Temps d'attente

Le gouvernement américain veut réglementer. Mais le peut-il? – **Page 10**

Transport Routier

Juillet-août 2011
www.transportroutier.ca

Le magazine d'affaires de l'industrie québécoise du camionnage

À LIRE AUSSI:

Vol de marchandises : comment vous protéger PAGE 33

CAMIONS SPÉCIALISÉS

PAGE 23

Bâtir son camion de travail, et un système directionnel sophistiqué

Enregistrement des postes canadiennes pour ventes de produits no41590538. Port de retour garanti. Newcom Média Québec, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4 Enregistrement No. 10787

FREIGHTLINER®

Run Smart℠

Nous construisons nos camions en pensant à votre rentabilité. Cela fait de nous un chef de file de l'industrie, et c'est la même chose pour les flottes qui roulent avec nous. Les camions Freightliner dotés de notre technologie SCR de réduction des émissions BlueTec® offrent une efficacité énergétique jusqu'à 5%* supérieure. Chaque dollar que vous ne dépensez pas en carburant est un dollar de plus qui va dans votre compte de banque. Et c'est ainsi que l'on gagne la partie. Pour savoir comment nous aidons les flottes comme la vôtre à garder une longueur d'avance, visitez le **FreightlinerTrucks.com/FleetSpotlight**.

Pour connaître le concessionnaire Freightliner Trucks le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. FTL/MC-A-1018. Les caractéristiques sont sujettes à changement sans préavis.
Copyright © 2010. Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une société de Daimler.
* Moteur DD15 EPA 2010 avec technologie de contrôle des émissions BlueTec comparé avec un moteur DD15 EPA 2007 présentant des caractéristiques et charges du moteur similaires.

LES BONS CAMIONS FONT DE L'ARGENT.

LES TRÈS BONS EN FONT DAVANTAGE.

REVENUS

TEMPS

DES MOTEURS PLUS INTELLIGENTS. DES AFFAIRES PLUS INTELLIGENTES.

Quand les camions roulent, les revenus suivent. Donc, parce que notre moteur Bluetec DD15® à technologie de réduction des émissions SCR BlueTec® nécessite peu d'arrêts pour entretien et qu'il peut vous faire économiser jusqu'à 5%* en frais de carburant, vous faites des affaires intelligemment. Et grâce à notre conception intelligente, vous profitez de toute cette efficacité à une puissance de traction pouvant atteindre 560 chevaux. Le moteur DD15. Exigez tout.

Voyez comment des flottes roulent efficacement avec le moteur DD15 au **DetroitDiesel.com/smarterengines**.

DETROIT DIESEL
DEMAND PERFORMANCE℠

DDC-EMC-OTH-0071-0311 * Moteur DD15 EPA 2010 avec technologie de contrôle des émissions BlueTec comparé avec un moteur DD15 EPA 2007 présentant des caractéristiques et charges moteur similaires.
Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis. Detroit Diesel Corporation est certifiée ISO 9001:2008. Copyright © Detroit Diesel Corporation. Tous droits réservés. Detroit Diesel Corporation est une société de Daimler.

VOLUME 12, NUMÉRO 6
Juillet-août 2011

Transport Routier

23 Les spécialistes au travail

33 Soyez prévenus!

36 Vert et spectaculaire

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 **À L'AFFICHE**
TEMPS D'ATTENTE : QUI DOIT PAYER?

15 Un camionneur presque parfait
18 À surveiller
19 Ventes de camions

AU CARREFOUR

21 Têtes d'affiche

DANS CE NUMÉRO

23 EN VEDETTE
CAMIONS SPÉCIALISÉS

Plus légers, plus performants, plus confortables : les tendances dans le monde des camions spécialisés, et un nouveau système directionnel sophistiqué venu d'Europe.
— PAR STEVE BOUCHARD

36 LES PLUS BEAUX CAMIONS DU QUÉBEC

Vert et spectaculaire. Le camion d'Olivier Giargia.
— PAR STEVE BOUCHARD

OPINIONS

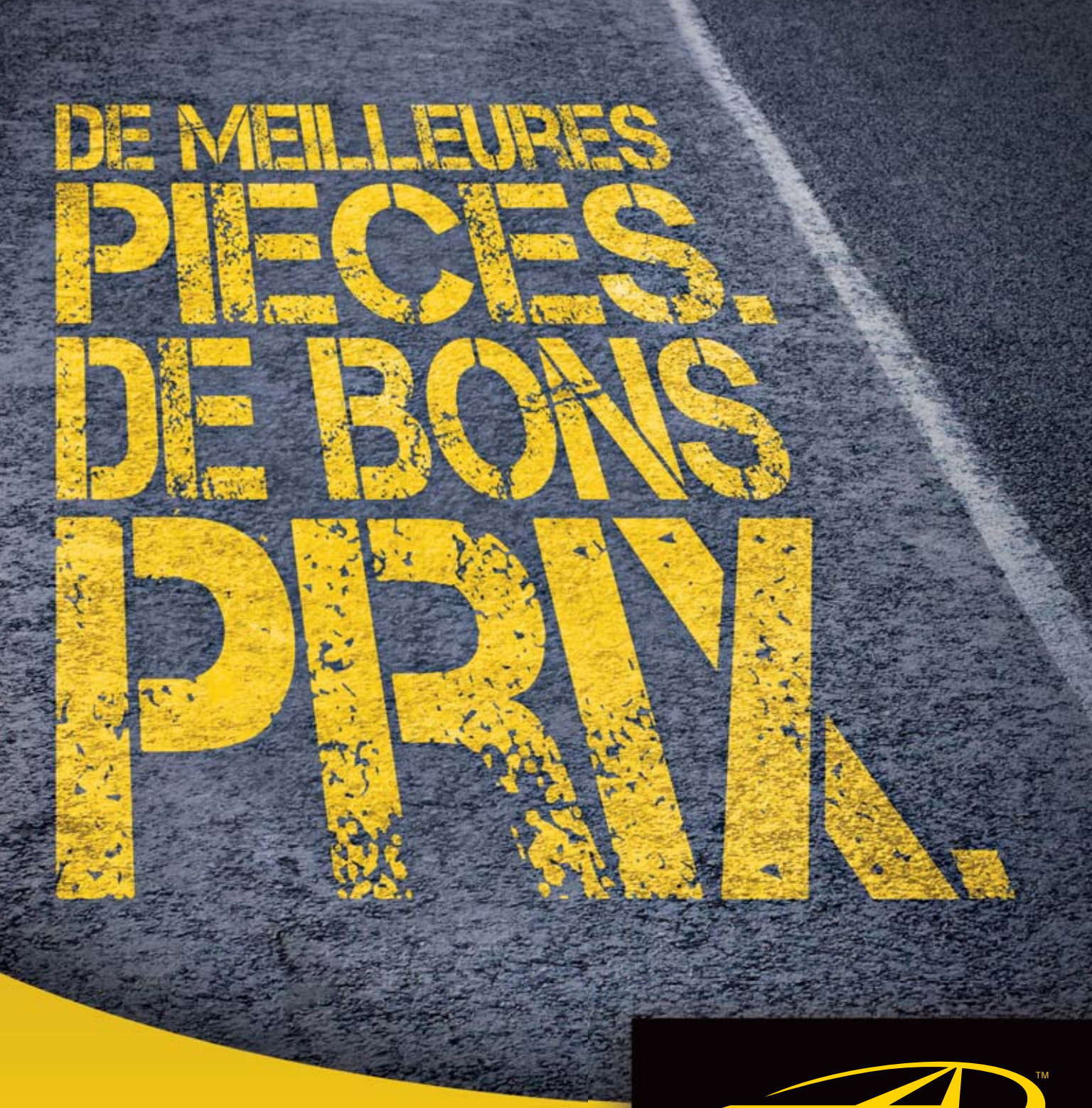
9 STEVE BOUCHARD
54 J. JACQUES ALARY

DANS L'ATELIER

29
PNEUS : faites-les rouler longtemps, longtemps.

33 VOL DE MARCHANDISES : des tendances étonnantes.

39 NOUVEAUX PRODUITS
Un pneu Michelin garanti, et beaucoup plus.



Pourquoi meilleur ? Parce qu'acheter des pièces de camion de service intense pour votre flotte est une considération entre fiabilité et coût. Avec Alliance Truck Parts, nous sommes persuadés que vous obtenez les deux. C'est pourquoi nous sommes associés aux meilleurs fournisseurs, et collaborons avec eux à la fabrication de meilleures pièces toutes marques à prix abordables. Nous couvrons ensuite chaque pièce par une garantie nationale et nous mettons à votre disposition un réseau solide composé de plus de 800 points de vente. Nous garderons votre flotte sur la route tout en réduisant vos coûts. C'est ce qu'on appelle une valeur appréciable que vous retrouvez dans chaque pièce de qualité que nous vendons.

ALLIANCE™
TRUCK PARTS

alliancetruckparts.com

DTNA/PSM-A-579. Les spécifications sont sujettes à modification sans préavis. Copyright © Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Alliance Truck Parts est une marque de Daimler Trucks North America LLC, une filiale de Daimler.

Transport Routier
Le magazine d'affaires de l'industrie québécoise du camionnage

NEWCOM MÉDIA QUÉBEC INC.
6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4
514/938-0639 • 514/335-5540 (télécopieur)

ÉDITEUR/DIRECTEUR DES OPÉRATIONS QUÉBEC
Joe Glionna
joe@newcom.ca • 514/938-0639, poste 1

VICE-PRÉSIDENT RÉDACTION
Rolf Lockwood, MCILT
rolf@newcom.ca • 416/614-5825

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION
Steve Bouchard, rédacteur en chef
steve@newcom.ca • 514/938-0639, poste 3

Collaborateurs
Jacques Alary, Elenka Alexandrov Todorov, Marco Beghetto, Peter Carter, Allan Janssen, Rolf Lockwood, Jim Park

DIRECTEUR DES VENTES
Denis Arsenault
denis@newcom.ca • 514/938-0639, poste 2

DIRECTRICE DU TIRAGE
Lilianna Kantor
lily@newcom.ca • 416/614-5815

CONCEPTION GRAPHIQUE
Tim Norton, directeur
production@transportroutier.ca
416/614-5810
Frank Scatozza, infographiste

BUREAU DES VENTES, TORONTO
451 Attwell Drive, Toronto (ON) M9W 5C4
416/614-2200 • 416/614-8861 (télécopieur)

Transport Routier est publié 10 fois par année par NEWCOM MÉDIA QUÉBEC INC. Il s'adresse expressément aux propriétaires et/ou exploitants d'au moins un camion porteur ou tracteur-remorque, d'une masse totale en charge d'au moins 19 500 livres, ainsi qu'aux concessionnaires de camions/remorques et aux distributeurs de pièces pour véhicules lourds. Les personnes répondant à ces critères peuvent s'abonner gratuitement. Pour les autres, le coût d'un exemplaire est de 5 $ (plus 0,25 $ TPS, 0,39 $ TVQ); l'abonnement annuel au Canada est de 40 $ (plus 2,00 $ TPS, 3,15 TVQ); abonnement annuel aux États-Unis : 60 $ US; abonnement annuel à l'étranger : 90 $ US. Copyright 2011. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à dégager l'éditeur de tout recours juridique en diffamation ou pour affirmation erronée, pour utilisation non autorisée de photographies ou autre matériel utilisé dans le cadre de publicités parues dans *Transport Routier*. L'éditeur se réserve le droit de refuser toute publicité jugée trompeuse, scatologique ou de mauvais goût. **Maître de poste :** changements d'adresse à : *Transport Routier*, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4. Enregistrement des postes canadiennes pour ventes de produits no 41590538. **ISSN No. 1494-6564. Imprimé au Canada.**

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

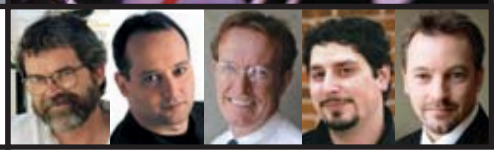
KRW Lauréat Kenneth R. Wilson

Membre ebp Canadian Business Press

membre Audit Bureau of Circulations

Parce que l'information, ça ne se fait pas tout seul

Nouvelles. Opinions. Informations.
www.transportroutier.ca



simard
SUSPENSIONS

Le seul choix reconnu !

- **FABRICATION & INSTALLATION DE SUSPENSIONS SPÉCIALISÉES**
- Suspension **AMS40A** — NOUVEAU!
  100% AIR
  100% CONFORTABLE
  100% SIMARD !
- Suspension **TANDEM** et relevable

- **POUR UNE CAPACITÉ DE CHARGE OPTIMALE**
- **POUR RÉDUIRE VOS COÛTS D'ENTRETIEN**
- **POUR PROLONGER LA VIE DE VOS PNEUS**

75 ans d'innovation

www.simardsuspensions.com

Au service des camionneurs depuis 1935

Par Steve Bouchard

Une question d'assurance

J'ai très rarement fait des réclamations d'assurance. En fait, j'en avais fait une seule, je crois, il y a une vingtaine d'années, alors que quelqu'un m'avait dérobé ma guitare électrique du temps que j'étais étudiant. Puis, ce printemps, coup sur coup, j'ai dû en faire deux dans la même semaine!

D'abord, ma piscine hors terre qui n'a pas résisté aux pluies incessantes du printemps. J'ai retrouvé à la fonte des neiges une toile massacrée au milieu d'un énorme bloc de glace qui avait calé comme le fleuve à la venue du beau temps.

Puis, quelques jours plus tard, je me suis rendu compte que quelqu'un, dans un élan printanier sûrement, s'était allégrement servi dans mon cabanon. Je vous évite la nomenclature des outils et appareils volés, mais sachez que la facture monte vite et qu'on ne réalise pas toujours les valeurs que l'on accumule dans nos remises de jardin!

Certains me diront que j'ai tort, mais je suis un client très fidèle, même avec les assurances, que l'on m'a régulièrement conseillé de «magasiner» chaque année. Au contraire, je fais affaire avec la même compagnie depuis au moins une bonne dizaine d'années. Je me suis toujours dis que, si jamais quelque chose arrivait, mon assureur n'aurait pas d'autre choix que de reconnaitre ma fidélité et de la récompenser avec un règlement sans problème!

Le moment était arrivé, et deux fois plutôt qu'une!

J'ai expliqué à la dame des assurances qui s'occupait des réclamations ce qui m'était arrivé avec la piscine puis, une couple de jours après… avec le cabanon!

J'ai envoyé des photos de la défunte piscine accompagnées d'un devis de remplacement. Ensuite, j'ai télécopié le rapport de police avait été fait pour le vol ainsi qu'une liste des biens disparus. La dame des assurances est venue visiter les «lieux du crime» un jour ou deux plus tard.

– Je suis un vieux client fidèle qui n'a jamais rien réclamé, alors je m'attends à une réclamation qui se passe bien, sinon j'irai voir ailleurs, ai-je senti le besoin de préciser à la dame des assurances, qui l'a trouvée bien bonne je crois.

– Vous savez, quand une réclamation est compliquée, c'est très souvent parce que l'assuré à des choses à se reprocher, m'a-t-elle expliqué.

N'empêche. J'ai tellement entendu parler de mauvaises expériences de réclamation que je m'étais convaincu que j'aurais à me battre pour la mienne!

Pas du tout!

Tout est allé comme sur des roulettes! Sur réception des factures, le chèque a été envoyé. Pas d'obstination sur les valeurs ou si un article m'avait coûté quelques dizaines de dollars de plus que ce que j'avais évalué!

Comme tout le monde, je me méfiais du traitement que j'aurais à subir en cas de réclamation. Je me disais que les compagnies d'assurance sont bien plus conciliantes quand vient le temps de prendre mon paiement que de dédommager en cas de réclamation.

Je n'aurais pas dû me baser uniquement sur la réputation que le monde des assurances s'est acquise avec certains dossiers médiatisés. Je ne dis pas que toutes les compagnies d'assurance sont toujours irréprochables, mais je peux témoigner qu'elles ne sont pas toujours prêtes à se battre avec leurs clients à la moindre occasion!

Il m'est revenu à l'esprit la phrase que le représentant d'une compagnie d'assurance avait l'habitude de répéter dans les ateliers que je couvrais à l'époque où j'écrivais pour un magazine de carrosserie automobile. Il disait toujours : «Chaque dollar dû est un dollar payé». C'est exactement ce qui est arrivé dans mon cas ou plutôt, dans mes deux cas.

Si nous sommes méfiants face aux assureurs, ils ont aussi des raisons d'être méfiants envers nous. Pensez seulement à cette pratique courante de tarification variable qui est, en fait, une tactique inacceptable à mes yeux. Chez le dentiste et à l'atelier de carrosserie, par exemple, pourquoi leur arrive-t-il de nous demander: êtes-vous assuré? Pourquoi le prix est-il souvent (beaucoup) plus élevé ou plus bas selon que la facture est payée par les assureurs ou par le client?

Si personne n'abusait de personne, les choses seraient bien plus simples, n'est-ce pas? ▲

Steve Bouchard est le rédacteur en chef de *Transport Routier*. Vous pouvez le joindre au (514) 938-0639, poste 3 ou *steve@transportroutier.ca*

À l'affi

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

On ne bouge plus!

