour les fournisseurs canadiens de pièces automobiles

Exportation et Développement Canada (EDC) propose un nouveau produit d'assurance visant à protéger les fournisseurs du secteur de l'automobile qui font affaire avec des fabricants d'équipement d'origine (équipementiers) dont la cote de crédit se détériore ou qui risquent de faire faillite ou de devenir insolvables.

Pour en savoir plus ou faire la demande, contactez EDC au 1 888 332-9398 ou visitez le site Internet : <http://www.edc.ca/automobile>

Forte croissance attendue des constructeurs indépendants chinois

Selon une étude de l'Automotive Observatory, le département du marché de l'automobile de Mavel, les constructeurs indépendants chinois (constructeurs à fort capital chinois) représenteront 50 % de la production totale chinoise d'ici 10 à 15 ans. Ces constructeurs sont très ambitieux sur leur marché intérieur et en matière d'exportation, car ils sont fortement soutenus par les instances dirigeantes et par la population.

Le modèle d'évolution du marché automobile chinois peut être comparé à celui du marché sud-coréen, avec toutefois une énorme différence : la taille du marché intérieur. Les constructeurs sud-coréens Hyundai, Kia et Daewoo étaient respectivement liés à Mitsubishi, Mazda et GM. Toutefois ces constructeurs ont acquis leur indépendance au début des années 1990 pour construire des voitures sous leur propre marque. Daewoo est cependant retombé dans le giron de GM en 2002. On se dirige donc vers un schéma similaire en Chine : les fabricants chinois ayant signé des accords avec les constructeurs étrangers sont enclins à recouvrer leur indépendance le plus rapidement possible.

Les constructeurs chinois nous promettent donc bien des surprises pour les années à venir.

Pour en savoir plus, visitez le site Internet <http://www.mavel.com>

INNOVATION

La voiture sans conducteur

BMW étudie un dispositif permettant au véhicule de se garer sans conducteur. Comme les dimensions des automobiles augmentent à chaque nouvelle génération, BMW a eu l'idée de mettre au point un dispositif permettant à une voiture d'avancer seule dans un garage à peine plus large qu'elle, là où un conducteur pourrait à peine entrouvrir la porte.

Une double impulsion sur la touche de verrouillage de la télécommande et le tour est joué. Même les rétroviseurs extérieurs sont rabattus. Ils se replacent automatiquement une fois la voiture ressortie du garage.

Pour en savoir plus, visitez le site :

<http://www.auto-innovations.com/actualite/761.html>

Nouveau matériau

Un groupe de chercheurs universitaires japonais a élaboré un nouveau matériau à partir de microfibre de cellulose.

Ce matériau, qui serait aussi dur que le métal mais beaucoup plus léger, pourrait se révéler fort utile dans plusieurs applications automobiles. À suivre.

Source : <http://www.greencarcongress.com>

Une installation pour la recherche sur les piles à combustible au Canada

L'inauguration officielle de l'Institut d'innovation en piles à combustible du Conseil national de recherches du Canada (IIPC-CNRC), le principal organisme de recherche appliquée voué au soutien de l'industrie de l'hydrogène et des piles à combustible au Canada a eu lieu à Vancouver au début de septembre, sur le campus de l'Université de la Colombie-Britannique (UBC).

Le nouvel édifice de l'IIPC-CNRC, d'une superficie de plus de 6 500 m², offre aux scientifiques du CNRC et aux partenaires de l'industrie et des universités, un environnement sûr pour effectuer de la recherche spécialisée dans ce domaine. Il fournit aussi une excellente plate-forme pour la démonstration des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible mises au point au CNRC. Il abrite également le Programme de Vancouver sur les véhicules à piles à combustible de même que celui de l'Autoroute de l'hydrogène.

Pour en savoir plus, visitez les sites suivants :

<http://www.nrc->

[cnc.gc.ca/newsroom/news/2006/ifci06-nr_f.html](http://www.nrc.gc.ca/newsroom/news/2006/ifci06-nr_f.html)

<http://h2pac-h2fc.gc.ca/fr/autoroute.html>

<http://www.hydrogenhighway.ca/code/navigate.asp?ld=265>

DESIGN

La mode rétro appliquée à l'automobile de plus en plus souvent

Ciblant une clientèle ayant connu les modèles originaux ou de jeunes adultes nostalgiques d'un mythe ou d'une époque, les constructeurs créent des versions modernes de modèles historiques : New Beetle, Mini Cooper, Ford Mustang, PT Cruiser, Camaro, Chevrolet HHR...

