Lubrifiants

Nouvelle catégorie, viscosité plus basse – **Page 26**

Transport Routier

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

Enjeux 2015

Les grands dossiers à surveiller dans l'industrie. PAGE 24

LE SALON NATIONAL DU CAMIONNAGE
EXPOCAM
CANADA'S NATIONAL TRUCK SHOW
2015

16, 17 et 18 avril 2015
www.expocam.ca

Janvier/février 2015 www.transportroutier.ca

PLUS:

Remorques : des conseils d'entretien
Page 30

Navistar présente son ProStar ES
Page 35

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

On voit d'abord le prix.

Mais les coûts réels qui n'apparaissent pas peuvent surprendre.

Laissez-nous vous faire une évaluation gratuite de l'impact de vos coûts d'opération et vous serez en mesure de prendre la meilleure décision.

Une entreprise d'ici

Brossard
Location de camions et remorques

Un vrai service. Un vrai prix.

GO 24

NationaLease

3 succursales et un seul numéro : 1 800 361-9720
Dorval et Montréal-Est : 514 367-1343 - Québec : 418 877-2400
brossard.com

VOLUME 16, NUMÉRO 1
Janvier/février 2015

Transport Routier

35 Navistar propose son ProStar ES qui combine aérodynamisme et automatisation de la transmission.

26 Nouvelle formule

30 Expérience partagée

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

8 À L'AFFICHE
LA REMISE À ZÉRO ENTRE LES MAINS DU SÉNAT

9 Hausse du péage sur l'A-30
11 Entendu en passant
11 Alliance AutoPropane voit le jour
12 Indice TransCore
14 Camions Lourds de Montréal devient Groupe Mack/Volvo Montréal
14 À surveiller
15 Ventes de camions

AU CARREFOUR

17 L'AQME parle gaz naturel
19 Samuel Laverdière
20 Céline Pilote
21 Têtes d'affiche

DANS CE NUMÉRO

24 EN VEDETTE
ENJEUX 2015

Du prix du carburant aux défis de la main-d'œuvre, en passant par les tendances économiques, un tour d'horizon des grands dossiers à surveiller cette année dans l'industrie du camionnage.
— PAR NICOLAS TRÉPANIER

26 LUBRIFIANTS
LE DÉFI PC-11

L'industrie travaille à relever le défi PC-11, la nouvelle catégorie d'huile moteur attendue l'an prochain.
— PAR DEBORAH LOCKRIDGE ET PETER CARTER

OPINIONS

7 STEVE BOUCHARD
46 J. JACQUES ALARY

DANS L'ATELIER

30 REMORQUES
Yvon Carrière et Serge Duguay, du Groupe Guilbault, partagent leurs conseils de pros en matière d'entretien des remorques.
— **Par Steve Bouchard**

35 NOUVEAUX PRODUITS

L'ADN Hino: Qualité, durabilité et fiabilité

Lorsque que vous faites l'acquisition d'un nouveau camion Hino, c'est en fait le camion diesel de la plus haute qualité et à l'ingénierie la plus poussée de l'industrie que vous achetez. Hino poursuit son engagement à produire des véhicules de la plus haute qualité à son usine de Woodstock, en Ontario. L'usine d'assemblage de Hino au Canada dispose de la certification environnementale **ISO 14001** et est reconnue en vertu de l'assurance qualité Hino.

Les camions Hino sont couverts par le programme de Protection de première qualité, qui domine l'industrie, offrant la tranquillité d'esprit à leurs propriétaires.

Veuillez contacter votre concessionnaire Hino pour plus d'information.

HINO

www.hinocanada.com

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

RÉDACTEUR ADJOINT
Nicolas Trépanier
nicolas@newcom.ca • 514/938-0639, poste 4

Collaborateurs
Jacques Alary, Peter Carter, Samuel Laverdière, Deborah Lockridge, Rolf Lockwood, Céline Pilote

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 2015. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à dégager l'éditeur de tout recours juridique en diffamation ou pour affirmation erronée, pour utilisation non autorisée de photographies ou autre matériel utilisé dans le cadre de publicités parues dans *Transport Routier*. L'éditeur se réserve le droit de refuser toute publicité jugée trompeuse, scatologique ou de mauvais goût. **Maître de poste :** changements d'adresse à : *Transport Routier*, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4. Enregistrement des postes canadiennes pour ventes de produits no 41590538. **ISSN No. 1494-6564. Imprimé au Canada.**

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.

Canada

KRW Lauréat Kenneth R. Wilson

Membre
Canadian Business Press

Alliance for Audited Media
Le nouveau Audit Bureau of Circulations

Vous avez le choix

Vous recevez la version papier de Transport Routier (de toute évidence). Eh bien, nous aimons vous donner le choix et vous pouvez maintenant lire Le Magazine partout où vous le souhaitez. Consultez-le sur n'importe quel appareil électronique (ordinateur, tablette ou téléphone intelligent), vous pouvez même vous inscrire pour recevoir un courriel de confirmation lorsque le prochain numéro aura été livré. Postes Canada ne peut vous offrir ça!

transportroutier.ca/magazine.cfm

Concessionnaire Exclusif
WABASH CANADA

AMERICAN ROAD SERVICE
40ème ANNIVERSAIRE

Un Nom... Une Équipe...
Une Réputation

Ventes • Service • Pièces

BENSON INTERNATIONAL Transcraft Concessionnaire Exclusif WABASH CANADA 1.888.275.2691 www.wabashcanada.ca

AMERICAN ROAD SERVICE 514.636.2771 www.americanroadservice.com

GARDEZ VOTRE PARC DE VÉHICULES SUR LA ROUTE À LONG TERME GRÂCE AUX SERVICES DE LUBRIFIANTS SHELL.

Protégez votre entreprise grâce au rendement éprouvé offert par la vaste gamme de servicesd'affaires et d'entretien de Lubrifiants Shell. Maximiser le temps de disponibilité de votre parc de véhicules et limiter au minimum les frais d'exploitation constituent des facteurs clés de votre succès. Voilà pourquoi nous travaillons avec nos clients afin d'offrir des produits et des services qui peuvent s'adapter aux exigences de lubrification et d'entretien sans cesse changeantes des parcs de véhicules.

Shell LubeAnalyst aide à surveiller le rendement de votre matériel
Shell LubeMatch offers propose des recommandations permettant d'obtenir une lubrification optimale
Shell LubeVideoCheck permet d'évaluer l'état interne de votre moteur
Shell LubeExpert assure un soutien et des inspections d'applications sur place

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

L'HUILE MOTEUR QUI TRIME AUSSI DUR QUE VOUS.

*L'expression « Lubrifiants Shell » fait référence aux secteurs des lubrifiants des diverses sociétés du groupe Shell.
© SOPUS Products 2013. Tous droits réservés. CE7533-01

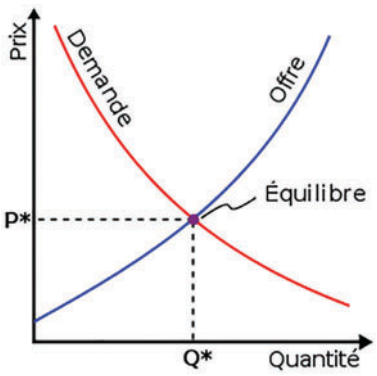
Par Steve Bouchard

Équilibre imparfait

Je me rappelle assez peu de choses de mes cours de sciences économiques du cégep. Je me souviens que des cendriers étaient intégrés aux bureaux de la classe et que le professeur comme les élèves fumaient en plein cours, chose absolument impensable de nos jours. Quant aux notions d'économie en tant que telles, je me rappelle surtout des tableaux de point d'équilibre : quand les courbes se croisent, l'équilibre est parfait entre l'offre et la demande.

Cela demeure bien théorique. En économie, il semble bien rare que la situation soit en plein équilibre. Rien ne peut jamais être parfait et quand on gagne sur un côté, on perd sur un autre.

Prenez la baisse du prix du pétrole. Génial, se dit le consommateur. Mais, d'un autre côté, quand la pression est forte sur le prix des commodités, cela reflète une faiblesse de l'économie mondiale qui se transpose de façon négative sur les marchés boursiers. Vous payez moins cher pour faire votre plein, mais le rendement de vos REER en souffre. Sans compter les milliards de dollars en taxes dont se prive le gouvernement.



C'est parce qu'elle craint que le choc des prix du pétrole pèse sur la stabilité financière du pays que la Banque du Canada a réduit son taux directeur, déjà bas depuis longtemps.

Le prix de l'essence a baissé d'à peu près 50 pour cent en quelques mois. Même si le prix du diesel a considérablement diminué durant la même période, cette réduction est moindre, soit 28 pour cent environ. C'est en soi une baisse fort intéressante au premier coup d'œil, mais il ne faut pas oublier, comme me l'a dit le président de l'Alliance canadienne du camionnage, David Bradley, que «la plupart des transporteurs font appel à la surcharge sur le carburant; cela fonctionne bien quand le prix du baril monte mais, quand il baisse, la surcharge va à la baisse aussi».

Prenez aussi la devise canadienne. Quand elle baisse, c'est très bon pour les exportations vers notre plus important partenaire commercial, les États-Unis. C'est très bon aussi pour les transporteurs qui se rendent chez nos voisins du Sud, mais ce n'est pas le cas de tous les transporteurs du Québec.

Toutefois, tous les transporteurs achètent leurs véhicules et plusieurs composantes de manufacturiers américains. Le montant total inscrit au bas de la facture du camion que vous achetez aujourd'hui est sensiblement plus élevé que celui du camion que vous avez acheté quand le dollar était au pair. Multipliez 100 000$ par 1 et par 1,2, et vous constaterez que la différence est importante.

Ce que vous gagnez peut-être avec la baisse du prix du diesel, vous le perdez, et plus, avec la dévaluation du dollar canadien. Le dommage est plus ou moins grand selon que vous faites des affaires aux États-Unis ou non. Point d'équilibre ou pas, il est impossible d'être gagnant sur tous les côtés avec l'économie.

Il reste néanmoins que les perspectives pour l'année qui commence sont bonnes. Les prévisions tendent en général vers une faible croissance économique au Québec et au Canada, alors que la reprise américaine semble bien enclenchée. Mais dans un environnement économique mondial, le moindre événement imprévu peut suffire à bouleverser les marchés.

On parle sans cesse de l'endettement des ménages au Canada, un facteur qui peut poser un frein à la croissance économique. Au Québec, qui sait si les mesures d'austérités du gouvernement libéral ne rendront pas aussi les consommateurs beaucoup plus prudents dans leurs dépenses?

«Optimisme modéré», voilà l'expression que les économistes canadiens utilisent quand on leur demande leurs prévisions pour 2015. On peut effectivement se permettre un certain optimisme quand on voit que l'économie américaine prend de la vigueur. Les rapports des derniers mois parlent aussi de records en matière de transport et de resserement de la capacité. Le défi, par ailleurs, de trouver la main-d'œuvre pour transporter ces marchandises, demeure entier.

Nous verrons bien si la tendance se maintiendra et, d'ici là, je vous souhaite une année 2015 fructueuse, peu importent votre type de transport et les régions que vous desservez. TR

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

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Temps d'attente

Le retrait provisoire de la règle de remise à zéro après 34 heures est entre les mains du Sénat américain.

Les camionneurs intéressés à savoir si la règle de remise à zéro après 34 heures de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) sera suspendue ou non ont porté leur attention vers le Sénat des États-Unis, après que la Chambre des représentants en ait adopté le projet de dépenses.

Les représentants ont voté à 219 contre 206 en faveur du projet de loi de dépenses de 1,1 billion de dollars, qui finance la majorité des dépenses du gouvernement américain au cours de l'exercice fiscal 2015, franchissant un pas de plus vers la suspension controversée de la règle de remise à zéro après 34 heures.

Le projet de dépenses va couper le financement de l'application de la règle de remise à zéro, alors que la FMCSA étudie ses effets. La suspension de la remise à zéro est présentement en attente d'une décision du Sénat des États-Unis.

La question met en cause la disposition de la règle 2013 sur les heures de service, qui oblige les chauffeurs à prendre deux périodes de repos entre 1h et 5h durant leur période de remise à zéro après 34 heures, et qui limite à une fois par semaine l'utilisation de la remise à zéro.

Le retrait provisoire durerait jusqu'à ce que l'agence finisse l'étude ou jusqu'au 30 septembre de l'année prochaine, selon la dernière éventualité. Entretemps c'est la version antérieure de la remise à zéro, ne comprenant pas les restrictions mentionnées plus haut, qui serait en vigueur.

Le changement améliorerait la productivité de l'industrie de deux pour cent immédiatement, selon la firme d'analyse FTR spécialisée

che

Nouvelle alliance P.11

Alliance AutoPropane se consacre à la distribution et à la vente au détail de propane et à la conversion de véhicules.

Concessionnaires P.14

Camions Lourds de Montréal change de main et devient Groupe Mack/Volvo Montréal.

dans l'industrie du camionnage, et la règle modifiée diminuera la productivité de 1,5 pour cent, si la question concernant les heures de sommeil se règle, ce qui constitue une amélioration de 50 points de base par rapport à la réglementation actuelle.

Hausse du péage sur l'autoroute 30

L'ACQ fait connaître son mécontentement

À la suite de l'annonce du consortium de l'A30 Express d'augmenter ses tarifs au poste de péage du pont de l'autoroute 30, Marc Cadieux, président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), a fait savoir son mécontentement et a adressé au ministre des Transports du Québec, monsieur Robert Poëti, une lettre afin de lui faire part de sa vive déception à l'égard de cette augmentation des tarifs, la deuxième depuis l'ouverture du pont à péage, il y a deux ans à peine.

