



Juin 2006  
Volume 2, numéro 1

DANS CE NUMÉRO	
<b>Développement des affaires</b>	
Missions en Europe	1
Semaine de l'après-vente automobile	2
Campagne de sensibilisation des donneurs d'ordre	2
<b>Tendances et nouvelles de l'industrie</b>	
Données chiffrées	3
Brèves	3
Tendances de l'industrie	4
La contrefaçon des pièces automobiles	4
<b>Innovation</b>	
Les véhicules hybrides pour les nuls	5
Moteur à hydrogène	6
L'Innovation en Systèmes de Transport Intelligent (STI)	6
<b>Design</b>	
Peugeot imagine la voiture de 2054	6
Calendrier	7
Nous joindre	7

## Editorial

*Les constructeurs sont aujourd'hui confrontés à un paradoxe : faire du volume en standardisant tout ce qui peut l'être ou offrir au client la plus grande diversité possible de modèles et d'équipements. Avec l'allègement des véhicules, cette tendance à une plus large segmentation laisse entrevoir de nouvelles occasions de développement pour les fournisseurs du Québec. Cependant, pour ceux qui souhaitent tirer profit de ce contexte, le regroupement des ressources et la conjugaison des expertises est certainement l'avenue la plus prometteuse. On est toujours plus fort à plusieurs.*

## DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

### Missions en Europe

#### Europe centrale

Industrie Canada, conjointement avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et Exportation et Développement Canada, organise une mission pour les fournisseurs canadiens de l'industrie automobile et du transport terrestre en Europe centrale, du 20 au 22 septembre 2006.

Cette mission a pour objectif de faire connaître aux Canadiens les possibilités d'approvisionnement et de partenariat avec les assembleurs et les sous-traitants de premier niveau situés en République Tchèque, en Slovaquie et en Hongrie.

Les ambassades et consulats canadiens de cette région organiseront un programme détaillé de visites, y compris des rencontres individuelles en fonction des attentes des participants.

Scénario provisoire de mission :  
20 septembre: Prague, République tchèque  
21 septembre: Bratislava, Slovaquie  
22 septembre: Győr, Hongrie

Si vous êtes intéressés, communiquez, d'ici au 31 juillet 2006, avec :

Mme Johanne Duval, Industrie Canada  
Tél: 514 283-2673  
[duval.johanne@ic.gc.ca](mailto:duval.johanne@ic.gc.ca)

#### Allemagne



Le prochain Forum international Baika aura lieu les 18 et 19 septembre 2006 à St-Gallen, en Suisse. Ce forum, organisé annuellement par l'État de la Bavière, consiste

en des rencontres individuelles (*one-on-one*) entre fournisseurs de l'industrie automobile. Cette année, des présentations de BMW, Audi et Magna viendront compléter un programme essentiellement basé sur le réseautage.

Pour consulter la liste des entreprises participant à l'édition de 2006 (liste provisoire) et pour toute autre information complémentaire, nous vous invitons à visiter le site suivant : <http://www.baika.de/stgallen2006>

Si vous êtes intéressés par cette activité, vous pouvez vous y inscrire dès maintenant (au plus tard le 15 juillet) à : <http://www.1on1-forum.de/stgallen2006/user/login.php>

Comme les dates se suivent, il est possible de participer aux deux activités ou de ne prendre part qu'à certaines portions de la mission.

## Semaine de l'après-vente automobile

La prochaine édition de la semaine de l'après-vente automobile aura lieu à Las Vegas du 28 octobre au 4 novembre 2006.

L'Automotive Aftermarket Industry Week (AAIW) est la plus importante foire commerciale du secteur de l'après-vente automobile en Amérique du Nord. Cet événement regroupe cinq expositions relatives aux pièces de remplacement, aux accessoires, à la remise à neuf, à la carrosserie et à la réparation. Voici une brève description des différents événements :

- **Automotive Aftermarket Products Exhibition (AAPEX)** - <http://www.aapexshow.com/>

Dédiée aux fabricants de pièces de remplacement  
Dates : 31 octobre au 2 novembre 2006

- **Specialty Equipment Manufacturers Association (SEMA)** - <http://www.semashow.com/>

S'adresse aux fabricants d'accessoires ainsi que de véhicules de performance et modifiés  
Dates : 31 octobre au 3 novembre 2006

