Renouveau régional

L'usine de Rivière-du-Loup produira du biométhane pour les camions – **Page 10**

Transport Routier

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

À LIRE AUSSI :

Question capitale : louer ou acheter? PAGE 35

Groupes frigorifiques : des nouvelles fraîches! PAGE 48

Infatigables travailleurs!

Une incursion dans le monde fascinant des camions spécialisés PAGE 42

Avril 2012 www.transportroutier.ca

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

ROSENAU
ROSENAU
TRANSPORT LTD.
ROSENAU

LA ROUTE DU SUCCÈS
N'EST JAMAIS
DESCENDANTE.
FREIGHTLINER®
Run Smart℠
C'est une longue ascension vers le sommet. C'est pourquoi nous fabriquons des camions prêts à transporter vos affaires en tête de file. Avec une efficacité énergétique 5% supérieure,* un confort exceptionnel pour le chauffeur et un soutien à la clientèle à l'échelle nationale, Freightliner garde vos chauffeurs heureux et vos véhicules productifs sur la route. Pour découvrir comment nous pouvons aider votre flotte à atteindre des sommets, visitez le **FreightlinerTrucks.com/FleetSpotlight**.
Financement concurrentiel offert via Daimler Trucks Financial. Pour connaître le concessionnaire Freightliner Trucks le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP, FTL/MC-A-1115. Les caractéristiques sont sujettes à changement sans préavis. Copyright © 2011. Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie 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.

Faites le plein avec le bleu pour bien moins

LE GAZ NATUREL POUR VÉHICULES LOURDS : LA SOLUTION ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE POUR FAIRE ROULER VOS AFFAIRES

Économisez de 20 % à 40 %* sur vos coûts de carburant et réduisez les émissions de gaz à effet de serre de 20 % à 25 % en passant au gaz naturel pour véhicules lourds – une solution novatrice pour faire face aux nouveaux défis du transport. Pas surprenant que de gros joueurs comme Transport Robert et EBI-Environnement l'aient adoptée ! À titre de chef de file du gaz naturel pour véhicules lourds au Canada, nous vous offrons un service clés en main qui couvre chaque étape du processus :

- → Évaluation technique du potentiel de migration vers le gaz naturel de votre flotte de véhicules;
- → Analyse technico-économique et scénario de rentabilité complet;
- → Gestion de projet et construction des stations d'approvisionnement;
- → Livraison et ravitaillement en gaz naturel pour véhicules;
- → Opération et entretien des postes de ravitaillement;
- → Service de dépannage 24 heures aux stations d'approvisionnement.

*Ces économies sont à titre indicatif et sont basées sur des données historiques. Elles peuvent varier, entre autres, selon la taille du parc de véhicules lourds et l'évolution des prix du gaz naturel et du diesel.

LE VIRAGE BLEU VOUS INTÉRESSE ?
514 324-GMST (4678) / 1 855 324-4678 (sans frais)
gazmetrost.com

GazMétro
SOLUTIONS TRANSPORT

VOLUME 13, NUMÉRO 3
Avril 2012

Transport Routier

42 Vocations spéciales

35 Question capitale

48 Nouvelles fraîches

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 À L'AFFICHE
DU BIOMÉTHANE POUR CAMIONS À RIVIÈRE-DU-LOUP

11 Connaissez-vous le Mean Green?
13 L'indice TransCore
14 La bande des quatre
19 Entendu en passant
24 À surveiller
25 Ventes de camions

AU CARREFOUR

26 Êtes-vous attirant?
28 Ambassadeur un jour…
29 Prévention et sécurité au travail
30 Têtes d'affiche
33 Transport durable et efficacité énergétique

DANS CE NUMÉRO

35 FINANCES
QUESTION CAPITALE

Louer ou acheter votre matériel roulant? De tout temps, les flottes se questionnent sur les meilleures façons de financer leurs actifs roulants. Mais chaque cas est unique.
— PAR VALÉRIE NOËL-LÉTOURNEAU

42 EN VEDETTE
CAMIONS SPÉCIALISÉS

Un tour d'horizon des tendances et des nouveautés dans le monde des véhicules aux vocations spéciales.
— PAR STEVE BOUCHARD

OPINIONS

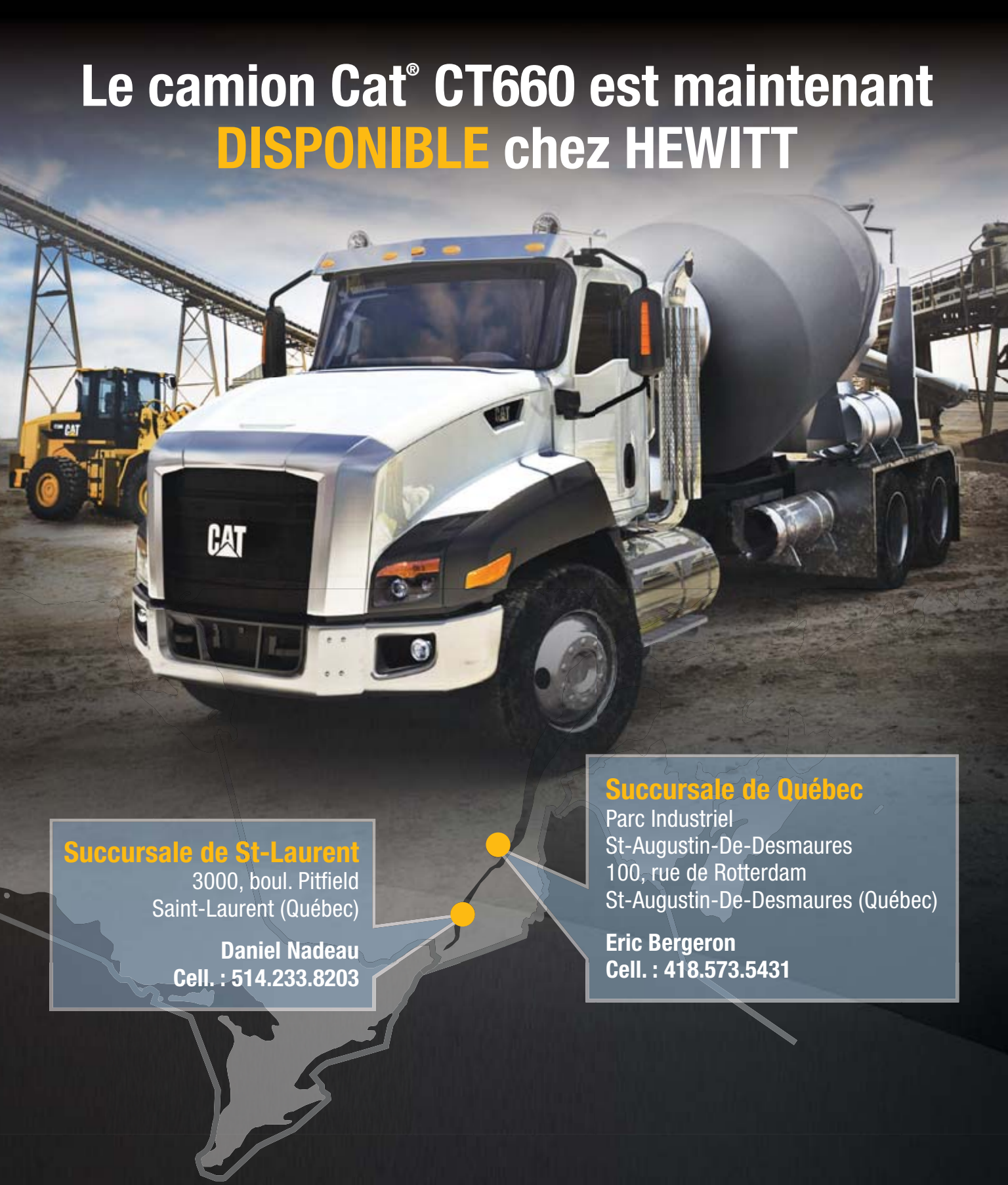
9 STEVE BOUCHARD
78 J. JACQUES ALARY

DANS L'ATELIER

48 GROUPES FRIGORIFIQUES
Les spécialistes des groupes frigorifiques travaillent fort pour offrir des technologies toujours plus efficaces… et plus écologiques.
— **Par Steve Bouchard**

53 NOUVEAUX PRODUITS
Des commandes de chaufferette chez Espar, et beaucoup plus!

Le camion Cat® CT660 est maintenant DISPONIBLE chez HEWITT



Succursale de St-Laurent
3000, boul. Pitfield
Saint-Laurent (Québec)

Daniel Nadeau
Cell. : 514.233.8203

Succursale de Québec
Parc Industriel
St-Augustin-De-Desmaures
100, rue de Rotterdam
St-Augustin-De-Desmaures (Québec)

Eric Bergeron
Cell. : 418.573.5431

www.hewitt.ca

Hewitt CAT®

CAM 21-12

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

RÉDACTEUR GÉNÉRAL
Rolf Lockwood, MCILT
rolf@newcom.ca • 416/614-5825

RÉDACTEUR EN CHEF
Steve Bouchard
steve@newcom.ca • 514/938-0639, poste 3

RÉDACTRICE ADJOINTE
Valérie Noël-Létourneau
valerie@newcom.ca • 514/938-0639, poste 4

Collaborateurs
Jacques Alary, Peter Carter, Allan Janssen, Langis Lafrance, Rolf Lockwood, Yves Provencher, Jason Rhyno, Pierre Tanguay

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, 0,50 $ TVQ); l'abonnement annuel au Canada est de 40 $ (plus 2,00 $ TPS, 3,99 TVQ); abonnement annuel aux États-Unis : 60 $ US; abonnement annuel à l'étranger : 90 $ US.

Copyright 2012. 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.

Maitre 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

Robert Bernard TRM Ltée

MICHELIN

RECHAPAGE MICHELIN® XDN MD 2

- Composé de gomme à deux couches qui minimise les températures internes
- Incroyable adhérence grâce à la Technologie à lamelles Matrix MC
- Rainures élargies à l'épaulement
- Profondeur de la bande : 27/32e

RECHAPAGE DE PNEUS AVEC SEMELLE MOULÉE ET PRÉ-MOULÉE

RÉPARATION DE PNEUS PAR SECTION

ACHAT ET VENTE DE CARCASSES

SERVICE DE PEINTURE DE ROUES

SERVICE DE ROUTE 24H/7JOURS

MICHELIN TECHNOLOGIES DE RECHAPAGE

Consultez notre site web pour connaître le distributeur de votre région.

www.robertbernard.com

Grâce à mon moteur, je me rends à destination à l'heure. Voilà pourquoi j'utilise Mobil Delvac.

Toutes les marques de commerce utilisées ici sont des marques de commerce d'Exxon Mobil Corporation ou de l'une de ses filiales à moins d'indication contraire.

mobildelvac.ca

Je m'appelle Tom Quinton et peu de gens connaissent la conduite par temps froid comme moi. Cela fait 34 ans que je conduis par temps extrême au Canada, où les températures peuvent atteindre -40 °C. Grâce aux huiles Mobil Delvac, je n'ai jamais eu de problème pour démarrer mes camions, quelle que soit la température.

La prochaine fois que vous changez votre huile, passez à Mobil Delvac.
Courez la chance de gagner avec Mobil Delvac, visitez le site www.winwithmobil.ca

Mobil Delvac℠
Longue vie à votre moteur

Par Steve Bouchard

Un problème vieux comme le… camionnage

Jerry Moyes sera le conférencier-vedette au salon national de camionnage, **Truck World**, qui a lieu à Toronto ce mois-ci. Difficile de trouver une personnalité plus influente dans l'industrie nord-américaine du camionnage. M. Moyes est le fondateur et le chef de la direction de Swift Transportation, la plus grande entreprise de camionnage aux États-Unis, rien de moins.

Dans une entrevue qu'il a accordée à mon collègue Jason Rhyno, de notre publication-soeur *Today's Trucking*, Jerry Moyes explique que lorsqu'il avait cinq ou six ans, il était toujours dans un camion avec son père qui conduisait alors pour C.R. England. Aujourd'hui, Jerry Moyes est à la tête d'une compagnie qui exploite plus de 16 000 camions, compte près de 50 000 remorques et engage plus de 17 000 employés.

Dans son entrevue, M. Moyes dit ceci à propos du manque de main-d'oeuvre: «Je suis dans cette industrie depuis 45 ans et les chauffeurs ont toujours été le problème numéro un. Ça ne changera pas. Pour régler le problème, nous devons leur donner beaucoup d'argent. Conduire un camion est encore une tâche difficile, même si le travail s'améliore beaucoup, notamment parce que les chauffeurs n'ont plus à décharger les cargaisons autant qu'ils avaient l'habitude de le faire et que l'équipement est bien meilleur».

Pour ceux qui en doutaient encore, voilà la confirmation que ce n'est pas d'hier que l'on tente de trouver des solutions au problème de recrutement et de rétention des chauffeurs. J'ai perdu le compte des articles que j'ai écrits sur le sujet et du nombre de solutions qui ont été proposées dans ces pages depuis douze ans, mais je peux vous dire que le problème demeure entier et qu'il n'ira pas en s'atténuant, car on manque de main-d'œuvre partout, pas seulement dans l'industrie du camionnage.

Murray Mullen, du Groupe Mullen, propose dans le texte «La bande des quatre», que vous pouvez lire dans ce numéro, de laisser le transport sur longues distances aux trains et de revenir au principe du «pony express», avec des camions qui se limitent à des distances plus courtes et qui effectuent des échanges de remorques. On parle de cette approche depuis longtemps, mais il faudrait que l'industrie finisse par se donner la structure et la logistique permettant de fonctionner selon ce modèle. Modèle qui me semble bien être celui qui prévalait dans les années 70, alors que les entreprises avaient des terminaux satellites locaux un peu partout et que les camionneurs revenaient à la maison tous les soirs.

Dans le même article, Ed Malysa, patron de Trimac, dit qu'il faut mieux payer les chauffeurs et améliorer leur qualité de vie. Dans la plupart des sondages, ce n'est pas le salaire qui arrive au premier rang des critères des chauffeurs, mais le respect ou la reconnaissance. Il y a sûrement du vrai, mais M. Malysa a raison, car la question du salaire n'est jamais bien loin dans les médias sociaux où des chauffeurs crachent souvent leurs propos acidulés sur la rémunération : sur le nombre d'heures qu'il faut travailler pour gagner son salaire, et sur les mauvaises surprises qu'ils constatent parfois sur leur chèque de paye, comme des heures manquantes ou des avantages oubliés. Le respect, il se trouve aussi dans la rémunération.

Certains dirigeants ont suggéré que le mode de rémunération au mille est dépassé et qu'il faut évoluer vers un salaire horaire. Pourquoi pas? Et serait-il pensable de mettre en place une échelle salariale qui tienne compte aussi de l'expérience accumulée? À mon sens, la rémunération au mille comporte une aberration : dans une même entreprise, un chauffeur de quelques années d'expérience peut être payé au même salaire que celui qui roule depuis 30 ans. Avons-nous oublié l'importance de la valorisation et de la reconnaissance?

Un ancien Ambassadeur de la route, Pierre Tanguay, offre en page 28 une réflexion et des pistes de solutions pour relever les défis de la main-d'œuvre en camionnage. Il apporte un point de vue positif et valorise le professionnalisme. Il parle aussi d'ajustements opérationnels rendus nécessaires et de réaménagement d'horaires à apporter en fonction des nouvelles réalités. M. Tanguay représente la crème de la crème des professionnels de la route : il faut savoir écouter des gens comme lui.

Il utilise une expression que j'adore : «le respect attire le respect». Je vous invite à réfléchir à ces quelques mots simples. Si tout le monde dans les camions, dans les bureaux de direction et de répartition, aux quais de chargement et dans les postes de contrôle routier pouvait toujours garder cette expression en tête, on n'aurait sûrement pas tout réglé, mais on serait probablement plus près que jamais d'avoir trouvé une des solutions aux problèmes de main-d'œuvre dans l'industrie. ▲

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

PAR STEVE BOUCHARD

Renouveau régional

L'usine de biométhanisation de Rivière-du-Loup veut alimenter les camions en gaz naturel.

Photo : Ville de Rivière-du-Loup, Nicolas Gagnon

Rivière-du-Loup aura son usine de biométhanisation d'ici un an. Une station publique permettra d'alimenter les camions en gaz naturel produit à partir de déchets organiques.

La ville de Rivière-du-Loup a annoncé, il y a deux ans, son intention de construire une usine de biométhanisation en vue de produire du carburant à partir des déchets organiques acheminés à son site d'enfouissement. Dans le cadre d'une séance d'information réunissant des transporteurs de la région, *Transport Routier* a appris que la Société d'économie mixte d'énergie renouvelable de la région de Rivière-du-Loup (SÉMER) souhaite que la valorisation du biométhane qui sera produit à Rivière-du-Loup se fasse en fonction du transport, et principalement en fonction du transport par camions.

C'est en effet ce que nous a expliqué Dominic Lapointe, directeur du développement à la SÉMER : «Nous visons la production de biométhane pour le monde du transport et nous voyons vraiment cela dans le camionnage», nous a-t-il dit. La SÉMER se doterait ainsi d'une station publique d'approvisionnement en biométhane et gaz naturel liquéfié pour les camions lourds. La région du Bas-Saint-Laurent rejoindrait celle de Québec, où Gaz Métro prévoit ouvrir une station publique d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié d'ici la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, probablement à Saint-Nicolas ou dans les environs.

Le biométhane liquéfié possède la même structure moléculaire que le gaz naturel (CH4), seule la source de fabrication est différente. Le biométhane produit à partir des matières résiduelles peut donc sans problème alimenter les moteurs au gaz naturel des camions.

La SÉMER prévoit produire du biométhane à Rivière-du-Loup d'ici 12 à 24 mois; la construction de l'usine de biométhanisation devrait être terminée au printemps 2013, alors que les premiers litres de biométhane devraient être produits entre juin et août 2013. L'usine devrait traiter annuellement un volume de 18 000 tonnes métriques de résidus organiques produisant 1,4 million de mètres cubes de

che

biométhane épuré (ou 1,4 million de litres de biométhane liquéfié).

La SÉMER est une société d'économie mixte à but lucratif et à propriété majoritairement publique répartie ainsi : 25,5% à la Ville de Rivière-du-Loup; 25,5% à la MRC de Rivière-du-Loup et 49% à la société Envirogaz. Le projet bénéficie d'aide financière des deux paliers de gouvernement, soit 4,1 millions de dollars du fédéral, provenant du Fonds pour l'infrastructure verte, et 4,7 millions de dollars du provincial provenant du Programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage.

Martin Blanchet, directeur du développement des affaires pour Gaz Métro Solutions Transport, était présent à la séance d'information pour, notamment, expliquer en détail les particularités du gaz naturel comme carburant dans les camions lourds, ses avantages environnementaux et financiers, le développement du réseau d'approvisionnement en Amérique du Nord, l'évolution de la technologie des moteurs au gaz naturel et pour faire une mise à jour sur l'adoption de la technologie par des flottes nord-américaines.

La SÉMER discute présentement avec Gaz Métro afin de voir comment les deux parties pourraient travailler ensemble dans l'approvisionnement et la distribution du biométhane. Rien n'est encore conclu, mais Gaz Métro pourrait par exemple sécuriser l'approvisionnement et assurer un certain niveau de distribution dans la région.

« Gaz Métro pourrait écouler ailleurs les surplus de production de l'usine de Rivière-du-Loup. Le but n'est pas d'avoir des surplus, mais il faut éviter le gaspillage s'il y en a. À l'inverse, Gaz Métro pourrait sécuriser l'approvisionnement en cas de manque de gaz naturel dans la région», explique Martin Blanchet. «En termes simples, Gaz Métro pourrait apporter son expertise afin d'assurer que tout fonctionne bien.»

«Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs nous oblige à valoriser notre biométhane; de là viennent donc nos discussions avec Gaz Métro en vue de potentiellement faire en sorte que notre station fasse partie de la Route bleue du Ministère», explique Dominic Lapointe.

La biométhanisation est un procédé naturel basé sur

Photo: Volvo

RAPIDE ET... HYBRIDE!

VOUS CONNAISSEZ LE MEAN GREEN? C'est le camion hybride de Volvo qui tentera de devenir le 27 avril prochain le camion hybride le plus rapide sur la planète!

Le Mean Green tentera de réussir l'exploit de dépasser les 260 km/h au Wendover Airfield en Utah et ainsi battre son propre record mondial. Le Mean Green détient déjà les records de vitesse sur 500 mètres et sur un kilomètre en départ arrêté ainsi que sur un kilomètre en départ lancé.

«La technologie et l'innovation sont au cœur de nos préoccupations d'affaires. Le Mean Green donne un bel exemple des possibilités techniques de Volvo et de notre attention constante envers les technologies émergentes», d'expliquer Ron Huibers, président de *Volvo Trucks North American Sales & Marketing*. «Nos ingénieurs ont mis au point le camion hybride le plus rapide au monde en utilisant le même système de propulsion hybride que l'on trouve sur des centaines d'autobus Volvo partout dans le monde, y compris dans les autobus à deux étages londoniens.»

En bâtissant le Mean Green, qui a été dévoilé au dernier salon Mid-America Trucking Show, l'équipe de spécialistes en technologie hybride de Volvo a adapté le rouage d'entraînement hybride Volvo aux exigences requises pour un châssis de camion de course de classe mondiale conçu pour la vitesse. Les ingénieurs ont ensuite doté le Mean Green d'un moteur Volvo D16 hautement modifié et d'une boîte de vitesses automatisée I-Shift également modifiée, laquelle interagit avec le moteur électrique du système hybride.

Résultat: une vitesse fulgurante du départ jusqu'à l'arrivée sans les délais de réponse caractéristiques du moteur diesel, a expliqué Boije Ovebrink, propriétaire et pilote du Mean Green. «C'est comme un bouchon de bouteille de champagne, mais sans le son. Durant les premières secondes, le camion n'émet qu'un léger sifflement jusqu'à ce que le moteur alimenté au biocarburant diester liquide commence à déployer sa force explosive.»

Au total, le Mean Green déploie 2 100 chevaux-vapeur et développe un couple titanesque de 5 000 livres-pied, desquels 200 chevaux et 885 lb-pi. proviennent du moteur électrique. Volvo souligne que l'aérodynamisme joue un rôle essentiel dans l'atteinte de tels résultats et que les concepteurs de Volvo ont utilisé et sculpté la cabine d'un Volvo VN afin d'obtenir une forme aérodynamique optimale.

À noter que le Mean Green sera au salon Truck World de Toronto, qui aura lieu du 19 au 21 avril, dans le cadre de sa tournée nord-américaine.

la dégradation par des micro-organismes de la matière organique, en conditions contrôlées et en l'absence d'oxygène. Cette dégradation aboutit à la production de biogaz, mélange gazeux composé d'environ 50% à 70% de méthane (CH4). Cette énergie renouvelable peut être utilisée sous différentes formes, comme la combustion pour la production d'électricité et de chaleur et la production d'un carburant.

«Le biométhane provient d'une source renouvelable et non pas d'une source fossile. On évite la production de gaz à effet de serre lors de sa transformation, faisant en sorte qu'il permet de réduire les émissions à hauteur de 80-85%, ce qui en fera un carburant de choix lorsque le gouvernement mettra en place sa bourse du carbone», précise Dominic Lapointe.

L'usine de biométhanisation de Rivière-du-Loup visera initialement la production de biogaz liquéfié, mais il n'est pas exclu que le gaz comprimé soit aussi offert éventuellement.

La vision de Gaz Métro vise pour le moment à établir un corridor d'approvisionnement public en gaz naturel liquéfié de Rivière-du-Loup à Windsor en Ontario. Une station publique pourrait être érigée dans la région de Montréal, plus particulièrement le long de l'autoroute 30, et les localités de Brockville et de Cardinal en Ontario constitueraient aussi des emplacements de choix pour Gaz Métro.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que le nouveau traversier qui remplacera le Camille-Marcoux, qui fait la navette entre Matane, Baie-Comeau et Godbout, ainsi que les deux traversiers qui font la navette entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine seront alimentés au gaz naturel liquéfié par Gaz Métro en 2014.

Environnement

L'ACC demande à Ottawa d'agir

L'Alliance canadienne du camionnage croit qu'avec un soutien gouvernemental, l'industrie du camionnage peut faire plusieurs gains en matière d'environnement et de sécurité. C'est ce qu'a déclaré David Bradley, président de l'Alliance canadienne du camionnage (ACC), à un regroupement de députés fédéraux.