Depuis l'inauguration du pont Serge-Marcil il y a deux ans, les tarifs pour les véhicules lourds sont passés de 1,15$ à 1,50$, puis à 1,85$ par essieu avec la hausse du 1er février, soit une augmentation de 60 pour cent en deux ans. Les frais de passage pour un camion à sept essieux, par exemple, sont passés de 8$ en 2013 à 13$ en 2015.

M. Cadieux a rappelé au ministre la mise en garde faite à maintes reprises au cours des dernières années quant à l'importance d'établir une grille tarifaire des postes de péage qui soit réaliste, compétitive et incitative. Il serait inacceptable de voir une sous-utilisation d'une structure routière aussi importante étant donné une tarification irréfléchie.

Pour Marc Cadieux, il est clair que cette annonce engendrera une baisse du taux d'utilisation de cette voie de contournement et pire encore, provoquera une augmentation des volumes de circulation sur le réseau routier actuel, tel que sur les ponts Champlain, Mercier ou encore Monseigneur-Langlois, déjà aux prises avec des problèmes majeurs de congestion.

Dans une lettre conjointe publiée sur *La Presse* +, M. Cadieux; Martine Hébert, de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante; Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Éric Tétrault, de Manufacturiers et Exportateurs du Québec demandent à la ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt, ainsi qu'au ministre

VOICI LE NOUVEAU

PROStar® ES

L'OPTION LA PLUS PROBANTE SUR LE MARCHÉ
EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE DE CARBURANT

L'AMALGAME DE TOUS LES MEILLEURS ÉLÉMENTS A CRÉÉ L'UN DE NOS CAMIONS LES PLUS ÉCONOMIQUES DE TOUS LES TEMPS.

AÉRODYNAMIQUE SUPÉRIEURE

GROUPE MOTOPROPULSEUR OPTIMISÉ

ÉQUIPE DE L'INGÉNIERIE EN RENDEMENT

OnCOMMAND[MC] CONNECTION

Dites bonjour au nouveau ProStar[MD] ES, le meilleur véhicule aérodynamique actuellement sur le marché. Mais voilà, ce n'est pas tout! Le modèle ProStar[MD] ES fait partie d'un écosystème combinant une aérodynamique supérieure et une optimisation du groupe motopropulseur, le tout, conçu sur mesure par notre équipe de l'ingénierie en rendement et contrôlé par notre système de diagnostic à distance exclusif, OnCommand[MC] Connection. Une option révolutionnaire conçue pour vous aider à économiser sur vos coûts de carburant.

Visitez ca.internationaltrucks.com/trucks/ pour plus de renseignements.

© 2014, Navistar, Inc. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce appartiennent à leurs titulaires respectifs.

Entendu en passant

■ **TruckPro** annonce l'arrivée de quatre nouveaux centres de services dans son réseau. Il s'agit de Garage M. St-Yves avec deux emplacements en Mauricie (Yamachiche et Trois-Rivières); Garage TGB, (en plus de son centre de services à Mont-Joli), s'installe à Rivière-du-Loup; Garage Diesel Côte-Nord avec un centre de services à Baie-Comeau et Centre du Camion Pelletier avec un centre de services à Sept-Iles. Cela porte à 42 le nombre de centres de services au Québec, et à 98 au Canada.

■ Au cours des prochains mois, l'un des plus importants transporteurs pour les arts de la scène en Amérique du Nord, **Truck'N Roll**, chargera de propriétaire. Fondé en 1994 par Ghislain Arsenault, Truck'N Roll assure la logistique des projets de transport et prend en charge les itinéraires, les documents de douanes, les transbordements, l'entreposage et les équipements spéciaux pour des tournées d'envergure. Finn Taylor, le nouvel acquéreur, travaille conjointement avec M. Arsenault depuis novembre dernier pour que la transition soit la plus douce et efficace qui soit. M. Taylor a été à l'emploi du Cirque du Soleil pendant 15 ans, durant lesquels il a notamment été en charge des tournées à travers le monde.

■ Les organisateurs d'**ExpoCam** indiquent que tous les signes pointent vers une participation record les 16, 17 et 18 avril prochains à la Place Bonaventure de Montréal. Ils affirment que l'édition 2015 promet d'être la plus réussie à ce jour.

«Nous sommes ravis de l'achalandage lors du dernier salon», affirme Joan Wilson, directrice d'ExpoCam. «Le nombre de visiteurs a augmenté de 11 pour cent entre 2011 et 2013, et l'édition 2015 sera encore plus populaire.» Plus de 15 000 membres de l'industrie du camionnage et 300 exposants ont pris part à ExpoCam 2013.

■ Le **Groupe Morneau** modernise de son image de marque et met en ligne un tout nouveau portail web pour l'ensemble de ses divisions (groupemorneau.com). L'entreprise a dévoilé ses nouveaux logos, mis à niveau l'architecture de marque pour l'ensemble des divisions du groupe et uniformisé sa dénomination. Des changements ont également été apportés côté web, où se trouve un court documentaire sur l'histoire de l'entreprise.

Poëti, d'intervenir auprès du consortium pour qu'il annule cette hausse abusive, arguant que, «comme il est suggéré aux alinéas 29.8 et 29.9 de l'entente de partenariat pour l'autoroute 30, une hausse selon le coût de la vie serait plus raisonnable».

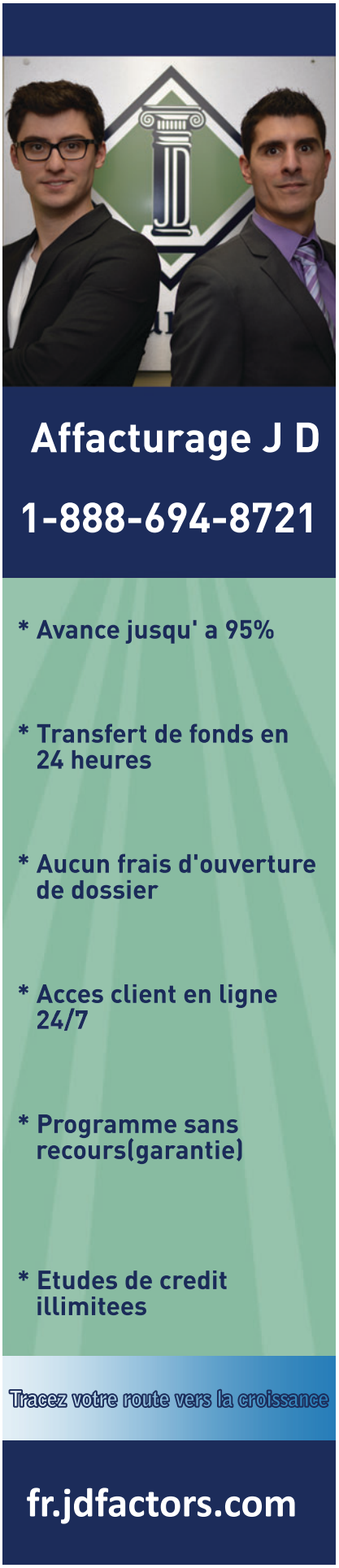
Nouvelle alliance

Alliance AutoPropane se consacre à la distribution et à la vente au détail de propane et à la conversion de véhicules

Alliance AutoPropane a été officiellement lancé en janvier dernier, en marge du Salon international de l'auto de Montréal. Alliance AutoPropane est le pendant québécois d'Alliance AutoGas qui détient les droits exclusifs de la marque et des services de la bannière.

Alliance AutoPropane se consacre à la distribution et à la vente au détail de propane pour véhicules automobiles. L'organisation effectue également la conversion hybride propane-essence de véhicules. Le réseau dessert plus de 90 entreprises partenaires et plus de 1000 stations de remplissage.

Alliance AutoPropane a dévoilé ses partenaires québécois, parmi lesquels figurent Hamel Propane de Victoriaville, Propane Goyer de St-Eustache, SS Propane de Ste-Marie de Beauce, Solugaz de Québec, Solugaz



de Clermont, Solugaz de Saguenay, Propane du Suroît de Sainte-Martine, Propane du Suroît de St-Hyacinthe, et Propane du Suroît de Bedford.

Les partenaires constituant les centres de conversion et d'entretien sont Écopropane de Terrebonne,

Groupe Freno de Montréal (Rivière-des-Prairies), Garand Pneus & Mécanique de Victoriaville, Radiateur Spécialité de Saguenay, Solugaz de Clermont, Solugaz de Québec, Propane du Suroît de Sainte-Martine, ainsi que Propane du Suroît de St-Hyacinthe. Il est prévu qu'en 2015-2016, cinquante nouvelles stations verront le jour.

L'INDICE TRANSCORE

L'indice de fret canadien de **TransCore Link Logistics** a terminé 2014 avec des volumes de chargement annuels sans précédent, battant de 33 pour cent les volumes de chargement annuels de 2013. L'année a connu des volumes historiques pendant 10 mois, les plus importants depuis que TransCore Link Logistics a commencé à enregistrer des données. Les deux mois qui n'ont pas établi de record, août et novembre, étaient tout près d'atteindre les volumes les plus élevés à ce jour.

Au quatrième trimestre 2014, les volumes de chargement étaient 20 pour cent plus élevés qu'au quatrième trimestre 2013, et seulement 3 pour cent plus bas que ceux du troisième trimestre 2014.

Les volumes de décembre se sont améliorés de 11 pour cent par rapport à novembre. Il s'agit du taux de variation le plus élevé en glissement mensuel depuis mars, et de la troisième augmentation la plus forte en glissement mensuel pour l'année. Les volumes ont connu une augmentation considérable en glissement annuel, dépassant de 19 pour cent les volumes de chargement de décembre 2013.

Les volumes de chargement transfrontalier pour le mois de décembre représentaient en moyenne 70 pour cent du total. Par rapport à l'année précédente, les chargements transfrontaliers originaires du Canada à destination des États-Unis ont augmenté de 41 pour cent, et les chargements à destination du Canada ont augmenté de 15 pour cent.

Les volumes de chargement intra-Canada représentaient 26 pour cent du volume total pour le mois de décembre, soit une hausse de 10 pour cent en glissement annuel.

L'affichage de matériel roulant est resté à des volumes inchangés par rapport à l'année précédente, mais a tout de même diminué de 8 pour cent en comparaison avec novembre. Le rapport matériel roulant/cargaison est passé de 2,01 en novembre à 1,66, représentant une amélioration de 19 pour cent en glissement annuel.

VOUS N'AVEZ PAS LE TEMPS POUR DES TEMPS D'ARRÊT.

C'est une vérité indiscutable. Lorsque vous gérez une flotte, les temps d'arrêt sont une menace constante. C'est pourquoi vous avez besoin des services de productivité Volvo, une suite de produits et services uniques, conçue pour vous aider à maximiser vos temps de productivité, améliorer l'efficacité de l'entretien et protéger votre investissement avec des plans de protection taillés sur mesure en fonction de vos besoins. Rien ne peut ralentir votre entreprise lorsque vous **connaissez le chemin devant vous.**

Apprenez-en davantage au sujet des services de productivité Volvo au **volvotrucks.ca/uptime.**

Volvo Trucks. Driving Progress

Concessionnaires

Camions Lourds de Montréal change de main et devient Groupe Mack/Volvo Montréal

Trois partenaire d'affaires, Richard Noseworthy, Luc Rivard et Daniel Deschatelets ont fait l'acquisition du Groupe Mack/Volvo Montréal, anciennement connu sous le nom de Camions Lourds de Montréal.

MM. Noseworthy (président), Deschatelets (VP - directeur général) et Rivard (VP - opérations) possèdent tous une forte et longue expérience dans l'industrie du camion ainsi qu'en gestion de flotte, dont la grande majorité au sein d'une importante compagnie de location de camions d'Amérique du Nord.

Dorénavant, la succursale de Montréal (Dorval) se nommera Camions Volvo Montréal et celle de Laval demeurera Mack Laval. Chacune de ces deux succursales sera spécialisée selon la bannière qu'elle représente, en ce qui concerne la vente de camions et l'administration. Par contre, chacune continuera de desservir les deux marques en ce qui a trait aux pièces et au service.

Luc Rivard (VP – opérations) et Daniel Deschatelets (VP – directeur général) du Groupe Mack/Volvo Montréal. Richard Noseworthy (président) était absent pour la photo.

Le Groupe continuera d'exploiter la succursale de pièces et service de Les Coteaux, où l'ensemble des bannières peut être desservi.

En mars 2014, le Groupe a fait l'acquisition de Camions Isuzu Montréal Ouest qui, pour le moment, continue ses opérations au 9600, avenue Ryan à Dorval. Bien que le service demeure à la même adresse, certaines fonctions seront centralisées afin d'optimiser le service à la clientèle, telles que la représentation des ventes de pièces et de service ainsi que le centre d'appels.

De plus, le Groupe prévoit déménager l'actuelle succursale de Montréal située au 1275, boulevard Hymus vers un nouvel emplacement, toujours dans l'arrondissement de Dorval. Les travaux débuteront ce printemps pour une ouverture avant la fin de l'année 2015.