Le gouvernement américain étudie la possibilité de réglementer les temps d'attente aux quais de chargement au nom de la sécurité. Mais une telle réglementation est-elle même possible?

La plus importante association de camionnage américaine a dit au gouvernement des États-Unis de ne pas s'immiscer dans le dossier des temps d'immobilisation qui fait des vagues dans le milieu du camionnage au sud de la frontière.

Par vote, le Conseil d'administration de l'*American Trucking Associations* (ATA) a décidé de s'opposer aux démarches visant à réglementer le temps d'immobilisation des chauffeurs aux quais de chargement, indiquant que Washington ne devrait pas contrôler les relations spécifiques entre les transporteurs et les expéditeurs.

Plus tôt cette année, le représentant du district de l'Oregon, Peter DeFazio, a présenté un projet de loi visant à déterminer un nombre maximal d'heures au cours desquelles les camions pourraient être immobilisés sans être payés et d'étudier les problèmes relatifs aux temps d'immobilisation (ou d'attente) dans l'industrie. La démarche est appuyée par le gouvernement ainsi que par la *Owner-Operators Independent Driver Association* (OOIDA).

Bien que d'autres démarches réglementaires du genre aient été entreprises à quelques reprises sans trop de succès, le projet de loi retient davantage l'attention cette fois parce qu'une division du département américain des Transports s'y est intéressée et s'est rangée du côté des partisans du projet.

Dans une lettre adressée à Anne Ferro, administratrice à la *Federal Motor Carrier Safety Association* (FMCSA), David Parker, président du Conseil du *Carrier Safety Advisory Committee* – comité

che

GUERRE DES ÉMISSIONS: LA SAGA SE POURSUIT

Ceux qui se demandent si Navistar est satisfait de l'annonce récente de l'EPA d'imposer des normes plus rigides aux fournisseurs rivaux de moteurs SCR ont maintenant leur réponse : c'est non.

Un an après avoir abandonné une précédente poursuite judiciaire contre l'EPA (lorsque l'organisme a accepté de tenir des audiences publiques relativement aux préoccupations de Navistar face aux moteurs SCR), le fabricant de camions et de moteurs de l'Illinois a entrepris une nouvelle poursuite en juillet, accusant à nouveau l'organisme environnemental gouvernemental de permettre à ses concurrents de contourner les normes de 2010 sur les émissions polluantes.

«Il s'agit d'établir les mêmes règles pour tout le monde», de dire un porte-parole de Navistar aux médias.

Depuis qu'il a décidé de ne pas faire appel à la SCR pôur répondre aux normes 2010, Navistar argue que l'utilisation du liquide d'échappement diesel (LED) à base d'urée pour éliminer les NOx des moteurs SCR produit des «échappatoires quant à la conformité». Il a même demandé le rappel des moteurs SCR, sans succès.

La compagnie a toujours affirmé (et a embauché une tierce partie pour le démontrer par des tests) que les chauffeurs pouvaient contourner les normes sur les émissions en oubliant de remplir le réservoir de LED ou en utilisant un liquide de remplacement bon marché ou même de l'eau plate. La plus récente poursuite de Navistar, déposée à la *U.S. District Court* du District de Columbia, allègue que l'EPA a certifié les systèmes SCR sans tenir compte de ces facteurs.

«Le remplissage (de LED) est à la fois coûteux et incommodant pour les clients des fabricants de moteurs SCR», stipule la poursuite, ajoutant que lorsque les réservoirs de LED sont vides, les émissions de NOx peuvent augmenter considérablement.

«Conséquemment, l'EPA a illégalement et préférentiellement aidé (et compte continuer à aider) les fabricants de moteurs SCR en leur facilitant la tâche face aux autres technologies de réduction des émissions par la réduction ou l'élimination du besoin par les chauffeurs de faire le remplissage avec du LED ce qui, en retour, permet aux moteurs SCR de devenir de plus grands pollueurs en regard des normes d'émissions légales.»

> En juin, l'EPA a admis certaines préoccupations et annoncé une proposition afin de rehausser certains barèmes de remplissage de LED.

En juin, l'EPA a admis certaines préoccupations et annoncé une proposition afin de rehausser les barèmes assurant que les chauffeurs remplissent les réservoirs de LED. La proposition demande aussi, entre autres, que de meilleurs systèmes d'avertissement de bas niveau ou de piètre qualité de LED ainsi que de meilleures méthodes d'identification des falsifications soient utilisés.

Cependant, l'EPA n'a pas tenu compte des plaintes de Navistar selon lesquelles les systèmes moteurs SCR de ses concurrents seraient fréquemment truqués et qu'ils contournent les normes d'émissions 2010. Elle affirme qu'une très grande majorité de chauffeurs se conforment aux exigences sur le LED et que les allégations de Navistar ne sont clairement pas représentatives de la vaste majorité des opérations des camions».

Il appert maintenant que Navistar espérait une réponse beaucoup plus vigoureuse.

PRENEZ UN NUMÉRO: Qui doit payer pour le temps que les chauffeurs perdent à attendre aux quais?

NOTRE NOUVEAU MOTEUR A DÉJÀ TOURNÉ PENDANT 20 MILLIARDS DE MILLES!

Plutôt que de commencer à zéro, nous avons fabriqué le nouveau moteur MaxxForce® 15 sur l'un des blocs moteur et des vilebrequins les plus renommés et durables jamais fabriqués. Puis, nous avons ajouté la technologie de gestion de carburant et d'air du MaxxForce à RGE[MC] évoluée et l'avons conçue pour une utilisation avec notre tracteur de classe 8.

Le résultat? Le modèle ProStar®+ d'International® muni du nouveau moteur MaxxForce 15 de 500 HP. Celui-ci vous offre une résistance éprouvée et une puissance de tractage sans précédent – l'idéal pour remorquer des charges extrêmement lourdes sur des pentes ascendantes raides. Il est également idéal pour ceux qui préfèrent une solution sans problème de conformité aux normes antipollution 2010.

Chez International, nous abandonnons le statu quo. Ainsi, nous pouvons faire progresser votre entreprise.

Pour en apprendre davantage, visitez le site Web internationaltrucks.com/maxxforce15

INTERNATIONAL®
A NAVISTAR COMPANY

mandaté pour faire des recommandations à la FMCSA sur des sujets ayant trait à la sécurité – a indiqué que les législateurs devraient se donner une autorité légale leur permettant de prendre des mesures contre les compagnies qui «causent ou contribuent» à enfreindre les règles de sécurité, y compris les clients des transporteurs. Il argue que les «immobilisations indûment longues» durant le chargement et le déchargement des remorques peuvent potentiellement affecter la capacité du chauffeur à se conformer à la réglementation sur les heures de service.

M. Parker indique que la FMCSA a une autorité envers les chauffeurs et les transporteurs, mais qu'elle a besoin d'une plus grande autorité envers les expéditeurs qui jouent un «rôle important dans la sécurité routière».

Il cite des statistiques du *Government Accountability Office* qui indiquent que 65 pour cent des 300 chauffeurs interrogés ont subi des temps d'attente sur une période d'un mois. De ceux-là, 80 pour cent ont eu du mal à se conformer aux règlements sur les heures de service. En outre, le FMCSA estime que les temps d'immobilisation indus coûtent plus de trois milliards de dollars par année à l'industrie.

L'ATA indique pour sa part que la question des temps d'immobilisation doit être négociée entre les transporteurs et leurs clients. «Aucun transporteur ne veut voir ses chauffeurs perdre leur temps», a affirmé le premier vice-président du Conseil de l'ATA, Dan England, président de C.R. England. «Cependant, on ne peut pas traiter ce problème avec une réglementation pareille pour tout le monde et, conséquemment, il vaut mieux le régler au moyen d'ententes contractuelles entre les transporteurs et les expéditeurs.»

L'ATA soulève aussi, et avec raison, la question de l'application d'une telle réglementation. Comment, dans la réalité, les infractions devraient-elles – ou pourraient-elles – être correctement définies, ou comment les amendes pourraient-elles être émises de façon juste partout dans la chaîne logistique? Quel genre de bureaucratie pourrait superviser l'administration d'une règle touchant une multitude de secteurs différents, chacun ayant ses pratiques et ses exigences propres? Ou comment pourrait-elle régler les innombrables différends qui se créeront inévitablement entre les transporteurs, les expéditeurs et les chauffeurs? Et qui prendra la responsabilité d'équiper les remorques des technologies de suivi ou RFID requises pour vérifier les délais?

Quoi qu'il en soit, le vice-président directeur de la *Owner Operator Independent Drivers Association*, Todd Spencer, affirme que les temps d'immobilisation nuisent aux chauffeurs des deux côtés de la frontière et il est frustré par la position de l'ATA. «Il est clair que l'ATA veut voir différents groupes se manifester pour bloquer l'avancement de la réglementation», nous a-t-il dit. «Cela en dit long sur le manque de compréhension de certaines personnes quant à la manière dont l'industrie fonctionne.»

«On ne peut pas simplement dire que ces choses doivent être réglées par contrats, parce que la plupart des contrats ne valent

Entendu en passant

■ **MANAC INC.** a fait l'acquisition de la compagnie 9024-4419 Québec inc., qui comprend les opérations et les actifs de Remorques Nordic et de Liddell Canada. Selon le président de Manac, Charles Dutil: «Cette transaction procure à Manac une solide expérience ainsi qu'une forte présence dans le domaine des fardiers haut de gamme destinés à l'industrie du transport spécialisé.

■ Le président et chef de la direction de **TRANSFORCE**, **Alain Bédard**, pense consolider plusieurs de ses acquisitions récentes, plus particulièrement dans le secteur de la livraison de colis et de courrier. En outre, M. Bédard a récemment dévoilé une nouvelle structure d'entreprise impliquant la nomination de cinq vice-présidents exécutifs. Les cadres nommés sont Jean-François Dodier, Marc Fox, James P. Houston, Brian Kohut et Rob O'Reilly.

■ **MERITOR** a nommé **John Nelligan** au poste de directeur général, ventes OEM et comptes nationaux. Il remplace Dennis Kline qui a récemment pris sa retraite après 36 ans au service de la société. M. Nelligan, qui est Canadien, est responsable des clients OEM de Meritor en Amérique du Nord.

■ **Luc Ouellet**, de **CAMIONS INTERNATIONAL ÉLITE À QUÉBEC**, est l'un des deux mécaniciens de camions à avoir remporté le prix *Top Service Technician Awards* lors du *2011 Navistar Service-Technician Rodeo* tenu à Schaumburg en Illinois en juillet.

■ Propulsé par l'élan d'une refonte majeure de son image de marque à travers le pays, **TRAILER WIZARDS LTD**, fournisseur de solutions de location de semi-remorques et d'entreposage, annonce la signature d'un partenariat avec un nouvel agent situé dans la région de Laval-Rive-nord, soit Mécanique C.G. inc. sis au 219A, rue Poirier à Saint-Eustache.

Sur la route pour nous !

Association du camionnage DU QUÉBEC

13e SEMAINE NATIONALE DU CAMIONNAGE

Du 4 au 10 septembre 2011

À tous les artisans de l'industrie :

- Merci aux 53600 personnes qui œuvrent quotidiennement dans l'industrie québécoise du camionnage
- Merci à l'industrie du camionnage qui verse plus du quart des taxes directes et indirectes pour les routes du Québec
- Merci à tous nos artisans et compagnies qui contribuent pour 3,4 milliards de dollars au produit intérieur brut de l'économie québécoise

BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

Transport Routier
Le magazine d'affaires de l'industrie québécoise du camionnage

TRANSPORT MAGAZINE
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS!

UN CAMIONNEUR PRESQUE PARFAIT

— PAR ELENKA ALEXANDROV TODOROV

Au printemps dernier, **ROSAIRE NAUD**, 46 ans et chauffeur de camion depuis une vingtaine d'années, se retrouve à la télévision : il est un des participants à l'émission intitulée «Un souper presque parfait » diffusée sur V. Le principe de l'émission : un groupe de personnes qui ne se connaissent pas se reçoivent à tour de rôle à souper et chacune d'entre elles doit cuisiner un repas de trois services pour les autres. Une personne du groupe est couronnée grande gagnante et mérite un prix en argent.

«C'est ma blonde qui m'a inscrit pour participer à l'émission», d'expliquer Rosaire. «On fait la bouffe ensemble à la maison, mais je ne pensais pas que je serais choisi! Je me suis fait prendre! J'ai été surpris et je n'ai pas eu trop le temps d'y penser; et tout ça s'est fait très rapidement. Je me suis inscrit un vendredi; on me rappelait le lundi suivant et le début des enregistrements était une semaine plus tard. Et il fallait que je trouve un menu! Je me suis dit : je me suis inscrit, alors aussi bien le faire!»

La «célébrité» n'a pas changé Rosaire Naud, même si on lui demande maintenant des autographes!

BOUFFE, BIÈRE ET BOUCANE

Dès ses premières apparitions à l'émission, Rosaire Naud est devenu une vedette instantanée, et lui-même ne peut pas l'expliquer. «On me reconnaît partout! On me demande même des autographes! Et il y a plein de photos de moi sur Internet! C'est fou! Mes collègues de travail me taquinent beaucoup à ce sujet!»

Son vedettariat s'explique fort probablement par la combinaison de sa jovialité, de sa nervosité devant un comptoir de cuisine bondé de bouffe et de plats – «Je capote ben raide!!! » a-t-il répété à de nombreuses reprises lorsque c'était à son tour de recevoir les autres personnes chez lui – de son air pas du tout prétentieux, de son attention envers les autres convives et aussi de sa voix quelque peu rauque lorsqu'il fredonne des chansons d'Elvis en cuisinant.

«C'est stressant de recevoir chez soi tout en ayant à préparer le repas», commente-t-il, ajoutant qu'il «n'a jamais manqué une recette».

Impossible également de passer sous silence sa Molson Dry dans une main et sa cigarette dans l'autre lorsqu'il tentait de suivre ses recettes la fameuse soirée où c'est lui qui recevait à souper. «Oui, j'aime bien ma petite bière en arrivant du travail…Et oui, je fume en cuisinant, mais je ne fume pas au-dessus des plats quand même!», tient-il à préciser tout en riant.

Parmi les plats qu'il a concoctés lors de son passage à l'émission, son osso buco ainsi que son dessert – des choux au Tia Maria avec une mousse au chocolat – ont tout simplement ravi les convives : «subtil, délicieux, tendre et cuisson impeccable » ne sont que quelques-uns des qualificatifs mentionnés par les autres personnes. Précisons que Rosaire Naud a terminé en deuxième position.

«Ça a été pour moi une belle expérience, et il se peut que je participe à une autre émission! Nous avons eu un 5 à 7 après la fin du tournage de l'émission, et André Ducharme, le narrateur de l'émission, m'a dit de me trouver une autre recette pour l'émission "All star"! Alors je devrai encore me creuser les méninges pour trouver d'autres recettes!»

«Oui, je dirais que je suis un bon "cook"», confie-t-il. « J'ai des livres de recettes à la maison et je cuisine beaucoup avec ma blonde. On aime ça, et on essaie de nouvelles choses. La semaine, par contre, au travail, je mange en roulant, alors c'est souvent des hot dos ou des hamburgers… rien de "fancy"! Je me reprends donc le week-end en faisant de bons repas.»

Rosaire Naud semble aussi être une personne fidèle : il travaille depuis 27 ans pour les Aliments Chatel, un spécialiste de la viande qui a pignon sur rue à Pointe Saint-Charles. « Je travaille six jours par semaine, du lundi au samedi, à partir de six heures du matin. C'est jamais pareil! On sait à quelle heure on débute, mais jamais à laquelle on finit!»

Alors avis à tous : si vous croisez le camion de Rosaire Naud sur la route, ne manquez pas de le saluer, et surtout de lui souhaiter bonne chance pour la préparation de ses prochaines recettes!

- Financement des recevables en 24 heures
- Assurance des comptes clients
- Vérification de credit sans frais de vos clients
- Aucun frais d'entrée
- Informations disponibles en tout temps sur votre compte par Internet
- Carte de fuel

Affacturage J D

6600 route Transcanadienne
bureau 610
Pointe-Claire, Québec
H9R 4S2

Pour plus d'information: 1-888-694-8721

RÉDUIT LE COÛT DE POSSESSION, PAS LA PERFORMANCE.

Voici le Canter® FE/FG Series. Conçu pour procurer le plus bas coût de possession que nous n'ayons jamais offert dans un camion – avec le nouveau moteur 4P10, la transmission DUONIC® à six rapports et le système éco-responsable de réduction des émissions BlueTec® qui assure une meilleure efficacité énergétique que nos modèles antérieurs. En plus, une charge utile jusqu'à 2 200 livres supérieure à celle des autres véhicules. Vous pouvez donc livrer plus de marchandises en faisant moins de voyages et en utilisant moins de carburant. En outre, les intervalles d'entretien ont été triplés à 18 000 milles. Ce coût de possession que personne d'autre ne peut battre est appuyé par l'une des meilleures garanties de l'industrie qui couvre le groupe motopropulseur pendant 5 ans/175 000 milles. Performances élevées. Coût de possession bas. Seulement avec le nouveau Canter. Visitez notre site Web ou le concessionnaire le plus près.

5 YEAR POWERTRAIN WARRANTY

*Communiquez avec votre concessionnaire pour tous les détails.