Invité par la Chambre des communes et par le Comité permanent des transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à parler de tendances novatrices du côté des équipements des camions commerciaux, M. Bradley a souligné que les avancées technologiques de l'industrie du camionnage sont en ébullition et se développent rapidement, citant en exemple les tracteurs routiers et les remorques produisant moins de gaz à effet de serre et les tracteurs alimentés au gaz naturel liquéfié (GNL).

David Bradley

«Les intérêts économiques de l'industrie du camionnage n'ont jamais été autant dirigés vers la sécurité et les objectifs environnementaux qu'ils ne le sont maintenant», a souligné M. Bradley. «La technologie maintenant disponible a fait ses preuves et pourrait rendre notre industrie plus sécuritaire; elle permettrait aussi d'uniformiser les règles du jeu dans le marché et ce, en rendant l'air que nous respirons plus pur.»

«Le camionnage est une industrie sous-capitalisée au Canada», a-t-il poursuivi. «Nous pourrions encore attendre 20 ans pour maximiser la sécurité et les répercussions environnementales, mais nous pourrions aussi nous joindre au gouvernement dans un programme sur cinq ans et équiper nos flottes en investissant maintenant pour l'intégration de ces

nouvelles technologies. Le tout serait mis de l'avant grâce aux déductions pour un amortissement accéléré, aux subventions remboursables et à la réglementation.»

Selon l'ACC, plusieurs députés sont particulièrement intéressés par l'arrivée du gaz naturel liquéfié (GNL) sur le marché. Claude Robert, président de Transport Robert, était d'ailleurs sur place pour répondre aux questions sur GNL.

M. Robert a affirmé que le GNL est une technologie environnementale viable, mais qu'il fallait faire davantage pour stimuler et rentabiliser l'investissement et ce, en construisant un réseau d'infrastructures de ravitaillement et en harmonisant les normes sur les masses et dimensions pour ainsi accommoder les camions au GNL à l'échelle nationale.

À l'affiche

Affaires

Trimac accroît sa présence au Québec

Trimac a annoncé que Mme Thamason Fireman devient la nouvelle directrice du développement stratégique pour le Québec. Mme Fireman possède plus de quinze années d'expérience en exploitation de flotte et en service à la clientèle dans les industries du pétrole, du gaz et du transport. Élevée à Montréal, Thamason Fireman détient un baccalauréat en commerce de l'Université McGill et est parfaitement bilingue.

Trimac fait affaire au Québec depuis plus de 30 ans. Pionnière dans le domaine du camionnage en vrac, Trimac est déterminée à accroître sa part de marché dans cette région stratégique du Canada. Madame Fireman verra au développement et à la coordination des initiatives stratégiques à travers le marché québécois. Les nouvelles stratégies à venir comprennent des services de logistique et de transport dans les domaines du pétrole, du vrac solide, des produits pétrochimiques, des produits de consommation humaine, des produits agricoles, de l'entretien des parcs et des produits de base à travers la province.

«Le développement du marché québécois sera soutenu par de nouvelles installations, un leadership imposant et une équipe de chauffeurs expérimentés, le tout afin d'assurer le meilleur service et le meilleur rapport qualité-prix à nos clients», a affirmé Ed Malysa, président et directeur de l'exploitation de Trimac.

L'INDICE TRANSCORE

L'indice canadien de TransCore sur le transport des marchandises a connu un mois de février très fort, enregistrant le deuxième meilleur résultat pour ce mois en onze ans, le meilleur résultat remontant à février 2011.

Les cargaisons intra-Canada ont composé 28 pour cent du volume mensuel.

Les régions qui ont été les plus actives ont été :

- **l'Ouest à 42 pour cent**
- **l'Ontario à 36 pour cent**
- **le Québec à 18 pour cent**
- **l'Atlantique à 4 pour cent**

L'affichage de matériel roulant a aussi augmenté en février mais seulement d'un pour cent comparativement au mois précédent, alors que la capacité a connu une hausse de 16 pour cent en février 2012 par rapport à février 2011. Le rapport matériel roulant/cargaisons est demeuré inchangé comparativement au niveau enregistré en janvier.

LA BANDE DES quatre

Le spécialiste de l'industrie du camionnage chez RBC Marchés des capitaux, Walter Spracklin, a invité en mars dernier quatre des plus influents dirigeants au pays à partager leurs visions du camionnage devant des banquiers de Bay Street. Les conclusions qui en sont principalement ressorties : on prévoit une croissance économique négligeable au cours de la prochaine année, sauf en ce qui a trait aux ressources naturelles de l'Alberta et dans le secteur minier au Québec. L'industrie de l'automobile en Ontario a repris un peu du poil de la bête mais n'est pas encore revenue aux niveaux que l'on a connus en 2008.

Le manque de chauffeurs fait apparaître des itinéraires plus courts. Murray Mullen, président et chef de l'exploitation de Mullen, parle de «pony express» pour décrire ce nouveau phénomène. Et en raison des problèmes que rencontre le marché manufacturier au Canada et de la parité entre les devises canadienne et américaine, Stan Dunford de Contrans constate que la plupart de ses voyages de retour ne viennent pas des États-Unis mais s'en vont plutôt aux États-Unis. «Cela nous a aidés, considérant le désavantage manufacturier que l'on subit au Canada. Le différentiel de coût pour transporter des marchandises du Canada aux États-Unis a sensiblement diminué et le coût des marchandises qui s'en viennent au nord a beaucoup augmenté », analyse-t-il.

Enfin, la frénésie d'acquisitions de ces entreprises (excepté pour Trimac) s'est calmée, alors que l'accent est mis sur les marges bénéficiaires et la rationalisation. Alain Bédard de TransForce – la plus grosse société d'entre toutes – a souligné que sa plus récente grosse acquisition, Loomis, a besoin d'attention immédiate. Au moment de l'achat, Loomis, avec ses 2 500 employés, déclarait une perte de 3,1 milliards de dollars. «En 2012, on ne fera pas ce genre d'acquisition», a-t-il averti. TransForce a fait une autre acquisition d'importance récemment, soit l'entreprise de propriété privée QuickX, qui compte quelque 600 employés.

Voici quelques notes prises lors de la rencontre de Bay Street.

1 Ed Malysa

président et directeur de l'exploitation de Trimac Transportation 2011

Transporteur de vrac réputé; a beaucoup bougé du côté des acquisitions récemment.

2 Murray Mullen

Président du Conseil et chef de l'exploitation de Mullen Group

Solide et peu bavard. Reconnu pour ne pas avoir peur de se salir les mains sur le terrain.

3 Alain Bédard

Président du Conseil et chef de la direction de TransForce

Patron de la plus grande société de transport et de logistique au Canada, reconnu pour la vitesse à laquelle son entreprise grandit.

4 Stan Dunford

Président du Conseil et chef de la direction de Contrans Group

Ancien camionneur et maintenant président au franc-parler.

À propos des chauffeurs 1

«Il faut mieux payer les chauffeurs; leur qualité de vie doit être améliorée.»

«Nous devons changer la perception face au métier de camionneur; ce n'est pas un emploi de dernier recours. Ce n'est plus BJ and the Bear [ndlr: série télévisée de la fin des années 70]. Les chauffeurs doivent pouvoir revenir à la maison. Ils sont des atouts importants.

«Il n'y a pas de roulement dans les charges partielles. Nous avons 6 000 chauffeurs autonomes et pas de roulement. Le problème du manque de main-d'œuvre se trouve dans les charges complètes.»

«Ça commence et ça va empirer. Nous ne sommes pas loin du moment où de la marchandise va rester sur les quais et où on n'aura pas assez de chauffeur pour transporter les cargaisons.»

Économie 2

«Je vais être un peu plus agressif. Nous en sommes maintenant à la troisième année d'un plan de reprise sur trois ans. Nous avons examiné la base de notre clientèle dont les contrats viennent à échéance, nous avons décidé que nous facturerons aux niveaux de 2008 et certains clients sont réceptifs à cette décision.»

«Le transport redeviendra régional. C'est ce vers quoi il faut aller. Le transport sur longues distances passe au ferroviaire et, de plus en plus, les mouvements de transport se feront à la façon du «pony express».

« En 2012, la tarification sera la même pour les charges partielles sauf en Alberta; c'est comme un autre pays. Les volumes dans les charges complètes ne changeront pas. Nous voyons des améliorations dans le transport spécialisé en raison des services reliés à l'énergie dans l'Ouest. Il y a aura une petite croissance des volumes dans les colis, peut-être deux ou trois pour cent.»

«Le monde recherche de l'optimisme mais nous sommes là où nous sommes, je ne crois pas que les choses vont changer et c'est correct ainsi.»

Acquisitions 3

«Vous verrez d'autres annonces du genre (faisant référence à l'acquisition récente de Fortress Transport par Trimac). Nous regardons du côté du Québec.»

«Je vois les acquisitions sous deux angles : stratégique ou d'arbitrage, ce qui est ce que vous faites quand vous voulez que le prix de vos actions montent. Eh bien, l'arbitrage ne fait plus partie de l'équation et nous ne sommes pas ici pour parler de notre stratégie. Nous faisons un très bon boulot à gagner des parts de marché dans l'Ouest canadien.»

«Nous avons connu une croissance par acquisitions d'un milliard l'an dernier. En 2012, il n'y aura pas de ce type d'acquisition.»

«Nous quatre avons un avantage important, et c'est celui de pouvoir acheter des compagnies pour avoir des chauffeurs. Nous avons acheté McKinnon parce que la compagnie avait 80 chauffeurs et voituriers-remorqueurs. Nous avons acheté la compagnie uniquement pour avoir accès aux chauffeurs parce que nous en avions besoin pour un client.»

Un peu de tout 4

«Conclure des contrats [avec les expéditeurs] n'est pas une chose aussi utopique que certains le croient. Les contrats se divisent en trois catégories : de zéro à trois ans, ce que l'on peut appeler court terme; de trois ans à cinq ans, c'est du long terme, puis il y a les ententes de moins d'un an, que j'appelle les *ententes mutuellement parasitaires*.

«Vous devez vous doter de nouveaux outils sinon vous ne pourrez pas réussir et cela [la fabrication de nouveaux camions et autres équipements] alimente l'économie.»

«Nous convertissons Canpar au gaz naturel et nous envisageons le gaz naturel comprimé. Dans mon esprit, c'est là que se trouve l'avenir mais il faudra du temps.»

«En 2012, Contrans fera les meilleurs profits de son histoire.»

— Par Peter Carter

«Pour gérer notre flotte, nous avons besoin de satellites et de dispositifs complexes. Pour gérer nos sinistres, nous appelons simplement Sue à Zurich.»

Tony Sharp, directeur principal
Ozark Trucking Inc.

Une gestion des sinistres efficace qui aide vraiment les entreprises.

Grâce à notre guichet unique qui permet de traiter les sinistres rapidement et simplement dès qu'ils surgissent, nous prêtons main forte à la compagnie Ozark Trucking. En effet, avec une flotte qui parcourt plus de 10 millions de kilomètres par an, Ozark a bien assez de suivi à faire. Un bon exemple de la manière dont Zurich vole au secours des entreprises au moment où elles en ont le plus besoin. Pour en savoir plus, visionnez la vidéo. **www.zurichcanada.com**

ZURICH®

Zurich® est une marque déposée de Zurich Compagnie d'Assurances SA.

DÉFI MOBILITÉ

ROGERS SE PENCHE SUR LES TENDANCES ET L'AVENIR DES COMMUNICATIONS MOBILES DANS LE TRANSPORT

Le 14 mars dernier avait lieu la soirée *Solutions Mobilité d'affaires* organisée par Rogers M2M, offrant autant une occasion de réseautage que d'information sur la place des solutions mobiles dans le transport routier.

Un panel de discussion regroupant des personnalités de l'industrie a constitué l'un des moments clés de la soirée. Ce panel était composé d'Alain Bussière, directeur informatique et télécommunication chez Transforce; de Dany Raymond, directeur général de Jonadagi Transport et président-directeur général de GestionTranslogistic; de Steve Bouchard, rédacteur en chef de *Transport Routier* et de Jean-François Audet, président-directeur général de VA Transport.

Les panelistes ont tout d'abord répondu à des questions bien ciblées et expliqué les défis rencontrés et les solutions apportées en rapport avec l'avènement et l'intégration des technologies de l'information dans leur entreprise.

Par exemple, les invités ont expliqué comment le contexte économique des dernières années avait influencé, selon eux, le domaine du transport et, à plus petite échelle, leur entreprise. Ils ont fait part à tour de rôle des défis rencontrés et surtout, des solutions et des gestes concrets qu'ils ont posés. En général, ils ont affirmé avoir dû revoir leur façon de faire, apprendre à faire plus avec moins de ressources et surtout, consolider et mettre en pratique une meilleure synergie au niveau des différentes divisions de l'entreprise pour mieux servir les clients tout en diminuant les coûts.

Une autre question très intéressante traitait des tendances émergentes de l'industrie en matière de nouvelles réglementations, des demandes plus pointues des clients, des nouvelles technologies et comment, selon eux, celles-ci allaient changer l'avenir de l'industrie.

L'une des grandes préoccupations, outre les nouvelles réglementations, concerne sans aucun doute les nouvelles technologies mobiles. Les clients veulent savoir dans le moment immédiat où est rendue leur commande et ils veulent pouvoir la suivre à la minute près; grâce aux nouvelles technologies, cela est maintenant possible.

La transparence et le suivi en temps réel permettent aussi aux transporteurs de mieux connaître leurs coûts et, conséquemment, de mieux facturer leurs services. La possibilité de suivre leurs opérations, et même dans certains cas d'utiliser une caméra qui permet un suivi visuel en temps réel est, selon eux, non seulement une manière d'optimiser le service offert, mais aussi de pouvoir mieux contrôler les coûts.

Autre tendance qui s'établit de plus en plus dans les politiques des entreprises : le «BYOD», ou «bring your own device». Les employés tiennent davantage à leur appareil électronique, que ce soit leur téléphone intelligent, leur tablette ou même leur ordinateur portatif; plutôt que d'exiger l'utilisation d'un type d'appareil en particulier, les entreprises acceptent dorénavant de laisser le choix aux employés.

Photo: Michel Cantin

Aussi, certaines compagnies vont même jusqu'à développer leurs propres applications ou leurs systèmes informatiques portatifs parce qu'elles réalisent que, non seulement la clientèle demande des services technologiques beaucoup plus poussés, mais elles s'aperçoivent aussi que l'instantanéité de ces technologies leur permet d'économiser beaucoup d'argent et de grandement améliorer leur productivité.

Les participants ont aussi eu droit à une conférence de la légende du hockey, Yvan Cournoyer.

— *Valérie Noël-Létourneau*

Nouveau Programme Prix compétitif au Pipeline

En partenariat avec Pipeline Commercial

- Économie sur le prix du carburant
- Rabais sur l'affacturage
- Transfert direct de votre compte J D à Ultramar
- Aucun frais de dossier
- Accès au tableau d'échange

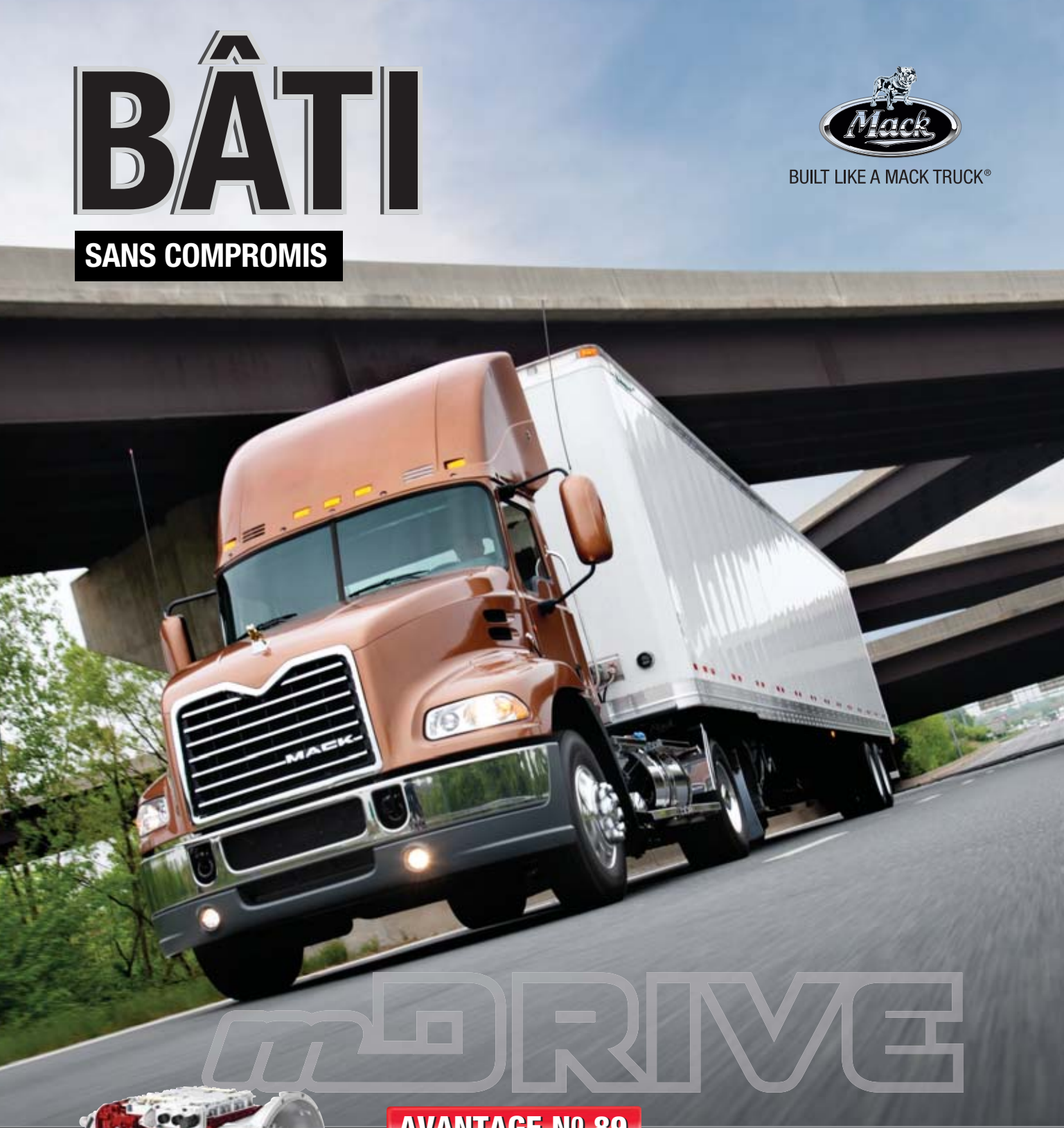
Pour plus d'information:
1-888-694-8721
www.jdfactors.com

Affacturage J D

BÂTI

SANS COMPROMIS

BUILT LIKE A MACK TRUCK®



AVANTAGE Nº 89

LA NOUVELLE **TRANSMISSION** AUTOMATISÉE MACK ***m*DRIVE™** À 12 VITESSES NE CESSERA JAMAIS DE VOUS IMPRESSIONNER PAR SON NIVEAU DE PERFORMANCE INÉGALÉ, ET LES ÉCONOMIES DE CARBURANT QU'ELLE PERMET DE RÉALISER.

POUR EN APPRENDRE DAVANTAGE, VISITEZ MACKPINNACLE.COM
OU DÉCOUVREZ TOUS LES AVANTAGES DE POSSÉDER UN MACK SUR MACKADVANTAGES.COM

©2011 Mack Trucks, Inc. Tous droits réservés.

Port de Montréal

Des investissements qui font le bonheur des camionneurs

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Denis Lebel, a annoncé des investissements visant à moderniser les aires de manutention de conteneurs du port de Montréal. Ces investissements permettront d'augmenter la capacité totale de manutention de conteneurs de 12,5 %, et aussi, d'optimiser les opérations.

Le projet comporte deux volets. Le premier vise à moderniser le secteur Maisonneuve en vue d'en faire un terminal pleinement optimisé, dont la capacité sera augmentée d'environ 50 000 conteneurs d'équivalents vingt pieds (EVP).

Le deuxième volet permettra d'augmenter la capacité de manutention de conteneurs des installations portuaires dans le secteur Viau. Présentement, ce secteur sert essentiellement à la manutention et à l'entreposage de marchandises générales et en vrac. Cet espace sera transformé en une aire de manutention des conteneurs, et sa capacité devrait être augmentée de 150 000 conteneurs EVP.

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) accueille avec grande satisfaction cette annonce d'investissement du gouvernement fédéral, «car elle vient récompenser les efforts déployés depuis longtemps par l'ACQ pour améliorer le temps d'attente que subissent les entreprises de transport routier qui font entrer et sortir les conteneurs de l'enceinte du port de Montréal.»

Selon l'échéancier présenté, les travaux seront complétés au plus tard en mars 2014.

Budget provincial

Des encouragements intéressants pour la main-d'œuvre

Le troisième budget du ministre des Finances du Québec, Raymond Bachand, répond en partie aux préoccupations de l'industrie sur la rétention de sa main-d'œuvre qualifiée, analyse l'Association du camionnage du Québec (ACQ).

L'ACQ rappelle qu'afin de maintenir les travailleurs expérimentés sur le marché

Entendu en passant

■ Le directeur de la rédaction des magazines *Transport Routier* et *Today's Trucking* et de leurs sites Web associés, **Rolf Lockwood**, vient d'être reconnu comme l'un des journalistes les plus influents (sinon le plus influent) de l'industrie en Amérique du Nord. M. Lockwood a en effet reçu un prestigieux prix honorant l'ensemble de sa carrière par la *Truck Writers of North America* (TWNA). Ce prix est décerné à une personne ayant maintenu le plus haut niveau de journalisme ou de communications pour l'ensemble de sa carrière dans l'industrie du camionnage.

■ C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de **Pierre Thibodeau**, survenu le 26 mars dernier. Ex-président de la compagnie Transport Thibodeau Saguelac Marcan, M. Thibodeau fut une figure marquante pour l'industrie québécoise du camionnage. On le voit sur la photo recevant, en 2005, le prix de la personnalité de l'année de l'Association du camionnage du Québec.

VOUS EN AVEZ LOURD À PORTER

Nous offrons un service DE TAILLE.

Les avantages du plus grand réseau au Québec :

Profitez de notre pouvoir d'achat.
Choisissez parmi les marques les plus renommées.
Trouvez-nous partout au Québec, avec plus de 60 adresses et un service de dépannage 24 h.
Faites confiance à nos marchands accrédités et à leur personnel certifié, aux compétences de pointe.

WWW.UNIPNEU.COM

BFGoodrich · Continental · DUNLOP · GENERAL TIRE · GOODYEAR · JINYU TIRES · MICHELIN · YOKOHAMA

UNIPNEU
CERTIFIÉ POIDS LOURD

du travail le plus longtemps possible, et même les inciter à retourner sur le marché du travail, le gouvernement avait déjà annoncé la mise en place, à compter de cette année, d'un crédit visant à éliminer l'impôt à payer par les personnes âgées de 65 ans ou plus sur une partie de leur revenu de travail dépassant 5 000 $ par année.

Ainsi, au-delà des premiers 5 000 $ de revenus gagnés, le crédit d'impôt applicable permet l'élimination totale de l'impôt du Québec sur un revenu excédentaire de 3 000 $ dès 2012, de 4 000 $ en 2013, de 5 000 $ en 2014, de 8 000 $ en 2015 et de 10 000 $ à compter de 2016. Cette réduction d'impôt s'élèvera alors à 1 504 $ par année par employé.

Dans le budget de cette année, pour inciter les employeurs du secteur privé à embaucher ou à conserver à leur emploi des travailleurs âgés de 65 ans ou plus, les employeurs qui auront recours à de tels travailleurs pourront bénéficier, à compter de 2013, d'une réduction de leurs cotisations au Fonds des services de santé. Pour chaque employé âgé d'au moins 65 ans, cette réduction pourra atteindre 400 $ en 2013. Le montant maximal de cette réduction sera haussé à 500 $ en 2014, à 800 $ en 2015, pour enfin s'établir à 1 000 $ à compter de l'année 2016.

Marc Cadieux

«Ces mesures, conjuguées à la bonification du Régime des rentes du Québec accordée sous forme de majoration mensuelle pour la rente demandée après 65 ans et à la réduction mensuelle pour la rente demandée avant 65 ans, favoriseront le maintien des emplois qui se raréfient dans notre industrie», se réjouit Marc Cadieux, président directeur-général de l'ACQ.