- **Big R Show (APRA)** - <http://www.apra.org/>

Spécialisé dans le réusinage de pièces automobiles et de camions  
Dates : 28 au 30 octobre 2006

- **International Autobody Congress and Exposition (NACE)** - <http://www.naceexpo.com/>

Axée sur la réparation de carrosseries  
Dates : 1<sup>er</sup> au 4 novembre 2006

- **Congress of Automotive Repair and Service (CARS)**

Destiné aux professionnels de l'entretien automobile et de la réparation mécanique  
Dates : 2 au 4 novembre 2006

## Pavillon canadien à la foire AAPEX

Les membres de l'Association des industries de l'automobile (AIA) sont invités à faire partie du Pavillon canadien à AAPEX. Pour obtenir des renseignements sur le Pavillon canadien ou pour réserver une place, consultez le site suivant :

<http://www.aiacanada.com/document.cfm?itemid=26420&smocid=1487&isNews=1>

ou communiquez avec :

Mme Patty Kettles  
Tél. 1-800 808-2920, p.221  
[Patty.kettles@aiacanada.com](mailto:Patty.kettles@aiacanada.com)

L'AIA organise également d'autres événements de réseautage, tels que la Soirée du Canada le 31 octobre 2006 et la Soirée de la réparation de carrosserie du Canada le 3 novembre 2006. Nous vous invitons à communiquer avec l'AIA pour obtenir plus de renseignements - [www.aiacanada.com](http://www.aiacanada.com)

## Activité de réseautage pour les fabricants québécois lors de l'AAIW

L'AIA division Québec en collaboration avec le MDEIE et la Délégation du Québec à Los Angeles planifie une activité de réseautage qui permettra aux fabricants québécois de rencontrer des acheteurs privilégiés de l'extérieur du Québec. Plus de détails à venir dans les prochaines semaines.

Pour plus d'informations, communiquez avec :

Mme Justine Pawelec ou Mme Michelle Nollet  
514 499-2199, p.3125 418 691-5698, p.4078  
[justine.pawelec@mdeie.gouv.qc.ca](mailto:justine.pawelec@mdeie.gouv.qc.ca) [michelle.nollet@mdeie.gouv.qc.ca](mailto:michelle.nollet@mdeie.gouv.qc.ca)

## Des nouvelles de l'Association des industries de l'automobile AIA-Division Québec

Le 1<sup>er</sup> avril dernier, l'AIA souhaitait la bienvenue à Mme Carolle Larose à titre de nouvelle directrice régionale pour le Québec. Dans son rôle de directrice régionale, elle collaborera de près avec la Division du Québec en vue de planifier les activités d'adhésion et de marketing. De plus, elle coordonnera les réunions, les événements, les congrès et les expositions organisés par l'AIA.

Mme Carolle Larose  
Tél. 514 482-9741  
[carolle.larose@aiacanada.com](mailto:carolle.larose@aiacanada.com)

## Cinquième édition de la Campagne de sensibilisation des donneurs d'ordres (CSDO)

Organisée par Sous-traitance Industrielle Québec (STIQ), avec l'appui financier du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE), la campagne de sensibilisation des donneurs d'ordres vise à informer les grandes entreprises à propos des avantages de faire affaire avec des sous-traitants québécois. Les résultats concluants des précédentes campagnes ont incité ses organisateurs à la reconduire cette année encore.

STIQ est un organisme sans but lucratif offrant une gamme de services spécialisés en recherche, évaluation et mesure de l'amélioration de la performance des entreprises. Elle dispose d'une banque d'information stratégique sur quelque 5 000 entreprises manufacturières et de services de toute taille.

Si vous souhaitez profiter de cette campagne et vous informer des avantages de faire affaire avec des sous-traitants québécois, vous pouvez visiter le site Internet : <http://www.stiq.com/> ou communiquer avec :

M. Stéphane Clermont  
Tél. 514 875-8789 ou 1-888-875-8789

## TENDANCES ET NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

### Données chiffrées

#### Les constructeurs japonais restent les plus productifs en Amérique du Nord

En 2005, Nissan devance Toyota avec 28,46 heures de travail par véhicule produit (temps de cycle pour l'assemblage final), améliorant sa performance de 12,5 % par rapport à 2004. Toyota arrive en deuxième place avec 29,40 heures par véhicule et Honda en troisième place avec 32,51, respectivement en retrait de -3,7 % et -0,7 %. Viennent ensuite, General Motors (33,19), DaimlerChrysler (33,71) et Ford (35,82) améliorant respectivement leur score de 3,3 %, 6 % et 3,1 %.

