

Le choix du président

Obama appuie le gaz naturel. Navistar joint la parade – Page 8



Transport Routier

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



Spécial énergie!

PAGE 30 Des camions au propane chez TYT

PAGE 35 Des relais routiers électriques



PLUS:

► **HUILES:** les formules de demain **Page 38**

Mars 2012

www.transportroutier.ca

Faites le plein avec le bleu pour bien moins

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

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

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



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

LE VIRAGE BLEU VOUS INTÉRESSE ?
514 324-GMST (4678) / 1855 324-4678 (sans frais)
gazmetrost.com

 **GazMétro**
SOLUTIONS
TRANSPORT



30 | Le propane renaît



35 Des relais routiers électriques



38 Nouvelles formules

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

8 À L’AFFICHE
OBAMA, NAVISTAR ET
LE GAZ NATUREL



9 Les coûts de l’apnée
du sommeil

10 L’indice TransCore

11 Entendu en passant

16 À surveiller

17 Ventes de camions

AU CARREFOUR

21 Impôts 2011

23 Droit

25 Prévention et sécurité
au travail

27 Têtes d’affiche

DANS CE NUMÉRO

30 EN VEDETTE
PROMETTEUR PROPANE

Une entreprise québécoise veut faire rouler vos camions au gaz propane. Et il semble qu’elle ait la technologie pour y arriver.

— PAR STEVE BOUCHARD

35 TECHNOLOGIES VERTES
DÉPASSER LES BORNES

Le gouvernement américain investit dans la première étape menant à l’électrification des relais routiers.

— PAR STEVE BOUCHARD

OPINIONS

7 STEVE BOUCHARD

54 J. JACQUES ALARY

DANS L’ATELIER

38 DÉDOUBLEMENT DE
PERSONNALITÉ

À compter de 2016, l’huile
moteur pourrait être offerte
en deux formats différents.

— PAR JIM PARK

42 NOUVEAUX PRODUITS

Des essieux chez Detroit,
et beaucoup plus.

Spécialisée,
elle vous aidera à obtenir les
meilleures conditions d’assurances
pour votre entreprise de
camionnage

RAKE ASSURANCES TRANSPORT ▲ Cabinet en assurance de dommages

www.rakestop.com 1.800.361.5626

Bruna Battello
Courtier en assurance de
dommages des entreprises

DE MEILLEURES PIECES. DE BONNS PRIX.

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



**ALLIANCE
TRUCK PARTS**

alliancetruckparts.com

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, MCLIT

rolf@newcom.ca • 416/614-5825

RÉDACTEUR EN CHEF

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

Collaborateurs

**Jacques Alary, Peter Carter,
Pierre-Olivier Ménard Dumas, Allan Janssen,
Langis Lafrance, Rolf Lockwood, Jim Park,
Jason Rhyno, Simon Therrien**

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); l'abonnement annuel aux États-Unis : 60 \$ US; l'abonnement annuel à l'étranger : 90 \$ US. Copyright 2012. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à décharger 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 canadiens pour ventes de produits no 41590538. ISSN No. 1494-6564. **Imprimé au Canada.**

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

Canada



Lauréat
Kenneth R. Wilson



Audit Bureau of Circulations

Confiez vos travaux à TruckPro et
courez la chance de gagner
un bon-cadeau de

500 \$*

échangeable à votre
centre de service
TruckPro local.



**Un gagnant à chaque
centre de service!**

* Échangeable avant le 30 novembre 2012. Concours du 15 mars au 30 avril 2012.
Tirage le 4 mai 2012. Obtenez les détails du concours et le coupon à remplir
à votre centre de service TruckPro participant.



Recevez un
escompte de

10%**

sur la main-d'œuvre
en achetant et en faisant
installer vos sabots de freins
HDPlus chez TruckPro.

** Cette promotion est offerte du 15 mars au 30 avril 2012 dans
les ateliers TruckPro participants. Main-d'œuvre non incluse.

Trouvez le centre de service
TruckPro le plus près au :
www.truckpro.ca

Le plus grand réseau
de centres de service
indépendants à travers le pays
Pro sur toute la ligne



TRUCKPRO
ASSISTANCE ROUTIÈRE



TruckPro est un réseau associé à UAP inc. – Division pièces pour véhicules lourds

LES BONS CONDUCTEURS SONT RARES

ALORS OFFREZ-LEUR DES CAMIONS QU'ILS AIMERONT CONDUIRE

PROStar+
POWERED BY MAXXFORCE

LONEStar
POWERED BY MAXXFORCE

ProStar^{MD+} et LoneStar^{MD} d'International^{MD} permettent de trouver des conducteurs et de les garder beaucoup plus facilement. Et ce n'est pas uniquement grâce à leur look aérodynamique à faire tourner les têtes.

ProStar+ offre une visibilité inégalée, la cabine la plus silencieuse, le meilleur système de chauffage et de refroidissement de sa catégorie ainsi qu'une transmission 10 vitesses UltraShift *PLUS* d'Eaton pour un confort et une conduite de niveau supérieur. Son tableau de bord comporte en outre un système de navigation GPS de qualité ainsi qu'un appareil stéréo avec radio XM et des commandes pour iPod afin de rendre la conduite plus facile et plus agréable.

LoneStar comprend des options uniques et personnalisables, à l'intérieur comme à l'extérieur : des accessoires chromés à l'éclairage extérieur, en passant par des options d'équipement intérieur, notamment une finition en bois de rose ou en titane, un sofa en cuir et un plancher en bois franc.

Faites entendre votre voix sur InternationalTrucks.com/Truths

CAFE
OPEN 24HRS



ANALYST COMPANY

© 2012 Navistar, Inc. Tous droits réservés. Toutes les marques sont des marques de commerce de leurs propriétaires respectifs.

Par Steve Bouchard



Développement durable

Ça ne remonte pas à très longtemps, trois ou quatre ans peut-être, dans une salle du tout nouvel hôtel Atl du Quartier dix30 à Brossard où se tenait une conférence sur l'efficacité énergétique. On y avait parlé entre autres de biodiesel et de propulsion hybride, et il y avait été décrété qu'en raison de la puissance requise pour tirer une charge de plusieurs milliers de livres dans une remorque, on ne voyait pas comment le diesel pourrait être remplacé à court ou à moyen terme.

Et voilà que, quelques années plus tard, l'actualité du monde du camionnage tourne de plus en plus autour du gaz naturel, liquéfié ou comprimé. Le gaz propane semble aussi vouloir faire un retour en force, et pas seulement dans les automobiles et les camions de livraison de colis, mais aussi dans les autocars et dans les camions de classe 8, comme vous pourrez le lire dans le présent numéro. Le diesel n'est vraiment pas sur le point de disparaître du camionnage, mais il est très intéressant de suivre l'évolution des carburants de remplacement.

Le développement des technologies visant à introduire de nouveaux carburants dans l'industrie du camionnage lourd va à une rapidité franchement étonnante présentement (le fabricant de moteurs au gaz naturel Westport récolte le fruit de ses efforts des dernières années). Au Québec uniquement – nous en avons beaucoup parlé récemment – le Groupe Robert et Gaz Métro sont à défricher le terrain du côté du gaz naturel liquéfié, EBI-Environnement fait de même avec le gaz comprimé (voir *Transport Routier* de mars 2011) et, maintenant, le Groupe TYT teste une technologie importée et adaptée par BL Énergie qui permet de convertir un tracteur de classe 8 pour qu'il roule à 30% au gaz propane.

Aux États-Unis, le président lui-même a déclaré dans son adresse à la nation du début d'année qu'avec «seulement deux pour cent des réserves de pétrole mondiales [aux États-Unis], le pétrole ne suffit pas. Nous avons des réserves de gaz naturel pour près de 100 ans et mon administration prendra toutes les mesures possibles pour développer cette énergie de façon sûre. Le développement du gaz naturel créera des emplois et fera rouler des camions et des usines de façon plus propre et plus économique, prouvant que nous n'avons pas à choisir entre l'environnement et l'économie.»

Peu de temps après, Navistar et Clean Energy Fuel ont annoncé un programme qui permettra de faire l'acquisition de camions au gaz naturel sans devoir absorber le coût supplémentaire initial qui vient avec cette technologie (je me suis laissé dire que ce coût supplémentaire serait graduellement amorti par une légère haus-

se du prix du litre de gaz naturel).

Clean Energy Fuel veut aussi développer un réseau d'approvisionnement en gaz naturel pour les camions. Chesapeake Energy Corp., le deuxième plus important producteur de gaz naturel sur le continent, aurait lui aussi l'intention d'investir des millions de dollars dans le développement d'un réseau national d'approvisionnement en gaz naturel dans les relais routiers américains. La société a annoncé en janvier dernier qu'elle se préparait à doubler sa production à 100 milliards de pieds cubes par jour.

Ici, Gaz Métro a mis sur pied sa division Gaz Métro Solutions Transport qui vise non seulement les marchés du camionnage, mais aussi le transport ferroviaire et le transport maritime. Ailleurs au pays, d'autres entreprises s'intéressent aussi à l'alimentation des camions au gaz naturel : le producteur Encana, l'entreprise d'acheminement TransCanada, les entreprises de distribution Terasen Gas, ATCO Gas et Enbridge...

À quelle vitesse se fera le déploiement d'un éventuel réseau d'approvisionnement en gaz naturel? Tout dépendra d'un certain nombre de facteurs, dont la demande. Pour l'instant, l'industrie du camionnage semble en mode observation.

Le déploiement dépendra aussi de l'implication financière des différents paliers de gouvernement. On ne peut pas faire de reproches au gouvernement du Québec jusqu'à maintenant, qui investit 5,4 millions de dollars dans un projet de démonstration technique et économique du gaz naturel liquéfié comme carburant dans le transport lourd, en plus du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises et d'encouragements fiscaux. Le programme TechnoClimat du ministère des Ressources naturelles et de la Faune investit aussi dans des programmes comme celui du gaz propane de BL Énergie.

À l'échelle nationale, l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel a publié en 2010 son Plan d'action pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel dans le secteur du transport canadien, auquel ont participé «de nombreux intervenants des gouvernements et de l'industrie».