FUSO

Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.
mitfuso.com

pas plus que le papier sur lequel ils sont écrits. Évidemment, peu de transporteurs ont une influence sur les expéditeurs et les consignataires, et particulièrement sur les plus importants d'entre eux, qui sont leur vache à lait.»

John S. Roberts, un voiturier-remorqueur pour Transway Transport à Humble au Texas, affirme qu'il est fréquent que la compagnie pour laquelle il travaille n'arrive pas à percevoir des frais de temps d'attente de ses clients. «Depuis la déréglementation, plusieurs transporteurs ne facturent pas de frais de temps d'immobilisation parce que, s'ils le font, ils perdent le client», explique-t-il. «Ils renoncent aux frais de temps d'attente pour garder le client, et le chauffeur n'est pas dédommagé parce que le transporteur ne reçoit pas d'argent.»

> «J'ai déjà perdu 25 heures à attendre un chargement.»

Les délais font en sorte qu'il est impossible pour les chauffeurs de se conformer à la réglementation sur les heures de service, ajoute Dave Patraschuk, un camionneur de Creston en Colombie-Britannique. «Je suis déjà en faute avant même que la remorque ne soit chargée. J'ai déjà perdu 25 heures à attendre un chargement. Je n'ai eu droit qu'à des excuses, ce que je n'ai même pas à bien des endroits.» Les choses pourraient empirer si la réduction du temps de conduite quotidienne, l'augmentation des périodes de repos et les modifications à la clause de remise à zéro de 34 heures proposées par la FMCSA sont adoptées.

Les chauffeurs qui oeuvrent dans les secteurs caractérisés par de nombreux délais et des voies de transit lentes, comme le transport transfrontalier et de conteneurs, risqueraient d'être les plus pénalisés. M. Patraschuk explique qu'il ne peut pas faire comme les grosses flottes et simplement laisser une remorque puis revenir la prendre une fois chargée et prête à partir. «Je ne peux pas laisser mon matériel roulant derrière moi. J'ai un camion et une remorque. Je n'ai pas les moyens de laisser une remorque. Je n'ai pas les moyens de dépenser 50 000$ ou 60 000$ sur une remorque spécialisée pour qu'elle se fasse brasser dans une cour.»

John S. Roberts croit que des membres transporteurs influents de l'ATA subissent des pressions de leurs plus gros clients afin qu'ils s'opposent à la proposition. «Savez-vous combien de milliards de dollars – des milliards, pas des millions – il leur en coûtera s'ils doivent payer des frais d'immobilisation?»

Les transporteurs comprennent bien que, si les expéditeurs font face à des coûts additionnels, les pressions sur les taux seront plus fortes et les appels d'offres seront plus fréquents, mais un autre facteur risque d'entrer en jeu. Quelques gros transporteurs font déjà appel aux technologies de suivi pour facturer des frais accessoires d'immobilisation au nom des chauffeurs (oui, on peut débattre à savoir si les chauffeurs et les voituriers-remorqueurs en voient jamais le plein montant). Peut-être certains transporteurs croient-ils qu'une réglementation globale enlèverait tout avantage concurrentiel qu'ils pourraient avoir en matière de recrutement par rapport aux compagnies moins attrayantes quand la pénurie de chauffeurs menacera.

Il n'en reste pas moins que peu de gens contesteront le fait que les expéditeurs et les consignataires ont profité des transporteurs routiers depuis des décennies et qu'ils ne se tiennent pas responsables des frais engendrés pour l'industrie: c'est premier arrivé, premier servi. «S'il y a dix camions devant vous, je peux comprendre qu'on ne les tienne pas responsables des temps d'attente», admet M. Roberts. «Mais quand on vous donne une heure de rendez-vous et que vous êtes là au moment convenu mais qu'ils prennent cinq ou six heures pour vous amener au quai, ils devraient payer pour cela.» ▲

— Avec la collaboration d'Allan Janssen

À SURVEILLER

D'autres événements en ligne au **www.transportroutier.ca**

12 au 14 août

6e édition du Challenge 255. Baie-du-Febvre. 450-783-0255. 1-866-883-0255. **www.challenge255.com**

13 août

58e Championnat des chauffeurs professionnels de camions. Saint-Jérôme. Organisé par l'Association du camionnage du Québec. 514-938-0377. **www.carrefour-acq.org**

22 août

Tournoi de golf des membres seulement. Club des professionnels du transport (Québec) inc. Club de golf Le Grand Duc. Sainte-Sophie. Piedmont. 514-824-3988. **www.cptq.ca**

2 au 4 septembre

Foire du camionneur de Barraute. 819-734-6618; 888-523-6473. **www.lafoireducamionneur.com**

2 au 4 septembre

Compétition de tir et d'accélération de camion. St-Joseph-de-Beauce. 418-397-6260. **www.accelerationcamionstjoseph.com**

4 au 11 septembre

Semaine nationale du camionnage. Partout au pays. Un événement annuel pancanadien qui souligne la contribution des quelque 400 000 hommes et femmes qui oeuvrent dans l'industrie au pays. 514-932-0377. **www.carrefour-acq.org**

8 septembre

Soirée «hommage à notre industrie», dans le cadre de la semaine nationale du camionnage. Organisé par **l'Association du camionnage du Québec**. Club Mount Stephen. Montréal. 514-932-0377. **www.carrefour-acq.org**

10 et 11 septembre

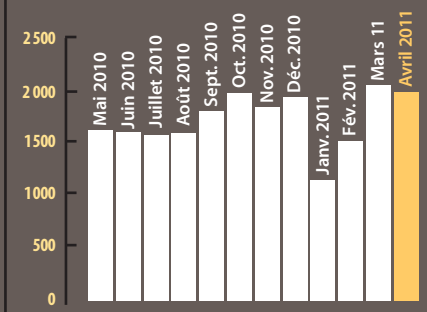
Grand National Pro Truck. Sanair. 514-594-2828. **www.grandnationalprotruck.com**

15 septembre

Golf automne. **Club de trafic de Montréal**. Club de golf Atlantide. Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. 514-874-1207. **www.tcmtl.com**

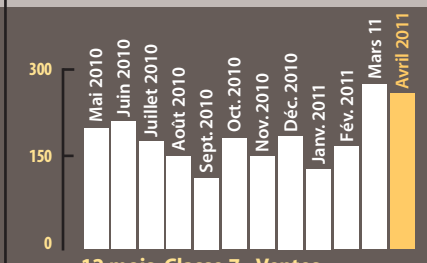
Ventes de camions au Canada — Avril 2011

CLASSE 8	Ce mois	DDA 11	MP 10	Parts de marché
Freightliner	513	1896	1240	28.9%
International	411	1370	1545	20.9%
Kenworth	342	1099	1109	16.7%
Volvo	191	693	517	10.6%
Peterbilt	219	689	650	10.5%
Mack	164	419	301	6.4%
Western Star	102	402	368	6.1%
TOTAL	1942	6568	5730	100.0%



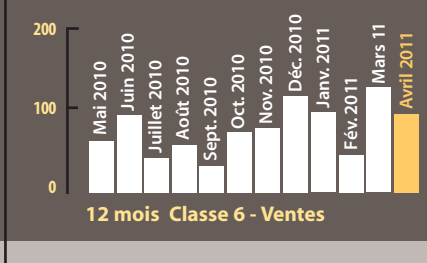
12 mois Classe 8 - Ventes

CLASSE 7	Ce mois	DDA 11	MP 10	Parts
International	122	343	296	39.9%
Hino Canada	63	154	95	17.9%
Kenworth	38	146	114	17.0%
Freightliner	26	120	79	14.0%
Peterbilt	28	96	77	11.2%
TOTAL	277	859	661	100.0%



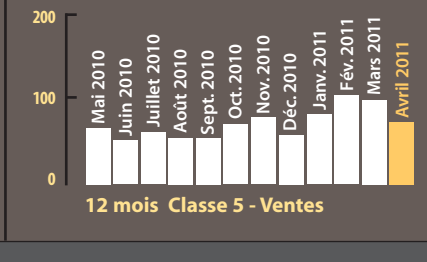
12 mois Classe 7 - Ventes

CLASSE 6	Ce mois	DDA 11	MP 10	Parts
Hino Canada	48	189	84	54.6%
International	25	113	102	32.7%
Freightliner	13	42	13	12.1%
Peterbilt	2	2	6	0.6%
TOTAL	88	346	205	100.0%



12 mois Classe 6 - Ventes

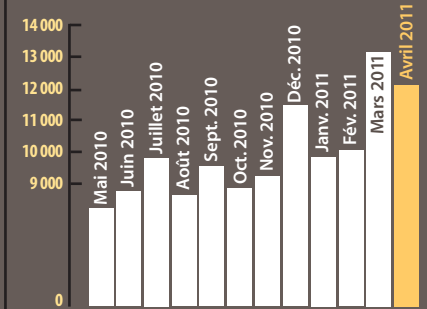
CLASSE 5	Ce mois	DDA 11	MP 10	Parts
Hino Canada	41	234	174	68.2%
International	26	99	60	28.9%
Kenworth	0	7	20	2.0%
Peterbilt	0	2	0	0.6%
Freightliner	0	1	2	0.3%
TOTAL	67	343	256	100.0%



12 mois Classe 5 - Ventes

Ventes au détail É.-U.

CLASSE 8	Ce mois	DDA 11	MP 10	Parts
Freightliner	3348	15 400	10 901	34.3%
International	2894	9089	8649	20.2%
Peterbilt	1792	6130	4055	13.6%
Kenworth	1718	5307	3127	11.8%
Volvo	1332	5058	2649	11.3%
Mack	936	3436	2580	7.6%
Western Star	150	530	256	1.2%
Autres	3	6	6	0.0%
TOTAL	12 173	44 956	32 223	100.0%



12 mois Classe 8 - Ventes au détail É.-U.

DDA : Depuis le début de l'année **MP :** Même période l'année passée
SOURCES: Association canadienne des constructeurs de véhicules et Ward's Communication.

Sterling a cessé sa production en 2009 et a été retiré des statistiques de ventes de camions.

Ventes de camions Québec Avril 2011

CLASSE 8	Avril 11	DDA
International	123	339
Kenworth	76	291
Freightliner	80	270
Volvo Trucks	42	150
Peterbilt	35	107
Mack	24	69
Western Star	23	48
TOTAL	403	1274

CLASSE 7	Avril 11	DDA
International	23	63
Kenworth	6	25
Hino	7	23
Peterbilt	2	16
Freightliner	3	13
TOTAL	41	140

CLASSE 6	Avril 11	DDA
Hino	2	13
International	0	4
Freightliner	1	3
Peterbilt	1	1
TOTAL	4	21

CLASSE 5	Avril 11	DDA
Hino	17	212
International	4	10
Peterbilt	0	1
Freightliner	0	0
Kenworth	0	0
TOTAL	21	223

simard SUSPENSIONS
www.simardsuspensions.com
1 800 423-5347

Le tout nouveau Cat® CT660

Conçu pour les camionneurs, pensé par les camionneurs

Nous avons passé des centaines d'heures sur le terrain à demander à nos clients de décrire le camion idéal. Nos concepteurs ont accompagné les opérateurs dans leur travail et recueilli toutes leurs observations. Qu'il s'agisse de spécifications techniques, de confort, de visibilité ou de performance; nous avons fait le tour du camion avec les camionneurs.

Nous avons donc conçu le CT 660 selon ce que vous nous avez demandé pour accomplir les travaux exigeants du monde d'aujourd'hui.

Pour plus de détails, visitez le drivecat.com ou contactez votre représentant au 1.855.226.4664

1.855.CAMION4

Hewitt CAT

Montréal • Québec • Candiac

CAM 23-11

Têtes d'affiche

Les gens qui font l'événement dans l'industrie québécoise du camionnage.

1

2

3

4

5

1 **Hewitt Équipement Limitée** a inauguré récemment sa nouvelle succursale de Candiac. *Jim Hewitt*, président et chef de la direction de Hewitt Équipement Limitée (au centre) a procédé à la traditionnelle coupe du ruban entouré de *Stéphane Guérin* (vice-président exécutif, chef de l'exploitation et chef de la direction financière du groupe Hewitt); *André J. Côté* (maire de Candiac); *André Beaucage* (directeur de la nouvelle succursale) et *Mark Teel* (représentant de Caterpillar).

2 Le **Groupe Guy** est heureux d'annoncer la promotion de *Pierre Lebeau* au poste de directeur des ventes. M. Lebeau compte plus de 25 années de service au sein de la compagnie.

3 Le tournoi de golf annuel du Comité technique de camionnage du Québec (CTCQ) a permis d'amasser 8 500$ qui ont été remis à l'Accueil Bonneau. Les invités d'honneur, *Guy Lapointe* et *Yvon Lambert*, deux anciens des Canadiens, ont agi à titre d'invités d'honneur. Ils entourent *Yves Noiseaux* et *Christiane Norbert*.

4 **Le Club des professionnels du transport (Québec) inc.** (CPTQ) a tenu le 6 juin dernier la première édition de l'Omnium *Roger Tremblay*, au Club de golf Le Lachute. Le comité organisateur était composé d'*André Vandelac* (CPTQ); *Pierre Mercure* (Logistics Alliance); *Martin McFadden* (Service routier américain); *Raymonde Legendre* (Thermo King, présidente du CPTQ); *Michel Leprohon* (Purolator, président du Conseil du CPTQ et président du comité organisateur) et *Suzy Léveillé* (Garage François Thouin).

5 *Reno Plante* et *Sébastien Gagné*, ainsi que leur équipe de Camions Inter-Lanaudière, étaient heureux de présenter leurs nouvelles installations de 8600 pieds carrés situées au 791, rue Samuel-Racine à Joliette. Cette nouvelle succursale assure la vente et le service des camions lourds de la marque International.

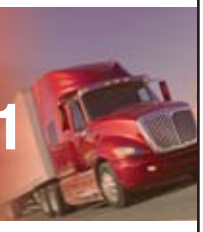
Association du Camionnage du Québec

60 ans

Partenaire « Majeur »

BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

58e Championnat des chauffeurs professionnels de camions, 13 août 2011



Inscrivez votre chauffeur ou formez votre équipe dès aujourd'hui.

HABILETÉ

ÉPREUVES D'HABILETÉ EN CIRCUIT FERMÉ

RALLYE SÉCURITÉ

COMPÉTITION DE CONDUITE SÉCURITAIRE SUR ROUTE

Les champions de chacune des catégories représenteront le Québec au Tournoi National du 8 au 10 septembre 2011, à Calgary en Alberta

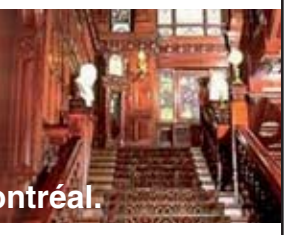
Deux nouvelles catégories « ÉTUDIANTS et FORMATEURS ».

Nous fournissons les équipements

- **CAMION PORTEUR (classe 3) (2 essieux)**
- **TRACTEUR 6 ROUES AVEC SEMI-REMORQUE ESSIEU SIMPLE (3 essieux)**
- **TRACTEUR 6 ROUES AVEC SEMI-REMORQUE ESSIEU TANDEM (4 essieux)**
- **TRACTEUR 10 ROUES AVEC SEMI-REMORQUE ESSIEU TANDEM (5 essieux)**
- **TRAIN DE TYPE B**

Entrée gratuite sur le site, cliniques diverses, essais de simulateur de conduite, exposition, tour de camions, clowns et bien plus...

UNE PREMIÈRE, célébrons ensemble notre industrie et ses artisans



À l'occasion de la Semaine nationale du camionnage, l'ACQ organise une Soirée, le 8 septembre prochain au célèbre Club Mount Stephen, à Montréal.

Au programme

Gastronomie et service 5 étoiles

Conférencier vedette : Jean-Lapierre personnalité québécoise reconnue et appréciée du public pour son franc-parler, ses expressions savoureuses et son indépendance d'esprit.

Témoignages de dirigeants sur la réalisation de projets hors de l'ordinaire.

Reconnaissances aux chauffeurs qui ont contribué depuis 10 ans au Programme des Ambassadeurs de la route.

Jean-Lapierre

Rencontre et échanges. Il ne manque que vous!

POUR VOUS INSCRIRE, CONTACTEZ L'ASSOCIATION : 514 932-0377, poste 201
www.carrefour-acq.org/Section Activités & Événements

Partenaires « Médias »

Transport Routier
Le magazine d'affaires de l'industrie québécoise du camionnage

TRANSPORT MAGAZINE
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS!

Très attendu, le dévoilement du camion spécialisé CT660 de Caterpillar s'est imposé comme l'un des moments forts de l'industrie au cours des dernières années. CAT précise avoir mis l'accent sur le confort du chauffeur.

Un univers spécial

PAR STEVE BOUCHARD

Légèreté, performance et confort caractérisent les camions spécialisés d'aujourd'hui. Les carburants de remplacement leur font de l'œil pour demain.

Quand vous entrez dans le monde des spécialisés, vous vous aventurez dans un univers au large spectre qui regroupe des véhicules de travail variés, allant des bétonnières aux camions à nacelle, en passant par les camions de construction à benne, les chasse-neige et les camions de collecte des ordures ménagères. Un monde de robustesse et de polyvalence qui évolue au rythme de ses propres tendances.