En d'autres termes, un travailleur qui décidera de repousser l'âge de sa retraite à 70 ans bénéficiera d'une rente qui pourrait atteindre presque une fois et demie la rente qu'il aurait touchée en quittant le marché du travail à 65 ans, après avoir épargné plus de 7 500 $ d'impôts au cours de ses cinq dernières années de vie active.

Le budget Bachand inclut également 27 millions de dollars sur trois ans en mesures pour améliorer l'intégration et l'emploi des nouveaux arrivants comme solution au problème de pénuries de main-d'œuvre ainsi que la bonification du crédit d'impôt, de 8 000 $ à 10 000 $, pour les nouveaux diplômés qui s'installent en région. « Les 17 000 jeunes qui bénéficieront de cette mesure permettront de ralentir l'exode de nos régions où la pénurie de main-d'œuvre est la plus alarmante » d'ajouter Marc Cadieux.

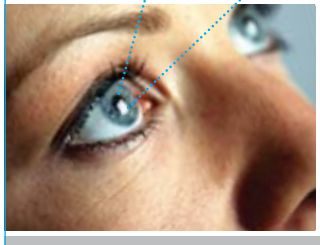
Ce budget répond à plusieurs recommandations de l'ACQ au chapitre de la main-d'oeuvre, mais «l'Association reste sur son appétit en l'absence de mesures spécifiques à son industrie».

VIA PRÉVENTION

Depuis 30 ans, nous transportons et entreposons de la santé sécurité à votre travail.

Nous étions l'ASTE, l'Association sectorielle transport entreposage. Nous avons changé de nom et de logo. Pas de date de naissance. L'expérience et l'expertise de nos conseillers contribuent à prévenir les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs du transport et de l'entreposage depuis 1982.

Redécouvrez-nous.
Ou faisons connaissance.
Nous sommes Via Prévention.



Formation – Conseil et assistance technique – Information – Recherche et développement

Via Prévention
6455, Jean-Talon Est, bureau 301
Montréal (Québec) H1S 3E8
1 800 361-8906

viaprevention.com

« Protection supérieure contre l'humidité pour une meilleure durabilité. »

ZigZag P·u·R WAXIN

Pour en savoir plus **prolamfloors.com**

PROLAM
Motivé par l'innovation

LE RODÉO DU CAMION SERAIT SAUVÉ

UN GROUPE TRAVAILLERAIT À LA PRÉPARATION DE L'ÉDITION 2012 APRÈS QUE CELLE-CI EÛT ÉTÉ MENACÉE, FAUTE DE FONDS ET D'ORGANISATEURS.

Le journal *La Frontière* a rapporté le mois dernier que la survie du Rodéo du camion de Notre-Dame-du-Nord était en danger en raison du manque d'argent dans les coffres et de bénévoles pour organiser l'événement qui en serait à sa 32e édition.

La journaliste Lucie Charest a appris que des anciens du Rodéo, dont Gilles Dusseault qui en a été le directeur général pendant 16 ans, étaient intervenus auprès de la municipalité afin de tenter de sauver l'événement. *La Frontière* rapportait aussi que le maire Mychel Tremblay avait reçu les états financiers du dernier Rodéo et que celui-ci était déficitaire. «Notre municipalité ne peut pas s'impliquer financièrement s'il n'y a pas personne pour réaliser l'événement», a-t-il confié à *La Frontière*. En outre, on indiquait qu'il ne resterait que deux membres du conseil d'administration du Rodéo 2011.

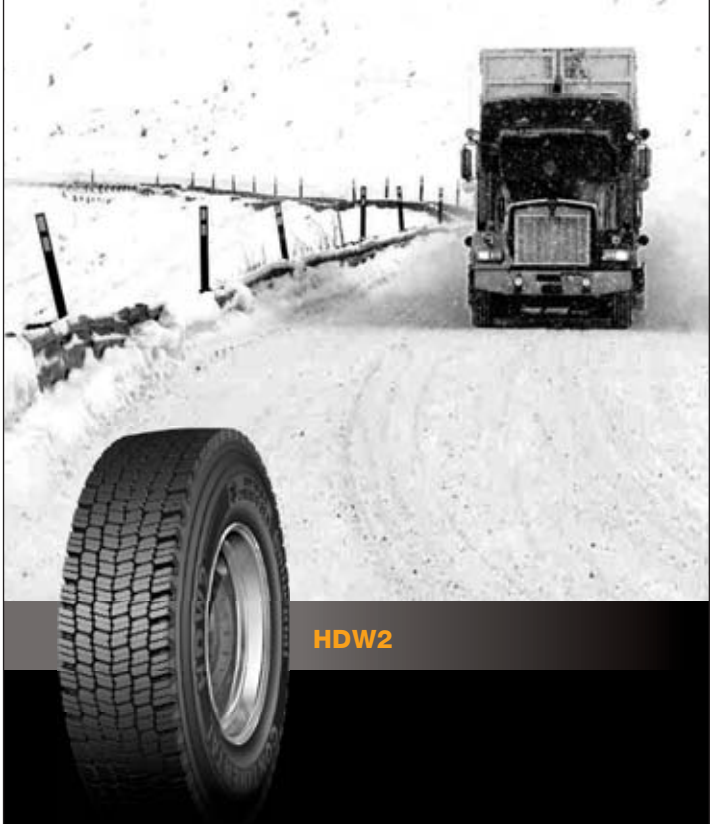
«C'est une boîte vocale qui répond lorsque l'on appelle au bureau du Rodéo du camion et le maire Tremblay s'est dit disposé à réévaluer le dossier, si jamais un comité se forme et nous arrive d'ici quelques jours», pouvait-on lire dans *La Frontière*.

Plus tard, Truck Stop Québec écrivait que «De sources sûres, le Rodéo du camion de Notre-Dame-du-Nord tiendra son édition 2012 pour le plaisir de ses visiteurs. Nous avions tous appris la mauvaise nouvelle que le Rodéo vivait des moments difficiles et que la municipalité négociait avec un nouveau comité, mais il semble que le Rodéo soit sur la bonne voie».

Truck Stop Québec a également appris qu'un groupe «travaille actuellement pour remettre le Rodéo prêt pour son édition 2012 et un communiqué de presse sera émis sous peu». L'édition 2012 du Rodéo du camion aurait lieu du 2 au 5 août prochain.

Sur le site du Rodéo du camion, on peut lire que l'événement a un achalandage de 113 000 visiteurs et qu'il engendre des retombées de plus de 6,7 millions $ annuellement dans le milieu.

La confiance de vous tirez d'affaire, peu importe la saison.



Adhérence maximale et traction formidable sur les routes d'hiver sont seulement deux des avantages du nouveau pneu de camion HDW2 de Continental. Ce nouveau pneu directionnel d'hiver offre, en plus d'une traction* supérieure de 10% dans la neige, un excellent contrôle de la direction et ce même pour les lourdes charges. La sculpture de sa bande de roulement, plus profonde et à deux intervalles, se rétracte durant l'été afin de vous offrir une performance sur laquelle vous pouvez compter toute l'année durant.

Disponible au Canada chez tous les concessionnaires Continental locaux.

Continental

www.continental-truck.com

* Comparer avec la génération précédente du pneu HDW

À SURVEILLER

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

19 au 21 avril
Truck World 2012

Le salon national du camionnage. Une présentation de Newcom. International Centre. Toronto. 416- 614-5817 ou 1-877-682-7469 poste 247. **www.truckworld.ca**

Mai *(date non divulguée à l'avance)*

Opération «Air Brake». Partout en Amérique du Nord. Une journée d'inspection des freins pneumatiques et d'orientation, parrainée par la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA).

3 au 5 mai

61e Congrès annuel de l'**Association du camionnage du Québec**. Fairmont Tremblant. 514-932-0377. **www.carrefour-acq.org**

6 au 9 mai

Assemblée annuelle du **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**. Delta Winnipeg Hotel Winnipeg (Manitoba). 1-888-311-4990. **www.ccmta.ca**

8 mai

Dégustation gastronomique de homards. **Club des professionnels du transport (Québec) inc.** 514-824-3988. **www.cptq.ca**

16 mai

Les règlements sur les heures de conduite et de repos Québec/Canada/USA. Formule révisée pour 2012. Dans le cadre du programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec**. CFT Charlesbourg. 514-932-0377. **www.carrefour-acq.org**

17 mai

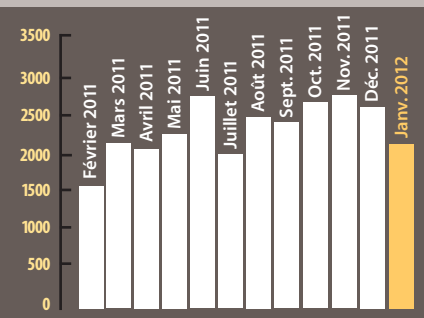
Homards et crabes. **Club de trafic de Montréal**. Gare Iberville, Port de Montréal. 514-874-1207. **www.tcmtl.com**

31 mai

Tournoi de golf annuel du **Comité technique de camionnage du Québec**. Centre de golf Le Versant. Terrebonne. 514-705-1954. **www.ctcq.ca**

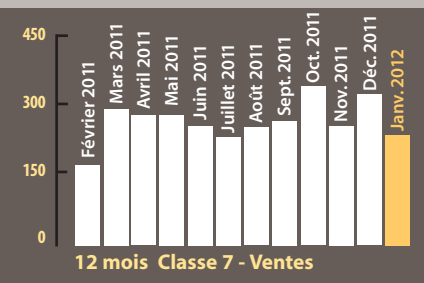
Ventes de camions au Canada — Janvier 2012

CLASSE 8	Ce mois	DDA 12	MP 11	PDM 12	PDM 11
Freightliner	625	625	317	29,6%	27,5%
Kenworth	439	439	173	20,8%	15,0%
International	355	355	257	16,8%	22,3%
Peterbilt	229	229	145	10,8%	12,6%
Volvo	179	179	105	8,5%	9,1%
Western Star	168	168	84	7,9%	7,3%
Mack	118	118	73	5,6%	6,3%
TOTAL	2113	2113	1154	100,0%	100,0%



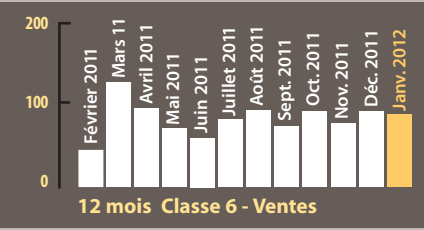
12 mois Classe 8 - Ventes

CLASSE 7	Ce mois	DDA 12	MP 11	PDM 12	PDM 11
Freightliner	113	113	35	46,3%	25,9%
International	66	66	41	27,0%	30,4%
Kenworth	31	31	27	12,7%	20,0%
Hino Canada	19	19	18	7,8%	13,3%
Peterbilt	15	15	14	6,1%	10,4%
TOTAL	244	244	135	100,0%	100,0%



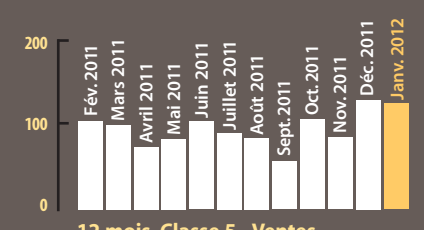
12 mois Classe 7 - Ventes

CLASSE 6	Ce mois	DDA 12	MP 11	PDM 12	PDM 11
Freightliner	54	54	9	65,1%	9,4%
Hino Canada	16	16	28	19,3%	29,2%
International	12	12	59	14,5%	61,5%
Peterbilt	1	1	0	1,2%	0,0%
TOTAL	83	83	96	100,0%	100,0%



12 mois Classe 6 - Ventes

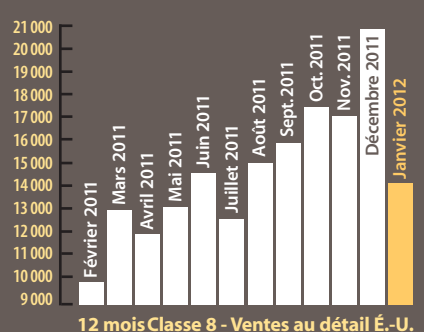
CLASSE 5	Ce mois	DDA 12	MP 11	PDM 12	PDM 11
Hino Canada	81	81	65	65,3%	84,4%
International	29	29	11	23,4%	14,3%
Mitsubishi Fuso	12	12	0	9,7%	0,0%
Kenworth	2	2	0	1,6%	0,0%
Freightliner	0	0	0	0,0%	0,0%
Peterbilt	0	0	1	0,0%	1,3%
TOTAL	124	124	77	100,0%	100,0%



12 mois Classe 5 - Ventes

Ventes au détail É.-U.

CLASSE 8	Ce mois	DDA 12	MP 11	PDM 12	PDM 11
Freightliner	4540	4540	3170	32,2%	32,3%
International	3376	3376	2276	23,9%	23,2%
Peterbilt	2028	2028	1722	14,4%	17,5%
Kenworth	1998	1998	1034	14,2%	10,5%
Mack	1201	1201	686	8,5%	7,0%
Volvo	760	760	802	5,4%	8,2%
Western Star	214	214	124	1,5%	1,3%
Autres	2	2	1	0,0%	0,0%
TOTAL	14 119	14 119	9815	100,0%	100,0%



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

DDA : Depuis le début de l'année **MP :** Même période l'année passée **PDM :** Parts de marché
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 Janvier 2012

CLASSE 8	Janv. 12	DDA
International	92	92
Freightliner	85	85
Kenworth	72	72
Volvo Trucks	46	46
Peterbilt	35	35
Mack	17	17
Western Star	12	12
TOTAL	359	359

CLASSE 7	Janv. 12	DDA
Kenworth	10	10
Peterbilt	7	7
Freightliner	5	5
Hino	2	2
International	0	0
TOTAL	24	24

CLASSE 6	Janv. 12	DDA
Hino	3	3
Freightliner	0	0
International	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	3	3

CLASSE 5	Janv. 12	DDA
Hino	49	49
Mitsubishi Fuso	6	6
International	2	2
Freightliner	0	0
Kenworth	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	57	57

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

AUSSI :

28 Ambassadeur un jour…
29 Prévention et sécurité
30 Têtes d'affiche
33 Transport durable et efficacité énergétique

Êtes-vous attirant?

Ressources humaines *Une réflexion sur les stratégies qui permettent d'attirer et de garder les meilleurs talents dans votre entreprise.* *Par Valérie Noël-Létourneau*

Le 21 mars dernier, l'Association du camionnage du Québec (ACQ) a convié l'industrie à une conférence sur un sujet excessivement d'actualité, un sujet qui nous touche tous : le recrutement et la rétention de la main-d'œuvre. La présentation a abordé des questions cruciales comme : quoi faire pour attirer la nouvelle génération vers notre industrie et comment garder les employés de choix au sein de notre entreprise ? Comment assurer une relève intéressée et intéressante, et quels moyens pouvons-nous prendre pour redorer l'image de notre industrie ?

«Pour mettre en place des stratégies qui vont permettre d'attirer la jeune génération vers notre industrie, il faut d'abord comprendre son évolution, connaître ses défis et travailler tous ensemble vers un objectif commun : celui de redorer son image » a expliqué d'emblée Michel Blaquière, président de Drakkar et conférencier-invité de l'ACQ. Sa présentation avait comme point de départ cette question : vos stratégies d'attraction et de rétention vous permettent-elles d'attirer et de fidéliser les meilleurs talents ?

L'évolution du marché du travail est le point de départ selon M. Blaquière. En effet, les changements démographiques, le vieillissement de la population, les départs à la retraite et la dénatalité sont tous des enjeux qui ont une influence sur l'industrie du camionnage au Québec. L'immigration accrue des dernières années vient aussi changer le portrait des entreprises puisque celles-ci doivent réussir à intégrer ces gens présentant une diversité culturelle.

Le changement social fait aussi partie des nouveaux défis auxquels sont confrontées les entreprises d'aujourd'hui. Par exemple, la main-d'œuvre est de plus en plus éduquée, ce qui veut aussi dire que les employeurs doivent faire preuve de beaucoup plus de créativité et de leadership pour réussir à non seulement attirer cette nouvelle génération d'employés, mais aussi pour la retenir.

Michel Blaquière croit qu'il est temps que l'industrie modernise ses façons de faire en matière de gestion des ressources humaines.

M. Blaquière a expliqué comment la crise financière, qui est devenue une crise économique mondiale, a provoqué son lot de changements et ce, dans toutes les industries. Sans tomber dans une leçon d'économie, il faut comprendre que la mondialisation et la relocalisation de la fabrication influencent elles aussi notre économie.

Tous ces changements exercent évidemment de la pression sur les entreprises puisque celles-ci sont conscientes de la pénurie de main-d'œuvre. La majorité des entreprises canadiennes doivent composer au quotidien avec les départs à la retraite des baby-boomers. Elles doivent donc recruter d'autres employés qui n'ont plus du tout les mêmes valeurs ni les mêmes demandes que la génération précédente. Par exemple, les nombreuses heures qu'implique un travail de camionneur sont difficiles à vendre aux jeunes qui, de plus en plus, tendent à vouloir trouver un équilibre entre le travail et la famille.

M. Blaquière a alors souligné l'importance de faire une prise de conscience : il faut prendre conscience du défi, trouver des solutions pour s'adapter à cette nouvelle génération mais aussi prendre les moyens pour faire évoluer notre industrie. Puisque la gestion des effectifs est au centre des préoccupations des entreprises et que les changements sont réels, il faut absolument s'ajuster, sinon plusieurs conséquences pourraient nuire à votre entreprise.

«Mais que faut-il faire pour recruter et retenir la main-d'œuvre qualifiée ?», nous a demandé M. Blaquière. Selon lui, la meilleure façon est de refuser le *statut quo*, de nous relever les manches et de moderniser notre approche en matière de gestion de la main-d'œuvre.

En ce qui a trait au recrutement de main-d'œuvre, l'enjeu le plus important de notre industrie découle non seule-

ment du fait que nous sommes tous en compétition les uns envers les autres, mais aussi que nous sommes en compétition avec tous les autres secteurs d'activité économique.

L'image et la réputation de l'industrie posent aussi des défis importants. L'idée que les gens se font de notre industrie est souvent biaisée, donc il faut absolument travailler à changer cette perception.

Vous, en tant qu'employeur, devez avoir la réputation d'être un employeur de choix, car «une réputation, ça se bâtit». Voici quelques exemples simples, donnés par M. Blaquière, qui peuvent vous faire positionner comme un employeur de choix :

- orientez vos efforts et portez votre attention envers les employés qui sont cruciaux à votre entreprise, pour leur expérience, leur attitude positive ou tout autre point positif;
- soutenez ces employés de choix, valorisez-les et donnez-leur du pouvoir et des responsabilités.
- vous devez intégrer de bons principes de gestion de la diversité en améliorant la réputation de l'entreprise et en renforçant ses valeurs.
- vous devriez adopter une politique qui vise à intégrer la nouvelle génération de travailleurs en vous associant avec les milieux scolaires.

Pour utiliser les termes exacts de M. Blaquière, il faut que vous «activiez vos leviers de mobilisation». Ces leviers se résument à ces mots ; vision, mission, objectifs et valeurs, leadership, bonnes pratiques de gestion des ressources humaines et d'organisation du travail.

Autre possibilité qui peut être très profitable à vos entreprises et donc, à notre industrie : intégrer et retenir les employés qui sont à l'âge de la retraite. Les conséquences ne sont que positives puisque ces gens possèdent un savoir-faire et de connaissances en or. Ils pourront encadrer les nouveaux employés et leur transmettre leurs connaissances; cela assure aussi une continuité au niveau des projets et, surtout, ces gens savent exactement ce qu'il faut pour œuvrer dans les différents postes donc, ils peuvent vous aider dans le processus de recrutement.

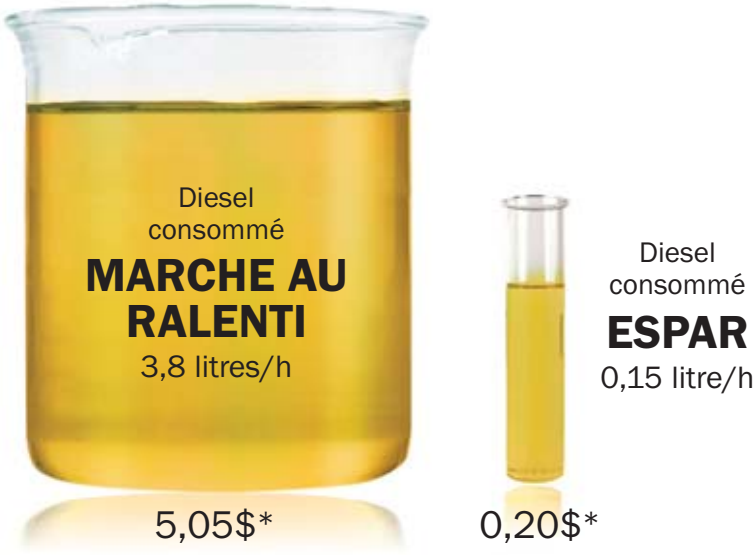
Il ne faut surtout pas oublier les femmes; celles-ci sont majoritaires lors des remises de diplômes des cycles supérieurs et ce, partout en Amérique du Nord. Et malheureusement, l'industrie du transport routier a encore de la difficulté à attirer les femmes.

Lorsqu'on parle de redorer l'image de notre industrie, il faut comprendre que cela ne peut pas arriver du jour au lendemain et, surtout, que c'est un défi de taille que nous atteindrons seulement si tous et chacun fait sa part. Par exemple, toute entreprise se doit de projeter une image de marque comme employeur. Une image de marque facilite l'attraction d'une main-d'œuvre qualifiée. Le modèle se fait de l'intérieur de l'entreprise vers l'extérieur : c'est ce qui se vit à l'intérieur de vos entreprises qui est perçu de l'extérieur qui changera petit à petit l'image de notre industrie. ▲

Bon sens pour flotte 101

Leçon d'aujourd'hui: chauffage de la cabine

Que vos chauffeurs soient en train de dormir, de charger ou de décharger des marchandises ou encore de manger, lorsque le froid arrive, ils font tourner le moteur au ralenti pour garder la cabine chaude.



5,05$* (7 575$† par année)

0,20$* (300$† par année)

Voilà une économie de 4,85$ réalisée *chaque heure, avec chaque camion.*

Combien de camions avez-vous?

Espar Heaters:
Une question de bon sens.

Canada et U.S. (800) 387-4800
www.espar.com

* Calculs faits à 1,33$ le litre; le prix moyen du diesel au Canada le 8 septembre 2011.
† Selon les estimations du DOE/Argonne National Laboratory : 1 500 heures de marche au ralenti de nuit.

Ambassadeur un jour, ambassadeur toujours

Une réflexion sur le métier et sur les défis qui attendent l'industrie et les chauffeurs dans l'avenir. Par Pierre Tanguay

À la lecture du titre de cet article, vous vous poserez certainement la question suivante : ambassadeur de qui, de quoi ?

Eh bien, je veux vous parler des Ambassadeurs de la route.

Comme vous le savez probablement, tous les deux ans, l'Association du camionnage du Québec fait un appel de mises en candidature dans le but de sélectionner une équipe de chauffeurs d'expérience qui sillonneront le Québec et qui auront pour mission de transmettre leur passion du métier lors de rencontres diverses, en échangeant sur leurs expériences de travail, sur la sécurité routière et sur les possibilités de carrière dans l'industrie.

J'ai eu le privilège de faire partie de la cohorte 2007-2009 et de rencontrer, au cours de ce mandat, plusieurs personnes avec qui j'ai pu échanger sur la réalité du métier de camionneur.

Des échanges animés d'idées communes et parfois opposées, mais des discussions menées dans le respect et l'écoute de chacun et d'où ressort une question évidente : qu'est-ce qu'il advient du transport routier et de l'intérêt à débuter et même de poursuivre une carrière de camionneur?

Ces diverses rencontres m'ont permis de côtoyer des confrères et consœurs qui, sans le savoir, sont eux aussi des ambassadeurs. Des gens passionnés, qui savent transmettre leur savoir-faire et leur savoir-être. Des personnes qui ont compris que le respect attire le respect et que, si on veut que le métier soit valorisé, il faut tout d'abord en retirer une valorisation à le faire.

Après quelques années à la répartition, j'ai pris la décision de reprendre le volant. Cette décision est réfléchie et prend en considération l'encadrement de plus en plus rigoureux de la réglementation. Ces normes, qui pour certains, créent des contraintes et des irritants dans leur vie de tous les jours, que ce soit dans la gestion de leur temps de travail, de repos ou du temps passé en famille et avec les amis.