Une plus grande flexibilité des plateformes est sans doute la clé pour atteindre des performances similaires à celles des constructeurs japonais. Mais malgré les fluctuations de production et un outil de production vieillissant, les *Big 3* ont réussi à améliorer leur productivité, ce qui est très encourageant pour l'avenir. Rappelons qu'en 1998, 17 heures séparaient les meilleurs des moins performants, alors qu'en 2006, l'écart est seulement de sept heures.

#### Forte progression des ventes en Chine

Au cours des quatre premiers mois de l'année 2006, il s'est vendu en Chine 1,72 million de voitures (par comparaison, il s'est vendu au Canada en 2005, 1,58 million de voitures et de camions légers). Les berlines représentent plus de 70 % du volume vendu, en progression de plus de 60 % par rapport à la même période de l'année précédente.

#### Toyota : Profits à l'horizon pour les hybrides

Selon les prévisions de Toyota, les véhicules hybrides devraient contribuer aux profits de l'entreprise à partir de l'exercice financier débutant le 1<sup>er</sup> avril 2008. Rappelons que Toyota a pour objectif de vendre 1 million de véhicules hybrides d'ici à 2010.

Par ailleurs, les ventes de Toyota en 2006 devraient croître de 6 % pour atteindre 8 450 000 véhicules, dont 2,8 millions en Amérique du Nord (en progression de 9,5 %) et 1,16 million en Europe (en progression de 13,4 %). Toyota continue d'étendre sa capacité de production : 565 000 véhicules de plus en 2005, 420 000 en 2006 et 560 000 en 2007.

Toyota offre trois modèles qui représentent plus de 25 % des ventes globales. La Corolla arrive en tête de liste avec 1 207 000 unités vendues en 2005. La Camry s'est vendue à 536 000 exemplaires, principalement en Amérique du Nord. Enfin, la Yaris, développée à l'origine pour le marché européen, s'est vendue à 432 000 exemplaires à travers le monde.

### Brèves

#### Toyota North America plus facile d'accès pour les fournisseurs

En regroupant, en avril 2006, les sièges sociaux de ses divisions nord-américaines de R-D (Ann-Harbour au Michigan) et de fabrication (Erlanger au Kentucky), Toyota parle maintenant d'une seule voix et facilite l'accès à ses services aux fournisseurs nord-américains.

Le siège social de la nouvelle structure, dénommée Toyota Motor Engineering & Manufacturing North America, est basé à Erlanger au Kentucky.

#### Nouvelle usine d'assemblage pour GM à Lansing au Michigan

Le 24 mai dernier, GM inaugurait sa nouvelle usine d'assemblage de véhicules sport utilitaires. D'un coût total de 1,5 milliard de dollars américains, cette usine bénéficie des toutes dernières technologies de fabrication et fonctionne sur deux quarts de travail.

D'une grande flexibilité, cette plateforme dédiée aux camions légers est cependant capable d'assembler n'importe quel autre modèle du constructeur.

#### L'Europe de l'Est attire toujours plus de nouveaux investissements

En 2005, la République tchèque a attiré près de 25 % (20) des nouveaux investissements d'usines de pièces en Europe (84 implantations ou expansions au total), suivie de près par la Slovaquie (18) et la Pologne (17).

#### Chrysler se cherche un partenaire pour sa sous-compacte

Chrysler choisira avant la fin de l'année un partenaire pour le développement et la production d'une petite voiture urbaine et serait en négociation avec plusieurs candidats potentiels. La nouvelle voiture sera commercialisée dans le monde entier, dont aux États-Unis, où le segment des sous-compacts devrait atteindre 290 000 unités cette année et 370 000 en 2007, selon le cabinet CSM Worldwide.

#### Relations constructeurs-fournisseurs

Selon la dernière étude de la firme Planning Perspectives Inc., les *Big 3* améliorent leurs relations avec leurs fournisseurs, mais restent encore largement en deçà des résultats des japonais.

Si vous souhaitez obtenir plus de détails, voir :

<http://sev.prnewswire.com/auto/20060612/DEM00812062006-1.html>

## Tendances de l'industrie

### La contrefaçon de pièces automobiles : véritable fléau mondial

La contrefaçon dans le secteur automobile ne toucherait plus uniquement les produits de performance, mais tous les produits à haut volume de vente des marques connues. Et les contrefacteurs copient non seulement les produits de grande consommation, mais surtout les types de produits les plus rentables (ex. : les pneus de camions lourds de Michelin).