On y parle de «possibilité» de financement mais, à ma connaissance et corrigez-moi si je me trompe, le fédéral n'a pas encore mis la main dans sa poche. Pourtant, cette contribution fédérale sera essentielle au développement éventuel d'un réseau national de distribution de gaz naturel. ▲

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



À l'affi

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD



Le président Obama a clairement démontré son appui au gaz naturel dans le transport.

Navistar joint la parade

Le fabricant et Clean Energy Fuel s'unissent pour favoriser l'achat de camions au gaz naturel.

Il semble que les États-Unis s'intéressent aussi beaucoup au gaz naturel comme carburant de remplacement pour les camions lourds, au point où Navistar et Clean Energy Fuel (important fournisseur de

gaz naturel aux États-Unis) ont mis au point une stratégie conjointe en vue d'offrir aux acheteurs américains de camions une façon commercialement viable d'ajouter des véhicules propulsés au gaz naturel

dans leur flotte, sans avoir à subir l'habituel et substantiel coût supplémentaire qui s'ajoute aux camions et sans les subventions gouvernementales.

«Ensemble, Navistar et Clean Energy Fuel ont créé un

programme novateur qui offre un retour d'investissement rapide en plus d'économies de carburant qui prennent forme dès le premier jour d'exploitation », a indiqué Dan Ustian, président du Conseil, président et chef de la direction de

che



APNÉE DU SOMMEIL: UNE VEUVE REÇOIT 3,25 MILLIONS \$

Vous pensez que la question de l'apnée du sommeil peut attendre encore un peu? Celadon n'est sûrement pas de votre avis.

Une veuve du Texas a récemment gagné sa poursuite judiciaire contre le transporteur américain et a encaissé 3,25 millions de dollars au passage. Elle plaide que le chauffeur de Celadon dont le camion est entré en collision avec son automobile souffrait d'apnée du sommeil et, qu'en plus, il avait été congédié de son emploi précédent parce qu'il avait refusé de subir un test de dépistage de l'apnée du sommeil.

La poursuite a été déposée à la *Dallas County District Court* et la décision a été rendue à la mi-décembre.

Selon les médias locaux, Wanda Lindsay et son mari John s'étaient immobilisés dans une zone de construction près de Texarcana lorsque leur voiture a été emboutie par l'arrière par un poids lourd. La preuve a démontré que le camionneur circulait à une vitesse de 65 milles à l'heure environ (105 km/h) au moment de l'impact. M. Lindsay est mort dans l'accident.

Après l'accident, l'avocat de Mme Lindsay, Jim Cole, a démontré que le camionneur souffrait de troubles sévères non contrôlés d'apnée du sommeil et qu'il avait demandé du travail auprès de 30 autres compagnies avant d'être engagé par Celadon. M. Cole a également indiqué que le règlement crée un précédent, car c'est la première fois qu'une compagnie de camionnage reconnaît que l'apnée du sommeil peut avoir contribué à un accident causant la mort.

Navistar. Sa compagnie offrira une vaste gamme de camions moyens et lourds munis de moteurs au gaz naturel, dont le moteur MaxxForce de Navistar et le Cummins Westport ISL G. «Le gaz naturel émerge clairement comme la solution de rechange la plus réaliste en matière de carburant pour l'industrie du camionnage», a-t-il ajouté.

T. Boone Pickens, président du Conseil de Clean Energy, a pour sa part indiqué : «C'est un grand jour pour le gaz naturel. Tout cela est faisable sans l'aide du gouvernement, bien que je voudrais que la *Natural Gas Act* soit adoptée ».

L'annonce fait suite au discours qu'a fait le président Obama le 27 janvier dernier et dans lequel il a proposé plusieurs initiatives fédérales favorisant l'utilisation du gaz naturel pour le transport, y compris augmenter le nombre de véhicules alimentés au gaz naturel dans les flottes fédérales et aider les gouvernements locaux à rehausser leurs flottes; offrir de nouveaux encouragements fiscaux pour aider les entreprises à acheter plus de camions «propres»; travailler avec le secteur privé pour développer des stations d'approvisionnement en gaz

naturel entre les villes et mettre sur pied une compétition pour encourager de nouvelles percées dans le monde des véhicules au gaz naturel.

En gros, le partenariat annoncé signifie que Navistar fournira des camions au gaz naturel sans surcharge de prix dans la plupart des cas. Clean Energy Fuel garantira des prix sensiblement plus bas que ceux du diesel pendant une période de cinq ans, et le client s'engagera à acheter une certaine quantité de gaz naturel comprimé ou plus probablement de gaz naturel liquéfié durant cette période.

Il est pensable que Swift Transportation, importante entreprise de camionnage de Phoenix en Arizona, sera le premier client à prendre part au projet. Le président de la compagnie, Jerry Moyes, a indiqué que sa flotte teste présentement une vingtaine de camions propulsés au gaz naturel. Il aimerait être le premier à essayer les produits Navistar, mais aucune entente officielle n'a encore été conclue à cet effet.

«Nous sommes très enthousiastes face au potentiel qu'offre le gaz naturel», a-t-il dit. «Ce que nous voyons se dessiner est très prometteur.»

Et son enthousiasme est probablement fondé, puisque Swift utilise un million de gallons de diesel chaque jour! Avec le gaz naturel qui est présentement quelque 1,50\$ moins cher le gallon que le diesel, le calcul est vraiment intéressant, même sans encouragement financier permettant d'atténuer le

coût supplémentaire associé à l'acquisition d'un camion au gaz naturel, qui va de 35 000\$ à 80 000\$.

M. Moyes indique que de 30% à 40% de sa flotte pourrait rouler au gaz naturel d'ici trois à quatre ans.

Élément clé de la réussite de ce programme : Clean Energy Fuel mettra en place

À l'affiche

un réseau complet de ravitaillement en gaz naturel comprimé et liquéfié, notamment chez les flottes si la demande est là. On vise à ce que 250 milles (400 kilomètres) au maximum séparent deux stations de ravitaillement sur le réseau autoroutier.

Certaines flottes canadiennes pourraient être en mesure de participer au programme, mais les détails ne sont pas encore tout à fait clairs à ce moment-ci, notamment étant donné la présence de Clean Energy Fuel au Canada qui se limite présentement à la Colombie-Britannique. Jim Hebe, vice-président de Navistar, a indiqué que des arrangements pourraient être pris avec les flottes canadiennes qui empruntent des itinéraires nord-sud et, puisque la plupart d'entre elles sont localisées à de courtes distances de la frontière, cela semble faisable au premier abord.

T. Boone Pickens a indiqué que d'autres options que



T. Boone Pickens

impliqué au Québec avec sa division Gaz Métro Solutions Transport.)

On veut fournir aux

Clean Energy Fuel s'offrent au Canada, notamment Shell qui a récemment annoncé un programme de marketing conjoint avec Westport

Innovations en vue de développer le marché nord-américain des camions au gaz naturel liquéfié. (Et comme on le sait, Gaz Métro est très

clients un «meilleur contexte économique» pour favoriser l'achat et l'exploitation de camions propulsés au gaz naturel liquéfié. Shell et Westport indiquent vouloir y arriver en consolidant des éléments clés comme l'approvisionnement en carburant, le soutien à la clientèle et l'entretien global regroupés dans une offre conviviale. On vise à rendre le gaz naturel plus attrayant qu'il ne l'est présentement en réduisant les coûts et en augmentant les infrastructures nécessaires.

Clean Energy Fuel a dévoilé récemment la première phase de son plan

de travail qui mènerait à l'implantation de 150 nouvelles stations d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié dans le cadre de son *America's Natural Gas Highway* (ANGH). La société a identifié 98 emplacements et prévoit ouvrir 70 stations dans 33 États d'ici la fin de 2012. Plusieurs de ces stations seront installées à des *Pilot-Flying J Travel Centers* desservant des transporteurs par camion, par le biais d'une entente d'exclusivité avec Pilot qui construirait et exploiterait des stations d'approvisionnement en gaz naturel à des installations pré-déterminées.

L'INDICE TRANSCORE

L'indice canadien de **TransCore** sur le transport des marchandises a connu une année record, enregistrant le plus haut volume annuel de marchandises de la dernière décennie.

Décembre 2011 a toutefois connu une baisse de quatre pour cent par rapport à décembre 2010, et une diminution de 14 pour cent comparativement à novembre 2011.

Néanmoins, TransCore souligne que, globalement, le quatrième trimestre de 2011 s'est avéré le meilleur depuis 2005. Un fort volume de marchandises transportées au début du trimestre a permis d'enregistrer une hausse de 10 pour cent comparativement à l'année précédente.

Le rapport matériel roulant/cargaisons a légèrement augmenté pour un troisième mois consécutif. Le matériel roulant disponible en décembre était en baisse de sept pour cent par rapport au mois précédent.



REMORQUES
ST-HENRI



LE CHOIX #1 DES TRANSPORTEURS

Récompense

L'ensemble Volvo XE13 primé par la TWNA

L'ensemble de groupe moto-propulseur XE13 de Volvo a été déclaré la réalisation technique de l'année 2011 par l'association Truck Writers of North America (TWNA), qui regroupe des journalistes de camionnage de partout sur le continent.

L'annonce a été faite lors de la rencontre annuelle 2012 du Technology and Maintenance Council tenue à Tampa Bay la semaine dernière. Ed Saxman, directeur du marketing nord-américain de Volvo a reçu le convoité trophée.

Depuis les 21 dernières années, les membres de la TWNA ont récompensé une innovation technique qui s'est démarquée des autres. Pour l'emporter, le produit ou l'innovation doit s'adresser à un large segment de l'industrie du camionnage et offrir des avantages importants à ses utilisateurs.

Un comité de journalistes en camionnage reçoit les nominations, débat les pour et les contres de chacune et détermine le gagnant.

Le lauréat de cette année,

Entendu en
passant

■ **HINO MOTORS** a nommé **Suichi Kaneko** au poste de président de Hino Motors Canada, Ltd. M. Kaneko succède à



Shin Nakamura, qui a occupé la présidence de Hino Motors Canada pendant quatre ans et qui est maintenant en poste en Asie. Avant cette

nomination, M. Kaneko était directeur général de la division Océanie de Hino Motors. Au cours de sa carrière de 30 ans chez Hino, il a aussi été vice-président directeur de Hino Motors Sales aux États-Unis et a occupé des postes reliés aux ventes et au marketing au Moyen-Orient et en Australie.