À SURVEILLER

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

16 au 19 février

Rencontre annuelle et exposition sur les technologies du transport du Technology and Maintenance Council (TMC) de l'**American Trucking Associations**. Music City Center. Nashville. 866-821-3468. **www.trucking.org**

25 et 26 février

Conférence PIT 2015 : l'innovation sans frontières. Sous la présidence d'honneur de Brent Fowler, vice-président de SLH Transport. Centre des congrès de Toronto. 416-798-8840; 800-726-3626. **http://pitconference.fpinnovations.ca**

4 au 6 mars

The Work Truck Show 2015. Indiana Convention Center. Indianapolis. 1-800-441-6832. **www.ntea.com**

10 mars

Atelier de formation du **Comité technique de camionnage du Québec**. La SAAQ : quoi de neuf? Par Gaétan Bergeron. Centre des congrès Renaissance. Montréal. 450-669-3584. **www.ctcq.ca**

11 mars

Souper Dana. **Société des surintendants de transport de Québec**. Hôtel Québec Inn. **www.sstquebec.org**

13 mars

Souper à la cabane à sucre. **Club des professionnels du transport du Québec**. La Goudrelle. Mont-Saint-Grégoire. 514-824-3988. **www.cptq.ca**

26 mars

85e Souper gala annuel du **Club de trafic de Montréal**. Hôtel Omni. 514-874-1207. **www.tcmtl.com**

26 au 28 mars

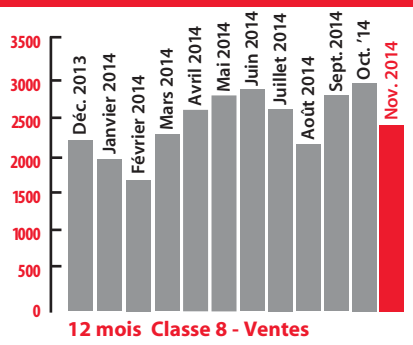
43e édition du **Mid-America Trucking Show** (MATS). Kentucky Expo Center. Louisville (Kentucky). 502-899-3892. **www.truckingshow.com**

16 au 18 avril

ExpoCam. Le salon national du camionnage au Canada. Place Bonaventure. Montréal (416) 614-5821 ou 1-877-682-7469, poste 251. **www.expocam.ca**

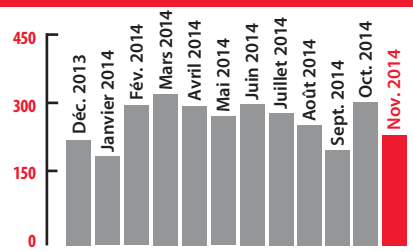
Ventes de camions au Canada — Novembre 2014

CLASSE 8	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	604	6734	6322	25,14%	24,65%
Kenworth	421	4476	4577	16,71%	17,85%
Volvo Trucks	369	4131	3341	15,42%	13,03%
International	329	3637	3768	13,58%	14,69%
Peterbilt	334	3564	3479	13,30%	13,57%
Western Star	227	2228	2211	8,32%	8,62%
Mack	137	2021	1946	7,54%	7,59%
TOTAL	2421	26 791	25 644	100%	100%



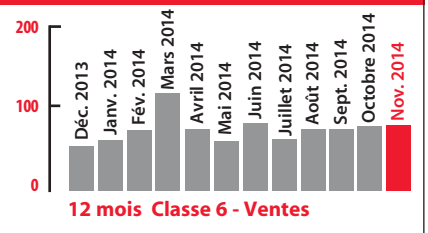
12 mois Classe 8 - Ventes

CLASSE 7	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	57	787	665	26,63%	24,63%
International	38	684	676	23,15%	25,04%
Peterbilt	61	540	491	18,27%	18,19%
Kenworth	40	526	514	17,80%	19,04%
Hino	34	418	354	14,15%	13,11%
TOTAL	230	2955	2700	100%	100%



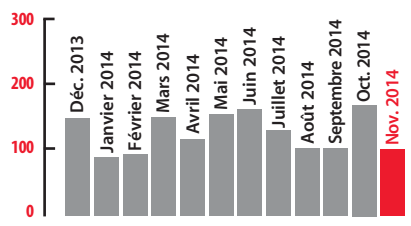
12 mois Classe 7 - Ventes

CLASSE 6	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino	30	300	230	39,42%	34,28%
Freightliner	36	273	272	35,87%	40,54%
International	10	185	156	24,31%	23,25%
Peterbilt	0	3	13	0,39%	1,94%
TOTAL	76	761	671	100%	100%



12 mois Classe 6 - Ventes

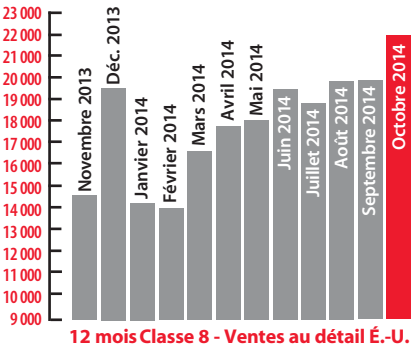
CLASSE 5	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino	77	879	856	65,55%	58,07%
International	14	345	474	25,73%	32,16%
Mitsubishi Fuso	6	95	111	7,08%	7,53%
Kenworth	0	16	0	1,19%	0,00%
Freightliner	1	5	29	0,37%	1,97%
Peterbilt	0	1	4	0,07%	0,27%
TOTAL	98	1341	1474	100%	100%



12 mois Classe 5 - Ventes

Ventes au détail É.-U.*

CLASSE 8	Oct. 2014	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	8153	64 485	67 166	35,78%	36,7%
International	3514	27 082	27 508	15,03%	15,0%
Kenworth	3048	24 872	25 132	13,80%	13,7%
Peterbilt	3080	24 163	24 761	13,41%	13,5%
Volvo	2378	21 722	20 033	12,05%	11,0%
Mack	1507	15 123	15 484	8,39%	8,5%
Western Star	349	2710	2678	1,50%	1,5%
Autres	3	59	35	0,03%	0,0%
TOTAL	22 032	180 216	182 797	100%	100%



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

Cummins Est du Canada
www.estducanada.cummins.com
Succursales au Québec
Candiac 450-638-6863
Pointe-Claire 514-695-8410
Québec 418-651-2911
Val d'Or 819-825-0993
Fermont/Wabush 709-282-5067

Ventes de camions Québec Novembre 2014

CLASSE 8	Nov. 2014	DDA
Freightliner	128	1108
Kenworth	61	728
Volvo Trucks	47	607
International	59	604
Peterbilt	45	454
Western Star	28	374
Mack	44	244
TOTAL	412	4119

CLASSE 7	Nov. 2014	DDA
International	8	115
Kenworth	9	103
Peterbilt	10	79
Freightliner	2	72
Hino	5	43
TOTAL	34	412

CLASSE 6	Nov. 2014	DDA
Hino	2	17
Freightliner	2	11
International	0	7
Peterbilt	0	0
TOTAL	4	35

CLASSE 5	Nov. 2014	DDA
Hino	22	285
Mitsubishi Fuso	3	60
International	3	45
Kenworth	0	7
Freightliner	0	1
Peterbilt	0	0
TOTAL	28	398

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.
** Les statistiques de ventes américaines n'étaient pas disponibles au moment de mettre sous presse. Nous nous excusons des inconvénients. Surveillez les mises à jour au* **transportroutier.ca**

TOTAL

CONSOMMEZ MIEUX

TOTAL RUBIA TIR 7900 FE 10W-30

Une huile semi-synthétique de très haute performance pour les moteurs diesel, qui répond à tous les besoins de l'industrie du camionnage.

JUSQU'À 3 % D'ÉCONOMIE EN CARBURANT

AVANTAGES

- Économies de carburant significatives
- Excellente protection du moteur
- Haut niveau de détergence et excellente dispersion de la suie
- Conception axée sur l'allongement des intervalles entre les vidanges

HOMOLOGATIONS ET SPÉCIFICATIONS

- API CJ-4 / SM (CI-4 Plus, CI-4, CH-4, CG-4, CF)
- ACEA E7 / E9
- CATERPILLAR ECF-3
- CUMMINS CES 20081 APPROUVED
- MACK EO-O PP APPROVED
- MERCEDES-BENZ : APPROVAL 228.31
- RENAULT RLD-3 TRUCKS APPROUVED
- VOLVO VDS-4 APPROUVED
- MAN M3575

total-lub.ca

LUBRICANTS Fuel economy

Low SAPS

Le gaz naturel prend la vedette à l'AQME

Le gaz naturel a occupé une place prépondérante au Forum du transport efficace, organisé par l'Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie et qui a eu lieu en novembre dernier à la Cité de l'Énergie de Shawinigan.

La programmation, divisée en deux volets, comportait une journée sur l'électrification des transports et l'autre, qui nous concerne davantage, sur le gaz naturel comme carburant pour l'industrie du camionnage.

Éric Desmarais, directeur, Marché du carburant chez Gaz Métro, a expliqué que le gaz naturel gagne en popularité dans le camionnage, le transport maritime et les mines, et il a présenté la carte de la «Route bleue» qui comprend 17 stations publiques et privées, en fonction, en construction ou à l'étude. Rappelons aussi qu'un projet de 118 millions de dollars qui s'amorcera en 2016 et qui impliquera Gaz Métro et Investissement Québec, posera les premiers jalons de l'approvisionnement en gaz naturel liquéfié (GNL) des régions éloignées ainsi que des secteurs du transport routier et maritime.

Même si le créneau des moteurs au GNL de 15 litres est inoccupé depuis le retrait de Westport, les motoristes n'en continuent pas moins d'élargir leur offre, principalement du côté des moteurs au GNC. Michel Bergeron, vice-président industriel et routier et vice-président de Cummins Est du Canada, a indiqué que des essais sont menés présentement afin de déterminer si le ISX12 G peut être utilisé à des poids supérieurs à 100 000 livres. Cummins travaille aussi au développement du moteur ISB6.7 G destiné au marché des autobus scolaires et de la livraison locale. Ce moteur devrait arriver sur le marché en 2016.

Volvo de son côté travaille au développement de son moteur D13 HPDI au gaz naturel faisant appel à une petite quantité de carburant à l'allumage. Alain Delisle, directeur régional pour Camions Volvo, a indiqué que Volvo installera les réservoirs de GNL/GNC sur la chaîne d'assemblage à compter de l'an prochain. Le GNL est mis de côté pour le moment, de dire M. Delisle, «dans la perspective de synchroniser le développement des moteurs avec le développement des infrastructures d'approvisionnement».

L'atelier des manufacturiers, auquel participaient Claude Boucher de Kenworth, Alain Delisle de Volvo, Eric Raimondini de Freightliner et Eric Paquette de BL Énergie, a permis de constater que l'offre de véhicules au gaz naturel est assez diversifiée pour la plupart des marques et des configurations de camions, et que l'autonomie disponible est en hausse. Tous les manufacturiers n'offrent pas l'installation des réservoirs en usine, mais de plus en plus de concessionnaires adaptent leurs installations selon les normes requises pour faire l'entretien des camions au gaz naturel.

Alain Lemieux, du ministère des Transports du Québec, est venu présenter le programme Écocamionnage, programme en quatre volets en vigueur du 25 février 2014 au 31 mars 2017 et pourvu d'un budget de 28,3 millions de dollars.

Présentant les solutions de financement offertes à l'acquisition de véhicules au gaz naturel, Véronique Haché et Francis Roy, de GE Capital, ont montré les résultats d'une analyse client démontrant que les frais d'exploitation sont presque six pour cent inférieurs avec un véhicule au gaz naturel loué par rapport à un camion au diesel.

Jean-François Baril de l'AQME, et Suzana Furtado de SmartWay Ressources naturelles Canada, ont présenté une offre d'accompagnement gratuite visant à faciliter la réalisation de projets en efficacité énergétique et réduction des émissions de GES pour les consommateurs d'énergie. Un projet pilote de trois mois permettra de mieux comprendre les habitudes de transport des propriétaires de flottes privées.

Un atelier a permis d'entendre Eugène David (ABC Environnement) et Olivier Sylvestre (EBI) témoigner de leur expérience avec des véhicules au gaz naturel. Enfin, Daniel Goyette (CAT), Eric Lessard (En route vers le gaz naturel), Louis Mellet (Ryder) et Yves Provencher (FPInnovations) ont partagé leurs expériences et leurs opinions sur l'adoption du gaz naturel dans l'industrie du camionnage. Nous avons retenu qu'en analysant attentivement les technologies disponibles, ses opérations et les stratégies d'implantation, l'intégration de véhicules au gaz naturel dans une flotte peut s'avérer une décision fort rentable.

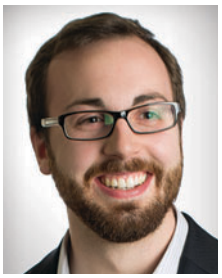
Les présentations du Forum sont disponibles au www.aqme.org, sous l'onglet Événements. TR

Nous construisons des routes. Nous les dominons aussi.

Mack a d'abord construit les autoroutes nord-américaines. Ensuite, nous avons conçu une gamme complète de camions pour les dominer. Réduisez votre consommation de carburant avec les moteurs MP[MD] haute performance de Mack[MD] et notre transmission manuelle automatisée *m*DRIVE[MC]. Roulez ensuite en pleine confiance avec notre réseau de soutien dédié d'un océan à l'autre, appuyé par le système télématique de contrôle en temps réel GuardDog[MD] Connect et votre choix parmi les partenaires Mack de services de gestion de flottes, incluant Telogis. Vous croyez encore que Mack ne fait que construire des routes? Nous relevons le défi!

MackTrucks.com

PRÊT DEPUIS TOUJOURS.



Résolution 2015? La prévention!

Par Samuel Laverdière

Après les pâtés à la viande, le vin et les célébrations, c'est le retour au travail. Tradition oblige, c'est le temps des résolutions.