Selon des estimations de l'Organisation mondiale des douanes, la contrefaçon constituerait de 5 % à 10 % des pièces de rechange en circulation dans le monde. Toutes les pièces sont contrefaites, de la carrosserie aux pièces de moteurs, en passant par les amortisseurs, les plaquettes de freins, les filtres, les tapis, les rétroviseurs et les clignotants.

Plusieurs constructeurs et équipementiers, dont Valéo, Bosch, Renault, GM et Mercedes, ont pris le problème à bras le corps et travaillent depuis plus d'une dizaine d'années en collaboration avec les pouvoirs publics de certains pays, afin de contrer cette tendance de plus en plus lourde. Et même si traditionnellement les pays en émergence sont les plus touchés par ce fléau, de nombreuses pièces contrefaites se retrouvent maintenant sur les marchés des pays occidentaux.

En outre, l'échelle de la contrefaçon change. Ce n'est plus une activité artisanale d'arrière-cour, mais une industrie très organisée capable d'exporter partout dans le monde. Les pièces contrefaites proviennent principalement d'Asie, des pays d'Europe de l'Est et du bassin méditerranéen. En Europe, les pertes financières annuelles sont estimées à plus de 200 millions d'euros pour les seules pièces de carrosserie.

En Amérique du Nord, le manque de données ne permet pas de chiffrer précisément les torts causés à l'industrie automobile, mais le grand nombre de saisies réalisées (37 000) par les douanes américaines depuis 10 ans ne laissent aucun doute sur l'importance du problème.

Au Canada, la lutte contre la contrefaçon de pièces automobiles est une des priorités de la GRC. Pour signaler une infraction :

[http://www.rcmp-grc.gc.ca/fio/intellectual\\_f.htm](http://www.rcmp-grc.gc.ca/fio/intellectual_f.htm)

Autres renseignements sur le site du Réseau canadien de la contrefaçon :

<http://www.cacn.ca>

### Production automobile : stratégie d'implantation

Jusqu'à présent, la création de nouvelles capacités de production d'automobiles à haut volume visait à répondre à une nouvelle demande (dans les pays en émergence) ou à pallier un accroissement de la demande (dans les pays développés). La fermeture prochaine de certaines usines, aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe de l'Ouest, annonce un retournement de situation et constitue une nouvelle étape de la stratégie d'implantation des constructeurs. Le déplacement, à terme, de la production automobile de masse vers des sites où les coûts de main-d'œuvre sont plus faibles ne fait plus aucun doute.

Ce mouvement conduit à une nouvelle répartition des activités : les activités à haute valeur ajoutée, comme la R-D, le design ou encore la production de véhicules haut de gamme ou de niche resteront dans les zones traditionnelles de production automobile : Amérique du Nord, Europe de l'Ouest et Japon.

Pour voir l'article au complet :

<http://www.unice.fr/edmo/index.html?page=pagenewsaccueil.htm>

### Les équipementiers européens font leur « magasinage » aux États-Unis

Afin de renforcer leur présence sur le marché nord-américain, les équipementiers européens profitent de la conjoncture pour faire des acquisitions, notamment en raison d'un dollar américain faible, de la croissance des parts de marché des marques asiatiques et européennes et des difficultés financières de certains sous-traitants de premier niveau.

Bosch, Valeo, Faurecia, ZF Friedrichshafen et Continental sont au nombre de ceux qui sont à la recherche active d'occasions. Continental, Valéo et ZF vont respectivement investir au cours des 18 prochains mois, 4 G\$ US, 2 G\$ US et de 500 M\$ à 1 G\$ US.

Certaines transactions ont déjà eu lieu, comme l'acquisition par Continental de la division électronique de Motorola au prix de 1 G\$ US, ou l'achat par Valéo des opérations « électronique moteur » de Johnson Controls. Pour sa part, d'ici 2009, Faurecia planifie de dépenser plus de 300 M\$ en Amérique du Nord, où elle construira cinq nouvelles usines.

Plus de 60 usines seraient présentement en vente aux États-Unis, les équipementiers européens ont donc un large choix. Cependant, ils ne sont pas les seuls acheteurs potentiels : les asiatiques cherchent également à entrer sur le marché nord-américain.