Le métier de camionneur, que ce soit dans la distribution locale, régionale, interprovinciale ou à la grandeur de l'Amérique du Nord, est de plus en plus réglementé et je suis persuadé que la seule façon d'en retirer plaisir et satisfaction, c'est de savoir s'ajuster aux nouvelles normes, de mettre de côté ses vieilles habitudes et de s'adapter aux divers changements.

> « Relevez le défi quotidien d'aider un jeune qui débute dans le métier. »

De belles paroles me diront certains, mais je sais qu'à l'impossible nul n'est tenu et que derrière chaque problème, il y a une solution.

Je crois qu'il est important de mettre le plus de chances de son côté :

- en respectant les normes régissant les heures de conduite, de travail et de repos;
- en procédant à une bonne vérification avant départ;
- en planifiant son itinéraire; et
- en tenant son répartiteur informé de tout changement (circulation, température).

Mon retour sur la route me permettra d'évaluer si mon opinion sur le sujet se concrétise dans la pratique. J'aurai certainement quelques ajustements à faire dans l'exécution de mon travail, mais une chose est certaine : le respect de la réglementation sera la base fondamentale dans mes opérations quotidiennes.

La pénurie de chauffeurs est de plus en plus criante et la survie de l'industrie du transport passe inévitablement par l'ajustement opérationnel, en tenant compte de la réglementation et la mise en place d'horaires de travail permettant une conciliation travail/famille.

L'attraction d'une relève et la rétention des chauffeurs actuels, qui trouvent ce métier de plus en plus difficile, pourront alors être envisagées de façon positive.

Entretemps, j'encourage tous ceux et celles qui ont trouvé ce juste équilibre à partager leur façon de faire, à encourager le changement et l'ajustement aux nouvelles normes régissant les camionneurs.

Relevez le défi quotidien d'aider un jeune qui débute dans le métier en lui faisant part de votre recette gagnante et prenez le temps d'échanger avec vos collègues de travail sur votre vision du métier.

Alors, vous aussi serez des ambassadeurs de votre profession et votre contribution ne pourra qu'être bénéfique à l'industrie du transport. ▲

Pierre Tanguay
Ambassadeur de la route 2007-2009,
Chauffeur US chez
Transport Gilmyr inc.

Faut qu'on s'parle

La réduction des accidents de travail et du taux de roulement du personnel ne peut pas se réaliser sans communication. Par Langis Lafrance

Dans les années 90, j'ai souvent eu à intervenir auprès d'agences de location de personnel spécialisées en chauffeurs. À cette époque, pour certaines, les conditions de travail n'étaient pas toujours très bonnes et la formation, peu développée. Le taux de roulement du personnel et le nombre d'accidents étaient très élevés.

Nous avons alors mis en place un programme de formation plus complet qui comprenait une partie sur les connaissances générales de base (heures de conduite, vérification avant départ, transport des marchandises dangereuses, arrimage, SIMDUT…) et une partie sur les règles et procédures spécifiques aux clients de l'agence où le chauffeur allait être affecté. Or, ce qui a donné le plus de résultats, c'est d'avoir également créé des équipes de travail dans les compagnies clientes où il y avait plusieurs chauffeurs de l'agence. Ces équipes de travail étaient supervisées par un chef d'équipe dont le mandat était de former, de conseiller et de jouer un rôle d'intermédiaire en cas de conflit. Chez certains clients, le taux de roulement de personnel et d'accidents de travail a diminué de 50 à 80 % en un an.

Nous avions mis en place des conditions favorisant l'échange et la communication entre les travailleurs. Car, il n'y a aucun doute : faut qu'on se parle!

Faut qu'on s'parle en équipe

Les équipes de travail constituent un pôle d'intervention indispensable pour développer la participation en santé-sécurité du travail. Il s'agit ici de créer des conditions favorables pour que des équipes se constituent en véritables collectifs de travail fonctionnels et reconnus. Il faut encourager les pratiques de gestion qui favorisent et valorisent l'entraide entre travailleurs, le partage des savoir-faire et l'implication dans la résolution de problèmes.

Il est possible de pratiquer le renforcement des collectifs de travail en utilisant la santé-sécurité comme levier. Par exemple, lors des enquêtes d'accidents : demander à des travailleurs de participer au processus de recherche des causes de l'accident, valider ou définir une nouvelle méthode de travail ou former un groupe de travail composé de travailleurs pour qu'ils se penchent sur un problème de sécurité.

Identifier un leader naturel, déjà reconnu par ses collègues autant pour ses qualités humaines (chaleureux, toujours disposé à rendre service et à donner conseil) que professionnelles (compétent et sécuritaire) qui servira officiellement de personne-ressource pour les autres travailleurs, constitue un bon moyen de favoriser l'échange et la communication entre les travailleurs sur leur métier. Cette personne pourra transmettre sa connaissance du métier aux travailleurs moins expérimentés, rassurer certains travailleurs sur les plans professionnel et humain (ils peuvent compter sur quelqu'un qui peut les écouter et les aider s'il y a un problème) et recueillir de l'information sur le terrain par rapport aux difficultés reliées au travail.

Faut qu'on s'parle des risques

Traditionnellement, l'intervention auprès des travailleurs en ce qui a trait aux risques consiste à leur donner de l'information objective, d'ordre médical ou technique, sur les dangers. Ce type d'intervention est généralement insuffisant pour développer les comportements de prudence et les initiatives sécuritaires souhaitées chez les travailleurs. Ces renseignements, bien que pertinents, semblent laisser indifférents les travailleurs puisque leurs comportements ne changent pas.

Ainsi, au lieu de simplement informer sur les risques, l'entreprise doit communiquer avec les travailleurs pour qu'ils s'expriment sur leur propre expérience. Le but de ces échanges est d'amener les travailleurs à parler et à échanger sur les stratégies défensives qu'ils utilisent, individuellement ou collectivement, pour contrer la peur et l'anxiété qu'ils perçoivent d'une situation.

Pour plus de détails sur la participation, je vous invite à consulter le document intitulé « Motivation et participation des travailleurs (euses) à la santé et à la sécurité au travail » disponible sur notre site Internet viaprevention.com. Il s'agit d'un résumé du rapport de recherche de l'IRSST mené par le professeur Marcel Simard de l'Université de Montréal.

Par ailleurs, vous avez peut-être remarqué que notre association sectorielle a changé de nom et d'image. Elle s'appelle désormais Via Prévention. ▲

Langis Lafrance est conseiller en prévention à Via Prévention. Vous pouvez le joindre à *langis.lafrance@viaprevention.com*

Têtes d'affiche

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

1

2

3

4

1 *Gaétan Lalonde* a été nommé au poste de directeur général de la nouvelle succursale de **Kenworth Maska** à Saint-Mathieu-de-Laprairie. M. Lalonde possède une solide expérience des produits Kenworth, du travail en concession de camions lourds et de la Rive-Sud de Montréal.

2 Deux personnalités très connues de l'industrie, qui ont en commun d'œuvrer chez **Action Utility**, prennent une retraite bien méritée. Après 22 ans à la barre d'Action Utility Québec, **Bruce MacDonald** part à la retraite. Par ailleurs, un autre vétéran de l'industrie, **Yvon Fortin**, (photo) qui a occupé le poste de responsable des ventes de remorques usagées chez Action Utility Québec au cours des dix dernières années, prend lui aussi sa retraite.

3 *Sean Ireland*, qui occupait jusqu'à récemment le poste d'administrateur de garanties chez **Action Utility Québec**, a été nommé représentant aux ventes de semi-remorques neuves. M. Ireland couvrira le nord-ouest de Montréal et l'Outaouais.

4 *Raymond Lanthier*, qui occupait le poste de commis aux pièces chez **Action Utility Québec**, assure maintenant la permanence au département des ventes de semi-remorques neuves et usagées, en plus de coordonner les opérations du parc de location court terme.

5 Notre directeur des ventes, *Denis Arsenault* (à gauche) et *Bruno Crispin*, chef partenariats, Solutions d'affaires évoluées pour **Rogers Communications**, entourent une légende du hockey, *Yvan Cournoyer*, conférencier-invité lors d'un événement de Rogers portant sur les solutions de mobilité d'affaires pour l'industrie des transports.

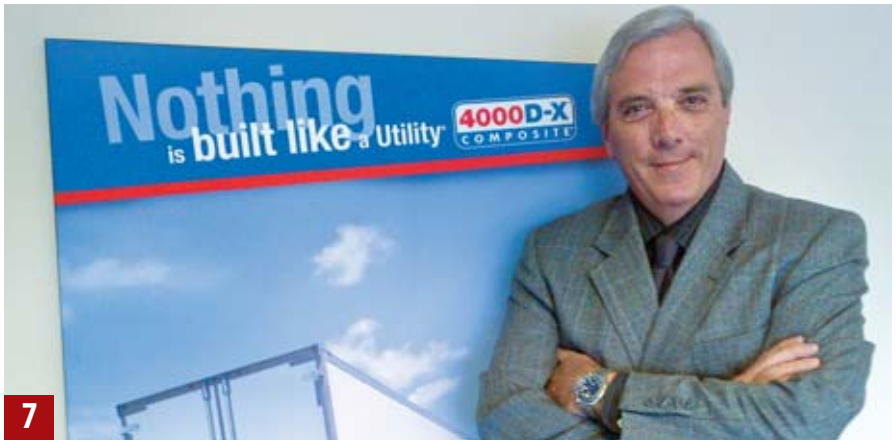
6 La radio de **Truck Stop Québec** a diffusé son émission en direct de chez **Kenworth Montréal** en mars dernier. Nous avons eu l'occasion d'y rencontrer (derrière) *Benoit Therrien*, animateur, sa conjointe *Monica* et *Yvan Domingue* de TransWest. Devant : *Christine Durocher* de **Paclease Kenworth Montréal** et *Daniel Paquette*, vétéran représentant de **Kenworth Montréal**.

7 Au terme d'une carrière en financement d'actifs, *François Tellier* se joint à **Action Utility Québec** à titre de directeur général. M. Tellier remplace Bruce MacDonald.

8 **Le Comité technique du camionnage du Québec** (CTCQ) recevait en mars dernier **Contrôle routier Québec** dans le cadre de ses ateliers techniques mensuels. *Paul Ratté*, le président du CTCQ, est entouré du capitaine *Sylvain Reid*, directeur du service de contrôle routier de Saint-Jean-sur-Richelieu (à gauche) et de *Bernard Denis*, directeur régional par intérim à la Direction générale du grand-Montréal de Contrôle routier Québec.

5

6



7

8

YOKOHAMA
pneus-sp.ca
PNEUS SP
POIDS LOURDS
514-354-7444
UNIPNEU
CERTIFIÉ
POIDS LOURD

Volvo Trucks. Driving Success.®

ÉCONOMIE DE CARBURANT ÉPROUVÉE POUR QUE VOUS TIRIEZ PLUS DE CHAQUE GOUTTE.

« Nos camions Volvo nous offrent une excellent économie de carburant dans toutes les conditions, et nous avons les données pour le prouver. »
– Dean DeSantis, Heritage Transport

Découvrez comment maximiser votre économie de carburant au kiosque 1041 du salon Truck World, ou au **volvotruckscanada.com.**

©2012 Volvo Group North America, LLC

L'innovation technologique : un processus et un travail d'équipe

Par Yves Provencher

L'innovation, c'est le processus de création et d'implantation d'une nouvelle valeur pour le client.» – The Center for Innovation Studies.

Cette définition, que nous faisons nôtre chez FPInnovations–PIT, démontre que l'innovation n'est pas un objet. En d'autres mots, l'innovation, ce n'est pas le iPad, mais plutôt le processus qui a mené à son développement.

Un tel processus est le fruit d'un travail d'équipe acharné. Cette équipe doit être composée de tous les acteurs qui peuvent avoir une influence sur le succès du projet, chaque membre travaillant en vue de l'atteinte de ce succès. Ce que j'avance ici n'est pas très révolutionnaire, vous en conviendrez. Pourtant…

Dernièrement, j'ai eu la chance de participer au congrès de l'Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (AQPER), où j'animais un atelier sur la bioénergie. L'AQPER est une association dynamique, formée d'entrepreneurs motivés et tournés vers l'avenir.

J'ai été impressionné par la diversité des options de combustible qui se développent actuellement au Québec. Plusieurs de ces sources d'énergies se retrouveront bientôt dans nos véhicules. Au fil des rencontres, j'ai toutefois été frappé par les lacunes de communications qui existent entre certains producteurs/fournisseurs d'énergie et les utilisateurs.

Un participant m'a expliqué qu'il fabrique un appareil servant à produire du biométhane. Lorsque je lui ai demandé, intrigué, comment était utilisé ce combustible, sa réponse m'a laissé sans voix : «Aucune idée ! Moi je fabrique les appareils, qui sont achetés par des producteurs qui vendent leur combustible à je ne sais qui… !»

Un peu plus tard, je discutais avec un fournisseur de combustible qui me parlait des camions d'un de ses clients qui tombaient en panne. Il s'est empressé de préciser que le problème n'était pas de son ressort puisque la cause des pannes n'était pas son combustible. Hum ! Je n'ai pu m'empêcher de penser que «responsable ou non», si le propriétaire de camions doit trop souvent terminer des voyages avec ses bons vieux camions au diesel, il aura un problème bientôt !

Ces commentaires contrastaient beaucoup avec la première conférence de la journée, donnée par Bernt Svensén. Celui-ci expliquait en effet comment la mise sur pied d'une grappe industrielle regroupant 70 entreprises et 28 municipalités a contribué au développement de l'industrie du biogaz en Suède.

Dans cette grappe, on trouve les fournisseurs de matières premières (boue des systèmes municipaux, entreprises forestières) jusqu'au manufacturier de camion (Volvo), en passant par les compagnies de transport, par les fournisseurs de technologies de production de gaz, les universités et le centre de recherche-développement. Toute la chaîne y est, et tout le monde est en mode solution.

Les «Tu as un problème de camion qui ne fonctionne pas » font plutôt place aux «Le camion ne fonctionne pas, comment peut-on régler cela ensemble?». En travaillant de cette manière, M. Svensén nous a bien démontré que, non seulement les problèmes peuvent être anticipés, voire évités, mais que cette structure

a aussi permis de créer une véritable industrie, de générer des emplois et, bien entendu, de réduire les effets environnementaux du transport.

Les solutions présentées, puisqu'elles sont développées en pensant à toute la chaîne d'utilisation (tout le monde étant assis autour de la table) étaient acceptées d'emblée. Le groupe s'est non seulement donné les moyens, mais aussi du temps, soit un peu plus de dix ans. Car oui, ça prend des moyens et du temps pour modifier les façons de faire de manière aussi importante.

Je ne voudrais pas terminer en vous laissant croire que ces beaux projets sont l'apanage des Européens. Le projet d'autobus électrique québécois annoncé récemment est un bel exemple de travail où manufacturiers/assembleurs, motoristes, fournisseurs de batteries et de matériaux légers, chercheurs et j'en passe se sont réunis autour d'un projet exceptionnel. L'équipe de PIT a aussi été impliquée avec des universitaires, manufacturiers et utilisateurs finaux pour le développement de prototypes et de produits. Si le financement est bien présent, il n'en demeure pas moins que les échéanciers sont souvent excessivement serrés. Quelques mois pour développer un prototype fonctionnel et deux ans pour développer deux modèles d'autobus : on dispose bien souvent de peu de marge de manœuvre ou de droit à l'erreur.

D'un mode de compétition individuelle à une dynamique de projet collectif d'innovation, changer de paradigme est ambitieux. Mais c'est possible si l'on se munit d'une vision claire et si l'on se fixe des objectifs réalistes. Notre processus d'innovation doit aussi nécessairement inclure la notion de travail d'équipe. Il est ainsi essentiel que chaque maillon de la chaîne de valeur soit représenté et que tout le monde soit en mode solution.

« Le génie, c'est 1 % d'inspiration et 99 % de transpiration » disait Thomas Edison. Et la transpiration prend du temps. ▲

Yves Provencher est ingénieur et directeur au PIT. Vous pouvez communiquez avec lui à: Yves.Provencher@fpinnovations.ca

Association du Camionnage du Québec

Partenaire « Majeur »

BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

1951-2011 60 ans

DU 3 AU 5 MAI 2012 AU FAIRMONT TREMBLANT

Sous la présidence de Victoria Deans, Transport W.J. Deans

Une programmation diversifiée pour les propriétaires et les gestionnaires de l'industrie du transport routier de marchandises.

Économie, nouvelles technologies, dossiers chauds de l'industrie, capital humain…

Soyez du rendez-vous pour avoir l'occasion d'entendre et échanger avec nos conférenciers experts tels que :

Louis Bellemare, François Giguère, Pierre Archambault, Normand Drolet, Guy Dussault, Jean Béliveau, Jean-Philippe Boutin, David Morneau, Catherine Morneau, Gérard Ouimet, Bruno Daigle et bien d'autres…

Jean Béliveau

Gérard Ouimet

Bruno Daigle

Ne manquez pas nos soirées :

Soirée des membres

Tous les participants sont attendus sur le tapis rouge pour cette soirée de vedettes sous le thème « Hollywood »

Banquet de clôture et spectacle de Kim Richardson

Laissez-vous charmer par les talents de cette chanteuse exceptionnelle.

Une soirée à ne pas manquer.

Kim Richardson

www.carrefour-acq.org/section événements/Congrès annuel
ou communiquez au 514 932-0377.

Partenaires « Platine »

Northbridge Assurance

Biron
Visionnaire de la santé depuis 1952

Partenaires « Médias »

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

TRANSPORT MAGAZINE
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS!

Question capitale

Louer ou acheter votre matériel roulant? De tout temps, les flottes se questionnent sur les meilleures façons de financer leurs actifs roulants, mais ne cherchez pas de réponse universelle : chaque cas est unique.

Par Valérie Noël-Létourneau

L'industrie du transport routier évolue sans arrêt. Que ce soit au niveau environnemental, économique ou de la gestion des opérations, les entreprises qui performent sont celles qui s'ajustent constamment. La crise économique que l'industrie vient de traverser a d'ailleurs apporté son lot de changements, les plus importants touchant sans aucun doute au financement. Dans un contexte où l'économie reprend son souffle et où les technologies éco-énergétiques coûtent de plus en plus cher, quelle est la meilleure stratégie en matière de gestion du matériel roulant : l'achat ou la location ?

Puisque toutes les entreprises sont différentes, que leur capital varie et que leurs enjeux ne sont pas les mêmes, il n'y a pas une seule réponse magique. Avec l'aide de spécialistes, nous tenterons de brosser un portrait réaliste des différentes tendances en matière de financement en 2012, en gardant en tête qu'une solution qui est avantageuse pour une flotte de quelques centaines de camions ne l'est pas nécessairement pour une compagnie qui en possède dix.

Les compagnies qui ont traversé la crise sans trop de heurts sont celles qui ont revu leur modèle d'affaire. Il est inévitable ici de parler de l'envergure des compagnies puisque, selon leur taille et leur capital, les stratégies ne sont vraiment pas les mêmes. C'est d'ailleurs ce que tous les spécialistes en financement nous ont affirmé : aujourd'hui, la première étape essentielle à respecter lors de l'acquisition de matériel roulant, c'est de connaître et de définir les besoins et les attentes exactes de l'entreprise.

Le contrat de vente conditionnelle (CVC)

Le nom l'exprime : la vente est conditionnelle à ce que tous les paiements ait été acquittés. Généralement, dans un CVC, le client doit fournir un montant en argent comptant qui équivaut à plus ou moins dix pour cent de la valeur totale du camion, en plus de devoir assumer les taxes à la livraison. Par exemple, à l'achat d'un camion neuf d'une valeur de 100 000 $, le client devrait débourser 23 000 $ en argent comptant, soit 10 000 $ pour assumer 10 % de la valeur totale et 13 000 $ pour s'acquitter des taxes qui correspondent à environ 13 %.

Le contrat de vente conditionnelle est le seul moyen de financement où le nom de la compagnie ou du client acquéreur apparaît comme propriétaire sur le contrat. Dans les deux autres options qui suivent, le client est identifié comme étant locataire et la compagnie de financement ou le concessionnaire apparaît comme locateur.

L'économie se relève lentement et les flottes recommencent à magasiner. Une bonne stratégie de financement peut faire une grosse différence comptable en bout de ligne.

La location-acquisition

Depuis quelques années, la tendance à la location-acquisition a gagné en popularité. En effet, plutôt que de devoir payer une valeur résiduelle de l'ordre des 20 pour cent, on a vu apparaître des valeurs résiduelles à 100$, 10$ ou à 1$. Cette nouvelle technique permet de s'adapter davantage aux besoins du client. «À la première rencontre, je demande toujours au client ce qu'il veut.

S'il veut le paiement mensuel le plus petit possible, je vais le diriger vers la valeur résiduelle à 20 pour cent. Mais s'il désire la méthode la plus économique au bout de la ligne pour que son camion lui coûte le moins cher possible, outre l'aspect fiscal, je suggère alors l'achat ou la location avec valeur résiduelle à 100$», d'expliquer Glen Murphy de RoyNat Financement, Banque Scotia.

Le seul élément qui différencie la location-acquisition du contrat de vente conditionnelle (CVC), c'est les taxes. Avec la location-acquisition, le client n'a pas à payer les taxes à la livraison du camion puisque la transaction est considérée comme un service; les taxes sont donc réparties sur tous les paiements.

Aussi, bien que les paiements d'une entente avec valeur résiduelle à 20 pour cent soient plus petits mensuellement, à la fin du bail vous devrez payer plus cher puisque vous aurez à acquitter les intérêts accumulés sur le 20 pour cent tout au long de votre bail. Cela devient donc un choix personnel selon les moyens de la compagnie dans l'immédiat.

La location-exploitation

Pour avoir une entente de location-exploitation, le contrat de location ne doit répondre à aucun de ces critères. (Voir l'encadré).

1. Y a-t-il transfert du droit de propriété ? Autrement dit, est-ce que la compagnie est ou sera propriétaire à la fin du bail?

2. Y a-t-il option d'achat à prix de faveur ? L'entreprise a-t-elle la possibilité de devenir acquéreur du véhicule moyennant un montant X, aussi symbolique soit-il?

3. La durée du bail correspond-elle à 75 pour cent ou plus de la durée économique du bien ?

4. La valeur actualisée des paiements exigibles correspond-elle à 90 % ou plus de la juste valeur du bien loué ?

Ces normes sont applicables à la majorité des entreprises à moins qu'elles n'adhèrent aux nouveaux standards internationaux IFRS, ce qui devrait être de plus en plus courant dans l'avenir.

Si l'on répond oui à l'un de ces critères, on n'est pas devant un cas de location-exploitation mais bien de location acquisition. Ce choix de location n'est cependant pas accessible à tous. Les conditions demandées sont plutôt exigeantes et concernent davantage les moyennes et grandes entreprises.

«Pour être admissible à la location-exploitation, il faut une équité minimum qui démontre la solvabilité et la pérennité de l'entreprise, en plus de cumuler plusieurs années d'exploitation», explique René Arcand, directeur régional des ventes chez Services financiers Paccar.

Avec ce type de financement, deux possibilités s'offrent aux entreprises : la location avec entretien (donc un service clés en main), et la location sans entretien. Puisque les compagnies qui tendent vers ce choix de financement possèdent beaucoup de camions, la formule tout inclus est intéressante puisqu'elle devient beaucoup plus que du simple financement.

Cependant, comme les entreprises

admissibles à ce type de financement ont souvent des ateliers mécaniques à leur disposition, le service clé en main n'est pas nécessairement le plus avantageux.

«Les avantages opérationnels de la location-exploitation ne sont pas à négliger. L'achat ou la location-acquisition demande de transiger avec une multitude de fournisseurs, d'investir pour l'entretien, la réparation : ça devient très compliqué et ça prend beaucoup de temps», d'expliquer Jérôme Léonard, vice-président principal et directeur général chez Location Brossard. «Bref, la gestion du parc prend du temps et de l'énergie qui devraient être concentrés vers les opérations. Oui, le côté financier est avantageux, mais le côté opérationnel nous permet même d'aider nos clients à performer.»