Le temps des Fêtes est un moment où on se retrouve en famille, où on discute de l'année qui s'achève avec la parenté et où tout simplement, on profite de ces moments festifs. Une fois qu'on arrive à la nouvelle année, on commence à entendre les diverses résolutions que se fixent nos oncles, tantes et autres parents proches. Peut-être qu'à la lecture de cette chronique, les vôtres sont déjà prises. Mais pour ceux qui hésitent encore, je vous lance, comme ça, mes suggestions de résolutions 2015 pour la prévention des accidents de travail.

Communiquer

On entend souvent dire que la prévention est l'affaire de tous, que chaque travailleur doit (et peut) contribuer à rendre son milieu de travail plus sain et plus sécuritaire. Pour cela, il faut que le message passe entre les différents échelons d'une entreprise : des chauffeurs au directeur des opérations, du préparateur de commandes au superviseur, etc. D'un travailleur à un autre, n'hésitez pas à poser des questions, à soulever des interrogations et à faire valoir vos besoins. Pour les gestionnaires, vos travailleurs représentent votre meilleure source d'information. Message aux travailleurs : vos patrons veulent connaitre vos intérêts et vos besoins. Parlez-vous. Écoutez-vous. Tout le monde en ressort gagnant.

Informer et former

Mettre de l'avant la transmission d'informations sur les risques et les dangers liés à la réalisation d'une tâche est essentiel pour la sécurité des individus. Pour ce qui est de la formation bien précisément, j'estime qu'elle doit être considérée bien au-delà des formations obligatoires (transport des marchandises dangereuses, chariot élévateur, etc.) et de celles en lien avec des règlementations spécifiques (vérifications avant départ, heures de conduite et de repos, etc.). Le format *boîte à outils*, par exemple, peut parfois s'avérer efficace et approprié pour aborder un sujet (ou une tâche) bien précis. Vous le savez comme moi, ce n'est pas par la durée d'une formation qui en détermine la qualité! On doit avoir ce genre de réflexion pour structurer nos besoins en formation et pour bien transmettre les connaissances lors des formations. L'année 2015 constituera-t-elle le début de votre culture d'entreprise en formation?

En 2015, il vous faut mettre de l'avant l'idée qu'investir en prévention rapporte davantage que de réparer les pots cassés.

Agir

Troisième et dernière suggestion de résolution pour 2015 : faire en sorte que les bottines suivent les babines! Cette résolution, si vous l'avez choisie, sera celle qui vous demandera le plus (de temps, d'énergie et, bien sûr, d'argent), mais aussi celle qui vous rapportera davantage. En 2015, il vous faut mettre de l'avant l'idée qu'investir en prévention rapporte davantage que de réparer les pots cassés. Les politiques, les procédures, les programmes, les plans d'action et autres sont bien peu efficaces lorsqu'ils demeurent sur les tablettes et qu'ils ne sont pas mis en application. On se donne une belle image d'entreprise, j'en conviens, mais l'intérêt d'investir en prévention n'est certainement pas de laisser les documents papier s'occuper de la sécurité dans votre entreprise!

L'année débute, c'est le temps d'établir vos priorités. Inclure la prévention des accidents de travail, c'est démarrer l'année du bon pied. Et, comme les abonnements au gym après le temps des Fêtes, ça ne doit pas être mis de côté une fois rendu au mois de mars. Meilleurs vœux pour 2015! TR

Samuel Laverdière, conseiller en prévention chez Via Prévention, possède un baccalauréat en relations industrielles en plus d'avoir suivi diverses formations professionnelles en SST.
On peut le joindre à *samuel.laverdiere@viaprevention.com*.

L'innovation : moteur de croissance de votre entreprise

Par Céline Pilote

L'innovation est le mot à la mode ces temps-ci. Avec raison!

L'innovation c'est l'action d'inventer, de créer quelque chose de nouveau. L'innovation doit faire partie intégrante de tous les services de l'entreprise; pas seulement du développement de nouveaux marchés ou de la création de nouveaux produits, mais aussi des ressources humaines, de l'administration et du marketing. Tous les employés doivent faire partie d'un plan d'innovation global. L'innovation doit être planifiée pour s'intégrer au plan d'affaires.

Si l'entreprise n'innove pas, elle stagnera et pourrait éventuellement en mourir. Il faut toujours avoir les yeux ouverts sur ce qui se passe chez les leaders, relever les meilleures pratiques et vouloir faire encore mieux. Il faut sortir du carré de sable, ne pas avoir peur de se questionner sur ses façons de faire, sauter sans filet, créer des équipes multidisciplinaires et non homogènes en termes de vision, d'idées, d'âge et de sexe, de compétences…

Le leader doit s'entourer d'équipes multidisciplinaires, s'assurer que ses équipiers font tout en leur pouvoir et qu'ils ont les bons outils pour garder le cap de l'innovation. Le leader est le capitaine du bateau : c'est à lui de s'assurer que le cap est bon et maintenu par tous. Par contre, s'il passe la majeure partie de son temps à régler des problèmes et à avoir le nez trop collé aux opérations journalières, il aura de la difficulté à garder une vision de ce qu'il veut réaliser avec son équipe, et se laissera facilement dériver, lui et son bateau.

Un bon leader doit être capable d'amener son équipe à penser «innovation» dans les moindres gestes quotidiens; c'est ce qu'on appelle une «culture» plutôt qu'un processus d'innovation.

La culture d'entreprise qui comprend l'innovation doit être très forte puisqu'elle requiert plusieurs comportements spécifiques de la part des employés : l'ouverture à s'améliorer et la persévérance dans les actions, puisque l'innovation n'assure pas de résultats immédiats. Eh oui, quand on essaie des nouvelles choses, on peut se tromper! Mais on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Il faut oser, sortir de sa zone de confort.

Trop souvent, les entreprises pensent à innover lorsque les résultats ne sont pas bons ou qu'ils ne correspondent pas aux attentes. Comme la recette habituelle semble moins bien réussir, elles pensent à voir comment elles pourraient faire les choses autrement. C'est un peu comme en prospection de nouveaux clients : c'est quelque chose qui doit être fait en continu, même lorsque les affaires sont très prospères.

Je dis souvent à mes clients que la prospection ou l'innovation, c'est comme si on cultivait un jardin. On sème des graines et lorsqu'elles commencent à pousser, on doit en semer d'autres et entretenir son jardin, et ce, en continu. Parce que si on ne le fait pas, on récoltera des beaux légumes une seule fois et puis, plus rien. Si on sème en continu et qu'on entretient à tous les jours, on aura de belles récoltes en tout temps. Même chose pour l'innovation. Ce n'est pas lorsque l'entreprise va mal qu'on doit commencer le processus d'innovation : il doit faire partie de notre ADN, de notre façon de penser à tous les jours. On doit toujours se remettre en question, ne pas faire les choses machinalement parce qu'on les a toujours faites ainsi. Il faut croire en l'inconnu, mettre une croix sur certaines idées auxquelles on est habitué et croire qu'il y a d'autres façons de faire. Ce n'est pas parce qu'on ne connaît pas une chose qu'elle n'existe pas.

Pour innover, il faut être curieux, à l'affut, avoir les yeux et l'esprit ouverts aux nouveautés. Quand on est passionné, c'est plus facile d'être innovant. Pour innover, on doit rester jeune et s'entourer de jeunes. En vieillissant, les gens ont tendance à devenir plus conservateurs, un peu plus réticents aux changements. En s'entourant de jeunes, on conjugue l'expérience et la fougue, une recette gagnante! Les jeunes misent beaucoup sur l'idée de partage des valeurs et, grâce à la popularité grandissante des médias sociaux, ils ne peuvent faire autrement que de se tenir à l'affut des idées nouvelles et des tendances, et ainsi cultiver leur esprit de communauté qui contribue à leur ouverture d'esprit, un préalable à l'innovation.

L'innovation est primordiale à la croissance de l'entreprise. N'ayez pas peur d'essayer des choses avec lesquelles vous êtes moins à l'aise. Comme le dit si bien Christiane Germain, cofondatrice du Groupe Germain qui compte dix hôtels : «On apprend beaucoup de ses erreurs. Quelqu'un qui casse de la vaisselle, c'est parce qu'il en a transporté». C'est probablement grâce à un inventeur innovant que la desserte a été créée! TR

Céline Pilote est accompagnatrice pour entrepreneurs. Elle peut être jointe à *celinepilote@gmail.com* et au 514-895-8991.

Têtes d'affiche

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

m2 assurance
"GRANDIR ENSEMBLE"
m2assurance.com
855-425-0505

Burrowes Cabinet d'assurance annonce la nomination de *Pierre Gagnon* au poste de chargé de compte senior, assurance des entreprises et camionnage. Bien connu dans l'industrie, M. Gagnon compte 15 ans d'expérience en assurance camionnage.

C'est le mardi 13 janvier dernier qu'avait lieu le premier séminaire technique de l'année pour les membres du **Comité technique de camionnage du Québec** (CTCQ). Animé par *Nathalie Hallé* et *François Grenier* (copropriétaires du Réseau Dynamique), l'atelier portait sur les différentes options offertes en matière de tracteurs de cour. Sur la photo, ils sont accompagnés de *Paul Ratté*, président du CTCQ.

Mario Iacovone, vice-président de **Hino Laval**, accueille *Pierre Burney* dans son équipe en tant que directeur des ventes.

Hub International, courtier d'assurance, annonce la nomination d'*Erasmo Hustado* et d'*Annie Gauthier* au poste de directeur de comptes adjoint.

16, 17 et 18 avril 2015

Commanditaire platine :

Comman

Shell ROTELLA[md]
L'huile moteur qui trime aussi dur que vous

AL DU CAMIONNAGE

OCAM

NAL TRUCK SHOW

1 5

Place Bonaventure
Montréal, QC, Canada

Le carrefour de l'industrie du camionnage du Canada

- Voyez plus de 225 000 pieds carrés de nouveaux camions, nouvelles remorques et nouveaux équipements
- Nouveaux produits

www.expocam.ca

ditaires or :

manac

Endossé par :

Association du Camionnage du Québec

Canadian Trucking Alliance
Alliance Canadienne du Camionnage

Enjeux 2015

Économie, carburant, main-d'œuvre, réglementation. Les grands dossiers à surveiller en 2015 dans l'industrie du camionnage.

Par Nicolas Trépanier

Année après année, la pénurie de chauffeurs se classe parmi les principales préoccupations de l'industrie, et 2015 ne semble pas faire exception. Une nouvelle étude menée par l'American Trucking Associations (ATA) révèle que les flottes américaines ont tendance à offrir des salaires plus élevés qu'auparavant, dans le but d'embaucher et de garder leurs chauffeurs de camion. «Les flottes augmentent les salaires et offrent de généreux avantages sociaux afin d'attirer et de garder leurs chauffeurs, et ainsi faire face à la pénurie de chauffeurs», constate Bob Costello, économiste en chef pour l'ATA.

M. Costello s'attend par ailleurs à ce que les volumes de fret continuent d'augmenter, mais croit que la pénurie de chauffeurs va probablement freiner la croissance de l'industrie. Les volumes de fret augmentent d'année en année dans la plupart des secteurs du camionnage, puisque la croissance économique demeure solide, et les revenus de l'industrie augmentent alors que la capacité reste limitée. «Cependant, l'industrie peine à ajouter des camions sur la route en raison de la pénurie de chauffeurs.»

Tendances économiques

La Banque royale du Canada prévoit que l'économie du Québec bénéficiera de la croissance des exportations au cours de l'année, et ce, malgré des résultats économiques mitigés en 2014. Les plus récentes données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) indiquent une augmentation de 7,7 pour cent des exportations réelles de marchandises à partir du Québec. Ces gains s'observent notamment pour les principaux produits d'exportation du Québec – y compris l'aluminium, les avions et les pièces [d'avion], le minerai de fer, les métaux primaires, les produits pharmaceutiques, le papier journal et le bois d'œuvre – ce qui signifie que les exportateurs québécois profitent du renforcement de la demande américaine et de la faiblesse du dollar canadien.

David Bradley, président et chef de la direction de l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) fait preuve d'un optimisme prudent pour 2015. La baisse du dollar canadien devrait faire connaître une croissance modeste au Québec et à l'Ontario. «Cette baisse combinée à la reprise américaine est un bon signe pour les exportations. Plusieurs entreprises manufacturières ont quitté l'Ontario et le Québec en 2006 et en 2007 et elles ne reviendront pas. Celles qui restent devraient profiter de la baisse du dollar canadien», espère David Bradley.

Ascension du gaz naturel

Selon la firme ACT Research, spécialisée dans la publication de données sur l'industrie du camionnage en Amérique du Nord, la croissance du gaz naturel (GN) va se poursuivre à un rythme plus lent que prévu au cours des prochaines années. Ainsi, les prévisions du marché et le développement de produits ont mis du temps à se matérialiser en raison de la diminution des prix du carburant et des améliorations des moteurs diesel en matière d'économie de carburant.

Ken Vieth, directeur général et associé principal d'ACT Research, se montre néanmoins optimiste en précisant que : «Selon la réglementation nationale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre mise en place au cours des prochaines années, la pénétration du GN pourrait même être plus importante puisqu'il s'agit d'un carburant plus propre, moins cher et disponible en aussi grande quantité que le diesel».

Entretien et expansion des flottes

Dans un sondage national réalisé par GE capital auprès de PME, dont les résultats ont été publiés en décembre dernier, il est révélé qu'une flotte sur cinq prévoit augmenter sa taille au cours de la prochaine année, et que seulement 13 (sur un total de 409 sondées) prévoient la diminuer.