## INNOVATION

### Les véhicules hybrides pour les nuls

L'hybridation consiste à combiner deux sources d'énergie pour assurer la propulsion d'un véhicule. On appelle donc hybride tout véhicule qui, en plus de sa source d'énergie primaire, dispose d'un stockage réversible d'énergie sous une seconde forme (hydraulique avec réserve de pression, cinétique avec volant d'inertie, électrique...). Dans la pratique, il s'agit essentiellement du mariage de l'électrique et du thermique, l'objectif étant de combiner les avantages du véhicule électrique (zéro pollution) et les prestations d'un véhicule thermique traditionnel (autonomie et polyvalence d'utilisation). Tous les véhicules hybrides sont équipés d'un système de récupération de l'énergie cinétique au freinage. Dès que le conducteur relâche l'accélérateur, les roues motrices renvoient progressivement l'énergie cinétique du véhicule au moteur électrique, qui devient alors une génératrice et recharge les batteries. Les véhicules hybrides se divisent en plusieurs catégories suivant la configuration et les fonctionnalités des systèmes intégrés.

- **« Micro Hybrid »**

Le véhicule est propulsé par un moteur à combustion interne et muni d'un dispositif électrique qui éteint le moteur lorsque le véhicule est immobilisé et le redémarre dès que le conducteur effectue une manœuvre pour repartir (ex. : enlever le pied du frein ou embrayer). Ex. : Système Stop & Go de Peugeot Citroën.

- **« Series Hybrid »**

Le véhicule est intégralement propulsé par un moteur électrique et muni d'un moteur à combustion interne qui est uniquement utilisé pour charger les batteries alimentant le moteur électrique. En ville, la batterie permet de rouler sur des trajets courts en tout-électrique avec des performances permettant de s'intégrer aisément dans la circulation urbaine. Sur la route, un alternateur entraîné par un moteur thermique assure la recharge des batteries et l'alimentation de la motorisation électrique, donc l'autonomie et le régime de croisière du véhicule.

- **« Mild Hybrid" ou "Assist Hybrid »**

Le véhicule utilise un moteur électrique, qui assiste le moteur à combustion interne en ajoutant de la puissance.

- **« Plug in Hybrid »**

Le véhicule est propulsé par un moteur électrique et muni d'un moteur à combustion interne. Ce type de véhicule est équipé de batteries très puissantes que l'on recharge généralement en les connectant à une borne d'alimentation électrique ou grâce au moteur à essence lorsque les batteries sont vides, pendant un déplacement. Ex. : Peugeot, SVE.

- **« Full Hybrid" ou "Parallel Hybrid »**

Le véhicule est actionné par une propulsion thermique et une propulsion électrique, qui fonctionnent soit seules ou soit simultanément, selon le contexte. Généralement, le moteur électrique intervient lors du démarrage et à basse vitesse, le moteur à essence prenant le relais en vitesse de croisière. Les deux moteurs peuvent également fonctionner simultanément pour fournir plus de puissance. Il s'agit de la solution la plus utilisée. Ex. : Toyota Prius et Honda Insight

#### Autres technologies hybrides :

- **« Hybride-hydraulique »**

Le véhicule emmagasine l'énergie en comprimant de l'azote dans un réservoir au moyen d'un système hydraulique, au lieu d'utiliser des batteries.

- **« Pile à combustible »**

Le véhicule est propulsé par un moteur électrique alimenté par une pile à combustible. Pour en savoir plus sur le fonctionnement de la pile à combustible, nous vous invitons à visionner :

<http://www.cea.fr/fr/pedagogie/aLaLoupe/Pile/pile.htm>

### États-Unis : encore plus d'incitatifs pour les véhicules hybrides

Plusieurs entreprises américaines offrent à leurs employés une prime à l'achat d'un véhicule hybride. C'est le cas notamment de la Bank of America, qui offre un rabais supplémentaire de 3 000 \$ à 21 000 de ses employés, qui pourront cumuler jusqu'à 6 150 \$ de rabais à l'achat d'un véhicule hybride, dont 3 150 \$ de crédit de taxe fédérale.

Google offre également une prime supplémentaire de 5 000 \$ à l'achat ou de 2 500 \$ à la location d'un véhicule hybride. La compagnie d'assurances St. Paul propose une réduction de 10 % de la prime d'assurances sur les hybrides. Plusieurs autres entreprises californiennes ont également des programmes incitatifs.