La location-exploitation à court terme constitue une autre tendance de plus en plus populaire qui est accessible à un plus grand nombre d'entreprises. Cette possibilité répond à un besoin ponctuel. Le client peut donc ajuster le nombre de camions dans son parc au besoin. Plutôt que, par exemple, garder 20 camions à l'année alors qu'il n'en n'exploite que 18 la majeure partie de son temps, il peut ainsi ajuster sa flotte lors des périodes de pointe sans avoir à assumer les coûts annuels reliés à un camion.

«C'est une tendance qui se dégage depuis la crise économique», remarque M. Léonard.

«Exploiter un camion neuf coûte évidemment moins cher que faire rouler un camion de quatre ans. Voilà pourquoi la location-exploitation devient très avantageuse. D'ailleurs, la grosse tendance que j'observe depuis quelques années, c'est vraiment l'exploitation du camion sur quatre ans. À plus ou moins 200 000 km par année donc, après quatre ans, à 800 000 km, on redonne les clés et on recommence le cycle», indique M. Arcand.

Le prix des nouvelles technologies

L'avènement des nouvelles technologies éco-énergétiques compte parmi le sujets sur lesquels tous les spécialistes interrogés ont fortement insisté. Nous leur avons donc posé la question : selon vous, l'arrivée des nouveaux dispositifs environnementaux a-t-elle influencé le monde du financement ?

La réponse : oui, les nouvelles technologies environnementales ont eu un effet sur le choix de financement. Principalement parce que l'expertise des mécaniciens n'est plus du domaine de l'acquis. «Dans quatre ans, le moteur ne sera plus le même parce que la technologie est en constante évolution», constate M. Arcand.

«Les nouvelles technologies ont fait grimper les prix à l'achat en plus de rajouter des coûts d'entretien supplémentaires, mais les coûts rajoutés sont rattrapés en économie de carburant. À la fin de l'année, ça revient au même», analyse Glen Murphy.

Spécialiste de la location-exploitation, Jérôme Léonard est convaincu que l'avènement des nouvelles technologies a rendu cette option très populaire. «Les véhicules sont plus complexes, la mécanique est très pointue donc, pour les gens qui ont des parcs privés, la gestion est de plus en plus difficile et les amène à se tourner davantage vers la sous-traitance.

De cette façon, ils sont en mesure de se concentrer sur leur activité principale, c'est-à-dire, l'opération des transports».

En bref, les nouvelles technologies ont rendu les camions plus complexes à entretenir, mais affirmer qu'elles ont complètement révolutionné le monde du financement serait exagéré. Le choix de l'entreprise devrait être fondé sur ses besoins dans l'immédiat et sur le capital disponible. Certaines compagnies préfèrent se tourner vers des produits clé en main pour la tranquillité d'esprit que cela leur procure, tandis que d'autres vont préférer entretenir elles-mêmes leur flotte.

Fiscalité et comptabilité 101

Il est impossible de se pencher sur le monde du financement sans aborder les avantages fiscaux et comptables que procurent certaines méthodes. Ce sujet mériterait à lui seul un article complet, mais nous tenterons tout de même, tout en demeurant en surface, de comparer les avantages de certaines méthodes.

Il est important de comprendre qu'entre le contrat de vente conditionnelle et la location-acquisition, il n'y a pas vraiment de différence, mises à part les taxes. La législation a évolué, permettant d'utiliser l'appellation location-acquisition et de répartir les taxes sur la totalité des paiements du bail parce que finalement, les deux options sont quasi-identiques.

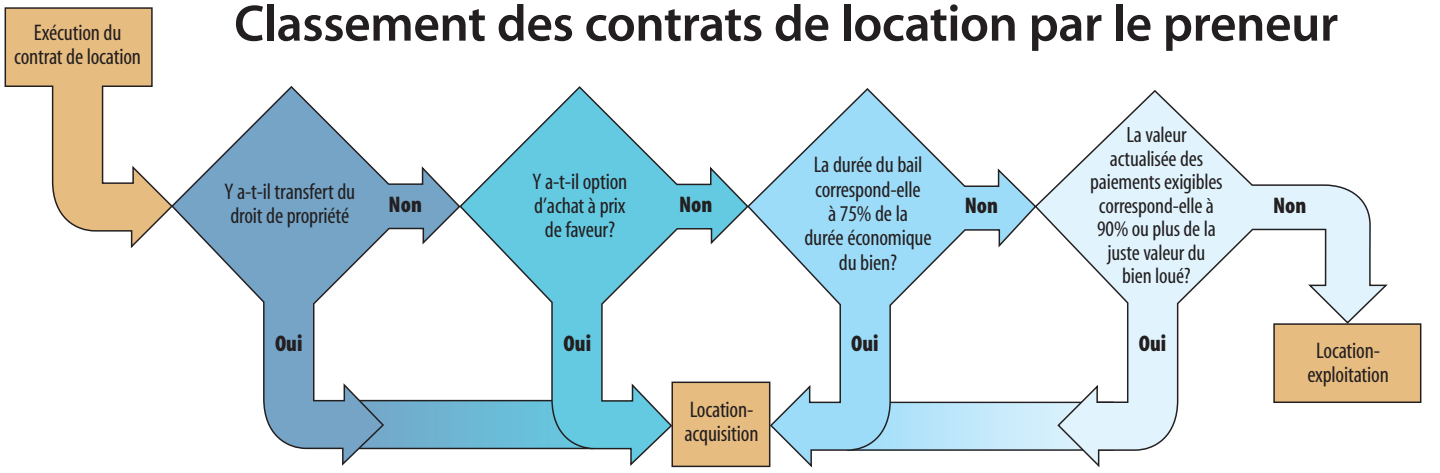
L'avantage fiscal à ne pas négliger dans un contrat de vente conditionnelle, c'est le moment de l'année où la compagnie achète le camion. Par exemple, acheter son camion à la fin de son année financière permettra à la compagnie d'amortir la moitié du montant des taxes sur toute son année financière et ce, même si elle possède le camion depuis seulement une journée. Autrement dit, c'est comme avoir un enfant au 31 décembre : même si l'enfant est né à la dernière journée de l'année, les parents peuvent bénéficier de l'exemption d'un enfant à charge durant toute l'année.

Aussi, entre un contrat de vente conditionnelle et une location-acquisition, il n'y a aucune différence dans le traitement comptable de la compagnie : elle devra capitaliser les actifs acquis (les véhicules) et les amortir à tous les ans.

La location-exploitation procure un avantage fiscal à ne pas négliger : elle permet de déduire 100 pour cent du paiement. Par exemple, un camion coûtant 2 500 $ mensuellement coûtera 30 000 $ annuellement à la compagnie. Donc, dans un contrat de location-exploitation, la compagnie peut déduire 30 000 $ de revenu imposable puisque la situation est considérée comme un service de location et non pas comme une dépréciation de camion.

La location-exploitation offre un avantage comptable dans le ratio dette/équité. Puisque la transaction n'apparaît pas au bilan comme étant une dette, elle n'affecte pas la cote de crédit. Par exemple, une compagnie qui voudrait se faire financer 10 camions à 100 000 $, pour un total d'un million de dollars, verrait sa cote de crédit établie à 2/1 (dette/équité) puisque la transaction est considérée comme un service de location et non pas comme un

Classement des contrats de location par le preneur



Source : Manuel de l'I.C.C.A., chapitre 3065, par. .03 (g)

achat qui apparaîtrait au passif. Une cote de crédit de 2/1 donne accès à de meilleurs taux et à d'autres avantages que procure une bonne cote de crédit. À titre comparatif, la même transaction en CVC, par exemple, donnerait une cote de crédit d'environ 2,7/1 (ce qui est largement plus endetté), et donc une cote de crédit plus lourde.

Finalement, pour revenir à notre question du début, dans le contexte actuel, quelle est la meilleure stratégie, l'achat ou la location ?

Toute compagnie devrait considérer son comptable comme son meilleur ami. Le monde du financement est très complexe, il compte plusieurs services accompagnés d'une multitude de variantes et les compagnies les plus en santé financièrement sont celles qui font les bons choix selon leurs besoins.

Selon les spécialistes rencontrés, tout dépend du client. Comme dans l'acquisition d'une voiture ou d'une maison, la location ou l'achat dépend des besoins, des moyens et de la situation de chacun. La décision se prend vraiment au cas par cas. ▲

Simple. Rapide. Efficace.

TruckandTrailer.ca
On vend votre équipement

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

Transport Routier...

TSQ TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB TECHNOLUB

À la recherche de routiers, répartiteurs, courtiers, mécaniciens...? Nous sommes votre meilleure référence !

Truck Stop Québec est la seule et unique radio dédiée aux camionneurs!

Truck Stop Québec rejoint assurément le camionneur que vous recherchez!

Nouveau concept RADIO

- Lundi au Jeudi 16h00 en direct
- 100% camionnage
- Circulation, Météo, Information
- Disponible via l'aps TUNEIN
- Disponible aussi sur Truck Stop Quebec

Stats Radio Janvier 2012
Total Connections: 33173 | Unique: 10264

Stats Radio Février 2012
Total Connections: 36057 | Unique: 10789

TRUCKSTOPQUEBEC.com
1147 Des Roses, Plessisville (Qc) G6L 3A1
Tél.: 819-362-6089

WEB

- Forum
- PAPS et PARS
- Emplois Camionneurs
- Information
- Photos et Vidéos

Stats web Janvier 2012 (Google Analyctics)
109 241 Visites
100 614 Visiteurs uniques absolus
125 918 Pages vues

Stats web Février 2012 (Google Analyctics)
109 526 Visites
100 793 Visiteurs uniques absolus
125 631 Pages vues

Transport Bourassa, Chloé Bélanger

Étant à la recherche de chauffeurs de qualité, on nous avait recommandé d'utiliser les services de TSQ. Après plusieurs mois d'utilisation, nous pouvons dire que nous sommes plus que satisfaits des résultats obtenus! Nous continuerons à l'utiliser et recommandons chaudement la publicité offerte sur leur site.

Golden International, Teresa D'Urso

Golden International utilise le service Web de Truck Stop Québec depuis quelques années. Il offre une grande visibilité à des chauffeurs professionnels qui ont leur métier à coeur. Selon nous, c'est le média qui nous apporte le plus de candidats. D'autre part, il est facile de modifier notre annonce publicitaire en fonction de nos besoins. Le service est excellent!

Gosselin, Francis Angers

Truck Stop Québec, nous permet de rejoindre rapidement et facilement notre clientèle cible. C'est-à-dire des professionnels de la route qui sont aussi passionnés du transport que notre équipe.

C.H. Express Inc., Stéphanie Morissette

Nous apprécions grandement l'excellent outil d'information qu'est Truck Stop Québec. Non seulement, cela nous permet, au niveau du recrutement, de rejoindre des chauffeurs de qualité qui sont passionnés par leur métier, mais c'est en plus un canal de communication des plus efficace, qui nous permet d'échanger des informations, mais aussi d'être partie prenante et de mieux comprendre le quotidien des chauffeurs québécois. Nous remercions et félicitons l'équipe de Truck Stop Québec pour toutes ces raisons et les recommandons à tous !

Patrice Proulx

Depuis quelques années, nous avons pu compter sur l'appui indéfectible de TruckStopQuébec pour faire la promotion de notre événement. Que ce soit par le biais de la radio ou encore par des partenariats lors d'Expocam, TruckStopQuébec nous aide à rejoindre les passionnés de compétition. Benoît est un homme qui a à cœur de bien informer les camionneurs partout en Amérique du Nord... et même dans le monde. Merci Benoît pour ton bon travail!

QC, Tony Pisaturo

Quality Carriers/Novirtus Transport is in a hiring mode for both Owner Operators and Company drivers. We were looking for a very effective way to help us achieve this goal in the Quebec market. Truck Stop Quebec has been very successful in helping us to be where we are today and to continue to increase our driver count, in order to keep up with customer demands. To the whole Truck Stop Quebec Team, thank you and keep up the good work.

kingsway, Eric Dubé

Chez Kingsway Vrac, nous utilisons les services de l'équipe de Truck Stop Québec et nous avons des résultats exceptionnels. Que ce soit sur le site internet, les "live" de Benoit Therrien ou en me rendant directement en studio, la réponse est rapide et les candidats sont très intéressants. C'est la meilleure façon de rejoindre les meilleurs chauffeurs de l'industrie.

Transport Dany Bernier, Dany Bernier

Au fil des ans, Truck Stop Québec est devenu une fenêtre intéressante pour les conducteurs de véhicules lourds, qui, pour différentes raisons, l'utilisent avec assiduité pour s'informer, suivre les nouvelles de l'industrie du transport ou simplement échanger entre eux. Il nous apparaît donc comme étant une excellente raison d'utiliser cette ressource lorsque nous avons des nouvelles d'intérêt pour cette clientèle, ou encore lorsque nous sommes à la recherche de candidats pour des postes à combler au sein de l'entreprise.

Transport Vilmik, Michel Boisvert

Quand Transport Vilmik recherche des pros pour faire partie de son équipe, il n'a qu'une seule place pour les trouver. Là où les pros se renseignent, où les pros se divertissent, c'est sur Truck Stop Québec.

TOURNOI DE BALLE 11 aout 2012

En 2007, je décidais d'hypothéquer mon espérance de vie pour réaliser mon rêve, conduire des camions. J'ai parcouru pendant trois ans les routes de l'Ouest à bord des beaux camions bleus de Trans-West. Suite à plusieurs hospitalisations et la baisse importante de mes capacités pulmonaires, j'ai dû quitter la route pour m'investir à temps plein à ma santé. Je suis atteinte de la fibrose kystique.

Le 11 aout prochain, de grandes équipes se réuniront pour une troisième année consécutive au tournoi de balle-molle de Truck Stop Québec pour amasser des fonds au profit de la fibrose kystique (FK). Compétition et taquineries seront au rendez-vous pour alimenter la journée, hot dogs et breuvages seront vendus! Une somme de 3 320$ a été remise l'année dernière pour la cause, et nous visons encore plus en 2012! Préparez vos équipes pour 2012 ! Merci à Truck Stop Québec pour ce bel événement !
Sophie Jacob

TSQ TRUCKSTOPQUEBEC.com

AUSSI :
48 Groupes frigorifiques
53 Nouveaux produits

Des camions spéciaux

Camions spécialisés *Un tour d'horizon des tendances et des nouveautés dans le monde des véhicules aux vocations spéciales.* *Par Steve Bouchard*

Le *Work Truck Show*, qui avait lieu en mars dernier à Indianapolis, offre une excellente occasion de découvrir les nouvelles tendances dans le monde des camions spécialisés. Ce que le dernier salon nous a appris, c'est que le gaz naturel devient une option de plus en plus populaire dans ce segment de marché.

On a pu voir un exemple illustrant le virage «vert» entrepris et la disponibilité grandissante des carburants de remplacement dans le marché des camions spécialisés au *Work Truck Show* alors que Kenworth invitait les participants à prendre part à des «essais routiers verts» au volant d'un tracteur Kenworth T370 diesel-électrique et d'un camion de collecte des matières résiduelles à compacteur T440 propulsé au gaz naturel.

Incidemment, **Kenworth** a profité du *Work Truck Show* pour dévoiler son nouveau K270, un camion de classe 6 à cabine avancée aérodynamique. Ce modèle s'ajoute au K370 de classe 7 et procure, selon Kenworth, «une excellente maniabilité, une grande facilité d'utilisation, une visibilité exceptionnelle et beaucoup de style».

Parmi les utilisations prévues pour les Kenworth K270 et K370, on trouve des tâches qui nécessitent un camion maniable comme la cueillette-livraison, la location à court et long termes, le remorquage, l'aménagement paysager, le transport de meubles et la distribution alimentaire. La distance du pare-chocs à l'arrière de la cabine est de 63,4 pouces et les deux camions offrent un angle de braquage de 55 degrés.

D'Indianapolis, transportons-nous au salon Mid-America Trucking Show de Louisville au Kentucky où Navistar a dévoilé son nouveau camion spécialisé de service dur à cabine avancée : le LoadStar.

Ce camion s'adresse, entre autres, aux marchés de la collecte des matières résiduelles, du pompage de béton et à l'approvisionnement des avions en carburant. Parmi ses caractéristiques principales, on trouve une cabine en acier inoxydable conçue pour minimiser la corrosion et rehausser la durabilité; des longerons de cadre de châssis à profondeur variable pour maximiser la durabilité, une masse allégée, un longeron de cadre abaissé et une meilleure douceur de roulement.

Kenworth K270 et K370

International LoadStar

«Nous avons parlé aux chauffeurs afin de mieux comprendre leurs besoins et savoir ce qu'il manquait dans les camions qu'ils conduisent», a expliqué Jim Hebe, vice-président directeur des opérations nord-américaines chez **Navistar**. «Afin de répondre à ces besoins, nous avons optimisé l'espace en cabine, rehaussé les mouvements du siège et du volant et ajusté l'emplacement du levier de commande afin d'offrir un environnement de travail hautement ergonomique et personnalisable. L'extérieur porte la signature visuelle de la marque International Truck.»

Pourvu d'une colonne de direction ajustable et télescopique et d'un siège réglable sur 10 pouces d'avant en arrière et sur six pouces en hauteur en équipement standard, le LoadStar promet de l'espace abdominal comme jamais auparavant, de dire Navistar. La portière offre une large ouverture à 90 degrés et la première marche placée à 18 pouces du sol assure aux chauffeurs un maximum de confort, ajoute le fabricant.

Ce camion peut être livré avec un moteur diesel MaxxForce de 10, 11 ou 13 litres alors que le moteur Cummins Westport ISL-G au gaz naturel comprimé sera disponible au printemps 2013 pour offrir une plus grande souplesse aux acheteurs.

Il sera possible de commander le LoadStar à compter d'octobre 2012 par le biais des concessionnaires International du Canada et des États-Unis.

La nouvelle vedette de l'année dernière dans le monde des camions spécialisés, le **Cat CT660**, commence à arriver sur le marché. Il est en production depuis septembre à l'usine de Navistar à Garland au Texas.

Inspiré du PayStar d'International, mais substantiellement modifié, il est propulsé par un moteur de la marque Cat fabriqué par Navistar. En fait, l'usine de Garland assemble les deux camions de façon interchangeable sur la même chaîne d'assemblage, avec les camions militaires International WorkStars et d'autres produits de Navistar.

Cat indique que tout ce qui se trouve au-dessus du châssis est nouveau, mais même certaines composantes du châssis ont été repensées et remplacées. Par exemple, la bielle pendante est unique au CT660, et le système de direction est nouveau dans l'ensemble. Les ingénieurs ont aussi apporté une attention spéciale à éliminer les grincements et les cliquetis : pour ce faire, ils ont notamment fait du coffre à gants un simple bac en éliminant une attache et une paire de pentures pouvant potentiellement faire du bruit.

Les moteurs CT11 et CT13 sont présentement disponibles, à une puissance pouvant atteindre 475 chevaux pour un couple maximal de 1 700 lb-pi. Le CT15 (puissance de 450 à 550 chevaux et couple de 1 550 à 1 850 lb-pi. en six versions nominales toutes régulées à 2 100 tours-minute) est présentement disponible sur commande seulement et les premières livraisons devraient commencer au courant de l'été. La transmission entièrement automatique CX31 est livrée en équipement standard alors que les acheteurs

CAT CT660

peuvent opter pour une transmission manuelle ou UltraShift Plus Vocational de Eaton en option. L'an prochain, Cat prévoit dévoiler le CT680 à essieu avant avancé présentant une longueur entre le pare-chocs et l'arrière de la cabine de 116 et de 122 pouces. Il sera pourvu d'un nouveau module de refroidissement et on pourra se prévaloir en option de filtres à air extérieurs doubles sur les modèles à long capot, comme avec la version la plus longue du CT660.

Le CT660 concurrence principalement les produits de Kenworth, Mack et Peterbilt.

Chez **Peterbilt** justement, le modèle 382 compte parmi les vedettes de la marque dans le segment des camions spécialisés. Le 382 a été lancé il y a deux ans et Peterbilt a récemment annoncé que de nouvelles options sont offertes pour ce camions disponible en configuration camion ou tracteur. Ces nouvelles options permettent de bénéficier de capacités nominales d'essieux, de puissances et de couples plus élevés dans une plus grande variété de segments. Destiné aux utilisations régionales et de courtes distances, le 382 répond aussi aux utilisations municipales, de construction, de collecte des ordures, de combat des incendies et des services d'urgence.

Parmi les nouvelles options, on trouve le Cummins ISL9 avec prise de mouvement arrière, des essieux avant de 20 000 lb, des essieux arrière d'une capacité pouvant atteindre 46 000 lb; des options de cadre de châssis allant jusqu'à 11 po 5/8 d'épaisseur; le système de stabilité Bendix ESP en plus d'un choix de suspension arrière parmi les modèles de Hendrickson, de Reyco et de Chalmers.

Peterbilt 382

Western Star

UNE TRANSMISSION SPÉCIALISÉE CHEZ FREIGHTLINER

Depuis l'année dernière, FREIGHTLINER TRUCKS offre la transmission manuelle automatisée AMT3 avec ses camions Business Class M2. Cette nouvelle technologie de transmission combine la conception simple d'une transmission manuelle à l'intelligence électronique pour offrir un système d'embrayage automatisé à deux pédales qui rehausse l'efficacité énergétique.

Grâce à sa commande électronique «intelligente», l'AMT3 promet des changements de rapport plus doux et une efficacité énergétique rehaussée. 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.

Freightliner précise que cette transmission est idéale pour des utilisations comme la distribution alimentaire et de boissons, les véhicules tout usage et les camions de remorquage.

Le Cummins ISL9 possède l'un des plus hauts rapports puissance/poids de sa catégorie. Sa puissance nominale va de 345 à 380 chevaux pour un couple de 1 300 lb-pi.

Peterbilt souligne que le 382 offre une excellente maniabilité avec son rayon de braquage de 50 degrés et que son capot incliné procure une excellente visibilité. Le système sophistiqué d'éclairage avant offre un éclairage plus large et plus clair. Pete ajoute que son système de climatisation/chauffage a été amélioré et qu'il offre un meilleur débit d'air tout en réduisant les frais d'entretien.

Dans un segment de transport vraiment spécialisé, **Western Star** a présenté récemment un nouvel ensemble de transport d'automobiles pour son modèle 4900. Il comporte une cabine basse de 101,5 pouces du sol au sommet de la cabine, hauteur obtenue sans avoir à faire modifier le toit par une tierce partie.

La seule option de propulsion disponible est le Cummins ISX15 offrant une puissance nominale de 400 à 600 chevaux et un couple pouvant atteindre 2 050 lb-pi. Un système de post-traitement horizontal est offert en équipement standard.

RÉVOLUTION FOURGON

LE BON VIEUX CAMION DU LAITIER EST EN TRAIN DE CHANGER!

Le gros camion-fourgon surélevé (le «step van»), qui a aussi servi au boulanger et au livreur de fruits et légumes de mon enfance (et peut-être aussi de la vôtre), a de moins en moins l'air de cette boîte carrée et massive énergivore du passé.

Depuis quelques années déjà, on trouve la propulsion hybride diesel-électrique et diesel-hydraulique dans les camions-fourgons surélevés, mais le développement de la technologie toute électrique va à la vitesse grand V. On voit aussi l'apparition de nouveaux matériaux et des modifications aérodynamiques visant aussi à en améliorer l'efficacité énergétique.

Il y a deux ans déjà, Freightliner Custom Chassis Corporation (FCCC) présentait son châssis pour camion-fourgon surélevé tout électrique, «le premier de l'industrie en Amérique du Nord à être entièrement électrique, y compris le système de ventilation-chauffage», mis au point en collaboration avec le producteur de systèmes de propulsion électriques et hybrides Enova Systems. (Incidemment, FCCC offre la propulsion au gaz naturel comprimé et a présenté son nouveau châssis S2G propulsé au gaz propane liquéfié installé en usine au dernier salon *Work Truck Show*.)

Le projet implique l'ingénierie et l'intégration de la technologie de propulsion électrique 120 kW d'Enova au châssis MT-45 qui offre une capacité allant de 14 000 à 19 500 livres. Les piles lithium-ion sont fournies par Tesla Motors et procurent une autonomie de 160 kilomètres avec une seule charge qui prend de six à huit heures. Les piles utilisent aussi l'énergie du freinage pour se régénérer.

L'automne dernier, FCCC a annoncé le lancement du programme «Green for Free» qui permet aux flottes de faire l'acquisition de véhicules tout électriques au coût d'un véhicule commercial diesel. Les économies de carburant et d'entretien réalisées par les flottes avec les véhicules électriques sont ensuite utilisées durant une période de temps préétablie pour amortir le différentiel de coût de la technologie.