Jean-François Jetté (services financiers chez GE Capital, région de Montréal) indique que les transporteurs ont tout intérêt à miser sur l'amélioration et sur l'efficacité de leur flotte. «L'an dernier, ceux qui avaient un plan de renouvellement et un programme de maintenance ont pu traverser l'hiver 2014 avec plus de facilité», explique-t-il. «Les exploitants et propriétaires conservent leurs véhicules plus longtemps qu'auparavant, mais des équipements vieillissants se traduisent généralement par des dépenses qui augmentent.»

Prix du carburant

La baisse des prix du carburant pourrait être de courte durée. Dans un récent rapport de la Banque Scotia, Patricia Mohr, vice-présidente et analyste des produits de base, affirme s'attendre à «une brusque remontée des prix du pétrole d'ici la mi-2015». Une importante et passablement rapide diminution des activités de forage, déjà en cours, contribuerait à rééquilibrer l'offre et la demande.

La baisse du prix du carburant, positive à première vue, est une «arme à double tranchant», avertit David Bradley. «L'effet positif de la baisse du prix du pétrole est atténué par le fait que la plupart des transporteurs font appel à une surcharge sur le carburant et, si le prix baisse, la surcharge baisse aussi».

En général, analyse David Bradley, la baisse de la devise canadienne a des effets plus importants que la baisse du prix du carburant. «Éventuellement, le prix du pétrole va remonter. Quand? Il est impossible de le prédire. Cela peut être dans deux mois ou dans deux ans.» Le prix du diesel a baissé (28 pour cent), mais pas au même niveau que l'essence (50 pour cent). La valeur du dollar canadien diminue aussi, ce qui atténue les avantages de la baisse du prix du carburant. «Les transporteurs subissent déjà la hausse du prix de l'équipement parce que les manufacturiers sont principalement aux États-Unis», précise M. Bradley.

COMPOSER AVEC LES NOUVELLES RÉALITÉS

Selon Bernard Pettigrew, président d'IDÉAL à Québec, les volumes de transport ne seront pas à la hausse en 2015. Le ralentissement du Plan Nord, la Commission Charbonneau et les coupures gouvernementales contribuent à rendre le consommateur prudent. Les volumes de transport sont directement liés à l'économie et tant que cette dernière sera au ralenti, les transporteurs en souffriront.

«Ce qui était facile dans les années 70 est devenu très difficile avec le temps; les années à venir seront encore difficiles pour les transporteurs et chacun devra trouver son créneau et y rester pour être en mesure de générer des profits», analyse M. Pettigrew. «Une fois l'hiver traversé, une fois la Commission Charbonneau terminée, une fois les coupures gouvernementales acceptées et effectuées, la conjoncture économique sera de nouveau favorable et permettra aux transporteurs routiers d'augmenter leurs profits d'environ 0,5 pour cent, pourvu que la gestion interne se rappelle des années difficiles.»

Serge Hubert, président de C.H. Express

Selon Serge Hubert, président de C.H. Express inc. à Saint-Jean-sur-Richelieu, le dollar qui diminue va aider les exportateurs. Il ne serait d'ailleurs pas surpris d'avoir bientôt à débourser jusqu'à 1,30$ CAD pour chaque dollar américain. Une éventualité qui favoriserait les exportations, certes, mais qui continuerait de nuire aux autres fonctions de la chaîne d'approvisionnement.

L'industrie devra également composer avec toutes les lois et recommandations qui la régissent, car ces dernières ne s'assouplissent jamais, bien au contraire. Cette réalité, qui entraîne d'importants coûts supplémentaires, n'aide en rien l'attraction d'une nouvelle main d'œuvre. La pénurie de chauffeurs continuera donc de préoccuper l'industrie du camionnage, une pénurie que M. Hubert explique en partie par des changements socioculturels.

Dossiers chauds pour l'ACQ

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) place le vieillissement et la pénurie de la main-d'œuvre, l'image de l'industrie ainsi que la responsabilisation et la sécurité parmi ses principaux dossiers pour 2015. L'ACQ propose notamment la reconduction du Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL) et la poursuite des rapprochements avec les cégeps afin de mettre en place des moyens pour attirer les jeunes vers l'industrie du camionnage. Une partie de la solution de ce qui est convenu d'appeler une pénurie généralisée de la main-d'œuvre semble provenir de la main-d'œuvre immigrante, mais des disparités réglementaires et culturelles ralentissent l'intégration de celle-ci. L'image de l'industrie québécoise du camionnage fera l'objet d'un plan stratégique de promotion beaucoup plus élaboré qu'auparavant. L'ACQ se dit aussi préoccupée par les nombreuses responsabilités confiées aux transporteurs.

Du côté du transport des marchandises dangereuses, l'ACQ s'engage à maintenir une pression à l'égard de toute tentative gouvernementale de resserrer la sécurité du camionnage «sans raison valable». La fiscalité demeure une préoccupation majeure pour l'ACQ, qui cherche à obtenir du gouvernement fédéral l'harmonisation de l'amortissement accéléré des véhicules, obtenu lors du budget de 2010 auprès du gouvernement du Québec. L'environnement, pour des raisons évidentes, interpelle de plus en plus l'industrie. L'ACQ a travaillé à la reconduction du programme Écocamionnage. Enfin, l'arrivée de la bourse du carbone a suscité de vives réactions de l'ACQ. «En devenant la seule province à adopter la bourse du carbone, le Québec s'expose à un manque de compétitivité avec les provinces et les états voisins, et risque de devenir «la Californie du Canada» craint M. Cadieux. TR

— Avec la collaboration de Steve Bouchard

Surveillance du prix de détail du **diesel**

TOTAL

VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	133,4	-5,5	115,9
VANCOUVER *	118,7	-4,4	75,4
VICTORIA	109,9	-3,0	74,5
PRINCE GEORGE	121,2	-5,3	88,8
KAMLOOPS	119,7	-0,8	87,3
KELOWNA	115,1	-3,1	82,9
FORT ST, JOHN	127,7	-2,8	94,9
YELLOWKNIFE	121,9	-10,0	103,0
CALGARY *	108,5	-2,3	90,4
RED DEER	110,2	-1,7	91,9
EDMONTON	104,9	-1,3	86,9
LETHBRIDGE	108,9	-4,3	90,7
LLOYDMINSTER	113,4	-6,0	95,0
REGINA *	108,9	-4,3	84,7
SASKATOON	113,1	-2,5	88,7
PRINCE ALBERT	111,9	-1,6	87,6
WINNIPEG *	109,0	-6,4	85,8
BRANDON	108,7	-5,2	85,5
TORONTO *	109,4	-5,5	78,5
OTTAWA	112,9	-4,8	81,6
KINGSTON	107,9	-5,0	77,2
PETERBOROUGH	107,2	-6,2	76,6
WINDSOR	104,6	-5,8	74,3
LONDON	112,4	-1,5	81,2
SUDBURY	109,3	-6,5	78,4
SAULT STE MARIE	110,9	-6,8	79,8
THUNDER BAY	114,2	-5,8	82,7
NORTH BAY	114,7	-2,2	83,2
TIMMINS	116,1	-3,8	84,4
HAMILTON	110,3	-4,0	79,3
ST, CATHARINES	111,8	-3,0	80,6
MONTRÉAL *	119,5	-2,9	79,8
QUÉBEC	121,7	-4,5	81,6
SHERBROOKE	118,4	-3,3	78,8
GASPÉ	118,6	-1,6	82,7
CHICOUTIMI	115,6	-2,2	80,2
RIMOUSKI	119,2	-1,4	81,4
TROIS RIVIÈRES	117,9	-3,6	78,3
DRUMMONDVILLE	119,9	-1,5	80,1
VAL D'OR	117,9	-2,3	82,2
SAINT JOHN *	114,0	-2,5	77,7
FREDERICTON	114,8	-3,0	78,4
MONCTON	115,1	-2,3	78,6
BATHURST	116,3	-2,5	79,7
EDMUNDSTON	113,0	-5,7	76,8
MIRAMICHI	116,1	-2,5	79,5
CAMPBELLTON	115,6	-3,1	79,1
SUSSEX	114,3	-2,8	78,0
WOODSTOCK	116,1	-2,9	79,5
HALIFAX *	106,9	-2,2	73,6
SYDNEY NS	109,4	-2,0	75,7
YARMOUTH	108,8	-2,4	75,2
TRURO	108,2	-2,0	74,7
KENTVILLE	106,4	-3,7	73,1
NEW GLASGOW	107,2	-1,4	73,8
CHARLOTTETOWN *	119,5	0,0	80,6
ST JOHNS *	115,2	-3,5	81,5
GANDER	111,7	0,6	78,4
LABRADOR CITY	120,6	-5,0	86,2
CORNER BROOK	115,5	0,7	81,7
MOYENNE AU CANADA (V)	**112,3**	**-3,8**	**82,0**

Mises à jour au www.kentgroupltd.com • Prix en date du 13 janvier 2015 • 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 (*)

HUILES MOTEUR HAUTE PERFORMANCE
total-lub.ca
CONSOMMEZ MIEUX
ECO-EFFICACITÉ, PERFORMANCE & TECHNOLOGIE

Le défi PC-11

L'industrie travaille sur la prochaine catégorie d'huiles qui lubrifieront vos moteurs.

Par Deborah Lockridge et Peter Carter

Afin de se conformer au nouveau règlement visant à améliorer le rendement énergétique que le gouvernement fédéral est à mettre en place, les compagnies pétrolières et les fabricants de moteurs planchent au développement d'une nouvelle norme qui mènera à une nouvelle huile de viscosité plus basse, améliorant l'efficacité des moteurs.

La nouvelle catégorie API (American Petroleum Institute), appelée PC-11 durant le processus de développement, constituera le nouveau standard d'une nouvelle génération d'huile de basse viscosité que les fabricants de moteurs autoroutiers utiliseront dans le cadre de leur stratégie de réduction des gaz à effet de serre EPA 2017.

Les technologies de réduction des émissions polluantes ont fait en sorte que les huiles moteur ont beaucoup changé au cours des 25 dernières années, mais la dernière nouvelle classification d'huile remonte à une décennie.

«La norme CJ-4 surpasse de loin la durée de vie utile d'un moteur typique», indique Dan Arcy, directeur technique global OEM pour les Lubrifiants Shell. M. Arcy dirige aussi l'un des comités de travail sur la nouvelle catégorie d'huile. «Certains tests moteurs ne sont plus disponibles ou ne sont plus pertinents. Les composantes utilisées dans les moteurs ont changé; on est passé au système d'injection par rail commun et la métallurgie a changé.»

La nouvelle catégorie d'huile améliorera des aspects comme la stabilité à l'oxydation, l'efficacité de l'aération, l'usure à l'abrasion et aux éraflures ainsi que la stabilité au cisaillement, mais le plus gros défi reste du côté du changement de viscosité. Shelly Hubbard, directrice du marketing pour Wakefield Canada, fabricant et distributeur des huiles Castrol au Canada, souligne que la prochaine génération d'huile pour moteurs lourds comprendra deux sous-catégories.

«Il y aura les huiles HTHS 15W-40, 10W-30 et 5W-30 (aussi connues sous l'appellation PC-11a) rétrocompatibles avec les moteurs plus anciens, et la catégorie HTHS basse viscosité (aussi appelée PC-11b), s'adressant aux nouveaux moteurs éconergétiques à basses émissions de dioxyde de carbone qui arriveront en 2016.

John Loop, directeur technologique pour les huiles moteur chez Lubrizol, explique que la viscosité est une mesure de fluidité. «La viscosité, c'est le degré auquel un fluide résiste à une force appliquée, ou la capacité de résister à une modification dans la configuration des molécules.» Un solide aurait une viscosité infinie, ajoute-t-il, alors qu'un gaz aurait une très faible viscosité. Dans le cas de la nouvelle catégorie d'huile, on ne parle pas seulement de faire appel à une huile de viscosité plus basse, mais aussi une huile qui maintiendrait sa viscosité à haute température et à haut cisaillement (HTHS).

Shelly Hubbard de Wakefield ajoute : «La viscosité de l'huile est un facteur contributif important à l'efficacité énergétique d'un moteur et, comme pour les autres nombres déterminant la viscosité, des indices de viscosité HTHS bas sont synonymes de meilleure efficacité énergétique.»

Imaginez une rangée de béchers contenant des huiles de différentes viscosités penchés de manière à ce que leur contenu se déverse dans un contenant. Les huiles de viscosité plus basse couleront plus vite que les huiles à haute viscosité. Évidemment, vous préférerez éviter l'huile qui coule comme de l'eau autant que celle qui se déverse en grosses boules gélatineuses. C'est cela que l'on mesure avec les grades de viscosité comme SAE30 ou SAE40.

La viscosité HTHS, par ailleurs, détermine la viscosité dynamique en mesurant la résistance d'un fluide à circuler dans les espaces restreints situés entre des pièces en mouvement rapide, explique Seung Min Yeo, expert technique pour Shell. Cela simule un environnement se rapprochant davantage du fonctionnement réel d'un moteur, où l'huile est malaxée à haute température et où les molécules de l'huile subissent un stress : déformation, étirement et même cisaillement.

La viscosité cinématique se mesure en unités de centistoke à 100 degrés Celsius ou 212 degrés Fahrenheit. La viscosité HTHS fait appel à une unité de mesure dif-

férente, le centipoise (cP), et elle est mesurée à une température plus élevée, soit 150 degrés Celsius (302 degrés Fahrenheit), et à un taux de cisaillement prédéterminé.