T.J. Reed, directeur du marketing pour Freightliner Trucks, rappelle que les critères de spécification des acheteurs de camions spécialisés s'articulent souvent autour des impératifs de durabilité et de poids. Les exploitants de camions à benne ou de bétonnières, par exemple, veulent à la fois un camion qui offrira la plus grande charge utile – donc la meilleure légèreté – tout en étant pourvu de composantes robustes. «Ce que ces utilisateurs recherchent, c'est de pouvoir effectuer le plus de cycles possible à la charge utile la plus élevée possible», résume-t-il.

Parce que le camion sera soumis à des tâches éreintantes, les acheteurs de camions spécialisés n'auront pas le choix de les bâtir un peu plus lourds que la moyenne. Mais cela n'empêche pas les

UN SYSTÈME DIRECTIONNEL SOPHISTIQUÉ POUR CAMIONS SPÉCIALISÉS

Simard Suspensions, de Baie-Saint-Paul, adapte une technologie électro-hydraulique européenne éprouvée qui promet de nombreux avantages, dont une manoeuvrabilité sans pareille.

SIMARD SUSPENSIONS, de Baie-Saint-Paul,a récemment présenté une première nord-américaine : un système directionnel électro-hydraulique installé sur les deux essieux arrière d'une semi-remorque bétonnière. Simard a adapté pour le marché nord-américain ce système fabriqué par la société néerlandaise Vehicle Systems Engineering (VSE de son nom abrégé). Le produit a déjà fait ses preuves dans les conditions les plus difficiles en Europe et il a été installé sur plus de 25 000 camions et véhicules militaires de plusieurs fabricants européens depuis 1986.

Il s'agit d'un projet réalisé en partenariat avec Unibéton, une division de Ciment Québec inc., ainsi qu'avec London Machinery, Trailex et VSE. Il arbore la marque SVSE (Simard Vehicle Systems Engineering).

Simard Suspensions souligne que le système ETS (Electronic Trailer Steering) commandé par microprocesseur constitue la «façon moderne» de contrôler une semi-remorque tout en réduisant les frais d'exploitation. Les essieux directionnels électro-hydrauliques promettent de rehausser l'efficacité énergétique, de réduire l'usure des pneus et de rehausser la sécurité ainsi que l'efficacité. Puisque le système fait appel à un dispositif hydraulique et numérique réglable, il offre un angle de braquage maximum avec un minimum de composantes.

UNE MANIABILITÉ REHAUSSÉE

Le système SVSE se veut une réponse aux problèmes de maniabilité auxquels les transporteurs font face en milieux urbains. La technologie permet de mieux contrôler les coûts en minimisant les risques de bris aux propriétés ainsi que le temps perdu à négocier les virages des rues étroites. Elle aide aussi à relever les défis que présentent les réglementations qui varient d'une juridiction à une autre. Le SVSE se présente comme une solution à toutes ces situations.

La semi-remorque simple à deux essieux arrière a été conçue en vue d'optimiser l'angle de braquage et la maniabilité, c'est pourquoi elle est montée sur des pneus simples plutôt que les roues jumelées normalement utilisées sur ce type de remorque.

UN LANCEMENT NORD-AMÉRICAIN

Au début du mois de juin, Simard Suspensions a fait le lancement nord-américain et la

www.camionsmontreal.com

CAMIONS LOURDS DE MONTRÉAL

Mack

POUR LA CONFIGURATION MACK QUI RÉPOND LE MIEUX À VOS BESOINS ACTUELS
TOUT EN BÉNIFICIANT DE NOTRE $$ À SON MEILLEUR!

MACK PINNACLE!! Une nouvelle génération de camions authentiques

PLUSIEURS DAY CAB 2011-2012 EN INVENTAIRE

Moteur 365 à 415 hp, transmission automatique, 10 et 13 vitesses (véhicules neufs ou démos)

PLUSIEURS TRACTEURS 2011 AVEC COUCHETTE EN INVENTAIRE

Version essieux avancés et reculés, moteur 445 à 505 hp, transmission Mack automatique, Fuller 10, 13 ou 18 vitesses, couchette Mid ou High-Rise

DIRECTEUR DES PARC MAJEUR
Jean-Pierre Beucher

DIRECTEUR DES VENTES MACK
Patrick Larivière

REPRÉSENTANT DES VENTES SÉNIOR
Walter Zangger

*Photos à titre indicatif.

1-877-336-8658 • 1275, Hymus, Dorval (Québec) H9P1J5 • 10701, Ray Lawson, Anjou (Québec) H1J1M5

démonstration de ce système directionnel à l'usine d'Unibéton à Beauport. Lors de la démonstration, nous avons été à même de constater la grande manœuvrabilité et l'optimisation de l'angle de braquage du système.

«Cette toute première remorque tridem munie d'un système de direction électro-hydraulique permettra dorénavant aux remorques de se rendre sur n'importe quel chantier ou de passer par des rues très étroites, comme dans le Vieux-Québec par exemple, peu importe les obstacles à contourner. On peut penser à une utilisation éventuelle pour les camions de collecte des ordures ou les entreprises de recyclage des villes, entre autres», d'expliquer Georges Cloutier, directeur du développement des affaires chez Simard. «Le système pourra également s'installer sur une semi-remorque basculante dans un avenir très proche», a-t-il ajouté.

Conçu afin de répondre aux nombreuses contraintes rencontrées dans le domaine du transport moderne (temps, espace, réduction des coûts, rentabilité, etc.), le SVSE a pour but de rendre les manœuvres des remorques camions et semi-remorques surdimensionnés plus efficaces, plus sécuritaires, plus précises et plus rapides.

Comme le système est plus complexe à manœuvrer qu'une semi-remorque traditionnelle, il est impératif pour le chauffeur de se familiariser avec son fonctionnement, de s'exercer un peu et de s'y adapter avant de prendre la route. «Mais le chauffeur d'expérience trouvera rapidement sa façon de faire et pourra apprécier les avantages incomparables de ces essieux arrière mobiles», d'expliquer Patrice Gaudreault, ingénieur mécanique pour Simard Suspensions qui a travaillé à concevoir et à mettre au point le SVSE.

Établi à Baie-St-Paul depuis 1935, Simard Suspensions est un spécialiste de la conversion et de la modification de véhicules lourds. L'entreprise compte maintenant 135 employés.

— Avec la collaboration de Julie Rose Vézina

Visitez le www.simardsuspensions.com

fabricants de toujours rechercher des façons d'alléger le camion.

«Nous nous assurons de prendre des décisions consciencieuses, comme celle qui consiste à utiliser l'aluminium renforcé d'acier structurel dans la fabrication des cabines de notre nouvelle plateforme SD», souligne T.J. Reed. «Quand on peut enlever 100 ou 150 livres, c'est très substantiel», ajoute-t-il.

De passage à Montréal récemment, Kevin Flaherty, vice-président principal de Mack Amérique du Nord, a confirmé que la science derrière la construction d'un camion spécialisé cherche constamment à établir l'équilibre entre le poids et la durabilité. Comment y arriver? «De différentes manières», répond-il. «On peut par exemple s'attarder aux traverses de châssis, aux matériaux utilisés (aluminium versus acier). De plus en plus d'exploitants de camions spécialisés aux États-Unis s'intéressent aux pneus simples à bande large, et des composantes comme les freins à disque offrent des avantages intéressants du point de vue du poids», observe M. Flaherty.

T.J. Reed voit aussi des possibilités d'allègement du côté des longerons et des traverses de châssis. «On doit tenter de garder la résistance structurelle et le chiffre magique à atteindre, c'est trois millions de RBM (Resisting Bending Moment, ou moment de résistance à la flexion). Dans le cas d'un chasse-neige, par exemple, on peut l'obtenir avec l'utilisation d'un longeron double, mais on peut aussi penser à un longeron simple mais un peu plus large et plus épais qui peut enlever 50 ou 75 livres», explique M. Reed.

Le type de suspension influera aussi sur la masse finale du camion. Une suspension à ressort offrira une excellente durabilité et permettra des charges très importantes, mais elle sera plus lourde qu'une suspension à blocs de caoutchouc, par exemple.

L'ÉVOLUTION MULTIPLEXE

L'avènement des systèmes électriques multiplexes a bénéficié à l'utilisateur final du point de vue du rendement, mais aussi, et beaucoup, aux intégrateurs de châssis et aux installateurs d'équipement de caisse parce qu'ils simplifient beaucoup les circuits électriques. «À mesure que l'on ajoute de l'équipement et des accessoires sur les camions spécialisés, le nombre de paramètres qui sont personnalisables augmente. Le multiplexe rend de nombreuses fonctionnalités possibles, notamment des fonctionnalités de sécurité comme l'ouverture automatique des phares lorsque la commande de lave-glace est engagée», souligne T.J. Reed.

CONFORT

Dans le segment des camions spécialisés comme ailleurs, les fabricants tentent d'adopter des approches de conception qui rehausseront le confort, et conséquemment la productivité, des chauffeurs. T.J. Reed, de Freightliner Trucks, prend le soin d'apporter une précision : «Dans le cas des camions spécialisés, la conduite du camion en tant que telle est une caractéristique souvent secondaire : l'opérateur

peut, par exemple, passer beaucoup plus de temps à manipuler une grue qu'à conduire le véhicule.»

Cela explique pourquoi les fabricants apportent un soin particulier à des aspects comme la configuration de la caisse, le positionnement des interrupteurs et l'accès à la cabine ainsi qu'à la facilité de sortir de la cabine. La visibilité constitue aussi un élément clé, de même que l'espace pour ranger tous les accessoires et les équipements nécessaires à l'opération du camion.

DES SPÉCIALISÉS VERTS

S'il y a un secteur où les carburants de remplacement, et plus particulièrement le gaz naturel, peuvent faire rapidement une percée intéressante, c'est bien celui des camions spécialisés. «On constate un désir évident de faire rouler les camions spécialisés au gaz naturel comprimé aux États-Unis, pour éventuellement évoluer vers le gaz liquéfié», confie Kevin Flaherty de Mack. «On prévoit un fort gain du côté du gaz comprimé au cours des deux prochaines années, à mesure que les installations de distribution se mettront en place», ajoute M. Flaherty, qui précise

En mai dernier, lors de l'*Alternative Clean Transportation Expo* de Long Beach en Californie, Freightliner a annoncé qu'il offrirait ses modèles 114 SD et SBA pourvus de la technologie du gaz naturel.

que Mack offre présentement des options au gaz naturel comprimé pour ses camions de collecte des ordures, options qui seront également offertes dans d'autres types de camions spécialisés.

T.J. Reed corrobore ces propos et voit un potentiel énorme pour les carburants de remplacement dans le segment des camions spécialisés. «Freightliner a fait ses premiers pas il y a quelques années déjà avec les mise en service de camions spécialisés Sterling alimentés au gaz naturel comprimé dans le port de Long Beach en Californie», rappelle d'ailleurs M. Reed. Il prévoit une vaste gamme d'applications pour les camions au gaz naturel là où les infrastructures seront mises en place.

En ce sens, la société américaine Chesapeak Energy aurait annoncé un investissement de plusieurs millions de dollars dans le développement d'un réseau national d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié dans les relais routiers américains. «Cette approche devient de plus en plus intéressante à mesure que le prix du diesel augmente», souligne T.J. Reed. «Nous sommes hautement intéressés par l'utilisation du gaz naturel dans les camions spécialisés. D'ailleurs, nous offrons déjà un camion porteur à faux cadre basculant et nous travaillons sur des camions à benne au gaz naturel», conclut M. Reed. ▲

TSQ
TRUCKSTOPQUEBEC.com

La seule émission francophone pour l'industrie du transport

EN ONDES DU LUNDI AU VENDREDI DE 16H00-18H00 SUR XM ET SUR LE WEB

Une présentation de : Transport Routier.ca

www.truckstopquebec.com

Benoit Therrien Animateur

Simon Roy Nouvelles du Transport

Guylaine Brulé Collaboratrice

Jean-Claude Richard Salutations

- FORMATION EN DIRECT TOUT LES LUNDI PAR LE CFTC
- MAINTENANT DISPONIBLE SUR I-PHONE ANDROID ET BLACKBERRY VIA L'APP TUNEIN RADIO
- 16H35 TOUT LES JOURS CIRCULATION AVEC GABY DROLET (RADIO2040.COM)

RECRUTEZ VOS FUTURS CAMIONNEURS SUR TRUCKSTOPQUEBEC.COM 1200 VISITEURS UNIQUES PAR JOUR

DÉCOUVREZ DES TONNES DE VIDÉOS DE CAMIONS SUR WWW.TRUCKSTOPQUEBEC.TV

TSQ TRUCKSTOPQUEBEC.TV

Dans l'atelier

AUSSI :
33 Prévention du vol
36 Les plus beaux camions
39 Nouveaux produits

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN

Si vous voulez que vos pneus durent plus longtemps, trouvez ce qui les endommage.

Increvables!

Pneus *Des conseils pour éviter l'usure inégale et pour que vos pneus durent longtemps, longtemps.* *Par Jim Park*

Les pneus jouent un rôle important dans votre entreprise et ils doivent donc être considérés comme des éléments de premier plan. Ils peuvent entrainer d'importants frais d'exploitation au sein d'une flotte et avoir des répercussions directes sur la consommation de carburant – des frais majeurs pour toute entreprise de camionnage. Selon Doug Jones, directeur du service technique à la clientèle pour Michelin Amérique du Nord, division Pneus poids lourds, un bon programme de gestion des pneus peut vous faire économiser beaucoup d'argent sans vous en coûter trop.

«Vous devez commencer par mettre en œuvre un plan d'analyse et de contrôle du début à la fin et l'appuyer avec un bon entretien préventif. Vous ne constaterez pas les fruits de vos efforts si vous ne faites pas le suivi des améliorations», précise-t-il.

M. Jones conseille de s'assurer d'utiliser les pneus qui conviennent à la tâche à réaliser.

«Nous avons déjà vu des conducteurs, et même des flottes entières, utiliser de mauvaises configurations de pneus, ce qui entrainait l'usure prématurée de ceux-ci. Les pneus de camion sont optimisés pour des tâches particulières», ajoute-t-il.

L'examen des pneus usés peut vous permettre d'identifier la source du problème. Bien sûr, encore faut-il savoir d'où proviennent ces pneus et connaitre leur histoire. Comme le conseille M. Jones, la mise en œuvre d'un bon système de contrôle et de suivi est cruciale.

«Vous pouvez en apprendre beaucoup sur la condition d'un véhicule en examinant

Ces pneus se trouvent maintenant sur une remorque, mais vous pouvez voir des marques d'usure datant de l'époque où ils se trouvaient sur un essieu directeur et témoignant de problèmes de géométrie et d'équilibrage.

NE TIREZ PAS SUR LE MESSAGER

Les pneus ne se détruisent pas d'eux-mêmes, et toute usure anormale provient assurément d'autres problèmes. N'est-il pas plus logique de régler la source du problème au lieu de changer sans cesse des pneus qui s'usent prématurément?

La cause peut être une mauvaise pression de gonflage ou des amortisseurs usés. Il se peut que l'usure soit aussi causée par des éléments de suspension usés ou desserrés, un parallélisme inadéquat, un faux rond relié à une mauvaise installation de roue ou de pneu, etc. Le conducteur peut aussi être la cause du problème: vitesse excessive, prise de virage à haute vitesse, conduite sur les trottoirs, etc. Bref, tellement de facteurs peuvent réduire la durée de vie de vos pneus qu'il est insensé de croire que de les remplacer va régler votre problème. Il est peu probable que le problème se règle de lui-même et vous jetterez votre argent par les fenêtres.

Le manuel RP 219B du *Truck Maintenance Council* (TMC), qui a pour titre *Radial Tire Wear Conditions and Causes: A Guide to Wear Pattern Analysis*, est le guide par excellence pour identifier les usures anormales. Si vos pneus présentent une condition particulière, vous la trouverez probablement dans ce guide ainsi que le problème s'y rattachant.

Même si l'entretien des pneus peut paraître une corvée, c'est un investissement qui en vaut la peine. Le TMC recommande de suivre de près la condition et l'usure des pneus au fil du temps parce que les problèmes ne se manifestent pas du jour au lendemain. Plus vite vous identifiez un problème, meilleures sont vos chances de le corriger et de préserver vos pneus. Le manuel RP 642A recommande de vérifier la pression de gonflage à froid au moins toutes les deux semaines et de vérifier l'usure des pneus tous les 45 jours ou à des intervalles d'entretien de type A. Observez et enregistrez les marques d'usure de chaque pneu et comparez-les avec les inspections antérieures. Si vous remarquez une usure évidente, tentez de trouver la source du problème et corrigez-le.

ses pneus. Mais encore faut-il être en mesure de déterminer sur quel camion ils ont roulé», poursuit Tim Miller, directeur du marketing et des communications à la division des pneus commerciaux de Goodyear. «Formez votre personnel d'atelier de manière à ce qu'il note l'emplacement de chaque pneu afin de pouvoir retracer tout problème. Vérifiez les pneus dès qu'ils sont retirés des camions et avant de les mettre dans la pile de pneus finis.