■ **BRENTAG** North America annonce que son quatrième terminal de transfert de fluide d'échappement diesel en vrac au Canada est maintenant opérationnel à Leduc en Alberta. La compagnie dit vouloir poursuivre ses efforts de développement d'infrastructures partout au Canada. Brenttag est le distributeur exclusif du fluide d'échappement diesel TerraCair®.

l'ensemble XE 13 de Volvo, fait appel à ce que Volvo appelle le «downspeeding». (Les lettres XE signifiant «exceptional efficiency».)

L'ensemble XE13 tourne constamment entre 1 050 et 1 500 tours-minute et jusqu'à 70 pour cent du temps dans la plage la plus efficace allant de 1 100 à 1 200 tours-minute. Chaque plage de 100 tours-minute retranchée permet d'améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 pour cent environ.

Les produits suivants comptaient aussi parmi les finalistes au prix TWNA

cette année : le frein EverSure de Bendix; le système de sellette d'attelage de Fontaine/Volvo, le pneu simple à bande large Goodyear Duraseal, les rapports d'historique de Rig Dig et le système de protection du moyeu de Spectra.

Circulation
Une application anti-cônes

L'application Navicone a beaucoup plu au quotidien *La Presse*, au point où celui-ci l'a désignée comme étant «l'une des dix applications préférées pour téléphones

intelligents par les journalistes de *La Presse* dans la catégorie voyages/auto» et ce, deux mois seulement après son lancement. *La Presse* a également classé NaviCone parmi les 100 meilleures applications, toutes catégories confondues.

NaviCone, une application de la société montréalaise InstantGéo, serait la première et la seule application iPhone à regrouper toutes les données municipales, provinciales et fédérales disponibles sur les travaux effectués sur le réseau routier québécois. NaviCone



Montréal
514 363-0000
Québec
418 802-9196

www.wabashmontreal.com



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



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

– Dean DeSantis, Heritage Transport

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



intègre désormais les caméras vidéo et les messages des ponts Champlain, Jacques-Cartier et Honoré-Mercier à Montréal; les utilisateurs peuvent ainsi «visionner en direct le trafic sur ces points névralgiques de la ville et être informés des travaux et événements affectant la circulation par la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée». Une mise à jour des données est effectuée toutes les cinq minutes.

NaviCone offre aussi aux automobilistes qui n'ont pas d'iPhone la possibilité de consulter les caméras des ponts Champlain et Jacques-Cartier sur le Web <http://m.navicone.ca/>. Ce site est optimisé pour les téléphones intelligents comme Android et BlackBerry. NaviCone fonctionne sur tous les modèles d'iPhone, d'iPad et d'iPod Touch et il est disponible gratuitement sur l'App Store en suivant au <http://j.mp/rF3oey>.

Honneurs

TransWest parmi les sociétés les mieux gérées

Le Groupe Trans-West est lauréat de concours des 50 sociétés les mieux gérées au Canada. Ce concours est le

BENDIX RAPPELLE DES VALVES ATR-6

PACCAR INC., l'un des nombreux fabricants ayant éprouvé des difficultés avec des soupapes de freins pneumatiques Bendix, a émis un rappel qui touche 21 modèles Kenworth et Peterbilt. Entretemps, deux autres fabricants ont avisé leurs clients et décident des mesures qu'ils prendront.

Selon Bendix Commercial Vehicle Systems, fabricant de la valve relais ATR-6 en cause, quelque 50 000 à 60 000 camions seraient touchés. Navistar International et Volvo retardent la livraison de milliers de camions pourvus de cette valve et en avisent les acheteurs. Mack a indiqué que seulement 11 de ses camions sont touchés et leurs propriétaires ont été avisés.

Bendix a expliqué le problème : une fuite d'air intermittente potentielle par temps très froid peut faire en sorte que les freins de service s'appliquent et occasionner d'autres problèmes de fonctionnement. Les soupapes défectueuses ont été fabriquées entre le 2 décembre 2011 et le 18 janvier 2012. Les fabricants utilisent dorénavant une valve différente pour leur production actuelle.

Les propriétaires de camions International, Kenworth, Peterbilt et Volvo assemblés récemment devraient inspecter les valves relais de leurs véhicules pour voir si elles font partie des composants défectueux, recommande Bendix. Si c'est le cas, les camions devraient être apportés chez le concessionnaire pour inspection. Des instructions se trouvent sur le site Web de Bendix.

Daimler Trucks North America n'a pas utilisé la valve relais ATR-6 dans l'assemblage de ses camions; les camions Freightliner et Western Star ne sont donc pas touchés.



principal palmarès des entreprises au pays et a pour but de reconnaître l'excellence des sociétés qui sont détenues et gérées par des Canadiens, et dont le chiffre d'affaires dépasse 10 millions de dollars.

«Groupe Trans-West a su se démarquer par la qualité et l'excellence de sa gestion générale ainsi que par la performance globale et la

croissance durable de l'entreprise. Cet honneur me réjouit et je le partage avec les 450 employés de Groupe Trans-West ainsi que tous les clients qui nous encouragent, année après année, à nous dépasser dans notre domaine d'activité », partage Réal Gagnon, président directeur général de Groupe Trans-West.

Chaque année, des

centaines d'entreprises participent au concours des 50 sociétés dans le cadre d'un processus indépendant et rigoureux qui permet d'évaluer leurs capacités et pratiques de gestion. Le prestigieux prix des 50 sociétés les mieux gérées au Canada est commandité par Deloitte, CIBC, *National Post*, *Les Affaires* et Queen's School of Business.

Nouveau Programme Prix compétitif au Pipeline

En partenariat avec



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

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



Affacturage J D

À l'affiche

Systèmes électroniques d'enregistrement des activités

L'ACC lance une campagne de soutien

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) rend la tâche plus facile aux propriétaires de compagnie de camionnage et aux conducteurs de camion qui veulent faire savoir à leur député fédéral comment et pourquoi ils appuient la

mise en application d'une réglementation qui rendrait obligatoire au Canada l'utilisation des systèmes électroniques d'enregistrement des activités (SEEA), ou *electronic on-board recorders – EOBR – en anglais*.

Un SEEA est un appareil servant à recueillir et à enregistrer les données électroniques relatives aux opérations d'un véhicule. Dans ce cas particulier, le

SAAE a pour seul but de surveiller les heures de service d'un chauffeur.

En vous rendant à la page d'accueil de l'Alliance du camionnage du Canada (www.cantruck.ca) et en cliquant sur EOBRs soutien, les partisans des SEEA peuvent choisir quel type de lettre ils souhaitent envoyer, en anglais ou en français, inscrire leur nom et leur province et faire parvenir un message d'appui directement à leur député.

Les conducteurs professionnels peuvent aussi composer un code à quatre lettres qui transmettra un message texte à leur député. Il suffit de texter «eobr» au numéro 77777, ou de texter eobrfrench au 77777 pour envoyer le texto en français.

«Nous invitons les transporteurs, dont la majorité que nous connaissons sont en faveur des SEEA, et les chauffeurs qui, après en avoir fait l'expérience sont de plus en plus nombreux à voir les SEEA comme une chose positive plutôt que comme une menace, nous les invitons donc à communiquer leur appui à une réglementation obligatoire directement à leur député fédéral», de dire David Bradley, chef de la direction de l'ACC.

«Il est important que nos élus entendent la voix de ceux qui appuient l'utilisation obligatoire des SEEA, explique M. Bradley, pas seulement celle de ceux qui s'opposent à une plus grande surveillance de la conformité.»

«Les fiches journalières en papier constituent une façon inefficace et archaïque de s'assurer de la conformité à la réglementation sur les heures de travail, de conduite et de repos, tant pour les législateurs que pour l'industrie. Si la réglementation a été mise en place pour combattre la fatigue chez les conducteurs professionnels et si nous sommes sérieux dans nos intentions de rendre les routes plus sûres, alors les députés doivent appuyer l'utilisation obligatoire des SEEA », conclut David Bradley.

L'ACC est une fédération qui réunit les associations provinciales de camionnage et qui représente plus de 4 500 entreprises de camionnage employant plus de 150 000 Canadiens. Elle appuie l'utilisation obligatoire des SEEA depuis plusieurs années partout où les chauffeurs sont présentement tenus de remplir des fiches journalières en papier. ▲



GO—mobile

L'horizon est au numérique

Accédez au premier réseau numérique provincial de radiocommunication mobile !

- Couverture étendue du territoire québécois
- Communications vocales plus claires, sans parasites
- Messagerie texte et localisation par GPS
- 15 points de service à travers la province

1 888 388-6633

Vente / Location / Service

Orizon
mobile

MÉRITE COMMERCIAL DESIGNATIONS
LAURÉAT 2011-2012

KENWOOD
MARCHAND
AUTORISÉ

PROCOM

www.orizonmobile.com

Lubrifiants **APRIL**



protection + performance

Manufacturier d'ICI, nous innovons sans cesse pour continuer d'offrir des lubrifiants automobile et industriel ultra performants, à meilleur coût. Tous nos lubrifiants sont à base d'huiles 100 % vierges ; une qualité supérieure qui surpasse les plus rigoureux standards établis. Plus de 250 produits sont offerts pour une diversité d'applications.

Depuis plus de 30 ans APRIL se distingue par ses produits de qualité supérieure.