Il y a deux ans également, Navistar annonçait que la ville de Portland en Oregon servirait de marché de lancement pour son nouveau camion électrique eStar de classes 2-3. Résultat d'une coentreprise avec la compagnie britannique Modec (Navistar-Modec EV Alliance, LLC), le eStar a une autonomie d'environ 160 km par charge et sa vitesse de pointe est de 80 km/h. Il est destiné à des utilisations urbaines impliquant un retour au port d'attache à la fin de la journée où il peut être complètement rechargé en six à huit heures.

La batterie du eStar peut être retirée en 20 minutes. Affichant «zéro émission» à l'échappement, chaque camion eStar peut éviter jusqu'à dix tonnes de gaz à effet de serre par année. Son poids nominal brut est de 12 100 livres et sa charge utile peut atteindre deux tonnes.

Outre la propulsion, les fabricants de camions-fourgons surélevés réussissent à améliorer l'efficacité énergétique de leurs véhicules en les allégeant. «Nous utilisons de nouveaux matériaux composites qui permettent des allègements au châssis pouvant atteindre quelque 500 livres», explique Jonathan Randall, directeur du marketing de FCCC. «Nous travaillons aussi sur le groupe motopropulseur; par exemple, nous offrons un moteur à quatre cylindres qui procure un allègement de quelque 900 livres par rapport à un moteur à six cylindres», illustre M. Randall.

Volvo

Vous pouvez le commander avec un BBC (distance entre le pare-chocs et l'arrière de la cabine) de 123 ou de 132 pouces, en configuration cabine de ville ou compartiment-couchette. La compagnie dit n'avoir fait aucun compromis sur le dégagement intérieur ou l'accès à la couchette. Des compartiments-couchette de 40, 54 et 68 pouces sont offerts en option.

Avec la version à cabine de ville se trouve un réservoir à carburant de 190 gallons jumelé à un réservoir à liquide d'échappement diesel de 13 gallons. Ce modèle est le seul dont les batteries se trouvent dans la cabine. Des réservoirs de diesel d'une capacité totale de 250 gallons et un réservoir à liquide d'échappement diesel de 23 gallons se trouvent sur le modèle à compartiment-couchette de 68 pouces.

La configuration à trois batteries intérieures – logées sous un siège de conception spéciale – est en fait offerte avec tout type de Western Star à cabine de ville et sur les modèles possédant un compartiment couchette de 40 pouces au maximum propulsés par un moteur DD13 ou ISX. Cette configuration libère de l'espace de châssis (les câbles des batteries passent dans le plancher) et réduit le stress attribuable aux vibrations courantes avec les installations sur le cadre du châssis.

Parmi les autres caractéristiques, la version pour le transport d'automobiles possède un réservoir hydraulique de 40 gallons.

Volvo a également présenté il y a quelques mois un ensemble de transport d'automobiles, le Volvo Autohauler (VAH), qui a été pensé pour offrir le maximum de capacité de charge tout en offrant efficacité, sécurité et confort au chauffeur.

Le VAH est en fait un camion à cabine de ville dont le châssis est plus bas et dont la distance entre le pare-chocs et l'arrière de la cabine est plus courte par rapport aux modèles standard. Il a été conçu pour procurer le plus grand espace de chargement possible tout en incorporant la plus récente technologie de moteur.

L'ensemble présente une configuration à essieu avancé qui répartit la charge de manière à offrir la meilleure maniabilité possible, indique Volvo, qui ajoute avoir travaillé très étroitement avec des clients et des installateurs d'équipement de caisse afin de bien comprendre leurs besoins et d'y répondre.

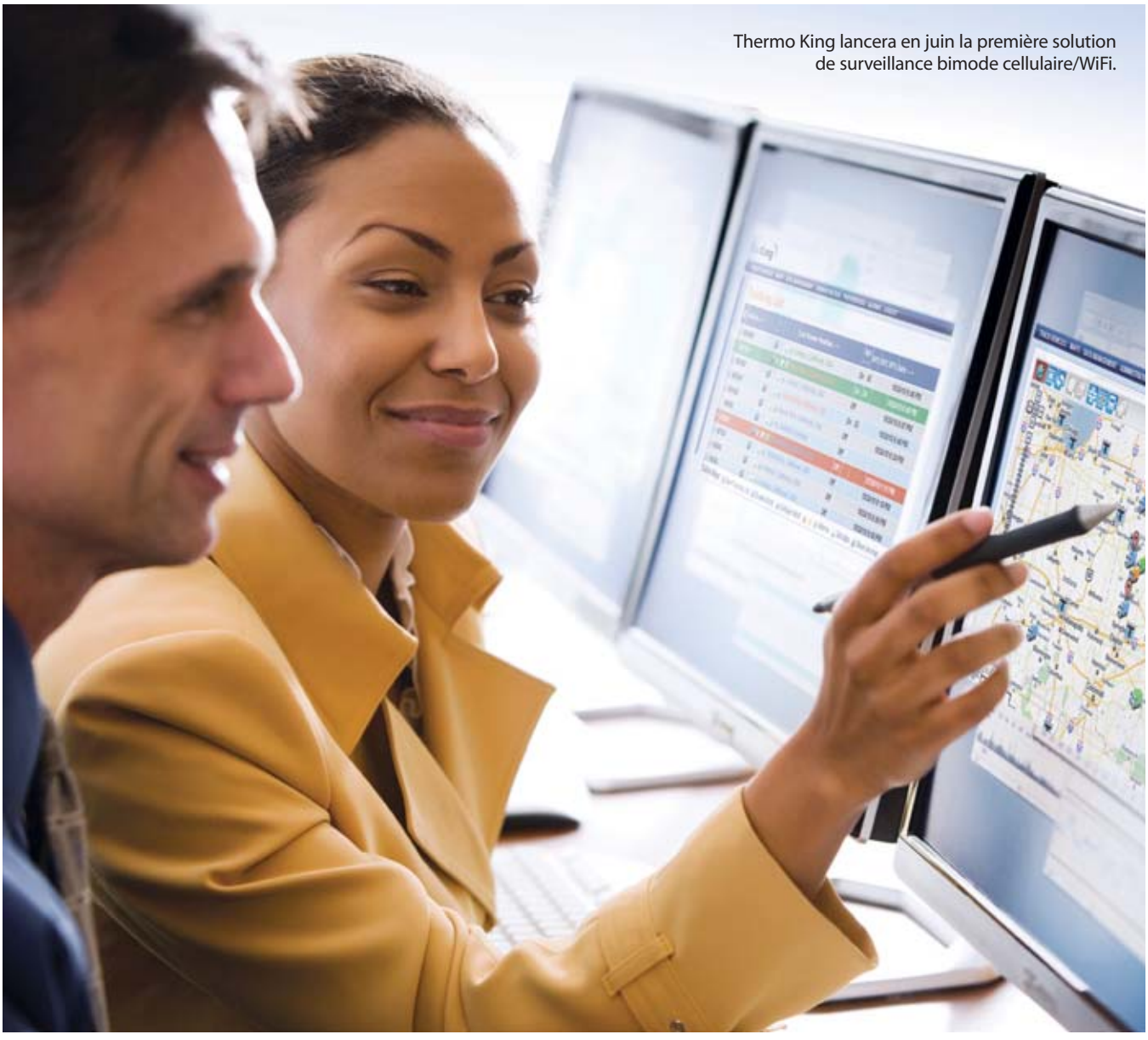
Mack a apporté des améliorations à son Granite, ainsi qu'à son nouveau Titan.

Le VAH est offert avec un moteur Volvo D11 ou D13 d'une puissance maximale de 500 chevaux jumelé à une transmission I-Shift.

Évidemment, Volvo offre toujours son modèle VHD dans le segment des camions de construction. Le modèle VHD présente une distance de 113,6 pouces du pare-chocs à l'arrière de la cabine alors que cette distance est de 145,5 pouces sur le VHD 430. L'essieu est positionné à 29,1 pouces sur les deux modèles alors que le VHD peut être livré avec une cabine de ville à capot moyen, et le 430 est pourvu d'un compartiment-couchette plat de 41 pouces.

Enfin, **Mack** a apporté des améliorations à ses camions spécialisés Granite et Titan (ce dernier ayant été dévoilé l'an dernier à l'occasion du salon ConExpo-ConAgg de Las Vegas).

Mack offre une version poids moyen/lourd de son Granite destinée aux flottes municipales. Cette nouvelle version est disponible avec essieu avant avancé ou reculé et elle est propulsée par un moteur Cummins ISL9 EPA 2010 jumelé à une transmission manuelle Eaton ou à une boîte automatique Allison 3000 en option. Le Granite peut être commandé avec un compartiment-couchette à toit plat de 36 pouces pourvu d'un matelas de 30 pouces sur 80 pouces. Le Mack Granite bénéficie aussi d'autres améliorations, comme une nouvelle console de plafond, un pare-brise monopièce en option et un ensemble de garnitures intérieures Champion avec capitonnage et des sièges «ultracuir» sans frais supplémentaires par rapport au modèle antérieur. Les nouvelles garnitures et le pare-brise monopièce sont également disponibles avec le Titan. ▲



Thermo King lancera en juin la première solution de surveillance bimode cellulaire/WiFi.

Des nouvelles fraîches

Groupes frigorifiques *Les spécialistes des groupes frigorifiques travaillent fort pour offrir des technologies toujours plus efficaces…et plus écologiques.* *Par Steve Bouchard*

À quoi pensent les ingénieurs des fabricants de groupes frigorifiques dans leurs laboratoires?

Essentiellement, on peut présumer qu'ils s'appliquent à mettre au point des appareils qui sont toujours plus performants tout en étant moins gourmands en carburant.

On peut aussi avancer qu'ils s'efforcent de trouver des façons de réduire le niveau de bruit et de pousser toujours plus loin les possibilités de surveillance à distance de leurs produits.

Enfin, on peut deviner qu'ils ont constamment en tête les nouvelles normes que l'Environmental Protection Agency (EPA) et la California Air Resources Board (CARB) imposeront aux petits moteurs diesel à compter de l'an prochain.

À preuve, Carrier Transicold a présenté au récent salon Mid-America Trucking Show (MATS), de Louisville au Kentucky, sa nouvelle technologie de groupes frigorifiques pour remorque «conçue pour consommer moins de carburant, pour fonctionner plus silencieusement et pour offrir un meilleur rendement de refroidissement tout en étant plus propre que tout appareil Carrier Transicold auparavant».

Thermo King, pour sa part, a présenté au

MATS une solution que le fabricant qualifie d'innovatrice et qui «procure des gains énergétiques et une meilleure efficacité opérationnelle aux propriétaires et exploitants en réduisant leurs coûts et en rehaussant l'efficacité, la durabilité et la qualité».

Voilà pour les formules marketing. Maintenant, voyons plus en détails ce qui a été proposé.

Du côté de Carrier Transicold

Carrier Transicold promet que sa nouvelle technologie permet de réduire la puissance du moteur de 18 à 20 pour cent et d'engendrer des économies de carburant de l'ordre de cinq à 20 pour cent comparativement à ses produits antérieurs. Cette nouvelle technologie s'appliquera aux deux gammes de groupes frigorifiques pour remorque de Carrier, soit les produits hybrides diesel-électriques de la gamme Vector, et les appareils à entraînement par courroie de la série X2. Le fabricant a apporté des modifications conceptuelles dont profiteront les utilisateurs, notamment des changements au compresseur et à l'alternateur qui devraient non seulement rehausser le rendement du système, mais aussi réduire le poids des appareils Vector de quelque huit pour cent. Par ailleurs, les groupes frigorifiques de la gamme X2 nécessiteront 24 pour cent moins de liquide réfrigérant, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

▲ La nouvelle technologie de Carrier Transicold offrirait des économies de carburant variant de cinq à 20 pour cent par rapport aux anciens produits.

David Kiefer, directeur du marketing et de la gestion du produit chez Carrier Transicold, explique que «l'un des premiers objectifs du processus de développement visait la réduction des émissions polluantes. Nous nous sommes donné comme défi d'évaluer nos systèmes d'un point de vue global, tout en tenant compte des besoins de nos clients à long terme et au-delà des exigences réglementaires actuelles».

Les deux technologies font appel à un moteur diesel de 2,2 litres, rendu plus «intelligent» grâce à l'ajout de capteurs et

d'un module de commande électronique, ainsi qu'au système de commande APX pourvu de nouveaux algorithmes de gestion de la puissance et d'une nouvelle commande intelligente du système de réfrigération. Le condensateur a aussi été amélioré, de même que la conception de l'échangeur de chaleur et du ventilateur afin d'offrir une meilleure efficacité et de diminuer le bruit. Enfin, on trouve en outre un nouveau système de gestion qui réduit sensiblement les émissions polluantes, indique Carrier.

Outre les gains énergétiques, la technologie de Carrier Transicold promet une meilleure capacité de refroidissement pour la plupart des utilisations (procurant un abaissement de température jusqu'à 20 pour cent plus rapide), une grande fiabilité même dans les conditions les plus

SUR LA ROUTE, PROTÉGEZ VOTRE CAMION EN RÉDUISANT L'USURE DU MOTEUR JUSQU'À 22 %.

L'huile moteur Shell Rotella[md] T Triple protection[md] permet de réduire l'usure du fer* jusqu'à 22 %, d'où une longévité accrue du moteur. La Protection énergisante[md] s'adapte aux besoins de votre moteur pour aider à garder éloignées les surfaces métalliques en mouvement. Cette technologie a été éprouvée sur 50 millions de milles d'essai sur route et hors route. Si vous voulez encore plus de protection, passez à Shell Rotella[md] T5 Technologie de mélange synthétique ou à Shell Rotella[md] T6 Entièrement synthétique. **www.shell.ca/rotellaf**

Shell ROTELLA[md]
Protection énergisante[md]

*Selon des essais menés en 2009 sur route seulement dans des camions de poids moyen, comparativement à Shell Rotella[md] T Triple protection[md] 15W-40. **Des camions parcourant en moyenne 161 000 km par année économisent jusqu'à 946 litres de carburant diesel au prix moyen de 1,27 $ le litre et plus, ce qui représente des économies potentielles de 1 201,00 $ par année. [md] Marque déposée de Shell Brands International AG, utilisée en vertu d'une licence.

LES GROUPES INTÉGRÉS UN0° MAINTENANT DISPONIBLES CHEZ ZANOTTI CANADA

Le fabricant italien de groupes frigorifiques ZANOTTI offre maintenant au marché nord-américain sa gamme de groupes frigorifiques diesel intégrés Un0°. Ces modèles s'ajoutent aux groupes frigorifiques à vitesse variable et à alimentation par batterie de la gamme Zér0°. Zanotti Canada vient d'installer un premier groupe frigorifique Un0° sur un camion de la compagnie Transpolaire d'Anjou.

La gamme Un0°comprend des modèles de 31 000 à 45 000 Btu, soit les modèles 090 (24 pieds congelé à 28 pieds frais); 110 (30 pieds congelé à 38 pieds frais) et 130 (30 pieds surgelé et 30 pieds congelé). Le fabricant indique que cette gamme offre une fiabilité accrue, notamment en raison de l'élimination du système d'entraînement par courroie, des poulies et des embrayages centrifuges. Cette diminution des pièces amovibles diminue les risques de bris et donc, les frais associés à l'entretien.

Le moteur quatre temps à trois cylindres, refroidi par liquide, utilisé sur les Un0°090 et 110, est assemblé par Yanmar selon les exigences spécifiques de Zanotti.

Pour de plus amples renseignements, visitez le www.zanoticanada.com

chaudes et une réduction des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre 20 pour cent.

Carrier fait remarquer que sa technologie satisfait aux normes antipollution EPA qui entreront en vigueur en 2013 et qui exigeront des diminutions d'émissions sur une plus grande plage de fonctionnement que par le passé. Elle est conçue pour réduire les émissions de matières particulaires sous les niveaux requis par les normes EPA Tier 4 et elle surpasse de loin les exigences applicables du CARB sur les émissions ultra-faibles de diesel.

Chez Thermo King

Thermo King a aussi profité de la tenue du MATS pour présenter ses solutions qui rehaussent l'efficacité énergétique et opérationnelle. «Nous surveillons de près les défis auxquels l'industrie et nos clients sont confrontés afin de leur offrir des produits qui optimisent l'efficacité énergétique et opérationnelle», d'expliquer Doug Lenz, directeur de la gestion du produit et du marketing pour Thermo King.

Thermo King offrira en juin prochain, «la première solution de surveillance bimode cellulaire/WiFi. Il s'agit en fait d'une unité TracKing améliorée qui promet aux utilisateurs de réduire les frais de communications cellulaires et de rehausser l'efficacité et le temps de service en faisant appel au WiFi lorsque ce mode est disponible. Le TracKing est un système de gestion des actifs roulants par Internet qui permet de surveiller à distance et de faire le suivi d'un groupe frigorifique non attelé au sein d'une flotte. Avec le système TracKing en Wi-Fi, les utilisateurs peuvent faire appel au Wi-Fi pour surveiller leurs groupes frigorifiques dans leur cour, de les pré-refroidir, de télécharger les données de températures et de téléverser des profils de températures. Lorsque le camion quitte la cour, le système TracKing passe automatiquement au mode cellulaire pour assurer la surveillance sur la route.

Finalement, Thermo King a présenté une nouvelle gamme de capteurs d'ouverture de porte sans fil CargoLink qui promet de faire économiser de l'argent, de réduire les frais d'entretien et d'offrir une meilleure protection des marchandises comparativement aux capteurs sans fil traditionnels. Les capteurs communiquent avec le groupe frigorifique pour l'éteindre lorsque la porte de la remorque est ouverte, ce qui se traduit par des économies de carburant et d'entretien et qui assure de préserver la qualité de la cargaison.

Les utilisateurs peuvent combiner les capteurs sans fil avec la télématique du système TracKing pour maximiser le contrôle et la visibilité des paramètres de qualité de la cargaison. Étant donné qu'il s'agit d'un système sans fil, donc qu'aucun câblage ne passe dans la remorque ou le châssis du camion, le tout s'installe en quelques minutes. Le système sans fil a été pensé pour évoluer avec l'entreprise et pour s'adapter aux technologies à venir. Thermo King précise que le système CargoLink est conçu pour recevoir jusqu'à 32 capteurs. ▲

Tournoi de golf annuel du COMITÉ TECHNIQUE DE CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Le jeudi 31 mai

Centre De Golf Le Versant.
2075 Côte Terrebonne.
Terrebonne J6Y 1H6

Inscriptions et déjeuner : 8h30 à 10h
Départs simultanés « Shotgun » : 10h30
Banquet : vers 17h30

RÉSERVATIONS & INFORMATIONS :
PIERRE NOISEUX
Téléphone: (514) 705-1954
Télécopieur: (450) 616-1283
Courriel : Golf@ctcq.ca

Les golfeurs pourront se faire photographier avec le Commandant Piché.
Commandant Piché sera notre invité d'honneur !

Le plus gros tournoi de l'industrie !

CTCQ
COMITÉ TECHNIQUE DE CAMIONNAGE DU QUÉBEC

CTCQ 2012

FONDATION ROBERT PICHÉ
Nous aidons les organismes oeuvrant auprès des personnes qui ont une dépendance.

Commanditaires :

Castrol HBlu TRACTION PIÈCES • VÉHICULES LOURDS

Richard Filion

Pierre Piché

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

Commandes de chaufferette

ESPAR OFFRE DEUX NOUVELLES COMMANDES POUR LES CHAUFFERETTES DE CABINE ET LES SYSTÈMES DE PRÉCHAUFFAGE DU MOTEUR

Espar Heater Systems présente deux nouvelles commandes: la Multi-Max F1000 pour la gamme de systèmes de pré-chauffage du moteur par liquide réfrigérant Hydronic et la Digi-Max D1000 (illustrée ici) servant à gérer les chaufferettes de cabine Airtronic D2/D4. Le fabricant indique que la Multi-Max F1000 offre un contrôle séquentiel maximum alors que la Digi-Max D1000 procure à l'utilisateur un maximum de contrôle.

La commande Multi-Max F1000 donne aux flottes le contrôle complet de leurs systèmes de pré-chauffage par liquide réfrigérant et évite aux chauffeurs d'avoir à intervenir. Un programmeur de bureau et une fente pour carte Micro SD rendent inviolables tous les paramètres de fonctionnement de la chaufferette, lesquels sont établis en fonction des horaires de travail de chaque véhicule.

La programmation se ferait en moins de cinq minutes et permet de déterminer jusqu'à quatre événements différents par jour avec des temps de démarrage et d'arrêt différents. La carte Micro SD permet en outre d'utiliser ces programmations pour gérer des chaufferettes dans plusieurs camions.

La commande Digi-Max D1000 donne au chauffeur un maximum de contrôle et possède un écran d'affichage plus grand donnant des renseignements comme l'état de la chaufferette, le réglage de la température en Celsius ou en Fahrenheit et une minuterie à rebours. Un indicateur d'état et des messages diagnostiques simplifiés permettent de faire la distinction entre les arrêts occasionnés par des problèmes et les arrêts de routine. On trouve aussi un système d'arrêt en cas de bas voltage qui évite que les chauffeurs appellent tôt le matin pour un survoltage.

Visitez le www.espar.com

HINO À CABINE DOUBLE

LE HINO MODÈLE 195 2013 À CABINE DOUBLE ARRIVERA BIENTÔT

Le **Hino** modèle 2012 à cabine avancée sera dans les cours des concessionnaires très bientôt, si ce n'est pas déjà fait au moment où vous lirez ces lignes. Faisant appel à la plateforme à cabine avancée de 19 500 lb de masse totale en charge, ce camion promet une plus grande charge utile.

La cabine à quatre portières pouvant asseoir six passagers abrite un moteur diesel Hino de 5,1 litres produisant 210

chevaux et un couple de 440 lb-pi. jumelé à une transmission automatique Aisin à six rapports. Le nouveau Hino est conforme aux normes d'émissions 2010 de l'EPA grâce à son système de réduction catalytique sélective.

Il est pourvu d'un siège à suspension «magnétique» exclusif et sa cabine peut accommoder des chauffeurs mesurant jusqu'à 6'6", indique le fabricant. Parmi les caractéristiques standard, on trouve l'air climatisé, l'accès sans clé et les communications Bluetooth. La visibilité extérieure est rehaussée par la conception «wide-view A-pillar» de Hino.

Le nouveau Hino 195 à cabine double est couvert par la protection 1-3-5 de Hino qui combine une année/50 000 km d'entretien sans frais, trois ans d'assistance routière HinoWatch et une garantie de cinq ans/280 000 km sur le moteur et la transmission.

Visitez le www.hinocanada.com

MANUEL DE L'INSTALLATEUR D'ÉQUIPEMENT DE CAISSE

WESTERN STAR PRÉSENTE LA DEUXIÈME ÉDITION DE SON MANUEL EN LIGNE DE L'INSTALLATEUR D'ÉQUIPEMENT DE CAISSE

Western Star annonce que vous pouvez télécharger dès maintenant la deuxième édition de son manuel de l'installateur d'équipement de caisse. La version mise à jour comprend une section complète sur les spécifications de châssis pour les nouveaux modèles 4700, en plus d'une description plus détaillée sur l'intégration des composantes électriques et du châssis de toute la gamme des produits Western Star.

Western Star 4700

Parmi les nouvelles caractéristiques de la deuxième version du manuel on trouve : de nouveaux schémas des systèmes pneumatiques et électriques, y compris de la prise de mouvement et les branchements des feux, ainsi que plus de détails sur le réservoir pneumatique et les composantes de châssis du nouveau modèle 4700.

Le manuel comprend en outre une nouvelle section questions-réponses pour guider les techniciens à travers des questions souvent posées, des nouveaux renseignements sur les systèmes d'échappement pour tous les modèles de camions et des détails complets sur le nouveau module de branchement électrique en cabine.

La deuxième édition du manuel de l'installateur d'équipement de caisse de Western Star peut être téléchargée au www.westernstar.com/bodybuilderbook

Visitez le www.westernstar.com

MERITOR WABCO ÉLARGIT SA GAMME DE PRODUITS

MERITOR WABCO S'ASSOCIE À TAKATA ET AJOUTE UN MODÈLE DE RSS EN PLUS D'UN DESSICCATEUR D'AIR

Meritor WABCO Vehicle Control Systems a officialisé une alliance stratégique avec Takata pour commercialiser les systèmes de suivi de voie et de détection de la somnolence SafeTrak de Takata. En outre, Meritor WABCO a dévoilé son nouveau système Roll Stability Support (RSS) 1M ainsi que son nouveau dessiccateur d'air à commande électronique ECAD et a présenté les améliorations apportées à son dessiccateur d'air System Saver 1200 Plus.