Trop souvent, on observe une grande différence d'usure entre les deux côtés de la bande de roulement, ce qui signifie qu'il y a problème en ce qui a trait au parallélisme des roues. Ces différences peuvent signifier que le réglage du parallélisme des roues doit être vérifié», ajoute Miller.

Selon Guy Walenga de Bridgestone, les habitudes de travail peuvent aussi faire une différence. La pression de gonflage joue sans contredit un rôle important, mais les surcharges et les excès de vitesse ont aussi des répercussions sur la durée de vie des pneus.

Le poids, la vitesse et la pression interagissent les uns avec les autres. M. Walenga recommande de vérifier les guides de charges et de gonflage pour connaitre les bonnes cotes de vitesse, de poids et de gonflage, et il conseille aussi aux flottes de toujours les respecter. «Si vous voulez accroitre la durée de vie de vos pneus, respectez les paramètres prescrits et gardez toujours à l'œil les signes d'usure anormale ou de détérioration de vos pneus. C'est en réglant rapidement le problème que vous préserverez vos pneus et ceux que vous utiliserez à l'avenir».

MONDE PARALLÈLE

Vous pouvez économiser de l'argent sur vos vidanges d'huile en ne les faisant jamais ou rarement. Mais vous dépenserez possiblement plus d'argent à remplacer vos moteurs que vous en économiserez en ne faisant pas la vidange d'huile. C'est ce qu'on appelle faire de fausses économies. La même théorie s'applique aux pneus et au réglage du parallélisme des roues.

Un mauvais parallélisme se manifeste généralement sur les pneus directeurs. Les spécialistes peuvent identifier ce genre de problème en examinant la condition de ceux-ci. Les pincements négatifs et positifs présentent des caractéristiques d'usure

spécifiques. Par exemple, en se manifestant par une usure des bords ou une usure aux épaules selon une disposition définie par la condition du châssis. Les pneus directeurs compensent aussi pour le désalignement des essieux moteurs mal alignés en contre-braquant dans la direction inverse d'un angle de poussée positif ou négatif. «En plus du frottement excessif sur les épaules ou les rebords des pneus, vous vous trouvez à gaspiller du carburant en raison d'une résistance au roulement accrue», explique Mike McCoy, directeur des comptes nationaux chez Beeline.

«Les flottes dépensent une fortune aujourd'hui pour améliorer l'aérodynamisme des remorques et ainsi réaliser des économies en carburant. Des économies similaires peuvent être réalisées grâce à un parallélisme adéquat des roues, sans mentionner les économies réalisées par le prolongement de la durée de vie des pneus», poursuit-il.

Un bon réglage du parallélisme réduit les contraintes sur toutes les composantes du châssis et peut faire en sorte que vos pneus durent jusqu'à 30 pour cent plus longtemps.

Greg Brook, formateur en camions lourds chez Hunter Engineering, croit qu'un parallélisme adéquat peut réduire les coûts des pneus jusqu'à 33 pour cent.

«Dans le pire des cas, on peut parcourir de 75 000 à 80 000 milles (120 000 à 130 000 kilomètres) avec des pneus directeurs. Dans le meilleur des cas, jusqu'à 140 000 milles (225 000 kilomètres) ou plus parfois. Je ne dis pas que la durée de vie de chaque pneu peut être à coup sûr doublée grâce à un bon parallélisme, mais c'est souvent le cas», indique-t-il.

Le *Truck Maintenance Council* (RP 642A) recommande de régler le parallélisme des roues d'un véhicule chaque 80 000 à 100 000 milles (130 000 à 160 000 kilomètres) ou chaque 12 à 18 mois comme mesure préventive. En cas d'usure anormale, n'attendez pas que les pneus se brisent. Vous économiserez peut-être 200 $ sur un réglage, mais vous diminuerez de moitié la durée de vie de deux pneus directeurs coûteux. Encore une fois, ce sont là de fausses économies...

M. McCoy explique que la moitié des camions et remorques sur les routes aujourd'hui présentent d'importants problèmes de parallélisme. Il prétend aussi qu'un parfait réglage du parallélisme peut entrainer une économie de carburant pouvant atteindre deux pour cent et peut augmenter la durée de vie des pneus jusqu'à 33 pour cent.

Même avec la moitié de ces économies, votre retour d'investissement est très intéressant. Si vous voulez que vos pneus durent plus longtemps, faites-les rouler dans la même direction. ▲

Comité Technique de Camionage du Québec

Congrès & Soirée

LE FUTUR EST À NOS PORTES !

Soyez des nôtres, le 29 septembre 2011 au Centre des congrès Renaissance pour le congrès annuel, et le 1er octobre 2011 à l'Hôtel Le Chantecler pour une soirée haute en couleur!

JEUDI - 29 SEPTEMBRE 2011 - CONGRÈS ANNUEL AU CENTRE DES CONGRÈS RENAISSANCE

HEURE	SALLE	ACTIVITÉ	INTERVENANT(E)S
7h00 à 8h00	Botticelli	• Dégustation de muffins, brioches café pour les lève-tôt • Se rencontrer, placoter et échanger	C.T.C.Q
8h00 à 8h30	Mezzanine	• Inscription • Visite de l'exposition	Fabricants et fournisseurs
8h30 à 9h00	Botticelli	• CONGRÈS ouverture et déroulement • CALENDRIER des activités 2011-2012 • KIOSQUES des exposants (fonctionnement)	C.T.C.Q Le président
9h00 à 10h00	Botticelli	• La sécurité dans nos ateliers	ASTE Langis Lafrance
10h00 à 10h15	Botticelli	**VISITE DES KIOSQUES**	
10h15 à 11h15	Botticelli	• Urée-K !... tout ce que vous désirez savoir sur l'urée sans avoir jamais osé le demander !	Lubrifiants St-Laurent Alain Groulx Steeve Sasseville
11h15 à 13h45	Donatello	**Un «tabaslaque» de bon dîner !** Un vrai Mécano ! Un vrai gars de Becycle ! Jean-Guy Houde & Rachard Charron **Prix de l'Excellence Technique** Récipiendaire M. Luc Pilote Transport Challenger Motor Freight	Alias Alain Dumas L'Écho du Transport Jean-Philippe Viel
13h45 à 14h00	Botticelli	**VISITE DES KIOSQUES**	
14h00 à 15h15	Botticelli	**CES PRODUITS QU'ON NE PEUT PASSER SOUS SILENCE « PURS SÉMINAIRES DE VENTE »** • **RM2J** – Comment garder une conduite EcoEnergitique en tout temps ! • **TOTAL Lubrifiants Canada** – Validé, prouvé et réalisé, l'économie passe par Total • **TRANS-ARTIK** – Le système Espar, on n'a pas les moyens de s'en passer ! • **GROTE** – Le White Light	Jean Poulin, ing. Éric Lemay Gilles Carbonneau Sylvain Martin
15h15 à 16h15	Botticelli	• Vos obligations légales comme employeur et comme employé	Gouvernement du Canada Pierre Morin
16h15 à 16h45	Botticelli	**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DES MEMBRES**	C.T.C.Q. La Direction
16h45 à 19h00	Botticelli	• Tournée des kiosques des fournisseurs • Tirages, prix de présence • Cocktail avec les exposants	C.T.C.Q. Membres fournisseurs

SAMEDI - 1ER OCTOBRE 2011 - UN PARTY HAUT EN COULEUR À L'HÔTEL LE CHANTECLER - SALLE SEIGNEURIE 1

» APÉRITIF (Sur la terrasse, si la température le permet) 17h30 à 18h30
» PARTY HAUT EN COULEUR ! 18h30 à 21h30 - Orchestre SHINE 21h30 à 1h30
Réservez votre chambre maintenant en mentionnant CTCQ 1 866 916-1616

TIRAGES WOW !
WEEK-END À PARIS 2500$ - TRANSPORT ROUTIER (1),
SUPERBES COUTELLERIES - DDACE (2),
PNEUS - 500$ GOODYEAR (1) & ENVELOPPES SURPRISE$

Partenaire média : Transport Routier

Ils veulent votre bien

Prévention du vol *Le vol de cargaisons pose de gros problèmes à l'industrie du camionnage, et il prend des tournures de plus en plus surprenantes.* Par Jim Park

Laissez votre bouche ouverte assez longtemps et quelqu'un volera vos dents. Il n'en faut pas beaucoup pour qu'un voleur s'intéresse à votre camion, même s'il est chargé de papier hygiénique ou de boissons gazeuses. Même des produits qui semblent avoir peu de valeur comme ceux-là disparaissent à des vitesses record, alors que les vols de cargaisons de produits de haute valeur stéréotypés comme les téléphones cellulaires et les téléviseurs à écran plat semblent présentement être en déclin.

Une étude sur le vol de marchandises dévoilée plus tôt cette année par FreightWatch International souligne qu'après avoir trôné au sommet des marchandises les plus convoitées par les voleurs pendant quatre années consécutives, les cellulaires, téléviseurs, lecteurs DVD et autres ont glissé au second rang pour la première fois en 2010. Les produits alimentaires et les breuvages ont pris la tête.

Ne croyez donc pas que vous êtes immunisé contre le vol simplement parce que vous ne transportez pas de produits de haute valeur. Certains experts croient que la difficulté grandissante à dérober des cibles traditionnelles a fait en sorte que les criminels se sont tournés vers des larcins plus faciles à commettre.

RIDEWELL SUSPENSIONS

Remorque Camion
Spécialisée Militaire
Chevaux Minier
Autobus divers Navettes

Capacités de 8 K à 135 K
Suspensions & essieux
www.ridewellcorp.com
866.638.0997

Vous voulez savoir quelle arnaque de plus en plus populaire les malfaiteurs ont imaginé récemment? Ils se font passer pour de véritables transporteurs, numéro de DOT américain, adresse et numéro de téléphone à l'appui, et dérobent les cargaisons directement sur les sites de jumelages sur le Web! Ils fournissent toute la documentation à partir de renseignements glanés sur les dossiers de sécurité que la FMCSA met en ligne. Ils appellent le courtier avec les faux renseignements, celui-ci fait les vérifications avec le DOT, puis ils vont chercher la marchandise comme le ferait n'importe que autre transporteur, sauf qu'on ne la revoit jamais. On nous a dit que certains des voleurs les plus fantasques exigent même une avance sur les frais de transport.

QUELQUES FAITS SUR LE VOL DE MARCHANDISES

- L'étude *2011 FreightWatch Five-Year Review* confirme que la Californie, la Floride et le Texas composent le top 3 des juridictions les plus à risque pour le vol de marchandises. Une hausse impressionnante de 147 pour cent des vols au New Jersey de 2009 à 2010 a placé cet État dans le top 5 et en a fait une juridiction sous surveillance. Los Angeles, Dallas/Fort Worth, San Bernardino County (Californie), Miami et Memphis sont les régions où les transporteurs risquent le plus de se faire voler leurs cargaisons.
- De façon récurrente, les vols de marchandises atteignent des sommets durant les mois d'été et au début du quatrième trimestre, juste avant la folie des Fêtes. C'est en octobre qu'il se commet le plus de vols de marchandises aux États-Unis.
- Les fins de semaine, et plus particulièrement les longs week-ends de congé, sont très risqués pour les marchandises immobilisées. Des plus importants congés évalués, l'Action de grâce américaine a pris trois fois le premier rang des vols au cours des cinq dernières années.
- La grande majorité des vols surviennent dans des zones de stationnement non sécurisées aux États-Unis, bien que le nombre de vols perpétrés dans des endroits protégés a connu un croissance constante depuis cinq ans. Les transporteurs qui se fient sur leurs zones de stationnement sécurisées doivent être au courant de cette tendance.
- Le vol de marchandises est un problème de cinq milliards de dollars au Canada, un chiffre qui a plus tendance à monter qu'à descendre. Pour les compagnies de camionnage, les pertes peuvent être stupéfiantes. Selon des assureurs de l'industrie, une entreprise de camionnage qui dégage des marges de profit de cinq pour cent devra générer plus d'un million de dollars en nouvelles affaires pour couvrir une perte de 50 000$.

LA DISSUASION EST VOTRE MEILLEURE ARME

Le vol de marchandises est souvent une question d'occasion: si un voleur est à l'affût et aperçoit un camion non verrouillé qui tourne au ralenti, ce camion disparaîtra probablement. Même si la remorque est vide, il aura quand même un véhicule pour commettre son prochain crime – après un passage dans la chambre à peinture – ou un stock de pièces faciles à refiler.

Si vous êtes ciblé, ou si des informations coulent de l'intérieur de votre entreprise, les voleurs cibleront certains camions et certaines remorques en particulier. Verrouillés ou non, que le moteur tourne au ralenti ou non, ils vont tenter de prendre ce qu'ils veulent. Le mieux que vous puissiez faire, c'est de rendre leur tâche la plus difficile possible, voire impossible.

Les dispositifs antivol sont nombreux, et ils vont des simples mais efficaces (et encombrants) verrous pour pivot d'attelage et pour freins pneumatiques aux sophistiqués appareils GPS capables de suivre un véhicule en temps réel, en passant par les dispositifs antidémarrage qui rendent les véhicules à peu près impossibles à court-circuiter et à conduire. Ils ne peuvent pas complètement enrayer le vol de marchandises, mais ils peuvent agir comme dissuasifs.

MARCHÉ CIBLÉ: Tout ce qui a des roues et qui est laissé sans surveillance est une cible potentielle. Le crime organisé peut trouver des acheteurs pour pratiquement n'importe quoi, même des boissons gazeuses.

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) a récemment dévoilé un rapport examinant en détails certains aspects du vol de marchandises au pays. Le rapport souligne, entre autres, qu'il est nécessaire de renforcer et de mieux coordonner les mesures d'application de la loi et qu'il faut trouver de meilleures façons de documenter les vols de cargaisons de manière à pouvoir établir des profils plus précis des incidents et à les utiliser dans les analyses de tendances.

Également, le rapport recommande que les transporteurs routiers prennent davantage de mesures pour mieux se protéger eux-mêmes et pour sécuriser leurs opérations.

Il existe évidemment des solutions peu coûteuses, et d'autres qui coûtent beaucoup plus cher. Tout est une question de choix et de stratégie antivol, le tout s'appuyant sur la perception que certaines de vos marchandises pourraient disparaître. À tout le moins, vos chauffeurs devraient être sensibilisés au vol: ils doivent savoir que leur camion doit être verrouillé en tout temps et ils doivent aussi savoir se taire, car les malfaiteurs sont toujours avides de renseignements sur ce que vous transportez. ▲

Vert *et* spectacu

laire!

PAR STEVE BOUCHARD

Originaire du sud-est de la France, Olivier Giargia est arrivé au Québec en 1999 (il habite présentement à Pintendre) et il est le propriétaire du magnifique Peterbilt modèle 389 2008 vert lime que nous vous présentons ce mois-ci.

M. Giargia possède deux semi-remorques qu'il utilise en alternance, dont la Stoughton 2011 illustrée ici. Le chiffre 83 fait référence au département du Var (Provence-Alpes-Côte d'Azur), d'où Olivier est originaire. C'est Lettrage Signature, de Pintendre, qui a fait les recherches d'images et créé le graphisme incontournable de la remorque, qui illustre la région natale du propriétaire.

Olivier Giargia

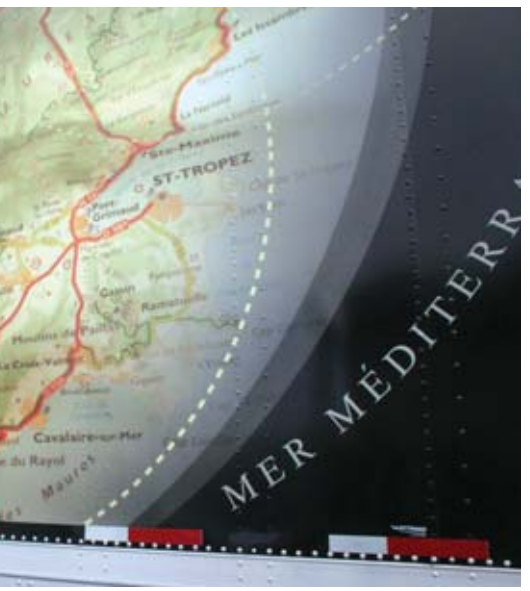
À son arrivée, M. Giargia a été engagé par SGT 2000, entreprise pour laquelle il a travaillé à titre de chauffeur. «Le peu que j'ai aujourd'hui, c'est grâce à Denis Coderre» (président de SGT 2000), reconnaît incidemment M. Giargia. «M. Coderre m'a loué un camion et c'est ce qui m'a permis d'amasser la mise de fonds pour mon premier camion (un Peterbilt 1998 acquis en 2001). D'ailleurs, le vert de son 389, qu'il a choisi directement du catalogue de couleurs de Peterbilt, n'est pas sans rappeler celui de SGT 2000.

Ce vert que vous voyez notamment sur la calandre, les réservoirs, les ailes arrière et les filtres à air, ce n'est pas de la peinture, mais plutôt une pellicule dont la couleur a été obtenue par numérisation de la peinture du camion.