Dans les deux types de mesure, un nombre plus bas indique une viscosité plus basse. On s'attend à ce que la nouvelle catégorie d'huile limite la viscosité HTHS entre 2,9 et 3,2 cP dans la version GHG (réduction des gaz à effet de serre), alors que la version non GHG présentera une viscosité HTHS de 3,5. Les huiles CH-4 actuelles affichent un indice minimum de 3,6 cP, ce qui se situe dans le spectre de viscosité SAE 30 minimal acceptable, précise M. Arcy. Les nouvelles huiles de basse viscosité HTHS se situeront plutôt au bas du spectre de viscosité des huiles SAE 30.

La nouvelle catégorie d'huile

Afin d'être prête à répondre aux exigences des camions d'année-modèle 2017, la nouvelle catégorie API devait être en place d'ici janvier 2016 mais, selon Shelly Hubbard, «une demande officielle a été faite afin de changer la date du 1er janvier 2016 au 1er avril 2016».

Éric Lemay, directeur régional pour Total Canada, indique qu'entretemps, la compagnie européenne a travaillé au développement d'une huile qui répondra aux spécifications PC-11 pendant des années en raison des normes exigeantes sur les émissions polluantes qui prévalent en Europe.

«Personne ne connait encore exactement toutes les exigences qui seront requises, mais nous avons développé la Total Rubia TIR 7900 FE 10W-30 et nous disposons aujourd'hui d'une gamme de produits qui sont prêts pour demain.»

Dans le même ordre d'idée, l'Impériale, fabriquant de la Mobil Delvac, dit développer en haute priorité des huiles répondant aux évolutions du marché.

«Bien que la mise en marché de la catégorie PC-11 de l'American Petroleum Institute ne soit pas prévue avant le début de 2016, depuis plusieurs années, par le biais de recherches approfondies en laboratoire et sur le terrain, nous nous penchons sur la question de concert avec les principaux fabricants de camions et de moteurs», indique Leanne Dohy, conseillère en relations médias chez l'Impériale. «Notre engagement envers la recherche et développement, ainsi que nos relations étroites avec les principaux fabricants de camions et de moteurs, nous permettent de relever les défis, comme celui de la PC-11, à mesure qu'ils se présentent.»

Jeremy Dean, superviseur, technologie chimique et laboratoires de propreté pour Daimler, énumère quelques préoccupations relatives à la nouvelle catégorie d'huile de viscosité plus basse sur lesquelles il faudra possiblement se pencher, en plus de s'assurer que les taux d'usure globaux soient équivalents :

- Résistance à l'abrasion et au grippage des composantes alternatives et rotatives comme les cylindres, le vilebrequin, la commande des soupapes, l'engrenage, la pompe à l'huile et le compresseur.
- Rendement équivalent des joints du moteur (fuites d'huile internes et externes).

La nouvelle catégorie devra réussir une vingtaine d'essais pour garantir qu'elle protège les moteurs. Certains d'entre eux seront des tests effectués avec les catégories antérieures, d'autres seront des tests existants mais dont les limites seront plus strictes, et deux tests seront tout nouveaux.

Parmi les nouveaux, soulignons le test d'oxydation Mack T-13. L'oxydation est la réaction chimique qui se produit lorsque quelque chose est exposé à l'oxygène. Elle s'accélère à haute température, et la température des nouveaux moteurs sera quelque 10 degrés plus élevée. En fait, indique Dan Arcy, pour chaque hausse de 10 degrés, l'oxydation double. L'oxydation peut entraîner une hausse de la viscosité de l'huile, la formation de composés acides qui peuvent causer de la corrosion ainsi que des dépôts de vernis et de boues.

«Nous croyons que les huiles actuelles sont, au mieux, à la limite de l'acceptable dans ces aspects», confie Greg Shank, ingénieur principal et coordonnateur des technologies des fluides pour Volvo Powertrain.

«Le test d'oxydation sera véritablement le test décisif pour la nouvelle catégorie», affirme Dan Arcy de Shell. Le nouveau test Mack T-13 est fait à 130 degrés Celsius, à la puissance et au couple maximums. «Ce test est conçu pour détruire l'huile», dit-il.

Le test de Caterpillar sur l'aération sera probablement inclus lui aussi. Le malaxage et les éclaboussures de l'huile dans le moteur peuvent faire en sorte que de l'air se mélange au lubrifiant, ce qui n'est pas une bonne chose. Ce nouveau test mesurerait la capacité de l'huile à évacuer cet air.

Il a été aussi envisagé d'effectuer un test de grippage, mais on ne l'a pas considéré prêt pour la nouvelle catégorie. Ce test permet de mesurer l'usure d'adhérence, soit le type d'usure qui survient quand deux surfaces métalliques entrent en contact. Présentement, les huiles ne sont sujettes qu'aux tests d'abrasion, c'est-à-dire le type d'usure obtenu en raison des particules contenues dans l'huile. Bien que la nouvelle catégorie ne comporte pas de test pour mesurer cela, il est possible que certains fabricants d'équipement soumettent leurs propres moteurs à un tel test.

La nouvelle catégorie ne prévoit présentement pas de test pour mesurer l'efficacité énergétique.

Protéger le moteur

Tous ces tests existent pour assurer que les huiles protègent le moteur comme elles le doivent, même à des viscosités plus basses.

«On parle beaucoup d'efficacité énergétique, et avec raison. Mais nous sommes aussi très conscients que le moteur est roi», explique Burnaby Ngai de Petro-Canada, fabricant de la gamme de lubrifiants Duron. «En fin de compte, vous n'économisez pas beaucoup d'argent si le moteur ne bouge pas.»

Bien que les caractéristiques exactes de la nouvelle catégorie d'huile ne soient pas encore connues, Chevron et Shell ont mis en lumière, l'année dernière, les possibilités de protection d'une huile à basse viscosité lors de démontages de moteurs.

Chevron a démonté en direct, lors du Mid-America Trucking Show tenu à Louisville en mars, un moteur Detroit DD15 ayant roulé plus de 400 000 milles avec la Delo 400 XLE 10W-30.

«Il y a une fausse idée selon laquelle des huiles de viscosité plus basse n'offrent pas le même niveau de protection que les huiles plus lourdes», a dit Jim Gambill, directeur des marques commerciales et industrielles nord-américaines pour Chevron, lors du salon. «Nous sommes ici pour déboulonner ce mythe.»

«Nous recherchons l'usure qui peut être vue dans des endroits touchés comme la came, les bossages de came et certaines parties des roulements», a-t-il expliqué en sortant ces pièces du moteur. «L'usure est très bonne. Nous recherchons aussi la formation de dépôts autour du segment et du piston. Les segments sont très beaux. Les hachures croisées intérieures sont parfaitement intactes – aucune usure prématurée n'est présente.»

En mai dernier, Shell a partagé avec des journalistes les résultats d'essais sur le terrain menés avec une flotte, essais comparant la Shell Rotella 14W-40, la Rotella 10W-30 et une huile 10W-30 expérimentale aux propriétés de viscosité comparables à celles que l'on attend de la nouvelle catégorie. Pour ce faire, on a démonté et inspecté un moteur Detroit DD15 d'année-modèle 2011 comptant environ 550 000 milles.

Shell a étalé les pièces dans l'atelier de Clarke Power à Greensboro en Caroline du Nord et a mis les journalistes au défi de les inspecter et de trouver des différences. Ils n'ont pas réussi.

Howard Hill, ingénieur, Technologie des lubrifiants, dirige les essais sur le terrain pour Shell. Il a indiqué que les taux d'usure du métal les plus élevés à avoir été détectés s'élevaient à 100 ppm, soit bien en-dessous du taux limite acceptable de 250 ppm établi par Detroit Diesel. Chevron et Shell ont particulièrement souligné l'absence de boues sur quelconque partie des moteurs.

«Les huiles offrent un bon rendement», de dire M. Hill. «Nous sommes très heureux de la nouvelle technologie, qui a fait ses preuves lors de l'inspection du moteur.» TR

L'ÉTOILE HIGHWAY STAR DE L'ANNÉE 2015

15 000$ EN ARGENT ET EN PRIX

Le gagnant recevra:

★ **10 000$ EN ARGENT** ★ Un système de chauffage Espar
★ Un ordinateur portable prêt à utiliser, gracieuseté de l'APRAC
★ Un blouson de cuir **Highway Star** édition spéciale avec le nom de la personne gagnante et le logo **Highway Star of the Year**
★ Transport et hébergement pour deux durant le salon **ExpoCam 2015** de Montréal

LE SALON NATIONAL DU CAMIONNAGE
EXPOCAM
CANADA'S NATIONAL TRUCK SHOW
2015

Nous recherchons un chauffeur qui personnifie le mot professionnalisme. Un chauffeur dont la vision de la vie et de l'industrie le place dans une catégorie à part. Un chauffeur qui donne à sa communauté, qui a un grand respect pour la sécurité routière et les autres usagers de la route et qui se démarque par son attitude irréprochable. Bref, nous recherchons un chauffeur ÉTOILE qui possède les qualités pour être l'**Étoile Highway Star de l'année 2015**. Le prix **Étoile Highway Star de l'année** est ouvert à **TOUS** les chauffeurs — chauffeurs de compagnie et voituriers-remorqueurs. Si vous connaissez quelqu'un qui mérite cet honneur, veuillez prendre le temps de remplir le formulaire de mise en candidature et nous le retourner le plus rapidement possible. Le prix sera présenté le **samedi 18 avril 2015**, lors du salon **ExpoCam 2015** de Montréal.

Les formulaires sont disponibles en ligne
transportroutier.ca/hsoy

LE TEMPLE DE LA RENOMMÉE HIGHWAY STAR

2014
Michael T. Rosenau
Rosenau Transport,
Calgary, AB

2013
Brian Bertsch
Hi-Way 9 Express Ltd.,
Drumheller, AB

2012
Stephen McGibbon
Milltown Trucking,
Oak Bay, NB

2011
Reg Delahunt
Independence Transportation
Lanark, ON

2010
Cliff Lammeren
Praxair
Edmonton, AB

2009
Bud Rush
Armstrong Moving/
United Van Lines
Oakbank, MB

2008
Dale Hadland
International
Freight Systems (iFS)
Beachville, ON

2007
Jean-François Foy
Transport
J.C. Germain
Neuville, QC

2006
Terry Smith
Highland
Transport
Miramichi, NB

2004
René Robert
Classy Transport Inc.
Libau, MB

COMMANDITAIRES OR:

Espar

MICHELIN

FIÈREMENT COMMANDITÉ PAR :

COMMANDITAIRE PLATINE:

FREIGHTLINER®

Run Smart℠

COMMANDITAIRES ARGENT:

Chevron

Cummins

COMMANDITAIRE ASSOCIATIF:

OBAC APRAC

AUSSI :
35 Nouveaux produits

Option peu coûteuse, la galvanisation prolonge sensiblement la durée de vie du châssis.

Tirer le maximum

Yvon Carrière et Serge Duguay partagent leurs conseils de pros pour maximiser le rendement et la durabilité des remorques.

Par Steve Bouchard

Peu de personnes comptent autant d'années d'expérience en gestion de flotte qu'Yvon Carrière, directeur de la flotte du Groupe Guilbault. Lorsque nous l'avons rencontré pour cet article sur l'entretien des remorques, M. Carrière était à quelques jours de prendre sa retraite, après 40 ans de carrière. Celui qui est en quelque sorte son dauphin et sa relève, Serge Duguay, assistant-directeur de la flotte, était à ses côtés pour nous faire profiter de sa vingtaine d'années d'expérience en gestion de flotte.

Voici donc les conseils d'entretien de deux dirigeants qui cumulent plus d'un demi-siècle d'expérience et qui assurent l'entretien d'une flotte comptant aujourd'hui plus de 1000 remorques.

Information et communication

Condition essentielle pour garder les remorques performantes : être à l'affût et proactif. «Les fourgons et les composantes ont beaucoup évolué au cours des années. La meilleure façon d'assurer un entretien optimal, c'est de se tenir au courant des nouvelles technologies qui arrivent sur le marché», assure Serge Duguay.

La communication étroite avec le manufacturier a également permis au transporteur d'améliorer différents aspects des remorques qu'il achète. M. Carrière se rappelle d'un problème d'infiltration d'eau à la jonction des longerons survenu il y a plusieurs années avec des remorques de train routier. De nouveaux joints ont été développés et le problème a été réglé.

Autre exemple : pour régler un problème de condensation dans le joint du plancher et de la plaque d'attelage, Yvon Carrière a demandé à son fabricant de prolonger le plancher de bois jusqu'à l'avant de la remorque. «Nous avons peut-être perdu un demi pouce en hauteur, mais le plancher est beaucoup plus fort, nous pouvons transporter des charges plus lourdes et la durée de vie utile de la remorque est sensiblement augmentée.»

Choix des composantes

En optant pour des longerons et des traverses en acier galvanisé, le Groupe Guilbault fait passer de 10 à 15 ans la durée de vie de la suspension. «La galvanisation est une option peu coûteuse par rapport au gain de longévité qu'elle fait réaliser», indique Serge Duguay.

Le transporteur fait aussi installer des portes de ¾ de pouce en plastique composite, beaucoup plus résistantes et qui peuvent être redressées si jamais elles s'arrondissent. Le bois a une durée de vie de cinq ans environ, alors que le composite durera toute la vie de la remorque.

Des portes en plastique composite, plus résistantes et plus durables.