Le SafeTrak est un système de capteur autonome et abordable (son prix de détail est de 500$ ou moins) qui peut être installé sur n'importe quel camion et qui avertit le chauffeur si le camion dévie de sa voie, s'il y a un risque imminent de collision ou si le conducteur montre des signes de somnolence. Le système n'offre pas encore de possibilités télématiques et le système SafeTrak ne peut pas être intégré aux autres systèmes véhiculaires.

Le nouveau modèle RSS 1M offre l'antiblocage des freins de la remorque en plus des avantages du contrôle de la stabilité. On peut facilement l'installer sur toute remorque pourvue de freins ABS et d'une suspension pneumatique ou mécanique. Il peut aussi s'installer sur

La construction du 2e Kenworth Maska à St-Mathieu-de-Laprairie va bon train.

L'embauche du personnel devrait débuter à la mi-mars.
Nous sommes situés au 690, montée Monette, sortie 38 de l'autoroute 15 vers les lignes américaines à Lacolle.

Même si la construction de la nouvelle succursale n'est pas terminée, c'est près de 100 camions neufs en inventaire présentement que nous avons à La Présentation, sortie 123 de la 20.

On vous attend avec des bons prix et de bonnes suggestions de financement.
C'est toute l'équipe qui vous invite.

Kenworth Maska

[514] 456-5000
kenworthmaska.com

les remorques existantes sans ABS, mais l'installation sera plus longue. Ce système à deux capteurs/un modulateur complète l'offre de l'entreprise en y ajoutant l'ABS combinée à la commande de la stabilité pour remorque en un seul dispositif. Le système tient compte

automatiquement de l'état de la charge et calcule l'accélération latérale lors de la conduite. Si l'accélération latérale dépasse certains seuils préétablis, une application de freins à basse pression est effectuée. Si le système détecte un renversement imminent, une application pleine est effectuée.

Le nouveau dessiccateur d'air ECAD de WABCO (illustré) est maintenant disponible chez un fabricant de camion dont l'identité n'a pas encore été divulguée. (On pourrait penser qu'il s'agit de Freightliner.) L'ECAD offrirait plusieurs avantages par rapport aux dessiccateurs traditionnels, y compris des gains énergétiques potentiels. Il comporte deux électrovalves pour faciliter le contrôle de la pression et la régénération. La gestion s'effectue via le module de commande électronique du camion qui compile les données pertinentes comme la pression de canalisation, le régime moteur, le temps de fonctionnement du moteur, la vitesse de croisière et la température ambiante. Le dessiccateur ne peut pas être installé sur des camions existants.

Meritor WABCO a également rehaussé son dessiccateur amovible System Saver 1200 Plus pour permettre l'intégration d'un réservoir d'alimentation sur la plateforme existante. Cela permet une utilisation plus flexible et un petit allègement.

Visitez le www.meritorwabco.com

DÉTECTEUR DE BALANCE

UNE SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE OFFRE UNE APPLICATION PERMETTANT DE CONNAÎTRE À L'AVANCE L'EMPLACEMENT DES POSTES DE PESÉE

Voici une application pour iPhone, iPod Touch, iPad et Androïd grâce à laquelle les chauffeurs peuvent savoir où se trouve le prochain poste de pesée gouvernemental, leur permettant par exemple de

s'assurer que leurs fiches journalières soient en règle, ou que tous les feux sur le camion fonctionnent avant d'y arriver. L'application, appelée **Scalechek**, a été développée par l'entreprise québécoise Marchaula et coûte 4,99$ à la boutique d'applications iTunes.

L'application fait appel à la localisation GPS des appareils iOS des versions 3.1.3 et plus récentes.

La compagnie indique qu'une version Blackberry sera développée si la demande le justifie.

Les utilisateurs peuvent configurer l'application de manière à ce qu'elle les avertisse de la présence du prochain poste de pesés 10 milles (16 km) ou 50 milles (80 km) à l'avance, ou les deux. Il

est possible également de simplement visualiser l'emplacement sur la carte. L'application couvre les postes de pesée au Canada et aux États-Unis. L'emplacement du camion comme celui du poste de pesée sont affichés.

Avec suffisamment d'utilisateurs et de coopération, l'application pourrait aussi montrer si le poste de pesée est ouvert ou fermé. Marchaula aimerait voir se créer une «communauté d'utilisateurs» travaillant ensemble pour fournir des renseignements collectifs qui permettraient aux chauffeurs de faire savoir si un poste de pesée est ouvert ou fermé lorsqu'ils arrivent sur place et qui ferait en sorte que cette information serait visible instantanément pour tous les utilisateurs.

Visitez le www.scalechek.com

COUVRE-ROUES AERODYNAMIQUES

LE COUVRE-ROUE AIR CONQUEROR DE SOLUS CONVIENT À TOUS LES TYPES DE ROUES

Solus présente son couvre-roue Air Conqueror Series. Le couvercle en forme de beigne dont la conception est en attente de brevet permet l'inspection visuelle des boulons, de la fenêtre d'huile, du moyeu et des valves en plus de l'inspection manuelle. Il offrirait en outre amplement d'espace pour la ventilation du système de freinage.

Les couvre-roues ont été conçus pour répondre aux besoins des chauffeurs et du personnel d'entretien en réduisant le temps d'inspection et en procurant un accès illimité au passage de roue, indique la compagnie.

Ils sont vérifiés par l'EPA et offrent un gain énergétique de 1,3% selon les procédures d'essais SAE J1321 Smartway.

Les produits Air Conqueror Series sont faits de polyéthylène à masse moléculaire très élevée conçu pour résister à tous les

environnements, indique le fabricant. Le couvre-roue possède des configurations de montage uniques à l'utilisation du client. Ces options flexibles de montage font en sorte que les couvre-roues sont compatibles avec toutes les roues commerciales. Il est également possible d'y d'agencer des couleurs.

Leur prix est fixé à 200$ US l'ensemble de quatre couvre-roues utilisables sur le tracteur ou la remorque. On peut les combiner avec l'une des 14 configurations de jupe aérodynamiques Solus Split Skirt, lesquelles sont également vérifiées à 4,2% et à 5,9% par l'EPA. Le fabricant indique que faire appel aux couvre-roues sur le tracteur et sur la remorque en plus d'une une jupe latérale peut engendrer des économies supérieures à huit pour cent.

Visitez le www.solusinc.com

WI-FI MOBILE

PEOPLENET AJOUTE LA NAVIGATION WI-FI EMBARQUÉE SÉCURISÉE À SON SYSTÈME INFORMATISÉ

PeopleNet indique que son système portable de cabine de type tablette offre un moyen sûr de naviguer sur l'Internet via un accès sans fil (Wi-Fi). Son serveur mandataire assure que tous les périphériques et toutes les données emmagasinées sont sécurisés, précise la compagnie, et que les données qui sont envoyées aux chauffeurs sont préalablement balayées pour protéger des virus potentiels.

Les capacités Wi-Fi peuvent permettre aux chauffeurs d'accéder à leur site d'entreprise ainsi qu'à des sections clés des sites intranet de la compagnie, comme le système de paye et les applications reliées à la formation. Les flottes déterminent si l'accès à Internet est disponible uniquement via les réseaux de l'entreprise ou également au moyen des réseaux publics. Elles décident aussi quels sites, outre celui de la compagnie, sont pré-approuvés pour les chauffeurs.

La connectivité Wi-Fi combinée à l'aspect portable de la tablette offre aux chauffeurs la possibilité de se brancher à un réseau sans fil pratiquement n'importe où, y compris d'une chambre d'hôtel, dans un relais routier ou à tout autre réseau public qui offrirait un signal plus fort, plus rapide et plus fiable à l'extérieur du véhicule. La plateforme ouverte de la tablette incorpore la plupart des technologies de Windows 7.

Visites le www.peoplenetonline.com

PNEU DE SERVICE INTENSE

GOODYEAR LANCE UN PNEU POUR L'EXPLOITATION PÉTROLIÈRE, LE TRANSPORT FORESTIER ET D'AUTRES UTILISATIONS INTENSES

Le nouveau pneu G741 MSD de **Goodyear** présente une profondeur de rainure de 33/32 po. et une large empreinte au sol pour une utilisation en terrains difficiles comme ceux que l'on trouve en exploitation pétrolière, minière, forestière et de construction.

Parmi les autres caractéristiques du G741 MSD, on trouve : un dessin agressif et auto-nettoyant qui aide à éviter l'accumulation de boue et qui rehausse la traction; un composé de bande de roulement résistant aux coupures et aux éraflures pour augmenter la durabilité et des blocs à lamelles pour rehausser la traction par conditions mouillées, neigeuses et glacées.

Goodyear indique que le G741 MSD possède en outre un flanc «innovateur» qui permet de placer les chaines antidérapantes au-dessus des barrettes pour offrir une traction rehaussée.

Le pneu sera disponible en mai en dimension 11RT24, 5 à cote de charge H.

Visitez le www.goodyeartrucktires.com

RÉPARATIONS ÉLECTRIQUES RAPIDES

L'ENSEMBLE CSA QWIK-FIX KIT DE PHILLIPS PEUT RÉDUIRE LES INFRACTIONS AU MATÉRIEL

Dans le cadre de la nouvelle réglementation CSA, certains problèmes simples reliés aux systèmes électriques et de freinage trouvés lors d'inspections sur route peuvent faire grimper le pointage des flottes et de leurs chauffeurs, indique **Phillips Industries**. Par exemple, le système BASIC du CSA attribue six points de démérite pour un feu inopérable et trois points pour un appareil d'éclairage défectueux. Aussi souvent ces infractions sont-elles détectées, aussi rapidement les points s'additionnent.

Le nouvel ensemble CSA Qwik-Fix de Phillips aide à réduire ces infractions en regroupant, dans un sac de transport et de manière organisée des pièces pouvant servir à des réparations courantes et auxquelles les chauffeurs ont accès au besoin.

L'ensemble comprend 12 pièces populaires qui permettent de régler la plupart des problèmes électriques qui occasionnent des pertes de temps et des problèmes qui mènent la plupart du temps à des points de démérite CSA. Le problème peut donc être facilement réglé directement sur place avant que le véhicule ne croise un autre point de vérification. L'ensemble peut facilement être personnalisé parce qu'il offre suffisamment d'espace pour ajouter des pièces dont le véhicule peut avoir besoin.

Visitez le www.phillipsind.com

THERMO KING
BIEN PLUS QUE DE LA RÉFRIGÉRATION

www.thermoking.ca www.thermoking.com

Système auxiliaire reconnu

Système auxiliaire électrique sans moteur diésel

Service Routier
24 hrs/365 jours

Espar

Randall manufacturing
Temperature Zoning Products
Murs séparateurs isolés

Trois points de service pour mieux vous servir

Québec
Thermo King Québec Inc.
5185, John Molson
Québec, Qc G1X 3X4
Tél. : (418) 653-0863

Montréal
Thermo King Montréal Inc.
4975, Fisher
St-Laurent, Qc H4T 1J8
Tél. : (514) 333-5133

Boucherville
Thermo King Montréal
1359, Newton
Boucherville, Qc
Tél. : (450) 651-3610

GREAT DANE CHANGE TOUT

GREAT DANE APPORTE D'IMPORTANTS CHANGEMENTS ET AJOUTE LES SERVICES DE DÉPANNAGE ROUTIER À SON OFFRE

Great Dane apporte d'importants changements à toute sa gamme de produits et à sa marque centenaire conjointement au lancement d'une nouvelle campagne publicitaire intitulée «Evolution».

Les changements sont profonds et commencent avec l'acquisition par Great Dane de Johnson Refrigerated Truck Bodies en 2010. Toutefois, cette transformation se manifeste principalement avec une gramme de produits complètement redessinée reconnaissant que «les besoins de nos clients de l'industrie du camionnage ont évolué… tout comme nos capacités et nos technologies».

Résultat: la toute nouvelle offre de produits de Great Dane comprend notamment les semi-remorques frigorifiques Everest; les semi-remorques fourgons Champion et les semi-remorques à

plateau Freedom. Chaque gamme compte trois modèles pour répondre à des marchés et à des utilisations spécifiques.

Il y a un an, Great Dane a en outre lancé son programme de comptes nationaux de pièces et d'entretien AdvantEDGE, auquel il ajoute maintenant son service exclusif de dépannage routier d'urgence pour offrir une assistance globale à cette clientèle.

Le service routier d'urgence est offert 24 heures par jour, sept jours par semaine aux États-Unis, au Canada et au Mexique via le réseau mobile de Great Dane. Parmi les services offerts on trouve : le remorquage, la réparation du tracteur et de la remorque, l'entretien des pneus et du groupe frigorifique et des installations de dépose de marchandises. La compagnie promet des « tarifs de main-d'œuvre concurrentiels» en plus des estimations garanties qui seront offertes. La garantie sur le prix des pièces est disponible à plus de 20 000 fournisseurs mobiles autorisés.

Visitez le www.greatdanetrailers.com

TRACTEUR DE MANŒUVRE

NOUVEAU TRACTEUR DE MANŒUVRE OTTAWA DE CARGOTEC PROPULSÉ PAR UN FORD V10 À ESSENCE

Cargotec USA agrandit sa gamme de tracteurs de manœuvre Ottawa avec l'ajout d'un modèle propulsé à essence. Il est équipé d'un moteur Ford V10 de 6,8 litres et il répond aux normes d'émissions EPA 2012 qinsi qu'à celles de la

UNE TRANSMISSION DETROIT

DAIMLER TRUCKS NORTH AMERICA PRÉSENTE LA NOUVELLE COMPOSANTE DE SON GROUPE PROPULSEUR INTÉGRÉ DETROIT

DAIMLER a profité du salon Mid-America Trucking Show pour présenter la dernière nouveauté de son groupe motopropulseur complet : la transmission Detroit, qui s'ajoute aux moteurs et aux essieux Detroit.

«Le groupe motopropulseur intégré de Detroit offre ce que l'on retrouve chez aucun autre fabricant en Amérique du Nord : une offre de produits complète bénéficiant de l'expertise en ingénierie et des ressources globales disponibles seulement chez une entreprise comme Daimler», de déclarer Andreas Renschler, chef de Daimler Trucks et membre du conseil de direction de Daimler AG.

La technologie de transmission dévoilée par Daimler a été largement testée et éprouvée dans certains marchés européens depuis 2005. Il s'agit d'une transmission automatisée à 12 vitesses, directe ou surmultipliée, qui combine une boîte manuelle à embrayage traditionnel et des actionneurs d'embrayage et de débrayage haute vitesse à commande électronique qui choisissent automatiquement et en douceur le type d'embrayage qui offre la meilleure efficacité énergétique et qui permet de tirer le meilleur du moteur.

Daimler affirme que la nouvelle transmission à entraînement direct offrira la meilleure solution technique aux flottes long courrier désireuses de maximiser leur efficacité énergétique.

Munie de caractéristiques conviviales, comme un véritable système à deux pédales pour faciliter le fonctionnement; d'engrenages hélicoïdaux qui réduisent le bruit; d'un module de commande qui communique avec le groupe motopropulseur et d'un rétrogradeur qui améliore l'accélération du véhicule, la transmission automatisée Detroit est une solution idéale pour les conducteurs de tous les niveaux, indique le fabriquant.

Visitez le www.detroitdiesel.com

California Air Resources Board (CARB) pour les véhicules hors route.

Parce qu'il fonctionne à l'essence sans plomb à 87 d'indice d'octane et qu'il est pourvu d'un convertisseur catalytique de type automobile, les émissions sont extrêmement basses, indique la compagnie.

Le tracteur de manœuvre Ottawa à essence s'avère une option abordable comparativement aux tracteurs diesel EPA/DOT équivalents. Cargotec affirme qu'il procure aussi un gain de productivité, car il peut atteindre sa vitesse de pointe plus rapidement et que sa vitesse maximale au troisième et au quatrième

Cargotec USA

rapport est plus élevée que les tracteurs de manœuvre diesel comparables.

Le Ford V10 à trois soupapes développe 240 chevaux et un couple de 450 lb-pi. à 2 800 tours-minute. Il est couplé à une transmission Allison 3000 RDS pour offrir une vitesse maximale de 33,2 milles à

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 13 mars 2012 • mises à jour au www.mjervin.com

VILLE	Prix	(+/-)	Avant taxes
WHITEHORSE	139,9	0,0	122,0
VANCOUVER *	145,9	0,5	104,6
VICTORIA	140,9	1,5	105,3
PRINCE GEORGE	127,9	0,3	96,4
KAMLOOPS	131,9	0,0	100,2
KELOWNA	131,6	0,0	99,9
FORT ST, JOHN	139,9	5,0	107,8
YELLOWKNIFE	137,6	0,0	117,9
CALGARY *	117,9	1,0	99,3
RED DEER	115,9	0,3	97,4
EDMONTON	115,2	0,0	96,7
LETHBRIDGE	119,9	-0,5	101,2
LLOYDMINSTER	115,9	0,0	97,4
REGINA *	120,2	0,0	95,5
SASKATOON	118,9	-1,8	94,2
PRINCE ALBERT	119,9	0,0	95,2
WINNIPEG *	120,1	-0,4	98,9
BRANDON	117,4	-0,5	96,3
TORONTO *	128,2	-6,5	95,1
OTTAWA	133,9	-1,3	100,2
KINGSTON	130,9	-2,5	97,5
PETERBOROUGH	127,9	-4,0	94,9
WINDSOR	127,3	-0,5	94,4
LONDON	128,9	-1,0	95,8
SUDBURY	135,9	1,0	102,0
SAULT STE MARIE	134,9	1,0	101,1
THUNDER BAY	131,9	-1,0	98,4
NORTH BAY	134,8	0,1	101,0
TIMMINS	134,2	-1,3	100,5
HAMILTON	129,8	-2,6	96,6
ST, CATHARINES	128,9	-2,5	95,8
MONTRÉAL *	141,9	0,5	101,2
QUÉBEC	139,2	-1,3	98,9
SHERBROOKE	138,9	-1,0	98,6
GASPÉ	139,4	-1,0	102,9
CHICOUTIMI	136,9	-2,0	100,7
RIMOUSKI	137,9	-1,5	99,6
TROIS RIVIÈRES	137,9	-2,0	97,7
DRUMMONDVILLE	137,4	-0,5	97,3
VAL D'OR	139,9	0,0	103,3
SAINT JOHN *	138,0	-2,9	98,9
FREDERICTON	138,8	-2,4	99,6
MONCTON	139,0	-2,9	99,8
BATHURST	140,6	-2,9	101,2
EDMUNDSTON	139,7	-2,9	100,4
MIRAMICHI	139,7	-2,9	100,4
CAMPBELLTON	139,8	-2,9	100,5
SUSSEX	138,2	-5,0	99,1
WOODSTOCK	140,9	-3,3	101,5
HALIFAX *	137,0	0,0	99,8
SYDNEY	140,5	0,0	102,8
YARMOUTH	139,6	0,0	102,0
TRURO	138,2	-0,2	100,7
KENTVILLE	139,2	0,0	101,6
NEW GLASGOW	139,7	0,0	102,1
CHARLOTTETOWN *	131,3	0,0	100,8
ST JOHNS *	141,8	-2,5	105,0
GANDER	138,2	-2,6	101,8
LABRADOR CITY	147,1	-2,6	109,7
CORNER BROOK	142,5	-2,5	105,6
MOYENNE AU CANADA (V)	**129,5**	**-1,4**	**98,8**

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 (*).

l'heure avec trois rapports et de 45 milles à l'heure avec quatre rapports. On trouve un essieu arrière Meritor RS-24-160 à rapport 7:17:1 et d'autres rapports sont offerts en option. Vous pouvez aussi vous prévaloir du Meritor RS-23-186 à rapport 7:83:1 avec les tracteurs de manœuvre DOT/EPA de moins de 33 milles à l'heure à empattement de 116 pouces.

La version à essence est offerte avec les tracteurs Ottawa 4X2 hors route et 4X2 DOT/EPA. Parmi les caractéristiques spéciales, on retrouve un système d'échappement vertical avec convertisseur catalytique, des branchements OBD II et J1939 sous le tableau de bord, un réservoir de 50 gallons de type marche-pied installé du côté conducteur, un démarreur et un alternateur Ford de 175 ampères Ford et un filtre à air plat Ford. Deux batteries sont comprises en équipement standard.

Cargotec offre aussi des tracteurs de manœuvre propulsés au gaz naturel comprimé ou liquéfié.

Visitez le www.cargotec.com

PLAFONNIER À DEL

GROTE PRÉSENTE UN PLAFONNIER À SIX DIODES QUI PROMET DES ANNÉES DE SERVICE.

Grote Industries indique que son nouveau plafonnier encastré à DEL «WhiteLight» est une «solution de rechange intelligente» aux fluorescents, particulièrement dans les environnements réfrigérés où les températures sont sous les 0 F.

Bien que les fluorescents soient en mesure de fonctionner à des températures allant jusqu'à zéro degré, les environnements réfrigérés d'aujourd'hui demandent aux appareils d'éclairage de fournir de la lumière à des températures allant jusqu'à -40 F. Grote indique que son nouveau modèle 61291 fait appel à un dispositif interne de protection thermique et qu'il peut fonctionner à des températures allant de 122 à -48 F.

Le nouveau plafonnier comporte un robuste boîtier monopièce en aluminium à revêtement en poudre et une lentille amovible en polycarbonate. Il offre une durée nominale de 50 000 heures.

Les six diodes du plafonnier produisent une lumière comparable aux lampes fluorescentes mais ne tirent qu'environ 63% de l'ampérage, indique Grote.

Visitez le www.grote.com

LONGERONS ALLÉGÉS

DES LONGERONS RASR LÉGERS ET RÉSISTANTS SUR LES REMORQUES INFINITY DE FONTAINE

Fontaine Trailer offre le longeron RASR allégé en aluminium sur sa gamme de remorques 2012 Infinity à plateau, semi-surbaissée et porte-conteneur à verrou rotatif.

Le longeron est fait d'une seule pièce d'aluminium extrudé qui serait beaucoup plus léger que l'acier tout en résistant

mieux aux chocs. La conception offre aussi un arrimage plus rapide, plus facile et plus pratique ainsi qu'une plus grande durabilité, indique Fontaine.

Toute la gamme de semi-remorques Infinity est fabriquée avec des poutres principales en acier façonné, des croisillons en acier ainsi que des longerons, des planchers et des jupes latérales en aluminium. Cela procurerait la bonne combinaison de robustesse, de poids et d'économie. Le design et la construction sont solides à un point tel que Fontaine les couvre par écrit avec sa garantie à vie XtremeBeam.

Visitez le www.fontainetrailer.com

MOTEUR 15 LITRES AU GAZ NATUREL

CUMMINS ANNONCE LE DÉVELOPPEMENT DU ISX15 G POUR UTILISATION AUTOROUTIÈRE

Peu de temps après le lancement du ISX12G, Cummins a indiqué avoir commencé le développement d'un moteur de service intense au gaz naturel, d'une cylindrée de 15 litres à allumage par étincelle, afin de répondre à la demande émergente pour des camions autoroutiers propulsés par ce carburant plus économique, plus écologique et disponible en abondance.

Comme le ISL G et le ISL12 G (illustré ici), le ISX G sera un produit de Cummins Westport, la coentreprise formée avec la société Westport

Innovations de Vancouver en Colombie-Britannique.

La production du ISX12 G de 12 litres commencera en 2013 alors que celui du 15 litres au gaz naturel devrait commencer en quantité limitée d'ici 2014.

Le ISX15 G s'appuiera sur la plateforme du moteur ISX15 au diesel et fera appel à la même technologie d'allumage par étincelle que Cummins Westport utilise pour les autres moteurs de sa gamme. Un simple convertisseur catalytique trois voies sans entretien sera nécessaire pour le post-traitement des émissions polluantes. Le moteur pourra fonctionner au gaz naturel liquéfié ou comprimé ou encore au biométhane.

ROUES POUR PNEUS LARGES

ALCOA DÉVOILE UNE NOUVELLE GAMME DE ROUES EN ALUMINIUM POUR PNEUS LARGES

La nouvelle gamme de roues larges d'**Alcoa** est conçue pour offrir rendement et légèreté. Ne pesant que 58 livres, ces roues larges seraient les roues d'aluminium de 14 pouces les plus légères sur le marché. Elles offrent une capacité nominale pouvant atteindre 12 800 livres.