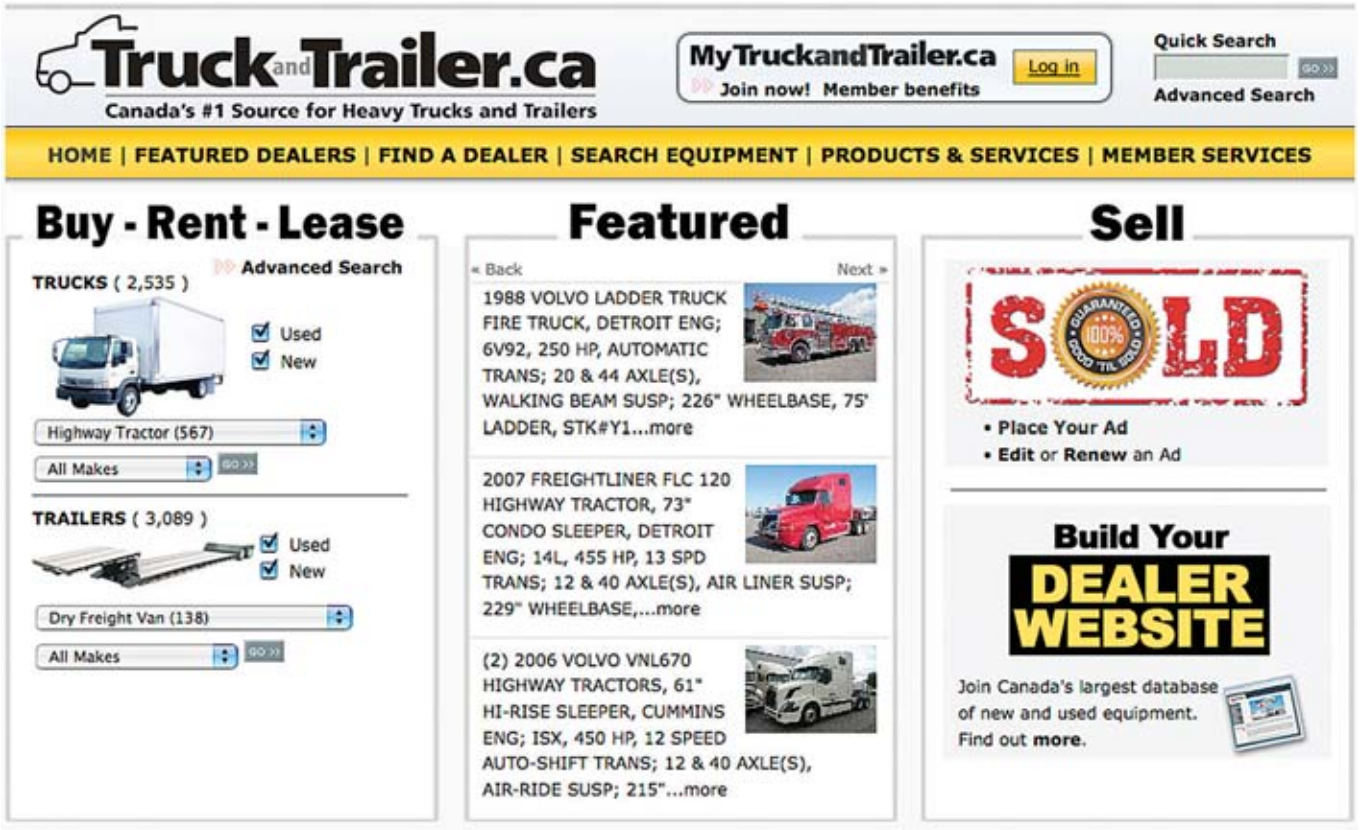
Quant au vert du tableau de bord, il est le résultat d'un travail maison à la fois étonnamment simple et laborieux. Simple parce que le travail a été fait avec des canettes de peinture vert pomme et de laque achetées à la quincaillerie! Laborieux parce qu'il a fallu tout démonter. «Quand j'ai vu tout le filage, j'avoue que j'ai paniqué un peu», nous a d'ailleurs confié M. Giargia.

Le Pete affiche 580 000 kilomètres et il est propulsé par un moteur Caterpillar C15 de 475 chevaux. «Je n'ai pas eu de problèmes avec le filtre à particules, souligne M. Giorgia, et c'est peut-être parce que je roule lentement, à 90 ou 91 km/h», précise-t-il. Il n'est pas «violent» dans sa façon de conduire, pour reprendre ses termes, et il s'étonne presque d'obtenir un rendement de plus de huit milles au gallon, «même avec mon flat top!»

M. Giargia compte garder son Pete très longtemps, même jusqu'à le rebâtir lorsque la mécanique et la carrosserie s'essouffleront, ce qui prendra évidemment quelques années. ▲



Simple. Rapide. Efficace.



TruckandTrailer.ca
On vend votre équipement

TruckandTrailer.ca
La source numéro 1 en matière de camions lourds et remorques au Canada

RESSOURCES EN LIGNE :
Pour d'autres
NOUVEAUX PRODUITS
visitez le www.transportroutier.ca

PNEU GARANTI

LE NOUVEAU MICHELIN DIRECTEUR XZA3+ PROMET 30 % PLUS DE KILOMÉTRAGE

MICHELIN présente une nouvelle version de son pneu directeur le plus populaire, qu'il accompagne d'une audacieuse garantie couvrant 30 % plus de kilométrage que la concurrence dans les utilisations longue distance. Le pneu est en outre couvert par une garantie limitée de trois rechapages.

Le nouveau pneu directeur XZA3+ Evertread est certifié EPA SmartWay et promet d'offrir le même rendement énergétique que la génération précédente de XZA3, sans faire de compromis sur la traction ni la maniabilité.

Michelin indique que le secret du XZA3 réside dans le nouveau composé breveté «Dual Compound Tread». Cette technologie permet aux concepteurs d'utiliser un composé de gomme multiple à différents endroits sur la bande de roulement, explique Michelin. Un composé est spécialement conçu pour contrôler la rigidité et les contraintes de la bande de roulement afin de réduire l'usure irrégulière et de rehausser la durée de vie utile de la bande de roulement, et ce sans compromettre les autres caractéristiques. Un autre composé favorise l'efficacité énergétique et maintient les températures de roulement basses, ce qui préserve la carcasse pour le rechapage. L'intégrité de la carcasse est rehaussée grâce au calandrage intérieur, au talon et à la tringle améliorés.

Le pneu XZA3+ Evertread est disponible dès maintenant en quatre dimensions de charge G, soit 11R22.5, 275/80R22.5, 11R24.5 et 275/80R24.5, ainsi que dans les dimensions de charge H 11R22.5 et 275/80R22.5.

Visitez le www.michelintruck.com

TRANSMISSION AUTOMATISÉE

LA NOUVELLE TRANSMISSION AMT3 DE FREIGHTLINER POUR LES CAMIONS BUSINESS CLASS M2 DE CLASSES 6 ET 7

Freightliner Trucks présente sa nouvelle transmission manuelle automatisée AMT3 pour les véhicules de la gamme Business Class M2 qui, grâce à sa commande électronique «intelligente», promet des changements de rapport plus doux et une efficacité énergétique rehaussée. Vous pouvez commander dès maintenant cette transmission de Daimler Trucks fabriquée à Gaggenau et à Rastatt en Allemagne. La transmission est commercialisée là-bas sous la marque Mercedes-Benz, et sous la marque Freightliner aux États-Unis et au Canada.

Comme les autres du genre, il s'agit d'une transmission manuelle pourvue de commandes électroniques qui forme un système automatisé à deux pédales et qui égalise le rendement des chauffeurs tout en rehaussant l'efficacité énergétique, du moins pour les chauffeurs les moins performants de la flotte. Il n'y a pas de convertisseur de couple car, à la place, le moteur est couplé à la transmission au moyen d'un embrayage hydraulique, ce qui se traduit par des interruptions de couple minimales lors de l'accélération et des changements de rapports, tout en procurant un verrouillage constant, explique Freightliner.

L'unité de commande de la transmission évalue la route, la pente et les conditions de charge pour assurer des changements de rapports au régime optimal.

L'actionnement en douceur de l'embrayage de l'AMT3 promet de réduire l'usure de façon importante, «éliminant le besoin de remplacer l'embrayage pratiquement durant toute la durée de vie utile du camion», souligne le fabricant.

La transmission est offerte en deux

versions, la première étant une version directe (AMT3-520-6DA) dont les rapports d'engrenage vont de 9,20 à 1,0, pour un poids technique maximal combiné de 33 000 livres; elle convient aux moteurs atteignant une puissance de 220 chevaux et un couple de 520 lb-pi. L'autre version, surmultipliée (AMT3-660-6OA), présente des rapports de 6,70 à 0,73 et peut prendre un poids technique maximal combiné de 40 000 livres; elle convient à des moteurs développant 280 chevaux et 660 lb-pi de couple au maximum.

Visitez le www.freightliner-amt3.com et le www.freightlinertrucks.com

ENREGISTREUR DE BORD

RAND MCNALLY LANCE LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE SON TRUCKPC

Rand McNally a amélioré son système de communications mobiles TruckPC, un enregistreur électronique de bord entièrement conforme qui assure le suivi et la gestion automatiques des heures de service.

Parmi les nouvelles caractéristiques, on trouve la navigation, des systèmes améliorés de surveillance du comportement, l'automatisation des processus, la formation vidéo en cabine, les communications bidirectionnelles ainsi que la numérisation en cabine. En outre, l'appareil s'intègre au logiciel IntelliRoute TND de Rand McNally.

Le TruckPC offre en outre la navigation complètement intégrée qui procure des caractéristiques propres au camionnage, comme le routage spécifique aux véhicules lourds, les points d'intérêt, les travaux routiers, les directions pas à pas et le calcul des millages.

Des avertissements améliorés avisent le chauffeur des courbes raides, des pentes abruptes, des frontières d'États, des travaux routiers ainsi que des changements de fuseau horaire et de réglementation sur les heures de service. L'indicateur d'excès de vitesse s'ajuste aux limites de vitesse des routes parcourues. Tous ces événements peuvent par ailleurs être rapportés et analysés.

La fonction d'automatisation des processus donne des instructions personnalisées étape par étape pour des événements comme la vérification avant départ ou le service à la clientèle avec procédures spécifiques à l'emplacement. Elle permet à la compagnie de gérer des tâches complexes avec confirmation ou finalisation par le chauffeur, indique le fabricant.

Le nouveau TruckPC est également pourvu d'un matériel mis à jour muni d'un processeur de 1,6 GHz et d'un disque dur transistorisé qui élimine les pièces mobiles et améliore la stabilité de l'appareil.

Parmi les améliorations de mappage apportées au module Fleetwatcher, on trouve le mappage par satellite interactif en interface de l'outil de suivi et d'analyse.

Rand McNally indique que le TruckPC, lancé en octobre 2010, constitue le premier d'une gamme de produits découlant de son entente de développement avec DriverTech.

Visitez le www.randmcnally.com/truckpc

BALANCE EMBARQUÉE DE NOUVELLE GÉNÉRATION

TRUCKWEIGHT PRÉSENTE SA NOUVELLE BALANCE INTELLIGENTE

Truck Weight, fabricant de balances embarquées de la Nouvelle-Écosse, indique que la nouvelle génération de son système Smart Scale pour camions et ensembles tracteur-remorque est maintenant disponible. Le système possède un récepteur portable sans fil qui permet au chauffeur de maximiser la charge utile et d'éviter les contraventions pour surcharge lors du chargement sur le lieu d'exploitation, comme c'est le cas par exemple dans le transport forestier, la démolition, le transport d'agrégats ou de vrac sec ou liquide.

Parmi les principales améliorations apportées par rapport à la première génération du système, notons un nouveau récepteur portable à rétroéclairage et une capacité de mémoire accrue. Le nouveau récepteur est pourvu d'une

caractéristique qui en rend la lecture facile dans toutes les conditions d'éclairage, souligne la compagnie. La capacité de mémoire accrue permet d'emmagasiner des configurations de données pour plus de 2 000 remorques différentes, un atout important pour les opérations de dételage/attelage (*drop and hook*). En outre, le remplacement de la pile a été simplifié avec l'ajout d'un grand couvercle d'accès dévissable même avec des gants qui élimine l'utilisation d'outils dans les endroits les moins accessibles sous le châssis.

Avec son signal pouvant être capté sur une distance pouvant atteindre 500 pieds (155 mètres), le système Smart Scale permet au chauffeur de surveiller la charge à partir de la cabine, du lieu de chargement ou d'une distance sécuritaire.

La technologie sans fil élimine en outre l'installation et l'entretien de filage additionnel et de prises pour brancher les capteurs à l'affichage de la cabine, comme c'est le cas avec les systèmes traditionnels avec fil.

LE DÉFI D'EXCELLENCE
DU ROUTIER PROFESSIONNEL

Venez participer le 8 octobre prochain à un concours d'habileté amicale entre camionneurs. Le défi se déroulera en 3 étapes: test écrit, une vérification avant départ et le concours d'habileté sur un circuit monté par le Centre de formation en transport de Charlesbourg. Venez vous amuser et démontrer à tous que vous êtes le meilleur. Chaque participant recevra son horaire pour la journée du défi et il devra se présenter à l'heure pour chaque étape.

L'animation de la journée sera faite par **Benoit Therrien** de Truckstopquebec.

La journée se terminera par un souper gala 4 services avec remise des trophées et prix. La soirée sera animée par nulle autre que **Yves Landry**, animateur à XM Radio.

Lieu: Montmagny, Qc **Date:** 8 octobre 2011
Pour infos: 1-877-956-2777 ou 418-241-8641

sous la présidence d'honneur de Martin Boivin

+ DE 2000$ EN PRIX ET BOURSE

Gagnant classement général:
1ere place: Trophée **Truckstopquébec**, plaque souvenir (champion provincial)
2e place: Trophée **Kenworth Québec** et plaque souvenir
3e place: Trophée **Jacques Beaudoin** et plaque souvenir

Gagnant dans chaque catégorie:
1ere place: Trophée et plaque souvenir
2e place: Trophée et plaque souvenir
3e place: Trophée et plaque souvenir

Gagnant classement général inscrit au programme d'excellence de la SAAQ:
1ere place: Trophée **ARPQ** qui sera exposé pendant 6 mois.

Inscription:
75 $ (inclus le défi ainsi que le souper gala)
35 $ dollars pour le souper du conjoint ou de la conjointe
Rabais de 50 % si inscrit au programme d'excellence de la SAAQ
Rabais de 10 $ si membre ARPQ

ARPQ WWW.ARPQ.ORG
Festival de la Oie Blanche
TSQ TRUCKSTOPQUEBEC
Société de l'assurance automobile Québec
Contrôle routier Québec
PROGRAMME D'EXCELLENCE
KENWORTH Québec
Transport Routier

Surveillance des prix de détail du diesel

Découvrez comment les systèmes de chauffage Espar peuvent VOUS FAIRE ÉCONOMISER

Espar Heater Systems
Membre du groupe Eberspächer

MARCHE AU RALENTI

ENQUÊTE SUR LES PRIX HEBDOMADAIRES À LA POMPE/cents au litre
Prix en date du 5 juillet 2011 • mises à jour au www.mjervin.com

VILLE	Prix	(+/-)	Avant taxes
WHITEHORSE	135,9	-1,5	118,2
VANCOUVER *	131,2	-0,4	90,6
VICTORIA	129,2	-0,3	94,2
PRINCE GEORGE	120,4	-0,2	89,3
KAMLOOPS	126,2	0,0	94,8
KELOWNA	125,6	0,1	94,2
FORT ST, JOHN	127,0	-1,6	95,6
YELLOWKNIFE	130,5	-0,5	111,2
CALGARY *	110,2	-1,8	91,9
RED DEER	112,9	-2,0	94,5
EDMONTON	106,6	0,0	88,5
LETHBRIDGE	113,9	-1,0	95,5
LLOYDMINSTER	114,9	-1,0	96,4
REGINA *	115,4	-0,5	90,9
SASKATOON	119,1	-1,0	94,4
PRINCE ALBERT	119,9	-3,0	95,2
WINNIPEG *	114,9	0,0	93,9
BRANDON	113,9	-1,0	93,0
TORONTO *	125,2	0,0	92,5
OTTAWA	124,2	-0,7	91,6
KINGSTON	121,9	-2,5	89,6
PETERBOROUGH	122,4	-2,0	90,0
WINDSOR	122,9	-0,8	90,5
LONDON	123,2	-2,7	90,8
SUDBURY	122,9	0,5	90,5
SAULT STE MARIE	123,7	0,4	91,2
THUNDER BAY	124,1	0,4	91,5
NORTH BAY	122,6	-0,3	90,2
TIMMINS	128,9	0,0	95,8
HAMILTON	121,5	-3,0	89,2
ST, CATHARINES	118,9	-1,7	86,9
MONTRÉAL *	128,9	-1,5	90,9
QUÉBEC	126,6	-1,3	88,9
SHERBROOKE	125,2	-2,7	87,7
GASPÉ	126,0	-3,0	92,2
CHICOUTIMI	126,9	1,0	93,0
RIMOUSKI	125,4	-1,0	89,8
TROIS RIVIÈRES	125,9	-2,0	88,3
DRUMMONDVILLE	123,9	-3,0	86,6
VAL D'OR	124,9	-1,3	91,3
SAINT JOHN *	125,6	-2,0	87,9
FREDERICTON	124,9	-3,0	87,3
MONCTON	125,6	-3,0	87,9
BATHURST	127,2	-3,0	89,4
EDMUNDSTON	126,6	-2,6	88,9
MIRAMICHI	126,3	-2,9	88,6
CAMPBELLTON	126,4	-2,9	88,7
SUSSEX	125,0	-3,9	87,4
WOODSTOCK	128,6	-2,7	90,6
HALIFAX *	120,4	-3,7	85,3
SYDNEY	123,4	-3,1	87,9
YARMOUTH	122,5	-3,7	87,1
TRURO	124,7	-0,8	89,0
KENTVILLE	121,9	-3,7	86,6
NEW GLASGOW	122,5	-8,8	87,1
CHARLOTTETOWN *	120,4	-1,1	90,5
ST JOHNS *	128,2	-4,0	93,0
GANDER	124,7	-4,0	89,9
LABRADOR CITY	135,5	-3,9	99,4
CORNER BROOK	128,9	-4,0	93,6
MOYENNE AU CANADA (V)	**121,7**	**-1,0**	**91,4**

V – Volume pondéré
(+/-) indique les variations de prix par rapport à la semaine précédente.
Le service peut être inclus dans le prix.
Le prix moyen canadien est la moyenne pondérée de 10 villes (*).