Un tube placé sur l'arbre de came de frein (cam enclosure) permet d'emprisonner la graisse et empêche les infiltrations d'eau et de contaminants. «Depuis que nous faisons installer ces tubes, nous ne changeons plus de coussinets d'arbre de came», souligne M. Carrière. En outre, l'utilisation d'arbres de came courts, livrés avec certains types de suspension, a pour effet de diminuer considérablement la distorsion.

Des systèmes qui empêchent le tangage au chargement contribuent à prolonger la vie utile des diabolos des trains de type B. «Lors du tangage, la tige centrale de la suspension subit une force qui fait que les filets se brisent à long terme, car elle n'est pas faite pour subir des forces latérales», explique Serge Duguay.

Des gouttières installées au-dessus des portes empêchent le ruissellement de l'eau sur les joints de porte. Lorsque la remorque est en mouvement, il se crée une aspiration vers l'intérieur et la moindre fissure permet à l'eau de s'infiltrer.

◀ Les arbres de came de frein courts subissent moins de distorsion. Le tube qui les recouvre emprisonne la graisse et les préserve des contaminants.

Programme d'entretien

Avec les années, Yvon Carrière a mis en place un programme d'inspection des remorques exhaustif pour ses remorques standard et ses remorques frigorifiques. D'emblée, il avertit que l'on doit cesser d'ajuster les régleurs de jeu automatiques des freins et éviter de trop les graisser. Serge Duguay insiste sur l'importance d'utiliser les bons produits au départ, soit de la graisse synthétique 0 ou 00 qui empêche les régleurs de gripper par temps très froid.

Yvon Carrière se rappelle qu'au début de sa carrière de directeur de flotte, dans les années 70, les composantes d'éclairage des remorques constituaient l'une des plus importantes dépenses d'entretien. «C'était avant l'arrivée des feux DEL et des fils scellés. Depuis, on ne change plus de fils. Et si jamais il y a un problème, les systèmes de filage à branchement rapide permettent de facilement remplacer la section défectueuse.»

Le Groupe Guilbault fait appel au besoin à une unité mobile qui se déplace pour vérifier les freins, les pneus, les joints d'étanchéité et le système d'éclairage des remorques qui se rendent aux États-Unis et en Ontario.

Achetez, Vendez, Prospérez

Des milliers de camions, des milliers de remorques. Que vous souhaitiez vendre ou acheter, vous avez *besoin* de Truck and Trailer. Vous n'avez pas à *nous* croire sur parole, demandez plutôt à nos clients pourquoi *ils* reviennent toujours.

truckandtrailer.ca
1-877-682-7469, ext. 230

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

RM
202 - 5275, rue Jean-Talon Est
Saint-Léonard QC H1S 1L2
Rantucci, Maciocia & Associés Ltée
CABINET EN ASSURANCE DE DOMMAGES
VOTRE COURTIER EN ASSURANCES DES TRANSPORTEURS
NOS SPÉCIALITÉS:
• Flotte et voiturier
- Local et longue distance
• Biens en entreposage
• Cautionnement divers:
- Douane
- Entrepôt
- et autres...
APPELEZ UN SPÉCIALISTE
514 253.2000

PIT CONFÉRENCE 2015

L'INNOVATION SANS FRONTIÈRES

Joignez-vous à nous sur la route de l'innovation lors de la seconde édition de la conférence PIT.

25-26 FÉVRIER 2015

CENTRE DES CONGRÈS DE TORONTO
650 Route Dixon, Toronto, ON M9W 1J1

LA CONFÉRENCE DE CETTE ANNÉE EXPLORERA LES SYNERGIES ET LES SOLUTIONS POUR RAPPROCHER LES FLOTTES CANADIENNES ET AMÉRICAINES ET MENER À UNE INDUSTRIE NORD-AMÉRICAINE PLUS FORTE.

En construisant sur le succès de la conférence PIT 2014, nous avons adopté un format de deux jours qui vous donnera les perspectives et les outils dont vous avez besoin pour prospérer dans un environnement en constante évolution. La conférence PIT comprendra plusieurs occasions intéressantes d'apprendre d'une variété d'experts. Les conférenciers vous surprendront et vous feront participer en partageant leurs connaissances de manière inusitée.

Président honoraire de la Conférence PIT
BRENT FOWLER

Présentation spéciale
DONALD COOPER

Partenaire média officiel
Transport Routier

INSCRIPTION EN LIGNE
pitconference.fpinnovations.ca

PIT Performance Innovation Transport
Un groupe de FPInnovations

La compagnie utilise des cylindres de frein scellés, une décision qui a réglé les problèmes de ressorts qui cassaient.

Les batteries des remorques dotées d'un système de chauffage sont rechargées chaque fois qu'une de ces remorques entre à l'atelier. Le même principe s'applique aux remorques pourvues d'un hayon élévateur; celui-ci est vérifié à chaque visite à l'atelier.

Les pneus

Les pneus font évidemment l'objet d'un suivi rigoureux. La pression est gardée entre 100 et 105 PSI afin de favoriser l'efficacité énergétique sans créer d'usure prématurée. Le parallélisme des roues est vérifié à chaque entretien préventif, moment où la

Une façon simple et économique de protéger le système pneumatique : des joints d'étanchéité pour têtes d'accouplement.

rotation des pneus est également effectuée. L'été, un étudiant est engagé pour vérifier les pressions de pneus des remorques dans la cour.

Tous les six mois, des employés formés vérifient le couple de serrage des roues et en profitent pour les nettoyer.

Pour éviter le phénomène de pyrolyse, tout pneu qui affiche une pression de 80 PSI et moins est démonté, car il peut avoir chauffé, et l'intérieur est inspecté.

L'agencement des pneus (matching) est extrêmement important pour Yvon Carrière, qui a fait fabriquer des équerres permettant de rapidement s'assurer que les pneus sont de la même hauteur.

La part du chauffeur

Les chauffeurs ont un rôle important à jouer dans l'entretien des remorques. On ne saurait trop insister sur l'importance de la vérification avant départ. On leur demande aussi de vérifier le fonctionnement du système de chauffage et du hayon élévateur si la remorque en est équipée. Cette vérification est payante, car elle peut éviter les temps d'immobilisation et les frais de services routiers.

Si les chauffeurs font attention aux trottoirs, ils ne fausseront pas le parallélisme et n'endommageront pas le flanc des pneus. Ils éviteront aussi les torsions au fourgon qui peuvent entrainer des infiltrations d'eau. Les manœuvres où le tracteur est mis en portefeuille ou tourne à 360 degrés sont également dommageables. «Lorsqu'ils ont de l'espace, on demande aux chauffeurs de prendre le plus large possible pour tourner», souligne M. Carrière. «On évite ainsi des bris aux pneus et aux composantes de la suspension.» TR

Maximisez le rendement, du départ à l'arrivée.

La navigation en direct procure à vos chauffeurs de camion et à vous-même des cartes interactives avec itinéraires précis et sécuritaires, détaillant chaque virage. Avec cette solution, les cargaisons arrivent efficacement à destination, et **aucun détail ne vous échappe.**

Composez le 1-855-505-3045 ou visitez le shawtracking.ca pour en savoir plus.

Shaw Tracking

Au-delà des normes d'aujourd'hui.

PETRO-CANADA

VERS UNE MEILLEURE ÉCONOMIE DE CARBURANT ET UNE PROTECTION ACCRUE DE VOTRE MOTEUR À L'AIDE D'UNE HUILE 5W-30

Deux fois* plus de protection antiusure ET quatre pour cent** plus d'économie de carburant

Désormais, plus besoin de sacrifier la protection du moteur au profit de l'économie de carburant. L'huile DURON[MC]-E UHP 5W-30 offre deux fois* plus de protection antiusure ET quatre pour cent** plus d'économie de carburant.

Constatez-le par vous-même : tentez le défi DURON et voyez de première main les performances et les économies. Passez à un autre niveau et essayez l'huile DURON-E UHP 5W-30 en toute confiance.

DURONEUHP5W-30.ca

TENTEZ LE DÉFI DURON

* En fonction des résultats des essais Daimler OM 646 LA reconnus dans l'industrie.

** Résultats de l'économie de carburant basés sur l'essai de consommation généralement accepté et reconnu dans l'industrie en conformité avec la norme SAE J1321 Type II. Les données sur l'économie de carburant sont comparées à celles de l'huile DURON-E 15W-40, et conjointement avec l'huile pour engrenages TRAXON[MC] Synthetic 75W-90 (comparativement à TRAXON 85W-140). Les résultats réels dépendent de facteurs externes y compris, sans s'y limiter : le type de terrain, les conditions météorologiques, la pression des pneus et la sévérité des conditions d'exploitation.

Petro-Canada est une entreprise de Suncor Énergie

[MC]Marque de commerce de Suncor Énergie Inc. Utilisée sous licence.

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

LE PROSTAR ES ÉCONERGÉTIQUE DE NAVISTAR

L'ensemble ES combine des caractéristiques aérodynamiques à des groupes propulseurs faisant appel au «downspeeding» et à l'automatisation de la transmission.

Promettant d'importantes économies de carburant, **Navistar** a officiellement présenté le modèle International ProStar ES, disponible pour commande dès maintenant.

L'ensemble 'ES', qui signifie «efficiency specification», combine les meilleures caractéristiques aérodynamiques offertes par le fabricant à un choix de groupes propulseurs faisant appel au «downspeeding» du moteur, à l'automatisation de la transmission et aux essieux arrière les plus efficaces disponibles. L'expertise de l'équipe Performance Engineering d'International en matière de spécification technique est mise à contribution, de même que le système de diagnostic à distance breveté OnCommand Connection de Navistar.

Navistar affirme que le nouveau modèle permet des économies de carburant pouvant atteindre 11 pour cent par rapport à un ProStar 2010 équipé d'un moteur MaxxForce 13 et d'une boîte de vitesses manuelle à 10 rapports.

Le ProStar ES a été développé pour avoir le plus faible coefficient de trainée aérodynamique moyen dans l'industrie, selon le fabricant, et une attention particulière a été accordée à l'efficacité face aux vents de travers. Les essais aérodynamiques ont été effectués dans la plus grande soufflerie subsonique en circuit ouvert, soit celle du NASA Ames Research Center. L'ensemble peut inclure le groupe motopropulseur Eaton/Cummins SmartAdvantage, qui allie le moteur Cummins ISX15 Smart Torque 2 à la transmission manuelle automatisée Eaton Fuller Advantage. Une autre option consiste à combiner cette même transmission au moteur MaxxForce de 13 litres, propre à Navistar. Les deux combinaisons sont assorties à des essieux arrière 6x4 efficients de Dana ou Meritor, ou à des 6x2 de cette dernière entreprise.

Navistar indique que des économies de carburant variant entre trois et six pour cent sont possibles avec le groupe motopropulseur SmartAdvantage, notamment grâce à sa stratégie de «downspeeding» qui permet à l'un ou l'autre des moteurs de tourner à une vitesse plus basse de

Transport Routier

TSQ TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB TECHNOLUB

100% CAMIONNAGE

Plus de
3000 visiteurs
uniques par JOUR
100,000
Uniques / MOIS

NOUVEAU

Truck Stop Québec Week end
Dimanche 18h00

Francis Tremblay animateur

Daniel Beaulieu Collaborateur

Besoin de chauffeurs?

Placez vos offres d'emplois sur Truck Stop Québec

Nouvelle application
Truck Stop Quebec
pour Android et Iphone
disponible maintenant!

android iPhone

A 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!

RADIO

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

WEB

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

TRUCKSTOPQUEBEC.COM
1147 Des Roses, Plessisville (Qc) G6L 3A1
Tel.:819-362-6089
Courriel: benoit@truckstopquebec.com

Suivez-nous sur:

150 à 300 tours/minute, à vitesse de croisière, en comparaison avec les offres précédentes. L'ensemble ProStar ES comprend également un abonnement de trois ans à OnCommand Connection, le système de diagnostic prédictif de Navistar, qui comprend un portail permettant de surveiller la performance du véhicule en temps réel pour assurer une efficacité de fonctionnement maximale. Navistar affirme que son équipe expérimentée Performance Engineering, qui a développé le ProStar ES, peut optimiser davantage les caractéristiques techniques pour chaque client, en fonction de l'utilisation et des cycles de travail.

Visitez le www.navistar.com et le www.smartadvantagepowertrain.com

HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE

L'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE CASTROL CARELUBE HTG 32 EST FORMULÉE À PARTIR D'ESTER D'HUILE VÉGÉTALE ET D'ADDITIFS

L'huile **Castrol** Carelube HTG 32, distribuée par **Wakefield Canada**, est une huile hydraulique biodégradable formulée à partir d'ester d'huile végétale et d'additifs afin de prévenir la corrosion, l'usure et l'oxydation. Contrairement aux huiles minérales traditionnelles, Carelube promet un rendement de biodégradation supérieur, selon les tests CEC-L-33-T82 et OECD 301B. Cette huile hydraulique, facilement biodégradable, réduit les dommages environnementaux en cas de fuites ou de renversements accidentels.

Elle a aussi une bonne stabilité au cisaillement et une plus longue durée de vie utile que les autres fluides hydrauliques à base d'huile végétale, indique Wakefield. Son indice de viscosité «extrêmement élevé» assure la lubrification et la protection sur une vaste plage de températures, tout en aidant à maintenir les caractéristiques de rendement du grade et en résistant à la décomposition lors des utilisations à cisaillement élevé.

La Carelube HTG peut être utilisée dans une grande variété d'industries faisant appel aux huiles hydrauliques ISO 32. Les huiles de base végétales procurent une lubricité supérieure aux huiles minérales, indique Wakfield, ce qui se traduit par une usure réduite et une diminution de la consommation de carburant.