Elles remplacent les roues jumelées et réduisent le poids global du véhicule pour rehausser la productivité ou accroître l'efficacité énergétique. Passer des roues en acier de 22,5 X 8,25 pouces aux roues Alcoa simples de 14 pouces peut réduire de près de 1 400 livres le poids d'un camion-remorque à 18 roues, indique le fabricant.

Les nouvelles roues larges sont offertes décalées de 0, 1 et 2 pouces pour s'adapter à tous les types d'essieux. Chaque roue est marquée pour clairement identifier la position de pose selon le décalage. En outre, Alcoa inscrit la marque de roulement, le trou de jante et la direction du corps de valve sur chaque roue afin d'en assurer l'installation correcte avec tous les genres d'essieux.

Les roues larges sont offertes avec fini poli Dura-Bright ou avec fini Dura-Flange en option. Alcoa accepte les commandes présentement et possède des roues pour livraison. Elles ont été officiellement présentées à la rencontre du TMC qui a eu lieu du 20 au 23 février à Tampa en Floride.

Visitez le www.alcoa.com/alcoawheels

ESSIEU À FREIN ÀDISQUE

RIDEWELL OFFRE SON ESSIEU AVEC DES FREINS À DISQUE MERITORWABCO

Ridewell offre un nouveau frein à disque sur l'essieu. Disponible avec les freins à disque pneumatique MeritorWABCO

PAN 22, l'ensemble possède un essieu de cinq pouces de diamètre et d'une épaisseur de 0,59 pouce (disponible aussi à 0,75 pouce). La capacité nominale de la poutre est de 23 000 livres avec l'essieu de 0,59 pouce et de 25 000 livres avec celui de 0,75 pouce.

L'essieu possède en outre des fusées parallèles et un moyeu guide, un cercle de boulonnage de 11,25 pouces et un long goujon pour les roues d'aluminium.

Des essieux avec freins à disque à voie de 71,5 et 77,5 pouces sont également disponibles dès maintenant, indique Ridewell. Des essieux à voie large sont aussi offerts.

Visitez le www.ridewellcorp.com

SYSTÈME D'ARRIMAGE

UTILITY PRÉSENTE UN SYSTÈME OPTIONNEL D'ARRIMAGE POUR REMORQUE À PLATEAU

Utility Trailer Manufacturing indique que son système d'arrimage Adjustable Load Securement System (ALSS), disponible en option, est maintenant offert pour tous les types de transport, y compris de rouleaux d'acier.

L'option ALSS a été présentée plus tôt cette année pour les plateaux, les semi-remorques semi-surbaissées, les semi-remorques Tautliner et la Conestoga 2. Elle est maintenant disponible pour les remorques de transport de câbles d'acier lorsque commandée avec le système d'arrimage à crochet en J optionnel. Elle prévient les mouvements d'avant-arrière des plaques, ce qui est essentiel au bon arrimage des rouleaux.

Le système ALSS de Utility procure des emplacements additionnels d'arrimage en plus des treuils, des rails latéraux et des tronçons de tuyauterie. Les appareils d'arrimage traditionnels comme les chaînes, les câbles et les courroies de nylon peuvent être reliés aux plaques à crochet en J amovibles. Le nouveau système a une charge d'utilisation nominale de 6 500 livres, ce qui équivaut aux capacités nominales actuelles pour les tronçons de tuyauterie en aluminium des remorques à plateau 4000A de Utility.

Il est possible d'installer un système de rangement optionnel sur la poutre principale du châssis de la remorque pouvant contenir jusqu'à 12 plaques à crochet en J.

Visitez le www.utilitytrailer.com ▲

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

PENSEZ ÉCONOMIES!

Dépositaire Webasto Feel the drive

Génératrice Rig Master

- Entièrement autonome
- Climatisation et chauffage de cabine
- 120 volts AC
- Moteur diesel Perkins 2 cylindres
- Charge les batteries du camions
- Contrôle automatique de la température

Chauffe cabine AT 2000 ST de Webasto

- Carte électronique hermétique
- Moteur de soufflerie d'une durée minimale de 6000 heures
- Système auto-nettoyant de la chambre de combustion
- 20% plus de CFM

Informez-vous sur la possibilité de **subvention gouvernementale** pouvant aller jusqu'à **30%**

Nous réparons tous les types de chauffage auxiliaires

Montréal

RM Electro Diesel

8730, Pascal Gagnon, St-léonard, QC H1P 1Y8
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

CAMOUEST
ENTRETIEN DE CAMION

- Centre d'entretien de camion
- Entretien de flotte
- Service Routier
- Mandataire de la SAAQ
- Unite Mobile 24/7
- Ouvert du lundi au vendredi 24/7

Vérification mécanique Mandataire
Société de l'assurance automobile Québec

Clé Verte

7200 Chemin St-François, St-Laurent (Montréal), Qc
H4S 1B7 | **T: 514.337.8035** | www.camouest.com

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

---

Cobrex

Distributeur
WESTERN
Espar
Sous Distributeur
TWIN

Concessionnaire Satellite
(Pièces et service)
FREIGHTLINER
BESTBUY
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

Cur
www.cobrex.ca

ZANOTTI CANADA

Réfrigération, Climatisation Chauffage pour camions et véhicule hors route.

(450) 449-4270 • Télécopieur: (450) 449-4272 • Courriel: vente@camref.ca

www.zanotticanada.com

Distributeur autorisé
Espar
NITE+
KYSOR Parts

ZANOTTI
CANADA

Fardiers Québec inc.

Vos distributeurs autorisés VANGUARD au Québec

Fardiers Montréal inc.

VANGUARD Galvanisé Pour Durer

Cadrage arrière

Extrusion d'aluminium

Barrures de portes

Mono pièce entre la plaque d'accouplement et les béquilles

Supports de béquilles

Traverse pour cablage

Braquettes de garde boue

Pare-choc

Reitnouer

B-Train Reitnouer 2012

4 essieux, 48', 53' Reitnouer 2012 Réservez-tôt pour livraison en février, mars & avril

FONTAINE TRAILER

L'Unique Fardier extensible de 55 tonnes de la gamme Fontaine
(29' de plancher fermé & 50' de plancher ouvert)
Plusieurs modèles disponibles pour février, mars & avril

www.fardiersquebec.com // 1-888-FARDIER (327-3437)

reitnouer-trailers.com | vanguardtrailer.com | www.cimc.com/cimc-usa | fontainetrailer.com | fontainetrailer.com | bigtowtrailers.com | nnremorques.ca | stealthtrailer.com | kargomax.ca | trebormanufacturing.com

INTERNATIONAL
INTERNATIONAL
RIVE NORD

UN RÉSEAU PERFORMANT

vente | pièces | service

www.inter-rivenord.com

Laval
International Rive-Nord inc.
2700, rue Étienne-Lenoir
Tél.: 450 625-2415
1 800 361-2373

Papineauville
Inter Outaouais inc.
Div. International Rive-Nord inc.
333, rue Papineau
Tél.: 819 427-6231

Montréal
6100, chemin Saint-François,
Saint-Laurent, QC H4S 1B7
Tél.: 514 333-4412

Ste-Agathe-des-monts
Ste-Agathe Diesel
1001, rue Principale Est
Tél.: 819 326-3419

Gatineau
Inter Outaouais inc.
Div. International Rive-Nord inc.
164, Jean-Proulx
Tél.: 819 595-6767

CAPACITY

DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
AU QUÉBEC

On s'occupe de vous

DEPUIS 50 ANS

Carrosserie
Service
Air climatisé
Alignement électronique
Pièces d'origine Freightliner
Entretien Préventif PEP
Mandataire SAAQ

DÉPOSITAIRE AUTORISÉ

DETROIT DIESEL
Cummins
MERITOR
CAT

Tél : 514-765-0811
1-888-765-7481 • Fax : 514-765-7481
4850, Avenue Dunn, Montréal, H4E 1C1

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

FREIGHTLINER

WESTERN STAR

FUSO

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

les revêtements AGRO

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3
mmarcoux@agro115.qc.ca
Tél. : 450.776.1010
Sans Frais : 1.800.463.2906
Téléc. : 450.776.7009
www.agro115.qc.ca

NOUVEAU

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications :

» Maximum 16' de large, longueur désirée.

» En Glis-Tout (HMW) ou Glis-Tout Extra (UHMW noir).

» Combinaison d'épaisseurs possible (1/4"-3/8", 3/8"-1/2", etc.)

LA RÉFÉRENCE DEPUIS 22 ANS!

PIERQUIP.COM

Partout au Québec 1.877.276.1755

16079 boul. Curé Labelle (Rte 117), Mirabel, Québec J7J 2G6 (Autoroute 15, sortie 35)
1016, chemin Olivier, St-Nicolas, Québec G7A 2M7 (Autoroute 20, sortie 305 ou 311)

Great Dane

NOUVEAU MODELES 2013

Plus d'option standard, plus durables, plus sécuritaire.

Nos compétiteur en salive! Pourquoi pas vous offrir une vraie remorque. Offrez vous une GREAT DANE.

Si Fedex, UPS, Purolator, Coca-Cola, Pepsi, Walmart, Target, Sysco, Sobey`s, Anheiser Bush, BEARS, Bernieres Transport, TJB Transport et beaucoup plus encore font confiance à **GREAT DANE** et **PIERQUIP INC.** Pourquoi pas vous!!!

MAC PLATE-FORME ALLUMINUM

Disponible en 2, 3 et 4 Essieux. Le plate-forme MAC construction robuste et durable avec un poids minime. Si vous faites de la gestion de transport au Québec seulement ou vous allez partout dans le Nord Amerique le Plate-forme MAC aluminium c`est ce qui vous faut. Constructeur des remorques depuis 1994.

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**

NORDIC

Carrier TRANSICOLD

3 départements pour mieux vous servir

141, rue Barr, St-Laurent (Québec) H4T 1W6 • Téléphone: (514) 733-8888 • www.nordiccarrier.com

NOUVEAU SYSTÈME de contrôle APX™

Système de communication et de repérage ibright maintenant disponible

1 Ventes

2 Service

- Service sur la route 24 heures et 7 jours.
- Atelier ouvert jusqu'à minuit durant la semaine.
- Une équipe de 16 techniciens polyvalents formée par Carrier Transicold directement.
- Entretien et réparation de toutes les marques.
- 5 unités mobiles équipées de pièces et d'outillage à la fine pointe de la technologie.
- 8 Concessionnaires associés au Québec.

3 Pièces

- Chutes
- Compresseurs
- Courroies
- Filtres
- Mur Séparateurs
- Rideaux

NORDIC

ITW Insulated Products — Transportation Refrigerated Specialists

20 SERIES PERFORMANCE PARTS

FGE

Randall

Pièces d'origine Carrier... Pièces de la série 20 (unités TK)...

Accessoires de qualité

Carrier TRANSICOLD

UTILITY®

Action Utility Québec Inc. Semi-Remorques

www.actionutilityquebec.com

ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES

1100, Courval, Lachine, Québec H8T 3P5
Tél: 514-633-5377 • info@actionutilityquebec.com

DENSO

Durable et fiable
LE SECRET ?
..le design

VENEZ
NOUS VISITER
EXPO
GRANDS
TRAVAUX
Kiosque 849

MAINTENANT
AVEC PLUS DE
20
DISTRIBUTEURS
AU QUEBEC

Choisi des plus grand de
l'industrie depuis 35 ans

John Deere, Kubota, Isuzu, Case, Blue Bird,
Komatsu, Carrier, Clark, Hyster, Cummins,
Ottawa, TCM, Perkins, Yanmar, Thermo King

Atelier AD DYNAMO

Pour la liste des
Distributeurs au Québec

Contactez Atelier Dynamo
(centre de distribution Est CANADA)

450-471-8679 • 1-866-471-8679
ou visitez le www.atelierdynamo.com

www.deloupe.com

QUAND ON PARLE QUALITÉ ET FIABILITÉ
ON PARLE

deloupe
un spécialiste derrière vous

418-459-6443 • 1-888-335-6873
102 Rue du Parc Industriel, St-Evariste, Beauce, Québec G0M 1S0

Le transport de carcasses d'autos n'est plus un fardeau avec cette semi-remorque B-TRAIN

La semi-remorque effilée à benne basculante pour recyclage de métaux la plus robuste et sécuritaire sur le marché

Transporter plus de volume avec cette semi-remorque effilée, équipée d'un plancher mobile

L'incomparable forestier **Viking** équipé de ses réputés poteaux galvanisés

La référence du marché

CLERAL
BALANCE EMBARQUÉE POUR CAMION

Précision 99% et plus
Le meilleur prix du marché
Partout où vous êtes
Simple d'utilisation

Technologie sans fil

La plus complète pour tous les types de camions et de suspensions.

Financement disponible
1 866.898.6262

remorques CFT trailers

Location

- Spécialisé en réfection majeure
- Réparation de remorque à breuvage avec portes latérales
- Location de remorques à court et long termes
- Achat et vente

Abris Moffet

Tél : 450-478-2025 www.rcft.ca

Réfrigération

Leduc & Fils Inc.

Depuis 30 ans

Profitez
de notre expertise & service
exceptionnels

Nous profitons de notre
30 ième anniversaire
pour remercier notre fidèle clientèle & nos partenaires:

Fabricants de boîtes de camions & concessionnaires de camions

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

www.leducetfils.ca

DRIVE PRODUCTS

SYSTÈMES COMPLETS POUR VOTRE VÉHICULE

Hydraulique • Transfert de vrac liquide ou sec • Échangeurs de chaleur & refroidisseurs • Arbres de commande

MUNCIE GD EATON ROPER Blackmer

CONCEPTION DE SYSTÈMES • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

APPELEZ-NOUS SANS FRAIS
1.800.361.9291

MONTRÉAL • TORONTO • HALIFAX • EDMONTON • CALGARY • VANCOUVER

MONTRÉAL
900 Montée de Liesse
St. Laurent, PQ
T: (514) 856-0407

DRIVE PRODUCTS
www.driveproducts.com

ELCAR GO Fabrication inc.

Systèmes de toiles mécanisés par excellence

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

Distributeur exclusif

éco environnemental

1 877 353-3560
WWW.ELCARGO.COM

Nous avons des distributeurs partout au Québec et en Ontario!

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

14.93%

d'économie obtenue lors des essais Énergotest 2009

ARENCO

1-877-774-7870
www.arenco.ca

GARANTIE 5 ANS Classe 1 ARENCO INC.

Arenco est fier de distribuer la gamme Whelen pour l'Est du Canada.
À l'achat de 600$ de produit Whelen, obtenez un présentoir avec un bloc d'alimentation gratuit, transport inclus!

La lumière LED c'est notre affaire!

GCR CENTRES DE PNEUS

Ensemble sur la Route !
Service routier 24h

7 Usines de rechapage Bandag à votre service dans l'est du Canada

Bandag

Bandag BDR HG

- Un bon compromis entre la traction et le kilométrage.
- Bande de roulement profonde de 27/32 pour essieu moteur.

BRIDGESTONE Firestone

www.GCRcanada.ca

Alma	418.668.8311
Amos	819.727.2553
Baie-Comeau	418.589.2046
Charlesbourg	418.627.0940
Chibougamau	418.748.2623
Chicoutimi	418.543.0241
Dolbeau	418.276.2852
Drummondville	819.475.1680
Granby	450.770.8745
Jonquière	418.542.6535
La Malbaie	418.665.2541
Montréal *(Dorval)*	514.636.2551
Québec	418.681.0511
Rimouski	418.722.7735
Rivière-du-Loup	418.862.2011
Roberval	418.275.2221
Rouyn	819.797.6060
St-Félicien	418.679-1851
Trois-Rivières	418.375-4809
Val d'Or	819.825.0115
Victoriaville	819.758.8286

ONTARIO
Ottawa
Port Credit
Sault Ste-Marie
Sudbury (2)
Timmins

TERRE-NEUVE
Clarenville
Corner Brook
Grand Falls
Paradise
St-John's
Wabush

NOUVEAU BRUNSWICK
Moncton

NOUVELLE-ÉCOSSE
Antigonish
Bridgewater
Darmouth
New Glasgow
New Minas
Truro

Nouveau!
Boucherville
450-641-4431

Prix uniforme à la grandeur de l'est du Canada

- Concessionnaire de camion Volvo & Mack
- 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

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 34
Affacturage JD 17
ASTE 21
Brome Capital 47
Camions Lourds de Montréal 58
Challenge 255 62
Club de trafic de Québec 60
Continental 23
CPTQ 56
CTCQ 52
Disnet 45
Élément 55
Espar 27, 59
Freightliner 2, 3
Gaz Métro 4
GE Canada Equipement Financing G.P. 61
Glass Shield 37
Hewitt Équipement 6
Howes Lubricator Products 36
Hub International 19
Kenworth Maska 54
L'Impériale 8
Location Brossard 12, 13
Mack 18
Manac 79
Orizon Mobile 38
Peterbilt 80
Pneus SP 31
Prolam 22
Rake 5
Remorques St-Henri 14, 15
Robert Bernard TRM Lte 7
SAF Holland 49
Shell 50
Simard Suspensions 25
SRH Ressources humaines 37, 39, 47
Thermo King 57
Tremcar 46
Truck & Trailer 39
Truck Stop Québec 40, 41
Unipneu 20
Vehiclepath 24
Vipro 51
Volvo 32
Zurich 16

Le Marché Routier

Action Utility Quebec Inc. 71
ARENCO 74
Atelier Dynamo 71
Balance Cléral 72
Balance Visionair 77
Camions RB 76
Camouest 63
Cobrex 64
Deloupe 72
Denesko 64
Drive Products 74
ElcarGo Fabrication Inc. 74
Fardier 65
GCR Centres de Pneus 75
Globocam 67
International Rive Nord 66
Le Groupe Guy 66
Leduc & Fils 73
Les Revetements AGRO-115 68
Nordic Refrigeration C.T. 70
Pierquip 68
Remco Air 63
Remorques CFT 72
SM Suspension 77
Tardif 69
Zanotti 64

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.

SITUÉ À QUÉBEC ▪ Tél. : 418-875-3202 ▪ Fax : 418-875-1818

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

Maximisez vos chargements

avec les balances embarquées pour camions VisionAir

VISION08

L'unique balance intégrée au tableau de bord fabriquée au Québec

À votre service depuis maintenant 12 ans

Liber T

Sans fil, indispensable pour vos chargements extérieurs

LES BALANCES VISIONAIR INC.

www.balancevisionair.com

Québec : (418) 624-0884 / Sans frais : 1-866-624-0884

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

PEVL : des délais qui faussent la réalité

Lors de la mise en place de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL), on a tenu compte, dans la pondération des seuils à ne pas atteindre, d'un délai d'environ six mois entre le moment où une infraction est contestée et celui où la Cour du Québec entend la cause et juge la contravention.

Aujourd'hui, les délais d'audition devant la Cour ne cessent de s'allonger, allant même à plus de trois ans. Il y a aussi les délais provoqués par le fait que les contrôleurs routiers, en moyens de pression, informent les PEVL d'une infraction sans qu'elle soit signifiée avant six mois. Ces infractions ne peuvent donc pas être contestées avant qu'elles soient signifiées, même si elles apparaissent dès l'émission de l'avis au dossier PEVL. Ces délais causent préjudice aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds. En effet, ces délais faussent l'image qu'on a du propriétaire et exploitant lorsqu'on examine son dossier PEVL. On y voit des infractions contestées attendant une date d'audition devant la Cour. Dans bien des cas, ces infractions contestées vont apparaître au dossier pendant les 24 mois prévus à la Politique d'évaluation.

Cette situation a pour effet, dans bien des cas, de provoquer la transmission du dossier à la Commission des transports du Québec pour évaluation de comportement. Elle a également pour effet de fournir un faux portrait aux assureurs qui, lors d'une cotation, tiennent compte des seuils atteints au dossier PEVL.

La Cour du Québec vient de statuer que les délais d'audition et de jugement d'une infraction n'affectent aucunement la tenue d'un procès juste et équitable, comme le prévoit la Charte canadienne des droits de la personne. La Cour en arrive à la conclusion que si les transporteurs subissent un préjudice, c'est à cause du système d'évaluation mis en place par le législateur, soit la Politique d'évaluation des PEVL.

C'est donc au législateur à apporter les modifications pour tenir compte des délais s'ils causent un préjudice. Cela m'amène à penser qu'il y a deux systèmes de justice qui s'appliquent aux PEVL. Le premier, c'est la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des PEVL; le deuxième, c'est le régime pénal administré par la Cour du Québec.

Lorsque les représentants de l'industrie ont accepté qu'on retrouve au dossier PEVL les infractions immédiatement après leur émission, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) les a informés que la pondération des seuils à ne pas atteindre tiendrait compte de délais raisonnables d'audition et de jugement devant la Cour du Québec. Comme mentionné plus haut, on calculait environ six mois. Que doit-on faire : subir le système ou le moderniser?

Une fois le dossier transmis à la Commission, un processus d'enquête se déclenche jusqu'à la tenue d'une audience publique. À partir de ce moment, le PEVL ne peut plus vendre, aliéner ou se départir d'un véhicule sans recevoir l'autorisation de la Commission. Pour ce faire, le PEVL doit présenter une requête à la Commission, ce qui occasionne des délais et des frais.

Lors de l'audition, le propriétaire et exploitant doit être correctement représenté (avocat, témoin expert, témoins...) pour démontrer qu'il gère correctement ses obligations et ne pas se voir émettre une cote de sécurité conditionnelle ou insatisfaisante. Le tout a un coût pour l'entreprise qui n'a aucun contrôle direct sur le délai d'audition lors de contestation. Elle se retrouve, trop souvent, devant la Commission à cause d'infractions au dossier PEVL qui sont contestées devant la Cour, sans qu'un jugement n'ait été rendu.

> Les longs délais projettent une image inexacte des propriétaires et exploitants.

Le plus grand problème que posent les longs délais, c'est qu'ils projettent une image inexacte des propriétaires et exploitants qui se trouvent dans l'impossibilité de contester leurs constats d'infraction pendant la période d'évaluation de deux ans.

Les délais causés par l'attente du traitement de contestation d'infractions devant la cour causent des préjudices graves, tant au niveau de la provocation d'une audition devant la Commission que de la possibilité de voir modifier la cote de sécurité de l'entreprise occasionnant, par le fait même, une publicité négative auprès de la clientèle et des assureurs.

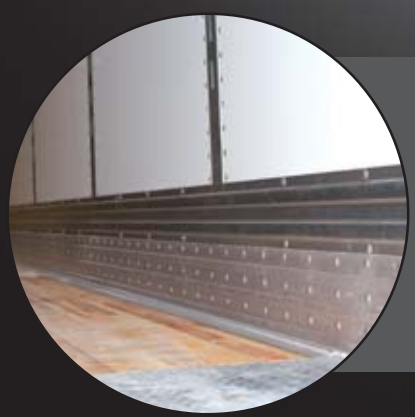
Un éminent avocat me disait : la SAAQ retire du dossier PEVL, après un an, les infractions y apparaissant qui n'ont pas encore été signifiées. Pourrait-on appliquer la même procédure pour les infractions contestées ?

Devrions-nous revenir à la charge pour obtenir un tribunal spécialisé en transport routier qui pourrait juger les infractions dans un délai raisonnable de moins d'un an? Il faut certes agir pour corriger cette injustice ! ▲

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.

LE FOURGON
ULTRAPLATE
EST DE RETOUR !

NOUVEAU
La vidéo **ULTRAPLATE** est disponible au **www.manac.ca**



- Murs faits de panneaux de polyéthylène recouverts d'acier galvanisé prépeint
- Murs complètement lisses (antiaccroc)
- Composantes fortement exposées à la corrosion sont galvanisées pour une protection intégrale
- Remplacement simple, rapide et économique des panneaux endommagés.

UNE TRADITION DE ROBUSTESSE ET DE LÉGÈRETÉ

manac
PEU IMPORTE ***TA ROUTE***

Montréal **800 361 7900**

Québec **800 463 2615**

Rivière-du-Loup **877 653 7092**

www.manac.ca

579

LA LÉGENDE CONTINUE.

Voici le nouveau 579. Nous avons commencé avec une histoire riche en qualité.
Regroupant aérodynamisme, durabilité et fiabilité, le nouveau 579 est le résultat
de la légendaire passion de Peterbilt pour la performance sans pareille. Peterbilt. La classe paye.

Visitez le www.peterbiltlegend.com/579 pour de plus amples renseignements.

Utilisez le lecteur MS Tag de votre téléphone intelligent et balayez pour voir la vidéo.

Peterbilt