Nouveaux produits

Les capteurs Smart Sensor du système, offerts pour suspension pneumatique ou mécanique, peuvent être installés sans outillage spécial ou habileté particulière. Chaque capteur fait appel à deux piles AA standard offrant une autonomie de huit à douze mois en utilisation normale. Composez le 877-757-7888.

SUSPENSION POUR REMORQUE

SAF-HOLLAND AMÉLIORE ET ÉLARGIT SA GAMME CBX

SAF-Holland annonce d'importantes améliorations techniques à sa gamme de suspensions pour remorque de la série CBX ainsi qu'une gamme d'applications élargie. La nouvelle conception à bras oscillant Fusion Beam de la compagnie, qui allège l'ensemble, est au cœur des améliorations apportées. Elle est maintenant intégrée à la gamme CBX, qui comprend les modèles CBX40, CBX23, CBX25 et CBX25/30.

Ce design implique la fusion d'un about façonné à l'arrière de la poutre en acier coulé de la suspension pour créer une composante qui peut être configurée afin de répondre à une plus grande variété de dimensions et d'applications. La nouvelle technologie promet de réduire le poids de la poutre du bras oscillant sans compromettre l'intégrité structurelle grâce à la combinaison de deux

technologies de suspension «éprouvées» produisant une composante hautement résistante et efficace. Les poutres fusionnées seront offertes dans une variété de dimensions répondant aux besoins actuels et futurs des utilisations fourgon et spécialisées.

L'essieu rond de 5,75 pouces de la X-Series de SAF constitue une des caractéristiques améliorées réduisant le poids de la gamme CBX.

Visitez le www.safholland.com

PNEU SUPER LARGE

GOODYEAR OFFRE UN NOUVEAU PNEU SUPER LARGE DE SERVICE INTENSE

Goodyear souligne que la caractéristique clé de son nouveau pneu simple super large pour utilisations spécialisées à utilisation mixte, c'est son kilométrage amélioré.

Le G278 MSD remplace le G178 Super Single de Goodyear et il promet d'offrir un meilleur kilométrage grâce à son empreinte au sol d'un pouce plus large, à ses sculptures plus profondes et à son composé de gomme «spécial».

Disponible dans les dimensions 385, 425 et 445/65R sur roues de 22,5 pouces, le G278 MDS fait appel à un design de bande de roulement croisé robuste offrant une excellente traction hors route tout en aidant à évacuer l'eau de la semelle pour offrir une meilleure adhérence. Le design de la bande de roulement promet une douceur de roulement alors que ses rainures protectrices imbriquées pleine largeur aident à empêcher les cailloux de se loger dans le pneu et de percer la bande de roulement. Un composé de gomme spécial aide à résister aux coupures, aux éraflures et aux déchirures, souligne Goodyear. Le pneu possède une bande de roulement d'une profondeur de 30/32e pouce et une cote de vitesse de 68 milles à l'heure.

Afin d'aider à garder les frais d'exploitation bas, trois formats de bande de roulement rechapée sont offerts pour le G278 MSD. Ces bandes prévulcanisées présenteront le même dessin ainsi que la même profondeur de bande de roulement que le G278 MSD original.

Visitez le www.goodyear.com/truck

SÉCURITÉ DES ROUES

LE SYSTÈME ZAFETY LUG LOCK DE SPECTRA

Spectra Products présente le Zafety Lug Lock, un dispositif qui promet de maintenir les écrous des roues bien en place. Il prévient les pertes de roue en sécurisant les écrous les uns avec les autres.

Comme l'explique Spectra, les jantes de roues comportent un nombre de goujons et un couplage d'écrous optimaux pour assurer une charge équilibrée non sujette aux flexions. Le Lug Nut a été conçu pour assurer que les écrous de roue ne prennent pas de jeu et gardent cet équilibre de charge sur la jante. Plusieurs facteurs peuvent causer le relâchement des écrous, dont les changements de température, la vibration ou la saleté sur la surface de la jante. La rouille ou de la peinture manquante suffisent à rendre la surface à risque.

Le Lug Lock prévient les pertes de roue en utilisant la résistance entre deux écrous pour minimiser leur capacité à tourner et à prendre du jeu. Le design du système fait en sorte de jumeler deux écrous et d'assurer que cette résistance est appliquée en permanence.

Le produit – un plastique très technique – est chimiquement inerte et résiste aux produits chimiques que l'on retrouve typiquement dans l'industrie du camionnage. Spectra souligne que des tests de vibration indépendants ont prouvé que le design empêche la rotation des écrous à des températures allant de -40°F (-40°C) à +122°F (+50°C). Il fonctionne également à des températures de frein atteignant 300°F (149°C) et même lorsque des opérations d'arrêts-départs intenses font grimper ces températures à 450°F (232°C).

Un seul écrou qui se desserre suffit à déséquilibrer la charge appliquée sur la jante, ce qui peut causer un fléchissement dans l'acier, remarque Spectra. En continuant à utiliser le véhicule dans une telle condition, on impose aux écrous restants des contraintes pour lesquelles ils ne sont pas conçus. Parmi les conséquences possibles, on peut se retrouver avec une roue voilée, d'autres écrous desserrés et dangereux, des goujons brisés, des bris aux trous de montage de la roue et, bien sûr, la perte d'une roue.

Spectra indique qu'il est possible de vérifier le couple des écrous sans avoir à enlever les Lug Locks; ceux-ci ne se briseront pas ni ne perdront de leur capacité à retenir les écrous en place.

Cinq formats sont disponibles: écrous de 1 5/16 po. (33 mm) et 1 1/2 po. (38 mm) sur gougeons centrés à 3 1/2 po.; écrous de 1 5/16 po. (33 mm) sur gougeons centrés à 4 1/8 po.; et écrous de 7/8 po. (22 mm) et de 1 po. (25 mm) sur gougeons centrés à 2 1/2 po.

En passant, Spectra rappelle que l'installation des Lug Locks n'élimine pas la nécessité d'avoir en place des normes de sécurité et des procédures d'entretien.

Visitez le www.spectraproducts.ca

PROTECTION CONTRE LES RENVERSEMENTS

LE SYSTÈME ROLLTEK DISPONIBLE AVEC TOUS LES PETERBILT DE CLASSE 8

La protection contre les renversements latéraux RollTek de **IMMI** est maintenant offerte avec tous les camions **Peterbilt** de classe 8. Elle a été intégrée dans tous les sièges pneumatiques côté conducteur hauts de gamme à dossier élevé Atlas.

Le système RollTek combine la protection des coussins gonflables latéraux à une ceinture de sécurité de technologie avancée en vue de protéger les occupants du camion. Le système RollTek se déploie en un quart de seconde pour minimiser le mouvement du chauffeur, indique Peterbilt, et pour accroître ainsi l'espace de survie tout en protégeant la tête et le cou contre les chocs. Le système surveille constamment la position angulaire du camion.

Le système RollTek est particulièrement utile avec les camions possédant un centre de gravité élevé et ceux qui sont utilisés sur des terrains accidentés.

Le système de protection contre les renversements latéraux RollTek est offert avec les modèles 389, 388, 386, 384, 367 et 365.

Visitez les www.imminet.com et le www. peterbilt.com ▲

Soirée vins et fromages

22 septembre 2011

Marina Venise, 110, rue Venise, Laval, Québec
marinavenise.com

Pour information :
M. André Vandelac 514 824-3988
andre.vandelac@hotmail.com
www.cptq.ca

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

Denis Marcoux
1-888-909-3554

REMORQUES
LABELLE
www.remorqueslabelle.com
1-800-909-3554

Sylvain Labelle
1-800-909-3554

Distributeur officiel de MAC: évitez les intermédiaires et économisez sur nos prix imbattables

Visitez notre site www.remorqueslabelle.com pour plus de détails et prenez connaissance de nos remorques usagées.

FINANCEMENT DISPONIBLE, MEILLEUR TAUX

Remorques à courroie. Jusqu'à 39 tonnes de charge.

Stargate

MAC

Courroie Wilson

Hybride MAC

Plancher Mobile MAC

CUSTOM TRAILERS
www.customtrailers.ca

MAC Trailer

Stargate

Wilson TRAILER
Since 1890... A Good Name to Have Behind You!

LES PRODUITS SPÉCIALISÉS
DENESKO INC.

1780, boul. Cité des Jeunes
Les Cèdres (Québec) J7T 1K9

Denis Neszvecsko
450.452.2555
Fax: 450.452.0750
denesko@videotron.ca

Le revêtement (UHMW) est de trois à quatre fois plus résistant que le teflon régulier (HMW)

QuickSilver
THE RIGHT BRAND

QuickSilver
UHMW (Teflon gris)
pour asphalte chaude

DURAPRO

Durapro
Revêtement UHMW
(Teflon noir)
pour agrégats

Disponible jusqu'en largeur de 13' 2" sansjoint et épaisseurs variées

Les Modifications de Camions

TARDIF & FILS INC.

Depuis 1974

Transformation de camion 12 roues

35 ans d'expérience

L'inventeur québécois de solutions
afin d'augmenter vos charges !

Premier au Québec « Marque Nationale Niveau 111»

Nous adaptons nos technologies pour relever vos défis

MANUFACTURIERS CONVERTIS:
Mack, Volvo, International, Peterbilt,
Kenworth, Sterling, Freightliner, Western Star

www.tardifetfils.com

1084, rue Lévis, Terrebonne, Québec ■ **450-492-1087**

Rentabilisez vos activités de transport à l'année

avec une remorque à convoyeur (Live Bottom) ABS

ABS

Été : Transport d'asphalte, de béton, de sable, de pierres, de granulats, de charbon, de chaux, et plus

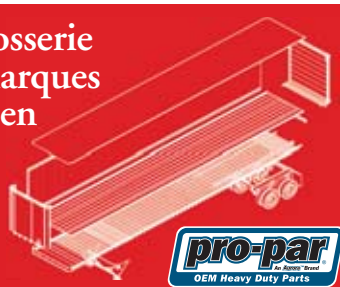
Hiver : Transport de sel, de pierres abrasives et plus

Capacité de chargement = 38 000kg.
Disponible avec 2, 3 ou 4 essieux.

445 boul. industriel, Asbestos, Québec, J1T 4V4
Tél. : 819-879-6216 Téléc. : 819-879-5200

Voir nos modèles 2011
www.abs-remorques.qc.ca

Pièces de carrosserie pour toutes marques de remorques en inventaire



pro-fit OEM Precision Products

pro-par OEM Heavy Duty Parts

AMERICAN ROAD SERVICE

Un Nom...Une Équipe...
Une Réputation

Votre Centre Multi-Services Pour Semi-Remorques

- Solutions Smartway
- Unité Mobile 24 h
- Inspections SAAQ
- Fabrication
- Modifications
- Ventes
- Service
- Pièces

Tél.: (514) 636-2771
5280 Fairway, Lachine, Québec. H8T 1C2
www.americanroadservice.com

Vérifications mécanique Mandataire Québec

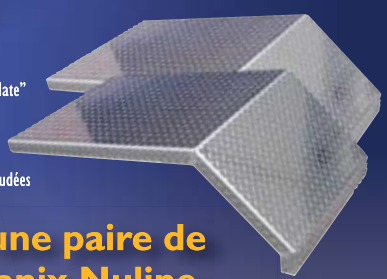
Chaque fois que vous achetez une paire d'Aile Robuste...

NU-LINE

www.nuline.ca
866-837-2082

NF68ACPHD
Caractéristiques

- 3/16" Aluminium "checker plate"
- 26" de large pour une couverture maximale
- 2" de bordure
- 3/16" plaques de renfort soudées
- 68" de long



...recevez une paire de gant Mechanix Nuline

Nu-Line®
"Safety Fastfit"

Caractéristiques des gants:

- Jaune sécuritaire "colorway"
- Bande réfléchissante
- Spandex extensible fluorescent haute visibilité
- Paume en cuire synthétique Clarino
- Panneaux en lycra entre les doigts
- Double épaisseur au bouts des doigts et du pouce pour réduire l'usure et augmenter la protection
- Haute bordure élastique
- Lavable à la machine

Ailes robustes disponibles où vous achetez normalement vos composantes Nuline
(Offre valide du 1 février 2011 - 30 avril 2011) Pour des informations sur cette promotion ou sur les autres produits Nuline svp envoyer un couriel à: sales@nuline.ca

ELCAR GO Fabrication inc. MD®

Systèmes de toiles mécanisés par excellence

ElCargo est maintenant
le **distributeur exclusif**
des produits Aero

Aero
Spécialiste d'équipements
pour remorques.

Quel que soit le type de remorque à toit ouvert; neuve ou usagée.

Les systèmes de toile mécanisés ElCargo :
un investissement qui se rentabilise rapidement.

14.93%
d'économie de carburant
obtenue lors des essais
Énergotest 2009

10 années d'expertise,
maintenant au service du **camion vocationnel**!

Le Multi-Flip (651-MF) permet un chargement conventionnel et même de l'arrière!

À l'épreuve de l'eau et des intempéries, permettant le transport d'asphalte et de produit contaminé!

Visionnez notre vidéo de démonstration du
Multi-Flip 651-MF sur notre site web!

8.80%
d'économie de carburant
obtenue lors des essais
Énergotest 2010

éco environnemental

1 877 353-3560
WWW.ELCARGO.COM

Cobrex

Distributeur

Concessionnaire Satellite
(Pièces et service)

Sous Distributeur

Vente de pièces et accessoires.
Camions légers & lourds.

Réparation et Entretien de camions et remorques Légers & lourds

POUR TOUT RENSEIGNEMENT
Contactez notre représentant
Patrick Paul
514-358-4646

(450) 629-6211
Heures d'ouverture: de 6:30 à 00:30

www.cobrex.ca

SM SUSPENSION

CONVERSION DE 10 ROUES EN 12 ROUES

SM Suspension, un incontournable sur le marché.

Certifié par Transport Canada pour apposer la Marque Nationale de Sécurité.

FABRICATION ET INSTALLATION DE SUSPENSION RELEVABLE ET TANDEM.

- Conduite douce et performante ne nécessitant aucune modification des accessoires en place.
- Suspension s'adaptant à toutes les marques de camion.
- Conception nécessitant peu d'entretien.

Tél. : 418-875-3202 ▪ Fax : 418-875-1818

Contactez-nous pour optimiser la capacité de votre camion et maximiser votre investissement !

CHAMBERLAIN®
LiftMaster®

Québec système contrôle

La référence en motorisation de clôture

Recevez 2 télécommandes GRATUITES!

à l'achat d'un opérateur de barrière*

Offrez vous un contrôle d'accès fiable et efficace avec les opérateurs de barrière LiftMaster

Installation rapide et professionnelle!

2165, ave de la Rivière-Jaune, Québec, QC., G2N 1T4
Bureau : (418) 849-2993 Télécopieur : (418) 849-5625
Mtl : (514) 984-2994 Sans frais : 1-888-849-2999
www.quebecsysteme.com

C-TPAT Êtes-vous conforme au C-TPAT? * Pour une durée limitée

POIDS LÉGERS,
MOYENS OU **LOURDS**

GLOBOCAM SURCLASSE LA CONCURRENCE

PLUS DE 5 000 000 $ DE PIÈCES EN INVENTAIRE

ALLIANCE

8 CAMIONS DE LIVRAISON

TROIS MARQUES
PARMI LES PLUS GRANDES

N
O E
S

GLOBOCAM (MONTRÉAL) INC.
155, RUE REVERCHON, POINTE-CLAIRE
514 344-4000

GLOBOCAM (ANJOU) INC.
8991, BOUL. MÉTROPOLITAIN EST, ANJOU
514 353-4000

GLOBOCAM RIVE-SUD S.E.C.
1300, RUE NEWTON, BOUCHERVILLE
514 641-4008

GLOBOCAM

LE CAMION, C'EST NOUS.

www.globocam.ca

PENSEZ ÉCONOMIES!

NITE plus

Climatisation de cabine

- 4600 btu
- 50 décibels
- 468 lbs
- 8 à 10 h d'autonomie
- Fonctionne indépendemment de vos batteries

L'ÉTÉ ARRIVE

PRÉPAREZ VOTRE VÉHICULE POUR LA PROCHAINE SAISON!