Bien que tout déversement devrait être nettoyé et déclaré selon les mêmes méthodes que les huiles minérales, souligne Wakefield, les huiles de base de la Carelube HTG se dégraderont facilement dans le sol et l'eau. Elles affichent une très basse toxicité pour les bactéries, les poissons ainsi que les sols et le biote aquatique, réduisant les répercussions environnementales globales de toute matière résiduelle.

La Castrol Carelube HTG 32 est offerte en baril de 55 gallons (208 litres ou 45 gallons impériaux).

Visitez le www.wakefieldcanada.ca et le www.castrol.com/industrial

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

Kenworth Maska

Toutes les routes vous mènent chez Kenworth Maska.

Notre équipe des ventes vous y attend.

SORTIE 38 — 15

690, Montée Monette RR 1,
Saint-Mathieu-de-Laprairie, QC
J0L 2H0
450-444-5600

SORTIE 123 — 20

530 rue Raygo
La Présentation, QC
J0H 1B0
450-774-5000
514-456-5000

T680

kenworthmaska.com

DIESEL SPEC INC

Réparation et Performance depuis 1987

Produits et services qui donne la meilleure économie de carburant sur le marché.

- 5% a 25% D'économie de carburant
- Meilleur accélération a bas régime
- Augmentation de puissance et couple
- Modification hors-route disponible

25 ans

Montréal 514-932-0060

www.DIESELSPEC.ca

Vous avez un urgent besoin d'espace

EN PLEIN HIVER?

PAS DE PROBLÈME,
NOUS BÂTISSONS À L'ANNÉE!

Faites construire votre bâtiment en hiver et profitez d'un gel de prix!

ACERO
SYSTÈME DE BÂTIMENT • BUILDING SYSTEM

Vous offrant une rapidité d'installation incomparable, Métal Sartigan et son système de bâtiments ACERO sont la solution fiable pour vos besoins urgents d'espace.

Nos bâtiments d'acier combinent la robustesse et la précision pour braver toutes les saisons en plus d'être durables, esthétiques, simples, résistants et économiques.

Appelez-nous : 1 (844) 228-8355

www.metalsartigan.com

GROENEVELD

GROENEVELD QUÉBEC

SYSTÈME DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE

Serait-il temps de vous procurer un système de lubrification automatique?

Systèmes Groeneveld Québec Inc.
2190 boul. Hymus, Dorval (Qc) H9P 1J7
Tél.: 514-685-6336 / Fax: 514-364-9790

REMORQUES LABELLE

www.remorqueslabelle.com

1-800-909-3554

FINANCEMENT DISPONIBLE CIT

POIDS LÉGERS,
MOYENS OU **LOURDS**
GLOBOCAM SURCLASSE LA CONCURRENCE

PLUS DE 5 000 000$ DE PIÈCES EN INVENTAIRE ALLIANCE

8 CAMIONS DE LIVRAISON

WESTERN STAR

FREIGHTLINER

FUSO

TROIS MARQUES
PARMI LES PLUS GRANDES

Globocam Anjou
8991, boul. Métropolitain Est
Anjou (Québec) H1J 1K2
t. : 514 353-4000
f. : 514 353-9600

Globocam Rive-Sud
1300, rue Newton
Boucherville
(Québec) J4B 5H2
t. : 450 641-4008
f. : 450 641-3808

Globocam Montréal
155, rue Reverchon
Pointe-Claire
(Québec) H9P 1K1
t. : 514 344-4000
f. : 514 344-6737

GLOBOCAM
LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA

HINO Laval Inc.
1385, boul. des Laurentides
Laval, Qc H7M 2Y2
450-667-4466
www.lavalhino.com

HINO Granby
6, chemin Irwin
Granby, Qc J2G 8E9
450- 378-8404
www.granbytoyota.ca

HINO Chicoutimi
1701, rue Mitis
Chicoutimi, Qc G7K 1H5
418-543-4466
www.camion-hino.com

Groupe National HINO Rive Sud
1366 Volta
Boucherville, Qc J4B 6G6
450-641-1115
www.hinorivesud.com

HINO U.T.R.
6868, Bombardier
St-Léonard, Qc H1P 3K5
514-325-9676
www.hinoutr.ca

HINO Montréal
2060, 55 ieme Avenue
Dorval, Qc H9P 1H1
514-631-7613
www.hinomontreal.ca

Gaevan HINO Québec
625, de L'Argon
Charlesbourg, Qc G2N 2G7
418-841-2001
www.gaevan.com

Hino Drummondville
4210 Boul. Saint-Joseph
Drummondville, Qc
J2B 1T7
819-472-4848
www.garagefortier.com

Hino Des Bois Francs
26 Rue De L'artisan, Suite 1
Victoriaville, Qc G6P 7E4
819-604-7232
www.garagefortier.com

HINO Rive Sud
1366 Volta
Boucherville, Qc J4B 6G6
450-641-1115
www.hinorivesud.com

Déziel Hino
1100, rue Deschaillons
Sherbrooke, Qc
J1G 1X7
www.deziel.org

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

Glis-Tout
pour camion à benne basculante

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 25 ANS!

Nouvelles.
Opinions.
Informations.
www.transportroutier.ca

CPTQ INC MC
Depuis 1947
www.cptq.ca

Vendredi 13 mars 2015
Réservation :
Madame Raymonde Legendre
514-945-0697
cptq@hotmail.fr
Club des Professionnels du Transport Québec inc.

ISUZU
CAMIONS
CANADA

Le Camion à Cabine Avancée Surbaissée (LCF) No° 1 en Amérique du Nord Depuis 1986

BOISVERT ISUZU CAMIONS
470-A, boul. Curé Labelle, Blainville, Qc J7C 2H2
450 430-9400 **www.boisvertisuzu.com**

CAMIONS ISUZU MONTRÉAL OUEST
9600 Ryan, Dorval, Qc H9P 3A1
514 636-8000 **www.isuzumtl.com**

CENTRE DU CAMION STE-MARIE
300, boul. St-Joseph O., Drummondville, Qc J2E 1A2
819 472-3317 **www.camionstemarie.com**

PARÉ CENTRE DU CAMION
250, rue Étienne Dubreuil, Québec, Qc G1M 3R6
418 688-5333 **www.parevolvo.com**

PARÉ CENTRE DU CAMION
250, route Kennedy, Lévis, Qc G6V 9J6
418 833-5333 **www.parevolvo.com**

CAMIONS ISUZU ANJOU
8300, rue Édison, Anjou, Qc H1J 1S8
514-353-9720 **www.reseaudynamique.com**

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

Transport Routier

Information gratuite sur les produits
Visitez le www.transportroutier.ca

Annonceurs nationaux

Action Utility Québec	12
Affacturage J.D.	11
American Road Service	5
Étoile Highway Star	29
CPTQ	43
Cummins Est du Canada	15
ExpoCam	22, 23
Harnois Groupe Pétrolier	12
Hino Canada	4
Howes Lubricator Products	37
International	10
Location Brossard	2
M2 Assurance	21
Mack	18
Peterbilt	48
Petro-Canada	34
PIT	32
Prolam	47
Rantucci, Maciocia & Associés	31
Repérage Shaw	33
Shell	6
Total Canada	16, 25
Tremcar	28
TSQ	36
Univesta Rake	3
Volvo	13

Le Marché Routier

Camions Isuzu	44
Diesel Spec	39
Globocam	41
Groeneveld	40
Hino Concessionnaires	42
Kenworth Maska	38
Le Groupe Guy	45
Les Revêtements AGRO	43
Métal Sartigan	40
Remorques Labelle	40

Notre travail peut être votre meilleur outil promotionnel

Commandez des tirés à part de Transport Routier

Denis Arsenault
(514) 938-0639, poste 2

Par Jean Jacques Alary C.A.É., F.C.I.L.T., CCLP

Commission des transports du Québec : parlons de chiffres

J'ai survolé le dernier rapport annuel (2013-2014) de la Commission des transports du Québec, et j'y ai trouvé des choses intéressantes que j'aimerais partager.

Saviez-vous qu'il y a environ 1 300 personnes ou entreprises inscrites comme intermédiaires? La chose intéressante, c'est qu'il n'y a eu que trois décisions à ce sujet jusqu'à maintenant, disponibles sur le site de la Commission.

Il y a eu une radiation de la liste parce que l'entreprise n'était pas inscrite au registre des entreprises. Il y a eu une décision à la suite d'une demande d'inscription.

À la suite d'une cote «insatisfaisante» d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds, y avait-il lieu de radier l'entreprise de la liste des intermédiaires? Voici ce que la Commission a dit :

«La Commission ne donnera pas suite à l'avis d'intention. En effet, le fait que Transport X se soit vu attribuer une cote de sécurité avec la mention «insatisfaisant» n'entraine pas automatiquement son retrait de la liste des intermédiaires, puisque le législateur utilise le terme «peut» à l'article 16.2 de la LPECVL. Par conséquent, la Commission doit prendre en considération d'autres facteurs dans l'analyse de ce dossier, d'autant plus que les services rendus par un intermédiaire de même que ses obligations diffèrent de ceux d'un propriétaire et exploitant d'un véhicule lourd.»

C'est drôle qu'il n'y a jamais eu de demande de radiation parce qu'un intermédiaire n'a pas payé son transporteur ou fournisseur, ou qu'il lui a fait exécuter un mouvement comportant des éléments illégaux.

Le nombre de propriétaires et exploitants inscrits au registre de la Commission augmente d'année en année. Voici des chiffres au 31 mars 2014 :

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Mise à jour de la liste	47 938	49 693	51 108
Première inscription	7368	6123	5732
TOTAL	**55 306**	**55 816**	**56 840**

Voici maintenant les résultats des vérifications de comportement au 31 mars 2014 :

Type de transport	Satisfaisant	Conditionnel	Insatisfaisant	TOTAL
Marchandises	54 280	151	18	54 449
Personnes	1823	29	4	1856
Marchandises et personnes	528	7	—	535
TOTAL	**56 631**	**187**	**22**	**56 840**

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.

Voici maintenant le résultat des décisions à la suite d'une vérification de comportement :

Type de cote	2011-2012	2012-2013	2013-3014
Satisfaisante	107	113	88
Conditionnelle	74	73	76
Insatisfaisante	20	27	20
Administrateurs insatisfaisants	11	15	21

Eh oui! Certains ne donnent pas suite aux conditions imposées par la Commission et la conséquence est une cote insatisfaisante. En voici l'évolution :

Changement de cote de sécurité	2011-2012	2012-2013	2013-2014
De conditionnelle à satisfaisante	45	27	48
De conditionnelle à insatisfaisante	12	6	12
TOTAL	**57**	**33**	**60**

Qu'en est-il des chauffeurs? Vous savez, lorsqu'on dit aux chauffeurs qu'ils sont imputables de leur comportement routier et que leur dossier pourrait faire l'objet d'une vérification de comportement par la Commission, c'est sérieux! En voici les résultats :

Type de mesure	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Sans mesure	44	158	108
Avec conditions	26	104	65
Interdiction de conduire un véhicule lourd	9	53	52
Total des dossiers des chauffeurs évalués par la Commission	79	315	225

Dans les derniers trois ans, 619 chauffeurs ont dû se présenter devant la Commission. Une petite question pour les chauffeurs : connaissez-vous la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds? Si non, vous pouvez vous la procurer dans la section publication de la SAAQ. Si j'étais chauffeur, je prendrais une petite heure pour la lire.

Les infractions les plus populaires :

- Ceinture de sécurité (3 points)
- Heures de conduite et de repos (3 points)
- Téléphone cellulaire (3 points)
- Vitesse (0 à 3 points)
- Non-respect de la signalisation (3 points)

À coup de trois points, c'est rapide d'atteindre 12 points en deux ans. Pour votre information, les chauffeurs ont, dans la section professionnelle de leur dossier de conduite, 12 points aux opérations, 8 points aux accidents et 14 points au global. Il ne faut pas oublier les évènements graves et critiques qui ont également des effets sur le dossier professionnel. TR

NOS CLIENTS SAVENT QU'ILS EN OBTIENNENT DAVANTAGE AVEC NOS PRODUITS.

Seulement PROLAM vous offre ces trois technologies novatrices et exclusives qui, combinées, constituent la meilleure solution contre l'humidité. Elles garantissent une durabilité significative à long terme et le plus bas coût d'entretien possible.

Augmente la résistance au stress et réduit la pénétration de l'eau dans les joints du plancher grâce à notre conception exclusive.

Protège le dessous du plancher de la remorque grâce à une couche de plastique lisse, épaisse et uniforme.

Protège le dessus du plancher grâce à un procédé innovateur qui imprègne de la paraffine solide profondément dans le plancher.

PROLAM, C'EST TOUT ÇA !

De la conception des joints jusqu'à la protection contre l'humidité.

SUSTAINABLE FORESTRY INITIATIVE

Planchers certifiés 100 % SFI offerts **seulement par Prolam**

PROLAM

Motivé par l'innovation

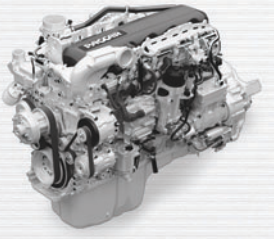
prolamfloors.com

579

PROPULSEZ VOTRE RENTABILITÉ

Le modèle 579 aérodynamique et le moteur PACCAR MX-13 écoénergetique – votre nouveau modèle d'affaires.

PACCAR MX-13
Powered By Quality



Visitez le peterbilt.com/579 pour savoir plus.

Peterbilt