APRIL SUPER FLO
9, rue Béland, L'Isle-Verte (Québec)
T : (418) 898-5151 - 1 800 393-3921

www.aprilsuperflo.com



Avril (date et endroit à confirmer)

Souper d'inauguration. **Club de trafic de Montréal.**
514-874-1207. www.tcmtl.com

12 avril

Soirée poker. **Club de trafic de Québec** Aquarium de Québec. www.clubtraficqc.com

16 avril

Soirée d'élections. **Club des professionnels du transport (Québec) inc.** 514-824-3988. www.cptq.ca

17 avril

Visite industrielle: Evotech. **Comité technique de camionnage du Québec.** Longueuil. 450-669-3584. www.ctcq.ca

18 avril

Formation de l'**Association du camionnage du Québec.**
«En tant que transporteur, quelles sont vos obligations pour opérer légalement aux États-Unis?» Montréal. 514-932-0377, poste 217. www.carrefour-acq.org

19 au 21 avril

Truck World 2012

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



3 au 5 mai

61^e Congrès annuel de l'**Association du camionnage du Québec.** Fairmont Tremblant. 514-938-0639.
www.carrefour-acq.org

8 mai

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

17 mai

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

GÉRER LES DEMANDES DE VOTRE FLOTTE

- Suivez vos véhicules et vos équipements non alimentés en temps réel, 24/7 via le web
- Réduisez les coûts de carburant, main-d'œuvre et d'entretien
- Améliorez la satisfaction de votre clientèle
- Améliorez la sécurité, réduisez les risques et le coût d'assurances
- Une visibilité totale des conteneurs intermodaux, et les semi-remorques

Satisfaction garantie de 30 jours, ou argent remis.
Aucunes questions demandé

RCI Control Sans-fil
Distributeur autorisé VehiclePath

Réservez votre séminaire en ligne gratuit dès maintenant
Sans frais 877.940.3028

Visitez-nous en ligne à l'adresse: VehiclePath.ca

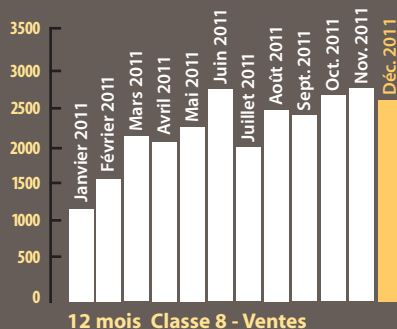
VehiclePath

DEMANDES DE PARTENARIAT BIENVENUS

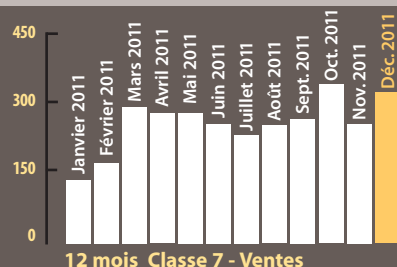
Ventes de camions au Canada

Décembre 2011

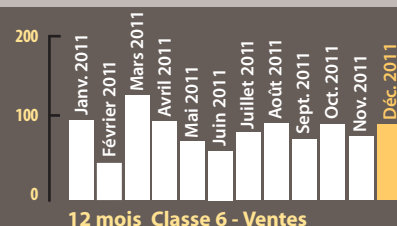
CLASSE 8	Ce mois	DDA 11	MP 10	PDM 11	PDM 10
Freightliner	696	6641	4378	25,6%	22,7%
Kenworth	524	5220	3647	20,1%	18,9%
International	288	4990	4568	19,2%	23,7%
Peterbilt	308	2918	2107	11,2%	10,9%
Volvo	403	2865	2063	11,0%	10,7%
Western Star	161	1681	1174	6,5%	6,1%
Mack	121	1636	1198	6,3%	6,2%
TOTAL	2501	25 951	19 135	100,0%	100,0%



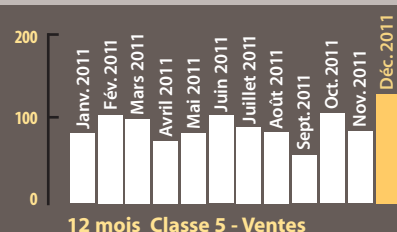
CLASSE 7	Ce mois	DDA 11	MP 10	PDM 11	PDM 10
International	61	1123	788	36,9%	38,4%
Freightliner	171	660	364	21,7%	17,7%
Kenworth	34	532	375	17,5%	18,3%
Hino Canada	27	374	236	12,3%	11,5%
Peterbilt	33	353	271	11,6%	13,2%
TOTAL	326	3042	2034	100,0%	100,0%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 11	MP 10	PDM 11	PDM 10
Hino Canada	9	342	186	36,8%	26,4%
International	12	315	338	33,9%	47,9%
Freightliner	61	256	133	27,5%	18,9%
Peterbilt	5	17	36	1,8%	5,1%
TOTAL	87	930	693	100,0%	100,0%

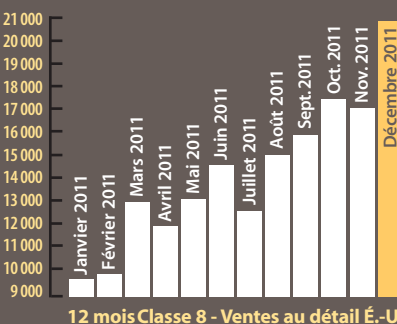


CLASSE 5	Ce mois	DDA 11	MP 10	PDM 11	PDM 10
Hino Canada	71	541	473	52,0%	69,4%
International	50	445	132	42,7%	19,4%
Freightliner	2	28	16	2,7%	2,3%
Kenworth	2	22	39	2,1%	5,7%
Peterbilt	2	5	10	0,5%	1,5%
TOTAL	127	1041	670	100,0%	100,0%



Ventes au détail É.-U.

CLASSE 8	Ce mois	DDA 11	MP 10	PDM 11	PDM 10
Freightliner	5461	52 276	34 713	30,5%	32,4%
International	3802	35 928	26 939	21,0%	25,2%
Peterbilt	3327	24 583	12 980	14,3%	12,1%
Kenworth	3074	22 577	11 621	13,2%	10,9%
Volvo	3276	20 955	9931	12,2%	9,3%
Mack	1720	12 928	9214	7,5%	8,6%
Western Star	278	2090	1171	1,2%	1,1%
Autres	1	20	22	0,0%	0,0%
TOTAL	20 939	171 357	106 591	100,0%	100,0%



Ventes de camions



Québec
Décembre 2011

CLASSE 8	Déc. 11	DDA
International	72	1066
Kenworth	62	1042
Freightliner	82	1038
Volvo Trucks	58	528
Peterbilt	21	400
Western Star	17	266
Mack	25	241
TOTAL	337	4581

CLASSE 7	Déc. 11	DDA
International	21	214
Kenworth	7	109
Freightliner	8	74
Peterbilt	8	69
Hino	3	44
TOTAL	47	510

CLASSE 6	Déc. 11	DDA
Hino	5	37
Freightliner	5	17
International	1	13
Peterbilt	3	9
TOTAL	14	76

CLASSE 5	Déc. 11	DDA
Hino	35	395
International	3	62
Freightliner	0	12
Kenworth	0	2
Peterbilt	0	1
TOTAL	38	472



www.simardsuspensions.com
1 800 423-5347

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.

19 au 21 avril 2012

International Centre Toronto (Ontario)



- ▶ Plus de 310 000 pieds carrés de nouveaux camions, de nouvelles remorques et de nouveaux équipements
- ▶ La route verte
- ▶ Vitrine des nouveaux produits
- ▶ Séminaires quotidiens gratuits

www.truc



Commanditaire Platine:



Obtenez l'application mobile gratuite au
<http://gettag.mobi>

A NAVISTAR COMPANY

**Commanditaire du
Grand prix:**



TOTAL

Endossé par:



Canadian Trucking Alliance
Alliance Canadienne du Camionnage



Ontario
Trucking
Association

**TRUCK
WORLD**
ANNUAL TRUCK SHOW

12

Des milliers de \$\$\$ en prix,
y compris le

GRAND PRIX*

Commandité par:

Bay Bloor Radio

Carte cadeau



TOTAL

10 000\$

truckworld.ca



Mettant en vedette



VOCATIONAL
**TRUCK &
EQUIPMENT**
EXPO



Application Truck World
propulsée par:



**Vocational Truck &
Equipment Expo**

Un accent spécial sur les poids
moyens, sur les camions spécialisés,
sur l'équipement, sur les châssis,
sur les équipements de caisse
et sur les services connexes.

Endossé par:



Cordons offerts par:



*Vous devez assister à Truck World pour gagner. Le concours est ouvert aux visiteurs de Truck World 2012 de 18 ans et plus. Visitez le truckworld.ca pour les règlements du concours.

PAS BESOIN D'ALLER AUSSI LOIN POUR ÉCONOMISER JUSQU'À 3%* D'ESSENCE...



...AVEC LES LUBRIFIANTS FUEL ECONOMY TOTAL
Nos lubrifiants Fuel Economy peuvent réduire votre consommation d'essence jusqu'à 3%* tout en réduisant les émissions de CO₂. En utilisant les huiles à moteurs TOTAL RUBIA FE, combinées avec des lubrifiants TOTAL synthétiques pour boîtes et ponts vous pourriez économiser plus de 1 000\$* par camion, par année.
www.total-fe.com

*Résultats vérifiés par des laboratoires américains et européens, en comparaison avec des lubrifiants standards. Les chiffres peuvent varier en fonction de plusieurs paramètres. Les simulations utilisent un prix du diesel à 0,95\$/L, 125 000 Km/an, une consommation moyenne d'essence de 43L/100Km. Se référer à www.total-lubrifiants.ca pour plus de détails.



Vous ne nous choisissez pas par hasard **TOTAL**

Au carrefour

AUSSI :

23 Droit

25 Prévention et sécurité

27 Têtes d'affiche

GÉRER LES GENS, LA TECHNOLOGIE, LES AFFAIRES ET LA SÉCURITÉ.



Impôts 2011

Fiscalité *Ce que vous devez absolument savoir.*

Par Simon Therrien

Les impôts peuvent être compliqués pour tout le monde, mais surtout pour les conducteurs de camion dans la mesure où il existe une gamme très étendue d'avantages, de déductions et de procédures applicables au secteur du transport routier.

Comme on dit, seuls la mort et les impôts sont inévitables, mais un bon comptable peut vous permettre d'éviter bien des problèmes (et d'économiser de l'argent). Il est aussi important de trouver un bon comptable qu'un bon mécanicien: chacun vous permettra d'économiser des dizaines de milliers de dollars au cours de votre carrière. Une fois que vous aurez trouvé le bon, ne le laissez pas s'échapper!

Voici ce que vous devez savoir pour mieux gérer vos impôts.

Récoltez gros au moment des impôts: frais de repas et d'hébergement

À titre de camionneur, vous passez beaucoup de temps sur la route et vous pouvez récolter gros au moment des impôts. Vous pouvez déduire les frais de repas pris lors de vos déplacements; vous n'avez pas besoin de conserver les reçus de vos repas et vous n'êtes pas limité quant au coût réel d'un repas: cela s'appelle la méthode simplifiée. En tant que conducteur qualifié, vous pouvez généralement compter 17\$ par repas acheté sur la route, quel qu'en ait été le coût réel, jusqu'à hauteur de 51\$ par jour au maximum.