Selon certains designers, le terme rétro peut avoir une connotation péjorative. C'est pourquoi chez Ford, on parle plutôt de « design d'héritage ».

Chez Chrysler, on définit cette tendance comme un mouvement qui concilie le présent avec le passé, grâce notamment à la juxtaposition d'une technologie moderne et d'une apparence ancienne.

Au-delà de la sémantique, l'objectif visé par les constructeurs consiste à activer la mémoire ou les émotions de la clientèle, l'achat de ces véhicules étant le plus souvent affectif.

Chevrolet présente le WTCC Ultra, un projet « global »

La WTCC Ultra, été présentée pour la première fois au Mondial de l'automobile de Paris, qui ouvrira ses portes le 30 septembre 2006. Cette voiture concept de GM a été réalisée par une équipe répartie aux quatre coins du monde : la ligne a été dessinée par un jeune designer de 25 ans de l'équipe de GM Australie, le moteur a été fabriqué en Corée du Sud, le développement a été réalisé conjointement au Royaume-Uni, en Allemagne et en Suisse et le prototype a été assemblé au Japon.

Cette voiture concept est plus qu'une étude de style, elle marque véritablement le début d'une nouvelle génération de véhicules chez GM, les véhicules de tourisme haute performance.



CALENDRIER

Calendrier des prochaines activités Automobile

Dates	Événements	Informations	Lieu
10 - 12 octobre 2006	Materialica Composites 2006 : Salon international des composites	http://www.materialica.com	Munich, Allemagne
22 - 27 octobre 2006	FISITA 2006 : 31 ^e Congrès mondial de l'automobile	http://www.fisita2006.com/about/welcome	Yokohama, Japon
23 - 28 octobre 2006	EVS-22 : International Battery, Hybrid and electric vehicle : Exposition et conférences	http://www.evs22.org	Yokohama, Japon
24 - 25 octobre 2006	International Automotive Electronics Congress 2006 : Exposition et conférences	http://www.automotive-electronics-congress.com	Paris, France
28 octobre - 4 novembre 2006	AAPEX 2006, SEMA 2006, Big R show, NACE : Foire mondiale de l'industrie de l'après-vente	http://www.aapex.com http://www.semashow.com	Las Vegas, États-Unis
2 novembre 2006	10 th Annual Automotive Outlook Conference de l'APMA : Thème : « Building your Global Supply Chain »	http://www.apma.ca	Toronto, Canada
7 - 9 novembre 2006	MIDEST 2006 : Salon international de la sous-traitance	http://www.midest.com	Paris, France
14 novembre 2006	Original Equipment Suppliers Association (OESA) : Conférence annuelle	http://www.oesa.org	Dearborn, États-Unis
15 - 18 janvier 2007	Automotive News World Congress	http://www.autonews.com/anevents	Détroit, États-Unis
16 - 19 avril 2007	SAE 2007 World Congress	http://www.sae.org/congress/	Détroit, États-Unis
8-9 mai 2007	Global Automotive Aftermarket Symposium 2007 : Conférence pour hauts dirigeants	http://www.aftermarketsuppliers.org	Chicago, États-Unis
11-13 juillet 2007	PAACE Automechanica Mexico : Salon international de l'après-vente automobile	http://www.usa.messefrankfurt.com	Chicago, États-Unis

Pour connaître les dates des prochains salons de l'automobile en Amérique du Nord, visitez : <http://www.autonews.com/apps/pbcs.dll/section?Category=EVENTS>

<p>Développement économique, Innovation et Exportation</p>  <p>Québec</p> <p>Contact Automobile est une publication de la</p> <p>Direction des équipements de transport</p> <p>710, place D'Youville, 9^e étage Québec (Québec) G1R 4Y4 Téléphone : 418 691-5956 Télécopieur : 418 643-6669</p>	<p>Directeur de la publication : Charles Dieudé : 514 499-6535</p> <p>Responsable du bulletin : Isabelle Gattaz, conseillère en développement industriel 418 691-5698, poste 4937 isabelle.gattaz@mdeie.gouv.qc.ca</p> <p>Ont collaboré à la réalisation de ce numéro : Marielle Bernard, Christian Champagne, Denise Coussa et Michelle Nollet</p>	<p>Contact Automobile est également disponible dans le site Internet du Ministère : http://www.mdeie.gouv.qc.ca</p> <p>à la rubrique suivante : Accueil > Entreprises > Secteurs industriels > Transport terrestre et maritime > Terrestre > Automobile</p> <p><i>La reproduction des textes, graphiques et tableaux de ce bulletin est autorisée à des fins non commerciales seulement et à la condition expresse d'en indiquer la source.</i></p>
---	---	--