### Système flexfuel-GNV

Afin de répondre aux particularités des marchés, Magneti Marelli a mis au point un système capable de gérer dans un seul boîtier quatre types de carburant : l'essence, l'éthanol 22 %, l'alcool pur et le gaz naturel pour véhicules (GNV). Ce système, développé pour le marché brésilien, permet au client de choisir son carburant (en fonction de la disponibilité et du coût liés aux cycles de production). Ce système représente une solution de rechange supplémentaire aux carburants fossiles et pourrait rapidement faire son apparition sur les marchés nord-américain et européen.

## Moteur à hydrogène

Malgré les espoirs suscités par le moteur à hydrogène, la motorisation traditionnelle diesel ou à essence a encore un long avenir devant elle. La technologie de l'hydrogène avance rapidement, mais coûte encore trop cher et n'a pas l'infrastructure nécessaire pour ravitailler les automobilistes.

De plus, les progrès actuellement réalisés pour améliorer l'efficacité et la propreté des moteurs utilisant des hydrocarbures devraient assurer leur domination pendant plusieurs décennies encore, même s'ils seront de plus en plus couplés à des moteurs électriques et fonctionneront avec une gamme plus large de carburants, naturels ou synthétiques.

Même si on prévoit une croissance significative de la motorisation hybride (selon l'équipementier Bosch, 2,4 millions d'unités vendues d'ici 2015, principalement aux États-Unis et en Asie), le moteur à hydrogène reste le mieux placé pour limiter les nuisances provoquées par le transport des personnes et des marchandises. L'hydrogène, présent dans l'eau, apparaît comme une ressource de remplacement idéale des carburants fossiles, qui deviendront de plus en plus chers à mesure que les réserves diminueront.

Mais selon un groupe d'experts réunis au début de juin en Allemagne, l'engouement initial pour cette solution a sans doute été exagéré. Maintenant que les constructeurs maîtrisent mieux cette technologie, ils prévoient une commercialisation ne débutant pas avant 2012.

De plus, toujours selon ces experts, les voitures à hydrogène commenceraient à être produites en série d'ici 2020 environ, et qu'il faudrait environ une bonne trentaine d'années pour qu'elles atteignent 50 % du marché des nouvelles voitures, soit pas avant 2050.

## L'innovation en systèmes de transport intelligent (STI)

Le Centre d'innovation en microélectronique du Québec (CIMEQ) est un centre de transfert technologique rattaché au collège Lionel-Groulx à Sainte-Thérèse. Il est, à ce titre, un partenaire de premier choix pour l'entreprise qui cherche à se faire accompagner dans son processus d'innovation, notamment dans l'intégration des systèmes de transport intelligent (STI).

Depuis 2004, le CIMEQ appuie des entreprises spécialisées dans la gestion d'actifs, particulièrement des flottes d'automobiles de location.

Le CIMEQ permet à l'entreprise de rester concentrée sur sa mission première et de se faire accompagner pour l'évaluation, le développement et l'implantation technologique.

De par sa position neutre en matière de fourniture de matériel, le CIMEQ ne privilège pas a priori un fournisseur plutôt qu'un autre, tant pour les composantes que pour les systèmes. De plus, le CIMEQ accompagne l'entreprise dans son processus d'homologation et peut même l'assister dans sa recherche de financement auprès des différents paliers gouvernementaux. Par ailleurs, le CIMEQ peut agir en tant qu'agent de veille technologique pour les entreprises québécoises et met à leur disposition son expérience et son savoir-faire dans le but de favoriser le transfert au Québec de technologies développées à l'extérieur du Québec.

Pour plus d'information, contactez le directeur du CIMEQ :



M. Marcel Daoust

Tél. : 450 971-7820, poste 503

[mdaoust@cimeq.qc.ca](mailto:mdaoust@cimeq.qc.ca)

ou visitez le site : <http://www.cimeq.qc.ca/>

## DESIGN

### Citroën imagine la voiture de 2054



Dessinée par l'équipe du Style Citroën, cette voiture virtuelle est « en vedette », depuis le 15 mars 2006, dans le long-métrage d'animation futuriste « Renaissance », réalisé par Christian Volckman.