Cependant, vous devez conserver des registres de tous vos voyages. Si vous êtes en droit de déduire des frais de route, vous pouvez demander des formulaires TL2 et TP-66 à votre employeur.

Conservez vos documents et carnets de voyage

Conserver des livres de comptes clairs et organisés facilite énormément votre déclaration fiscale (que vous la remplissiez vous-même ou que vous fassiez appel à un professionnel). Nous vous conseillons de garder une enveloppe de petit format dans votre camion; chaque fois que vous recevez un reçu, mettez-le dans l'enveloppe. Prévoyez une enveloppe pour chaque mois; ainsi, vous n'aurez aucun mal à faire votre tenue de livres, ou envoyez tout simplement votre enveloppe à votre comptable.

N'oubliez pas que ces documents sont essentiels pour obtenir toutes les déductions auxquelles vous avez droit et qu'en cas de vérification fiscale, vous devrez justifier les déductions que vous avez demandées. Si vous utilisez vos registres pour valider vos indemnités de repas, ils deviennent un document fiscal et ils doivent dès lors être conservés pendant sept ans. Certains ne les conservent pas; ils les jettent et, dernièrement, l'Agence du revenu du Canada et Revenu Québec ont été particulièrement insistants. Nombreux sont ceux qui n'ont pas les bons documents appuyant leurs déclarations.

Petite entreprise : une large gamme de frais à déduire

Un voiturier-remorqueur, qu'il soit l'unique propriétaire ou associé, est considéré comme une petite entreprise. Cela lui permet de déduire une très large gamme de frais, depuis les serviettes en papier jusqu'aux lavages de camion, en passant par les frais de stationnement. Par exemple, les réparations mécaniques, les assurances, le permis de conduire et les immatriculations, les frais comptables, les frais

financiers et de crédit-bail et l'amortissement fiscal peuvent être déduits, de même que d'autres frais professionnels comme les salaires payés aux employés et les frais de bureau.

Pourquoi faire appel à un comptable spécialisé?

Les camionneurs sont soumis à des règles spéciales et ont droit à un certain nombre de déductions et d'indemnités. Ces avantages sont susceptibles de réduire substantiellement le montant de leurs impôts et d'augmenter leur remboursement. Les conducteurs de camion, contrairement à d'autres professions, doivent remplir des déclarations d'impôts particulièrement complexes en raison des nombreuses transactions qu'ils effectuent et des lois fiscales spécifiques qui s'appliquent à eux. Les logiciels, les spécialistes en déclarations de revenus et même certains comptables ne connaissent pas ces conditions et pourraient ainsi coûter cher. Pourquoi les conducteurs de camion ont-ils besoin d'un comptable? Tout simplement parce que ce sont des conducteurs de camion. La plupart d'entre eux devraient conduire et laisser un professionnel s'occuper de leurs déclarations d'impôts.

Faites votre déclaration à temps, ou alors...

Pour éviter de payer des pénalités, assurez-vous de faire votre déclaration dans les délais même si vous ne pouvez pas payer les impôts dus. Les intérêts courent sur le solde dû, mais vous évitez ainsi la pénalité de 5 % pour non-paiement de l'impôt au moment où il est exigible. Vous éviterez aussi une autre pénalité de 1 % de l'impôt non payé multiplié par le nombre de mois de retard de votre déclaration (à hauteur de 12 mois maximum). ▲

Simon Therrien est co-fondateur et associé au cabinet comptable KGT Consultant. Vous pouvez le joindre par courriel à simon@kgtconsultant.com

Citernes en inventaire, location disponible DRY BULK, ASPHALTE



NOUVEAU EN 2012
1 850 pieds cube avec anneaux internes



VRAC



ASPHALTE



PÉTROLE

NOUVEAU



Citerne pneumatique 2012
Nouveau model 1850 pieds cubes avec
anneaux internes
Disponible au printemps

MAI



B-Train pneumatique 2012 pour transport
de ciment en vrac
Suspension intraax, roues d'aluminium
Plusieurs disponible en mai

AVRIL



Citerne pneumatique 2012
1625 pieds cubes, intraax, essieux courbés
Roues d'aluminium
Prêt pour avril

AVRIL



Citerne chimique 2012
8500 IG, un compartiment isolé
Suspension intraax
Disponible en avril et août

CHIMIQUE

DISPONIBLE



8866-citerne neuve 2012 pour produit chaud
convertible en DOT-407
45,500 litres, roues d'aluminium
Suspension intraax
Récupérateur de vapeur
Pour achat ou location

ASPHALTE



Réservoir pour montage sur camion en acier
inoxydable
Isolé 3500 IG et 4200 IG pour tranport d'eau
8 disponibles dès mars



TREMGAR®

790, Avenue Montrichard, Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J2X 5G4

Venez voir notre inventaire au
www.tremcar.com



Éric Tremblay
Tél. : 450 347-7822
ou 800 363-2158
Cell. : 514 791-9575

Courriel : tremblaye@tremcar.com



La responsabilité du transporteur de biens

Par M^e Pierre-Olivier Ménard Dumas

Transport Routier est très fier d'accueillir M^e Pierre-Olivier Ménard Dumas dans son équipe de chroniqueurs chevronnés. M^e Ménard Dumas est avocat au sein du groupe Transports de Heenan Blaikie.

En droit québécois, le contrat de transport est défini comme étant celui par lequel le transporteur s'oblige à effectuer le déplacement d'un bien ou d'une personne contre rémunération. Cette obligation est dite de résultat puisque le transporteur doit assurer l'atteinte d'un résultat précis et déterminé, soit le déplacement du bien tel que convenu.

C'est pourquoi la responsabilité du transporteur est une question juridique de grande importance qu'il incombe au transporteur de bien cerner afin de se protéger adéquatement. Nous explorerons donc ici certains aspects de la limitation de la responsabilité du transporteur: les limitations aux documents de transport, la limitation du montant des dommages pouvant être réclamés et l'avis écrit de réclamation.

Les limitations aux documents de transport

En vertu du *Règlement* sur les exigences applicables au connaissance («*Règlement*»), l'exploitant doit, dans certaines situations, émettre un connaissance lorsqu'il s'engage à effectuer le transport d'un bien confié par un expéditeur contre rémunération. Malgré l'obligation de résultat du transporteur, certaines limitations à la responsabilité du transporteur sont prévues

par le *Règlement*. Notons les suivantes:

■ Pour les marchandises décrites au connaissance, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant notamment d'un cas de force majeure, d'une émeute ou grève, d'un défaut ou d'une imperfection inhérent aux marchandises, d'un acte ou d'un manquement de l'expéditeur, du propriétaire ou du consignataire, des effets d'une loi, d'une mise en quarantaine ou des pertes dans le poids de grains, semences, ou toute autre denrée attribuables à un phénomène naturel.

■ Les parties peuvent limiter la responsabilité du transporteur par l'ajout d'une clause de limitation de responsabilité au connaissance. Cette clause doit être signée ou initialisée tant par l'expéditeur que le transporteur sous peine de nullité. S'il est convenu que les marchandises sont transportées aux risques de l'expéditeur, cette entente ne couvrira que les risques qui sont liés directement au transport. Le transporteur demeurera donc responsable des pertes, dommages ou retards susceptibles de résulter d'une négligence ou d'un manquement de sa part, de celle de ses agents ou de ses employés. Pour se soustraire à sa responsabilité, le transporteur devra, dans ces cas, prouver qu'il n'y a pas eu négligence.

■ Si l'expéditeur désire inclure une mention spécifique relativement aux délais de livraison et aux dommages pouvant en découler, il doit le faire explicitement au connaissance, et l'entente doit être ratifiée par le transporteur et l'expéditeur.

La détermination du montant des dommages pouvant être réclamés

En cas de perte du bien, la responsabilité du transporteur peut également être limitée par le montant maximal prévu par le *Règlement* pour les dommages qui peuvent être réclamés. Règle générale, ce montant maximal dont le transporteur peut être redevable ne doit pas excéder 4,41 \$/kg selon le poids total de l'expédition, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée au connaissance.

Si des marchandises de très grande valeur sont transportées sans entente spéciale et que leur nature n'a pas été révélée sur le connaissance, la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage ne pourra non plus être engagée au-delà de la limite maximale de 4,41 \$/kg.

L'avis écrit de réclamation

Aucune action en dommages-intérêts contre un transporteur n'est recevable à moins qu'un avis écrit de réclamation n'ait été préalablement

donné au transporteur, dans les 60 jours à compter de la délivrance du bien, que la perte survenue au bien soit apparente ou non, ou, s'il n'est pas délivré, dans les neuf mois à compter de la date de son expédition. Aucun avis n'est évidemment nécessaire si la poursuite est intentée dans ce délai.

Notons toutefois que malgré l'exigence explicite d'un avis écrit de réclamation, une décision de la Cour Supérieure est venue atténuer le formalisme d'un tel avis écrit de réclamation, lequel pourrait être inféré des circonstances et du comportement des parties. Selon cette décision, si le transporteur a été officiellement informé de ce qui lui est reproché afin de lui permettre d'effectuer les recherches relatives à sa défense, et qu'il se déclare satisfait d'un tel avis verbal de réclamation ou qu'il a posé des gestes de reconnaissance de sa responsabilité, cet avis verbal pourrait être jugé suffisant selon les faits particuliers d'un dossier. Il faut toutefois que cela soit clair puisqu'un échange verbal non structuré ou des négociations pourraient ne pas être considérés comme étant valables.

En conclusion, la connaissance de ces quelques règles devrait vous aider à vous protéger, que ce soit en portant attention à la valeur déclarée au connaissance, et en détenant des assurances en conséquence, ou en vous assurant de constater, par écrit et dans les délais, toute réclamation que vous pourriez avoir contre un autre transporteur. L'utilisation d'un contrat de transport et d'un connaissance appropriés à votre situation est également de mise. ▲

Le camion à cabine avancée surbaissée (LCF) N°1 en Amérique du Nord depuis 1986



La Série N d'Isuzu offre les seuls camions LCF munis de deux moteurs diesel certifiés EPA et d'un moteur de rechange à essence. L'utilisation que vous faites de votre camion est aussi unique que votre entreprise. Isuzu propose un large éventail de camions. À vous de choisir !