PRENEZ RENDEZ-VOUS POUR VOTRE PROCHAINE

INSPECTION PRINTANNIÈRE

Nous réparons les climatiseurs de tous types de véhicule

Montréal

RM ELECTRO DIESEL

St-Léonard
Tél.: 514 881-7785 Téléc.: 514 881-7786
Courriel: rmelectrodiesel@bellnet.ca

Estrie

RÉFRIGÉRATION LAPERLE
La qualité et l'expérience font bonne route!

297, rue Léger, Sherbrooke
Tél.: 819 820-7102 Téléc.: 819 820-2586
Courriel: laperle@laperle.ca

Rive-Sud

Chauffage/Climatisation de véhicules
Remco Air

925 D, Pierre Caisse, St-Jean-sur-Richelieu
Tél.: 450 359-3366 / 888 359-3366
Téléc.: 450 359-1966
Courriel: info@remcoair.ca

---

les revêtements AGRO

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3
mmarcoux@agro115.qc.ca

Tél. : (450) 776-1010
Sans frais : 1 800 463-2906
Fax : (450) 776-7009
www.agro115.qc.ca

Glis-Tout

pour camion à benne basculante

Indispensable–Économique–Résistant

- Fabriqué d'une seule pièce pouvant couvrir 24'-48'-60'-96'-98' de largeur par la longueur désirée.
- Recouvrement en polyéthylène H.M.W. aussi résistant que tous autres produits de la compétition.
- Protège votre benne neuve ou usagée, facilite le déchargement de n'importe quel produit que vous transportez (sauf asphalte).
- Aide à prévenir les versements de votre remorque sur le côte.
- Économie de temps et d'argent entre chaque déchargement.
- Service d'installation offert chez vous ou à nos locaux.
- Épaisseurs disponibles :

125mm soit 1/8 de pouce **250mm soit 1/4 de pouce**
375mm soit 3/8 de pouce **500mm soit 1/2 de pouce**

Soudure de joints
Soudure de joints pour plus de résistance et d'étanchéité

Meilleur glissement
Glis-tout assure un meilleur glissement des produits

Aussi Disponible Revêtement En Uhmw Noir
(Maintenant En Rouleau)

- Équipe d'expert comptant plus de 200 années d'expérience dans le domaine du véhicule lourd
- Transformation de 10 roues en 12 roues
- Certifié niveau 3 avec transport canada
- Dépositaire de pièces, vente et services de benne basculante Brandon
- Service et pièce de qualités
- Équipement à la fine pointe de la technologie
- Dépositaire autorisé de pièces et services des marques Volvo, mack et prévost
- Modification de châssis (raccourcir/allonger)
- Redressement de châssis
- Soudure spécialiser
- Garage certifier PEP

www.centreducamionrb.ca

Tél.: (819) 669-7227 • **Sans Frais:** 1(855)-669-7227 • **Fax:** (819) 669-2290 • 1730 Atmec Gatineau, QC, J8R 3Y4

Québec
418 802-9196

www.wabashmontreal.com
1 800 363-3893

LE CHOIX NO.1
DES TRANSPORTEURS

Réfrigération
Leduc & Fils Inc.
Depuis 29 ans

Produit Canadien

ATC
ADVANCED TEMPERATURE CONTROL

Profitez
de notre expertise & service
exceptionnel

9550, Henri-Bourassa ouest
Ville St-Laurent, Québec, H4S 1N8
Tél : 514-331-4441
info@leducetfils.ca

www.leducetfils.ca

Simple. Rapide.
Efficace.

TruckandTrailer.ca
On vend votre équipement

Truck Trader.ca
La source numéro 1 en matière de camions lourds et remorques au Canada

Transport Routier

Information gratuite sur les produits

Transport Routier vous permet d'entrer rapidement et facilement en contact avec les annonceurs de ce numéro. Visitez le www.transportroutier.ca

Annonceurs nationaux

ACQ	14, 22
Affacturage JD	15
Alliance	6
Camions Lourds de Montréal	24
Challenge 255	18
Club de trafic de Québec	40
Continental Tire Canada	35
CPTQ	43
CTCQ	32
Défi Excellence du routier	41
Detroit Diesel	4
Espar Products	34, 42
Fourgons Transit	7
Freightliner	2, 3
Hewitt Équipement	20
Howes Lubricator Products	27
Hunter Engineering	17
International Trucks	12
Issac Instruments	26
Mitsubishi Fuso	16
Peterbilt	56
Rake	5
Ridewell	33
Shell	55
Simard Suspensions	8, 19
Tremcar	25
Vipar Heavy Duty	31
Truck & Trailer Internet	38, 52
Truck Stop Québec	28

Le Marché Routier

ABS Remorques	46
AGRO 115	50
American Road Service	46
Camions RB	51
Cobrex	48
DEK Canada Inc.	48
Denesko	44
ElcarGo	47
Globocam	49
Nu-Line	46
Réfrigeration Leduc	52
Remco Air	50
Remorques Labelle	44
Remorques St-Henri	52
SM Suspension	48
Tardif & Fils	45

RAPIDE • FACILE • GRATUIT • Télécopier : 416-614-8861

Pour des plus amples renseignements, visitez **transportroutier.ca** dès aujourd'hui.

Transport Routier

❑ **Oui** – envoyez-moi (ou continuez à m'envoyer) le magazine Transport Routier, ❑ **Non** – ne me l'envoyez pas/désabonnez-moi

SIGNATURE (obligatoire) DATE

NOM _____ TITRE _____

COMPAGNIE _____

ADRESSE DE LA COMPAGNIE _____

VILLE _____ PROV. _____ CODE POSTAL _____

TÉL ( ) _____ TÉLEC ( ) _____

COURRIEL _____

❶ COMBIEN DE VÉHICULES SONT-ILS RATTACHÉS À CES INSTALLATIONS? Veuillez indiquer le nombre selon le type.

Camions _____ Tracteurs _____

Remorques _____ Autobus _____

Véhicules hors route _____

❷ PARMI CES VÉHICULES, Y EN A-T-IL …

A- de ces classes et masses totales en charge (MTC)?

Classe 8 : 33 001 lb MTC et plus	❑ Oui ❑ Non
Classe 7 : 26 001 lb à 33 000 lb MTC	❑ Oui ❑ Non
Classe 6 : 19 501 lb à 26 000 lb MTC	❑ Oui ❑ Non
Classes 3, 4 ou 5 : 10 001lb à 19 500 lb MTC	❑ Oui ❑ Non
Classes 1 ou 2 : Moins de 10 000 lb MTC	❑ Oui ❑ Non

B- Réfrigérés ❑ Oui ❑ Non

❸ Y A-T-IL UN ATELIER D'ENTRETIEN À CES INSTALLATIONS? ❑ Oui ❑ Non

Combien de mécaniciens? _____

❹ INDIQUEZ VOTRE CHAMP D'ACTIVITÉ PRINCIPAL:

Ne cochez qu'une seule catégorie.

(A) ❑ Compte d'autrui (camionnage général ou à contrat)
(B) ❑ Location
(C) ❑ Production/distribution alimentation et breuvages
(D) ❑ Agriculture
(E) ❑ Gouvernement (fédéral, provincial, municipal)
(F) ❑ Services publics (électricité, gaz, téléphone)
(G) ❑ Construction/mines/sable et gravier
(H) ❑ Pétrole/vrac sec/chimique/citerne
(I) ❑ Fabrication/transformation
(J) ❑ Détail/grossiste/livraison
(K) ❑ Forestier
(L) ❑ Autobus
(M) ❑ Déménagement et entreposage
(N) ❑ Enlèvement des ordures
(O) ❑ Autre, spécifiez _____

❺ EST-CE QUE VOUS SPÉCIFIEZ, CHOISISSEZ OU APPROUVEZ L'ACHAT D'UN OU PLUSIEURS DES ÉLÉMENTS SUIVANTS?

Cochez tout ce qui est pertinent.

A. Nouveaux véhicules et composantes
❑ 01 Camions, tracteurs
❑ 02 Remorques
❑ 03 Composantes du groupe propulseur (moteurs, transmissions, essieux)
❑ 04 Systèmes (de freins, d'éclairage, suspension, de refroidissement, électrique)
❑ 05 Pneus, roues (neufs ou de remplacement)
❑ 06 Apparence (peinture, lettrage - neuf ou de remplacement)

B. Composantes, pièces et accessoires de remplacement
❑ 07 pièces de remplacement (filtres, composantes électriques, pièces de moteur, de freins, de suspension, d'échappement)
❑ 08 Pièces de remplacement majeures (moteurs, transmissions, échappements)
❑ 09 Huiles, additifs, lubrifiants
❑ 10 Outils et équipement d'atelier

C. Produits et services de flottes
❑ 11 Location d'équipement
❑ 12 Ordinateurs, logiciels
❑ 13 Services financiers, assurances
❑ 14 Services de gestion de flotte (rapports de carburant, permis, taxes)

D. ❑ **15 Aucun**

***ATTENTION EXPLOITANTS DE CAMIONS… VOUS DEVEZ RÉPONDRE AUX QUESTIONS 1 À 5 AU COMPLET**

***NON-EXPLOITANTS DE CAMIONS N'UTILISEZ QUE LA SECTION CI-DESSOUS**

DOIT ÊTRE REMPLI PAR TOUTE PERSONNE QUI N'EXPLOITE PAS UN CAMION.

Qu'est-ce qui définit le mieux votre champ d'activité principal par rapport aux flottes de camions/autobus? ***(Ne cochez qu'une case)***

❑ Fabricant (y compris les divisions des usines) de camions, d'autobus, de remorques, de fourgons, de composantes, de pièces, de fournitures ou d'équipement.

❑ Concessionnaire de véhicules neufs/d'occasion/ camions, tracteurs, remorques.

❑ Grossiste de composantes, pièces, fournitures ou équipement de véhicules commerciaux

❑ Entreprise indépendante de services aux flottes

❑ Autre (spécifiez)

_____

_____

Par Jean Jacques Alary c.a.é, f.c.i.t, c.i.t.t.

Les accidents impliquant des véhicules lourds diminuent aux États-Unis!

En 2009, 33 808 personnes sont décédées dans un accident routier. Dix pour cent (3 380) sont mortes dans un accident impliquant un véhicule lourd. 74 000 personnes ont été blessées dans un accident impliquant un véhicule lourd. Seulement 15 % des personnes tuées et 22 % des personnes blessées étaient des occupants d'un véhicule lourd.

De 2000 à 2009, le nombre de gros camions impliqués dans des accidents mortels a diminué de 4 995 à 3 215, soit de 35,6 %. Le nombre de gros camions impliqués dans des accidents mortels par 100 millions de milles parcourus a diminué de 1,91 à 1,12, soit une baisse de 41,4 %. Dans le cas des automobilistes, le nombre est passé de 1,96 à 1,38, soit une baisse de 29,6 %.

Pour la même période, le nombre d'accidents avec blessés impliquant des véhicules lourds par 100 millions de milles a baissé de 51,8 %, comparativement à 33,3 % pour les automobilistes.

En 2009, les véhicules lourds comptaient pour 10 % des milles parcourus de tous les véhicules enregistrés aux États-Unis. Les véhicules lourds impliqués dans des accidents représentaient 7 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels, 2 % des véhicules impliqués dans des accidents avec blessés et trois pour cent des véhicules impliqués dans des accidents avec dommages matériels.

> Malheureusement, plusieurs n'ont pas encore compris.

Les véhicules lourds tirant des semi-remorques comptent pour 60 % des véhicules lourds impliqués dans des accidents mortels et 47 % des accidents sans décès. Seulement trois pour cent des véhicules lourds impliqués dans des accidents mortels transportaient des matières dangereuses et 2 % des véhicules transportant des matières dangereuses furent impliqués dans des accidents sans décès.

En 2009, seulement 2 % des chauffeurs de véhicules lourds impliqués dans des accidents mortels étaient intoxiqués à l'alcool (0.08 et plus) comparativement à 23 % pour les automobilistes. Seulement 3 % des chauffeurs de véhicules lourds impliqués dans un accident mortel n'avaient aucune trace d'alcool dans le sang.

82 % des chauffeurs de véhicules lourds impliqués dans des accidents mortels en 2009 portaient leur ceinture de sécurité comparativement à 63 % pour les automobilistes.

Dans les accidents mortels, le facteur humain comptait pour 31 % dans le cas des chauffeurs de véhicules lourds et de 62 % dans le cas des automobilistes. Les deux facteurs les plus probants furent: la vitesse (7 % pour les véhicules lourds et 19 % pour les automobilistes) et les changements de voies (6 % pour les camionneurs et 18 % pour les automobilistes). Le troisième facteur est l'inattention (fatigue) (6 % pour les camionneurs). Pour les automobilistes, le troisième facteur (17 %) est la consommation d'alcool, de médicament et de drogues.

Dans 86 % des accidents mortels, les mauvaises conditions atmosphériques n'étaient pas en cause et 85 % dans le cas des accidents sans décès. 75 % des accidents mortels et 67 % des accidents sans décès impliquant des véhicules lourds sont rapportés comme collision avec un véhicule en mouvement.

Les automobilistes percutent l'arrière des véhicules lourds quatre fois plus souvent que l'inverse, soit 17 % versus 4 %. Dans les accidents frontaux, les automobilistes traversent la ligne médiane six fois plus souvent que les véhicules lourds, soit 17 % versus 3 %.

Les tonneaux comptent pour 4 % des accidents mortels et 2 % des accidents sans décès. 13 % des accidents mortels impliquant un véhicule lourd sont survenus dans des zones de construction.

On dit souvent que le métier de chauffeurs de véhicules lourds n'est pas un travail facile. Ces professionnels de la route doivent s'adapter à la conduite erratique des automobilistes, à de mauvaises conditions routières, à des attentes interminables chez les clients, à de la pression due à de mauvaises planifications des opérations, à des pressions dues aux inventaires mal planifiés et autres. Cependant, avec le temps et les pressions gouvernementales, ces chauffeurs professionnels n'ont pas d'autre choix que d'améliorer leurs connaissances et leurs compétences. Les chiffres plus hauts le démontrent. Malheureusement, il y en a encore plusieurs qui n'ont pas compris et qui continuent à conduire fatigués ou en ne respectant pas les règles de sécurité, ne sont pas attentifs à la conduite, n'effectuent pas la ronde de sécurité, ne respectent pas les limites de vitesse et ainsi de suite. C'est pour ces chauffeurs là que la *Federal Motor Carrier Administration* a mis de l'avant le dossier conducteur professionnel aux États-Unis qui donne toutes les infractions commises par un chauffeur dans les derniers trois ans et pour les accidents des cinq dernières années. C'est également pour cela que la SAAQ tient un dossier professionnel des chauffeurs. L'objectif de ces dossiers est d'identifier les chauffeurs délinquants et d'intervenir auprès d'eux pour améliorer le bilan routier. Avec les statistiques énumérées plus haut, on constate que les programmes gouvernementaux portent fruit et sont là pour rester. Il en est de même pour les transporteurs. ▲

Jean Jacques Alary est président de la firme de consultation Jean Jacques Alary Plus Inc. On peut le joindre par courriel à j.j.alary@sympatico.ca. Tél. : 514-252-0252.

LUBRIFIANTS SHELL.
SOLUTIONS COMMERCIALES POUR LES PARCS DE VÉHICULES D'AUJOURD'HUI.

Lubrifiants Shell offre un vaste choix de produits et de services d'affaires et d'entretien conçus pour procurer une valeur réelle à votre entreprise. Maximiser le temps de disponibilité de votre parc de véhicules et limiter au minimum les frais d'exploitation constituent des facteurs clés de votre succès. Voilà pourquoi nous travaillons avec nos clients à l'élaboration de produits et de services qui peuvent s'adapter aux exigences de lubrification et d'entretien sans cesse changeantes de vos parcs de véhicules.

100 ANS
1911 2011

Shell LubriAnalyste aide à surveiller le rendement de votre matériel
Shell LubriConseiller offre un soutien technique quant à vos questions sur les lubrifiants
Shell LubeMatch propose des recommandations permettant d'obtenir une lubrification optimale
Shell LubriScope permet d'évaluer l'état interne de votre moteur
Shell LubriExpert assure un soutien et des inspections d'applications sur place

Pour obtenir des précisions, veuillez communiquer avec votre représentant Shell qui sera en mesure de vous recommander des produits et des services adaptés à votre matériel.
Consultez le site **www.shell.ca/rotellaf**.

Lubrifiants Shell

L'expression « Lubrifiants Shell » désigne, collectivement, les sociétés de Royal Dutch Shell plc qui comptent un secteur des lubrifiants.

Performance Maximale.
Alimenté par l'Innovation.

US EPA Certified SmartWay®

PACCAR MX

Propulsé par la Qualité

Peterbilt

UNE COMPAGNIE DE PACCAR

POUR PLUS D'INFORMATION, APPELEZ LE 1-800-552-0024.
POUR PLUS DE SÛRETÉ, BOUCLEZ VOTRE CEINTURE.

PacLease

PACCAR FINANCIAL

PACLEASE ET PACCAR SONT DES PLANS DE FINANCEMENT TAILLÉS SUR MESURE EN FONCTION DE VOS BESOINS