Avec ce projet original, Citroën vise à montrer sa capacité d'innovation et à placer la marque au cœur de l'avenir. Pour des images ou plus d'information :

<http://www.citroen.com/NR/exeres/OA0A152C-3834-410C-8577-5917665EFF8E,frameless.htm>

<http://www.renaissance-lefilm.com/accueil.htm>

## Activités, automobile, 2006-2007

Dates	Événements	Information	Lieu
9 - 12 juillet 2006	International CTI Forum : Congrès international de l'intérieur automobile : design et matériaux	<a href="http://www.automotive-interior.com/index2_eng.htm">http://www.automotive-interior.com/index2_eng.htm</a>	Stuttgart, Allemagne
12 -14 juillet 2006	PAACE Automechanika : Salon de l'après-vente automobile : exposition et conférences	<a href="http://www.usa.messefrankfurt.com/shows/northamerica/paace/index.htm">http://www.usa.messefrankfurt.com/shows/northamerica/paace/index.htm</a>	Mexico, Mexique
24 - 26 juillet 2006	Innovation in Automotive Seating	<a href="http://www.iqpc.com/">http://www.iqpc.com/</a>	Dearborn, MI, États-Unis
7 - 11 août 2006	MBS - Conférence annuelle : Management Briefing Seminars	<a href="http://www.cargroup.org/mbs2005/index.htm">http://www.cargroup.org/mbs2005/index.htm</a>	Traverse City, MI, États-Unis
12 - 17 septembre 2006	Automechanika 2006 : Salon international de l'industrie automobile	<a href="http://www.messefrankfurt.com/">http://www.messefrankfurt.com/</a>	Frankfort, Allemagne
18 - 19 septembre 2006	Baïka : Forum international, conférences et rencontres individuelles	<a href="http://www.bayern-innovativ.de/stgallen2006/en?language=en">http://www.bayern-innovativ.de/stgallen2006/en?language=en</a>	St Gallen, Suisse
30 septembre - 15 octobre 2006	Mondial de l'automobile de Paris	<a href="http://www.mondial-automobile.com/">http://www.mondial-automobile.com/</a>	Paris, France
10 - 12 octobre 2006	Materialica Composites 2006 : Salon international des composites	<a href="http://www.materialica.com/">http://www.materialica.com/</a>	Munich, Allemagne
22 - 27 octobre 2006	FISITA 2006 : 31 <sup>e</sup> Congrès mondial de l'automobile	<a href="http://www.fisita2006.com/about/welcome">http://www.fisita2006.com/about/welcome</a>	Yokohama, Japon
24 - 25 octobre 2006	International Automotive Electronics Congress 2006 : Exposition et conférences	<a href="http://www.automotive-electronics-congress.com/">http://www.automotive-electronics-congress.com/</a>	Paris, France
31 octobre - 3 novembre 2006	AAPEX 2006, SEMA 2006 : Foire mondiale de l'industrie de l'après-vente	<a href="http://www.aapex.com/">http://www.aapex.com/</a> <a href="http://www.semashow.com">www.semashow.com</a>	Las Vegas, NE, États-Unis
14 novembre 2006	Original Equipment Suppliers Association (OESA) : Conférence annuelle	<a href="http://www.oesa.org">http://www.oesa.org</a>	Dearborn, MI, États-Unis

Prochain numéro : 30 septembre 2006

<p>Contact Automobile est également disponible dans le site Internet du Ministère, <a href="http://www.mdeie.gouv.qc.ca">http://www.mdeie.gouv.qc.ca</a></p> <p>à la rubrique suivante : <a href="#">Accueil</a> &gt; <a href="#">Entreprises</a> &gt; <a href="#">Secteurs industriels</a> &gt; <a href="#">Transport terrestre et maritime</a> &gt; <a href="#">Terrestre</a> &gt; <a href="#">Automobile</a></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>	<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 <a href="mailto:isabelle.gattaz@mdeie.gouv.qc.ca">isabelle.gattaz@mdeie.gouv.qc.ca</a></p> <p>Ont collaboré à ce numéro : Suzanne Abdel-Malak, Denis Audibert, Denise Coussa, Marcel Daoust, Johanne Duval, Justine Pawelek.</p>	<p><b>Développement économique, Innovation et Exportation</b></p> <p><b>Québec</b> </p> <p>Contact Automobile est une publication de la <b>Direction des équipements de transport</b></p> <p>710, place D'Youville, 9<sup>e</sup> étage Québec (Québec) G1R 4Y4 Téléphone : 418 691-5956 Télécopieur : 418 643-6669</p>
---	--	--