Les camions Isuzu sont synonymes d'économie et de durabilité :

- Le groupe motopropulseur diesel Isuzu ECO-MAX procure une économie de carburant jusqu'à 40 % supérieure, sans les coûts associés aux technologies hybrides
- Les moteurs diesel Isuzu, chefs de file dans l'industrie, offrent une durée de vie utile de 500 000 km
- Les camions Isuzu présentent des caractéristiques qui aident à réduire les coûts d'exploitation, améliorer le rendement, gérer les risques et protéger votre investissement

Les camions Isuzu mettent en valeur la polyvalence :

- Les configurations de cabines d'Isuzu offrent des cabines standard pouvant accommoder 3 passagers ou des cabines multiplaces pouvant recevoir 7 personnes
- La configuration du châssis permet d'adapter le camion à vos besoins : châssis jusqu'à 20 pi pour les cabines standards et 16 pi pour les cabines multiplaces

Les camions Isuzu sont synonymes de performance :

- Les camions Isuzu vous offrent les options de puissance du moteur dont vous avez besoin avec le GVW de 12 000 lb à 19 500 lb.
- Les moteurs diesel d'Isuzu sont dotés de la technologie diesel propre et sont compatibles avec le biodiesel B20*
- Le moteur VortecMC des Séries N d'Isuzu est offert en option, dont une version compatible avec le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz de pétrole liquide (GPL)

Les camions Isuzu ont fait leurs preuves en démontrant des performances optimales et économiques.

Visitez notre site internet ou votre concessionnaire Isuzu
isuzutruck.ca

*L'emploi du biodiesel B20 doit être approuvé par Isuzu Camions Commerciaux d'Amérique.

Les photos, les illustrations, l'équipement et les données techniques de cette brochure sont en fonction des plus récents renseignements disponibles au moment de la publication. Isuzu Camions commerciaux Canada inc. se réserve le droit d'apporter des modifications en tout temps et sans préavis aux prix, aux couleurs, aux matériaux, à l'équipement, aux spécifications et aux modèles, et d'annuler des modèles ou de l'équipement. Ces modèles sont assemblés avec des pièces fabriquées par Isuzu Motors Limited, ses sociétés affiliées et des fournisseurs indépendants qui fabriquent de telles pièces conformément aux normes de qualité, de rendement et de sécurité d'Isuzu. Certains modèles illustrés ont des équipements optionnels, certains sont installés chez le concessionnaire. Consultez votre concessionnaire de camions Isuzu pour en savoir davantage à propos de la garantie ou d'autres sujets. NPR, NPR-HD, NDR, NRR et SEE sont des marques de commerce d'Isuzu Motors Limited. ECO-MAX est une marque de commerce d'Isuzu Commercial Truck of America Inc. Vortec est une marque de commerce de General Motors. Aisin est une marque de commerce d'Aisin Seiki Co. Itée. Supreme, Aero Body et FiberPanel sont des marques de commerce de Supreme Corporation. Facebook est une marque déposée de Facebook inc. Consultez votre concessionnaire de camions Isuzu pour en savoir davantage sur la garantie ou autres sujets.



ISUZU

CAMIONS

CANADA



Employeurs, on vous observe

Quel exemple donnez-vous à vos employés en matière de santé et de sécurité?

Par Langis Lafrance

La participation et les initiatives en prévention chez les travailleurs varient en fonction du style de gestion des ressources humaines qui est préconisé dans l'entreprise et des gestes concrets en prévention qui sont posés. Avant de s'impliquer en santé et en sécurité, les travailleurs évaluent l'engagement et le sérieux de la direction à vouloir améliorer le niveau de prévention dans son établissement. Si leur évaluation est positive, ils développeront un comportement de prudence et une attitude proactive. Si leur évaluation est négative, il sera difficile, voire impossible, d'augmenter leur participation afin de réduire les accidents du travail. De façon générale, le comportement des travailleurs en regard de la santé et de la sécurité du travail est le reflet de celui de leur employeur.

Lorsque l'on recherche des conditions propices pour stimuler la participation des travailleurs, les cinq comportements suivants doivent être particulièrement favorisés chez les employeurs:

Parlez des problèmes

Le climat de travail a un effet positif sur la participation des travailleurs lorsque ceux-ci estiment que la relation avec les gestionnaires leur permet de parler des problèmes qu'ils vivent au travail. Tous veulent être écoutés et, surtout,

consultés et considérés dans l'élaboration des solutions à apporter aux problèmes exprimés. Cet élément d'ordre général auquel les travailleurs



sont sensibles permet de créer un climat propice aux échanges et donc aux initiatives en prévention.

Soyez sans pitié sur l'entretien préventif

L'entretien préventif des équipements (camions, remorques, outils) est l'un des gestes concrets en prévention les plus importants pour les travailleurs. Ceux-ci peuvent contrôler certains aspects (porter les équipements de sécurité, travailler avec prudence, etc.) mais ils ne peuvent pas toujours connaître l'état de l'équipement. Ils

attendent donc de leur employeur qu'il fasse le nécessaire pour ne pas les placer dans des conditions accrues de danger. Si l'employeur n'entretient pas l'équipement ou ne donne pas de suivi efficace aux demandes de ses employés, les travailleurs déploreront le manque d'engagement envers la santé et la sécurité.

Si l'employeur n'entretient pas l'équipement ou ne donne pas de suivi efficace aux demandes de ses employés, les travailleurs déploreront le manque d'engagement envers la santé et la sécurité.

Inspectez les yeux grands ouverts

Hautement appréciée par les employés, l'inspection de sécurité joue un double rôle: elle permet à l'employeur de s'assurer que les règles de sécurité sont suivies et que les équipements et les lieux de travail sont sécuritaires. Et,

lorsque menée régulièrement, elle permet de confirmer aux travailleurs que l'employeur a la ferme intention de maintenir sécuritaires les lieux de travail. Ce message clair des intentions de la direction sera perçu positivement.

Menez à fond les enquêtes d'accidents

Il est primordial de comprendre pourquoi, en dépit des mesures de prévention, des accidents se produisent. L'enquête d'accident a un effet positif sur les travailleurs lorsqu'elle est menée avec minutie et qu'elle vise à identifier

les causes de l'accident, et non pas des coupables, dans le but d'apporter des correctifs. De cette manière, l'employeur démontre qu'il n'a pas de tolérance sur l'environnement de travail ou les méthodes de travail non sécuritaires qui peuvent conduire à un accident.

Diffusez haut et fort les réalisations en santé et en sécurité

Cette communication devrait faire partie d'un processus continu. Il est important que les travailleurs puissent suivre l'avancement des travaux ou les réalisations en santé et en sécurité. La diffusion continue permet de faire le suivi des demandes des travailleurs.

La première étape de la démarche basée sur le comportement consiste à s'assurer que l'entreprise offre des conditions propices à l'implantation de la participation des travailleurs à la santé et à la sécurité, et nous venons de voir quels sont les domaines où il faut intervenir.

La deuxième étape consiste à mettre en place des conditions qui favorisent l'échange et la communication entre les travailleurs et à mieux connaître leur perception des risques.

À suivre... ▲

Langis Lafrance est conseiller en prévention à l'Association sectorielle transport entreposage. Vous pouvez le joindre à langis.lafrance@aste.qc.ca.

TÉLÉCHARGEZ

La nouvelle application Truck World propulsée par Cummins.



Dotez-vous de l'application Truck World 2012 pour votre téléphone intelligent ou votre tablette électronique.



C'est simple. Téléchargez l'application «gettag» au <http://gettag.mobi>, balayez le code sur cette annonce et voilà! Ou visitez votre boutique d'applications préférée et recherchez «Truck World».



Obtenez l'application mobile gratuite au
<http://gettag.mobi>

**L'application Truck World
est propulsée par**



Têtes d'affiche

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



1



2



3



4



5



6

1 René Arcand, directeur régional des ventes pour le Québec de Paccar Finance, est lauréat pour l'année 2011 et pour la septième année consécutive du prix «Top Sales Performance». Ce prix est décerné aux cinq meilleurs territoires de Paccar Financial en Amérique du Nord.

2 Mack Trucks Canada annonce le retour de Jean Massimetti chez Mack à titre de directeur régional pour l'est du Canada. Bien connu du milieu et de la clientèle Mack, Jean apporte avec lui un bagage impressionnant d'expérience.

3 Excellence Peterbilt accueille Patrick Brien à titre de représentant des ventes, à la succursale de Sainte-Julie, pour le territoire des Cantons de l'Est. M. Brien est originaire de cette région et il cumule plus de dix ans d'expérience dans la vente de camions neufs.

4 Sur les bancs d'école! Quatre Québécois photographiés pendant une formation sur les grands trains routiers en Ontario : Robert Desmarais (CFIT inc.); Gérard Lecours (Groupe Guilbault); Alain Boutin et Jean Audy (Cascades).

5 Les participants d'une promotion mise sur pied par Traction et Kleen-flo couraient la chance de remporter un VTT Can-Am de Bombardier d'une valeur de 12 000\$. Le gagnant du grand prix est Richard Lemieux, de Transport Hervé Lemieux. De gauche à droite: Gérard Contant (concessionnaire Bombardier), Denis Desaulniers (Kleen-flo), Richard Lemieux (Transport Hervé Lemieux) et Pierre Piché (vice-président de Traction).

6 Plus de 200 personnes ont eu la chance de rencontrer le quart-arrière des Alouettes de Montréal, Anthony Calvillo, dans les magasins Traction de Québec, Trois-Rivières et St-Laurent les 14 et 15 décembre dernier. Gagnant de trois Coupe Grey, Calvillo détient également le record du plus grand nombre de verges par la passe.

4@6, 21 mars 2012 Cocktail conférence

Brasserie Molson Coors, à Montréal

Vos stratégies d'attraction et de rétention vous permettent-elles d'attirer et de fidéliser les meilleurs talents?

Venez profiter de cette tribune pour réfléchir à vos stratégies d'attraction et de rétention, évaluer votre situation et comparer avec certaines des meilleures pratiques de gestion...

Conférencier : **Michel Blaquière** de Drakkar Ressources Humaines



Michel Blaquière

Notre industrie
votre entreprise
votre avenir...

61^e Congrès annuel

**DU 3 AU 5 MAI 2012 AU
FAIRMONT TREMBLANT**

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

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

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

Partenaires « Platine »

 Northbridge
Assurance

 Biron
Visionnaire de la santé depuis 1932

Partenaires « Médias »

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

TRANSPORT MAGAZINE
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS!

Aperçu de la programmation :

JEUDI 3 MAI 2012

Activité pré-congrès

Conférence « Économies en 2012 : Tendances et résultantes »

Un 5 à 7 au Casino de Tremblant



VENREDI 4 MAI 2012

Visite de l'exposition

Ouverture officielle du Congrès

Animation : **Louis Bellemare** de SAMAJAM

Ateliers en simultanée

- **Nouvelles normes environnementales, nouveaux moteurs : Quels sont les impacts pour nos entreprises?**

Conférenciers :

Pierre Archambault de Cummins Est du Canada

François Giguère de GloboCam Montréal

- **Médias sociaux : Savoir contourner les dangers de cet outil incontournable**

L'utilisation des médias sociaux en matière commerciale : Quels sont vos droits et obligations, à la fois comme individu et comme entreprise?

Conférenciers :

Normand Drolet et **Guy Dussault**

de Cain, Lamarre, Casgrain, Wells

Déjeuner d'ouverture

Dossiers d'industrie :

À la demande générale, nouvelle édition 2012 pour vous informer sur les dossiers chauds et répondre à vos questions (ouvert à tous les membres sans frais).

Soirée des membres

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



SAMEDI 5 MAI 2012

Visite de l'exposition

Petit-déjeuner réseautage

Conférence de **Jean Béliveau**

« La force d'avancer »

Un récit sans pareil : 64 pays, dans 5 continents, parcouru 75 500 km pendant 11 ans et 2 mois pour soutenir la cause de la paix pour les enfants.



Jean Béliveau

Assemblée générale annuelle des membres

Rencontre de la nouvelle génération :

Séance préparée, animée et destinée à la Relève de notre industrie!

Déjeuner-conférence

« Psychologie des gagnants »

avec **Gérard Ouimet**



Gérard Ouimet

Atelier « Votre capital humain »

L'engagement des employés est un des éléments moteurs des résultats d'une entreprise, venez vous munir d'outils efficaces qui mobiliseront et stimuleront le rendement de vos équipes.

Conférencier :

Bruno Daigle

de CAD Communications



Bruno Daigle

Banquet de clôture et spectacle de **Kim Richardson**

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

Une soirée à ne pas manquer.



Kim Richardson

[www.carrefour-acq.org/section événements/Congrès annuel](http://www.carrefour-acq.org/section-evenements/Congres-annuel)
ou communiquez au 514 932-0377.

Prometteur propane

Une entreprise québécoise veut faire rouler vos camions au gaz propane. Et il semble qu'elle ait la technologie pour y arriver.

PAR STEVE BOUCHARD



Du gaz propane pour propulser les automobiles et les camions? L'idée n'est pas tout à fait nouvelle, et on trouve même depuis quelques années des véhicules convertis sur la route, dont les camions d'une importante compagnie de messagerie et les voitures du corps de police de London en Ontario.

Le gaz propane est un combustible plus propre que le diesel. Mais le propane est également moins cher : il procure une économie d'environ 50 cents le litre à la pompe par rapport au diesel (au moment d'écrire ces lignes, le propane se vendait entre 60 et 65 sous le litre). Cet écart de prix en faveur du propane s'est maintenu au cours des dix dernières années.

Malheureusement, la technologie de propulsion au propane de la dernière décennie a connu des ratés, assez pour l'empêcher de faire une véritable percée commerciale. Cependant, une entreprise

québécoise, BL Énergie, pourrait bien renverser la vapeur avec une nouvelle approche technologique.

Oubliez les systèmes d'injection défectueux du passé (voir l'encadré Nouvelle génération). BL Énergie a importé de Hollande une solution qui permet de convertir les camions, jusqu'à ceux de classe 8, au diesel et au gaz propane. Le système a d'abord été installé dans des autocars d'Orléans Express et d'Autobus Maheux puis, plus récemment, dans deux camions de classe 8 du Groupe TYT de Drummondville. Et les résultats sont très encourageants.

La renaissance du propane

Lorsque le président de BL Énergie, Yvon Boisclair, est venu le rencontrer en sep-

tembre 2009 pour relancer l'idée du gaz propane dans les véhicules, Douglas Labelle, chargé de programme en transport au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, s'est vite remémoré le succès mitigé des années 90. Cependant, la technologie importée par M. Boisclair l'a séduit au point où il lui a demandé d'élargir son offre pour qu'on puisse y inclure du financement. «Même si une technologie est rentable, nos transporteurs ne disposent pas toujours des liquidités pour l'adopter», explique M. Labelle.

Rapidement, Yvon Boisclair a développé un plan de financement en collaboration avec une institution bancaire (voir l'encadré à gauche). Le projet s'est aussi qualifié pour le programme TechnoClimat, qui finance la démonstration de technologies vertes visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, obtenant ainsi une aide financière de 593 000\$. TechnoClimat appuie les 40 premières installations de la technologie et BL Énergie doit en retour démontrer l'efficacité de son système.

«Nous en sommes encore à un stade préliminaire, mais les tests se déroulent bien. Les véhicules présentement en exploitation vont offrir une bonne base de référence et, depuis six mois, il n'y a pas eu de problème», souligne Douglas Labelle.

Autre joueur important dans le projet : Supérieur Propane. Rick Leroux, directeur général pour le Québec, est d'avis que le gaz propane est un carburant en renaissance pour la propulsion des véhicules. «La technologie des injecteurs de propane n'a pas suivi la même vitesse que celle des systèmes

DES MÉTHODES DE FINANCEMENT

Dans le cadre de son programme Auto Énergie, **BL ÉNERGIE** a monté en collaboration avec **BMO** un programme de financement (location-achat) offrant un financement basé sur le partage des économies ou, sur «la rentabilité du produit», comme le dit Yvon Boisclair.

Concrètement, à l'acquisition d'un ensemble de conversion dont le coût est de quelque 16 500\$ (installé), un transporteur pourrait, par exemple, verser autour de 3 000\$ à l'installation puis garder 25% des économies réalisées et verser les 75% restants à BL Énergie (exemple basé sur une période de 36 mois variable selon les opérations du client). Ensuite, le système appartient entièrement à l'utilisateur. Le programme de location-achat permet en outre de déduire le système plutôt que de l'amortir fiscalement.

Les voituriers-remorqueurs peuvent aussi se prévaloir du financement Accord D de Desjardins et effectuer leurs versements avec les économies réalisées.

BL Énergie travaille en outre à ce que sa technologie soit rendue admissible au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises.

NOUVELLE GÉNÉRATION

d'injection des moteurs. Aujourd'hui, l'évolution de la technologie des injecteurs et les partenariats conclus avec des fabricants de moteurs en Europe font en sorte que l'utilisation du propane dans les véhicules devient très intéressante du point de vue de la rentabilité», analyse-t-il.

Évidemment, la distribution du produit constitue un aspect fort intéressant pour Supérieur Propane. La société a en place un réseau national qui assure un approvisionnement d'un océan à l'autre aux transporteurs qui souhaiteraient adopter le propane comme carburant.

La technologie

Consciente des problèmes du passé, BL Énergie a basé le développement de son programme, appelé Auto Énergie (AE), sur l'écoute des besoins des clients. «Notre mission, c'est d'optimiser les parcs de véhicules. Nous visons le marché industriel parce que nous comptons sur une technologie éprouvée en Europe qui peut convertir au bi-carburant diesel-propane des milliers de véhicules diesel en utilisation», précise Yvon Boisclair.

Voilà un élément important du programme AE mis au point par BL Énergie : la première phase du développement consiste à s'attaquer à la conversion de camions et d'autocars existants.

La technologie de conversion a été mise au point par la société néerlandaise Prins et elle a fait l'objet de modifications mineures pour s'adapter au marché nord-américain. Prins a conclu un partenariat avec la société japonaise Keihin, le plus important fabricant d'injecteurs et de systèmes d'alimentation en carburant au monde. Keihin, qui est la propriété de Honda, a lié des ententes avec les principaux fabricants automobiles et a développé un injecteur de propane pour camions lourds en collaboration avec DAF et MAN en Europe.

Grosso modo, la technologie de conversion, appelée DieselBlend, fait en sorte que l'alimentation en carburant (par pulvérisation) se fait à 70 pour cent en diesel et à 30 pour cent en gaz propane.

Les composantes de qualité industrielle du système comprennent un filtre à gaz propane liquéfié pour protéger les injecteurs; un capteur de température et de pression (le propane ne se vaporise plus à -42° C; il gèle à -187° C); un dispositif

Si la propulsion au propane des véhicules a échoué dans les années 80 et 90, c'est principalement parce que la technologie des injecteurs n'a tout simplement pas été en mesure de suivre la rapidité avec laquelle la technologie des moteurs s'est développée.

«Le problème avec le propane dans le temps, c'est que la voiture démarrait très bien mais, lorsque le conducteur voulait partir immédiatement avec son véhicule à froid et que la demande cubique augmentait à mesure que le régime-moteur montait, le propane ne passait pas assez rapidement de l'état liquide à l'état gazeux», explique Jean-Claude McNicoll, directeur de compte régional pour Supérieur Propane.

Techniquement, une goutte de propane liquide occupe 270 fois le volume de la même goutte vaporisée. Résultat : trop de liquide et pas assez d'air arrivait au moteur, faisant en sorte que celui-ci ne voulait plus redémarrer, comme un moteur noyé.

«L'ordinateur de bord de la nouvelle technologie mesure la température du liquide de refroidissement qui circule dans le moteur et, aussi longtemps que le système n'a pas atteint entre 45 et 50 degrés Celsius, il ne permettra pas la pulvérisation propane», d'expliquer M. McNicoll.

La nouvelle technologie sur un camion de TYT, avec le dispositif d'injection gazeuse séquentielle en haut à droite et les injecteurs de propane à gauche.





Courtiers en assurance de dommages

Courtiers en transport
Flottes de camions
Biens commerciaux
Voituriers
Auto/Habitation
Cautionnement

Janet Savernik
Courtier en assurance de dommages
Nos experts à votre service

Montréal: 514-374-9600
Québec: 418-653-3900
Saint-Félicien: 418-679-1266
Courriel: que.transport@hubinternational.com



DES ÉCONOMIES DE 15% POUR TYT

Le **GRUPE TYT**, de Drummondville, a installé au printemps dernier un premier ensemble de conversion de BL Énergie sur un de ses camions International de classe 8 propulsé par un Cummins ISX de 15 litres.

«Nous avons pris connaissance de la technologie proposée par BL Énergie. Nous nous sommes renseignés sur son fabricant et si nous pouvions légalement l'utiliser. On en trouvait en Europe, mais pas encore au Canada», se rappelle Patrick Turcotte, président de TYT. «Nos recherches ont été concluantes et nous savions qu'Orléans Express avait fait des tests avec la technologie. Nous avons donc pris la décision d'en faire l'essai aussi.»

Depuis l'an dernier, BL Énergie a installé des ensembles de conversion sur deux camions de TYT, le premier en février 2011, et un deuxième camion aux caractéristiques similaires a commencé à rouler au propane en novembre.

TYT effectue des tests documentés depuis août et a utilisé un échantillon sur quatre mois projeté sur plusieurs années afin de calculer le rendement des camions diesel-propane. Les résultats? «C'est excellent!», lance Patrick Turcotte.

«En fait, la consommation en litres est sensiblement la même – parfois celle du propane est légèrement plus élevée – mais le prix fait toute la différence.» Patrick Turcotte estime que les gains financiers sont de l'ordre de 15 pour cent et il prévoit que l'ensemble de conversion se rentabilisera en moins de deux ans au prix actuel du carburant.

La conversion implique notamment l'ajout d'un réservoir, d'injecteurs de propane et d'un module de commande; l'ensemble ajoute au total 275 livres au camion, indique Patrick Turcotte. Le système offre en outre comme avantage de pouvoir fonctionner à 100% au diesel en cas de manque de propane ou de problème au système. À part une

fuite rapidement réglée par BL Énergie et qui n'a pas empêché d'utiliser le camion, TYT ne rapporte aucun bris. «Nous avions certaines craintes du fait que le propane est un gaz plus sec, mais finalement tout va très bien.»

Les chauffeurs de TYT pourront s'approvisionner en propane à des réservoirs installés dans la cour de la compagnie. Patrick Turcotte estime qu'ils peuvent rouler de 600 à 700 kilomètres avec leur réservoir de propane de 218 litres et souligne que l'approvisionnement en route ne pose pas de problème puisqu'il est facile de trouver du propane dans les relais routiers.

Le remplissage peut toutefois être un peu plus long, car les chauffeurs doivent parfois dételer la remorque, selon l'emplacement de la station de propane, «mais nous les dédommageons et l'économie

demeure encore très intéressante pour nous». Chez TYT, les réservoirs seront installés de manière à ce que les chauffeurs n'aient pas à dételer la remorque.

Les chauffeurs trouvent que le camion est plus «doux» quand il utilise le propane et que la performance est identique avec ou sans le propane.

Patrick Turcotte indique que son entreprise projette convertir une dizaine de camions additionnels à court terme. «Pour l'instant, nous installons le système sur des moteurs qui ne sont plus couverts par la garantie, mais nous voulons vérifier toutes les implications potentielles relativement aux garanties.»

M. Turcotte ne croit pas que le gaz propane va

concurrencer le gaz naturel pour le moment parce que les deux ne visent pas les mêmes applications. «Les entreprises de notre taille, ou qui sont plus petites, qui n'ont pas de circuits réguliers mais qui sont appelées à se rendre de Montréal à Toronto puis à Chicago, par exemple, peuvent le faire avec du propane. À la limite, même si on ne trouve pas de propane sur notre itinéraire, on peut quand même continuer à rouler entièrement au diesel.»

Le président de TYT croit que les pétrolières y gagneraient à offrir à leurs installations non pas que du diesel, mais aussi d'autres types de carburant de remplacement, propane et gaz naturel inclus.



Patrick Turcotte

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



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

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

On vous attend avec des bons prix et de bonnes suggestions de financement.

C'est toute l'équipe qui vous invite.

**Kenworth
Maska**



[514] 456-5000

kenworthmaska.com

d'injection gazeuse séquentielle, un capteur de température de refroidissement, un rail d'injecteur et un calculateur VSI-2 à commande de courant et réglage d'injection.

Le système DieselBlend est installé parallèlement au système original de gestion du carburant du moteur. Il communique avec le module de commande électronique via un bus CAN pour assurer une injection entièrement informatisée de la bonne quantité de propane selon les caractéristiques propres du moteur. À partir de paramètres comme le régime moteur, la pression du turbo, la quantité de diesel injectée, la position de la pédale d'accélération, le couple moteur et la température du liquide de refroidissement, le système détermine l'équilibre optimum entre le diesel et le gaz propane.

La technologie d'injection gazeuse séquentielle VSI (Vapour Sequential Injection) développée par Prins permet la



conversion au mode bi-carburant propane-diesel ou propane-essence de voitures ou de camions diesel de classes 1 à 8, y compris ceux équipés de moteurs Cummins, Volvo, Detroit, Ford et GM.

La seule modification apportée au moteur, c'est une insertion pour la tige d'injection du système Prins. Tout est géré par ordinateur. Du diesel est injecté dans la phase d'accélération du camion et, à mesure que celui-ci atteint sa vitesse de croisière, l'injection de diesel est diminuée et du propane est pulvérisé jusqu'au rapport 70/30. Le système d'alimentation est calibré en fonction des paramètres propres à chaque fabricant de moteur. Si jamais il y avait un problème, le système au propane se désengagerait et le dispositif diesel prendrait seul la relève.

L'une des premières conditions que le Ministère a imposées pour accorder le financement, c'est que la technologie soit testée dans les laboratoires atmosphériques d'Environnement Canada. Ces essais confirment qu'elle réduit les émis-

sions d'oxyde d'azote (NOx) de 41% et la consommation de diesel de 31% (résultat logique considérant que le système fonctionne au diesel à 70%). Sur un autobus d'Orléans Express muni d'un moteur 2009, la diminution de CO₂ a été de 1,4% en moyenne, mais Yvon Boisclair croit qu'elle peut être de trois pour cent avec un travail d'optimisation. En Europe, ce taux serait de cinq pour cent.

Théoriquement, le rapport calorifique du propane est de 1,4 litre de propane pour 1 litre de diesel, mais les tests effectués en situations réelles avec les autocars tendent à démontrer qu'il se rapproche davantage de 1 : 1,2, indique Yvon Boisclair. Donc, volume pour volume, le rendement du propane est proche de celui du diesel et la consommation est similaire. La capacité du réservoir de propane ajouté au camion

Bon sens pour flotte 101

Leçon d'aujourd'hui: chauffage de la cabine

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



5,05\$*
(7 575\$† par année)



0,20\$*
(300\$† par année)

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

Combien de camions avez-vous?



Espar Heaters:
Une question de bon sens.

Canada et U.S. (800) 387-4800

www.espar.com

* Calculs faits à 1,33\$ le litre; le prix moyen du diesel au Canada le 8 septembre 2011.

† Selon les estimations du DOE/Argonne National Laboratory : 1 500 heures de marche au ralenti de nuit.

Carburant de remplacement

est établie en fonction du rapport de consommation 70/30 et va jusqu'à 230 litres. Sur un camion autoroutier de classe 8, la capacité typique du réservoir de propane sera typiquement de 218 litres.

Installation et entretien

BL Énergie offre, à l'intérieur du programme AE, une approche clé en main qui englobe l'installation et l'entretien, mais

l'utilisateur peut aussi s'occuper à l'interne de certains aspects et BL Énergie prodiguera la formation nécessaire. «Nous pouvons même appuyer les mécaniciens afin qu'ils obtiennent leur carte d'apprenti leur permettant de travailler avec le propane», indique Yvon Boisclair. En outre, Supérieur Propane offre de dispenser aux chauffeurs et aux employés qui en ont besoin le cours requis pour effectuer le ravitaillement en

ET LA SÉCURITÉ?

Rick Leroux indique qu'il n'y a pas de réglementation, de législation ou de permis spécial requis pour exploiter un véhicule alimenté au propane. «Le contrôle se fait à l'installation : l'installateur qualifié signe un registre et le transmet au gouvernement pour approbation.» Il ajoute que les réservoirs qui contiennent le propane alimentant le véhicule sont 20 fois plus résistants que ceux utilisés avec l'essence.

Pour ceux qui auraient encore des interrogations quant à la sécurité, Yvon Boisclair souligne que les services policiers de London, en Ontario, ont commencé à convertir leur parc automobile au propane



Les réservoirs de gaz propane sont 20 fois plus résistants que ceux à essence.

en 1982. On peut aussi lire sur le site Web de l'Association canadienne du propane que, «depuis la mise en place du programme de conversion, les services policiers de London n'ont connu aucun problème de sécurité lié à l'utilisation du propane ou de l'équipement connexe. Même si les véhicules de patrouille ont été impliqués dans de nombreuses collisions et que certains d'entre eux ont subi des dommages irréparables, les réservoirs de propane, les canalisations et le reste de l'équipement de conversion ont bien résisté».

propane. Ces formations sont reconnues par Emploi Québec.

Impossible de ne pas soulever la question de l'approvisionnement. À ce sujet, Rick Leroux rappelle que Supérieur Propane est le seul fournisseur en mesure d'assurer un véritable réseau d'approvisionnement de propane. M. Leroux ajoute que Supérieur Propane est déjà impliqué avec Ultramar. «Nous fournissons le propane aux clients qui viennent faire remplir leur bonbonne aux stations-service d'Ultramar et si les camionneurs souhaitent avoir une station de propane aux installations Pipeline commercial d'Ultramar, cela peut se faire. C'est une question de demande», explique Rick Leroux. ▲

La période de dégel arrive... Informez-vous à la source!

Au printemps, durant la période de dégel, les véhicules lourds doivent réduire leurs charges afin de protéger le réseau routier. Contrôle routier Québec intensifie alors ses activités de pesée sur la route et dans les postes de contrôle.



Le pourcentage de véhicules en surcharge est **jusqu'à quatre fois plus élevé** pendant les **trois premières semaines du dégel** qu'à toute autre période.

Pour connaître les dates visées et officielles de la période de dégel :

- consultez le site Web du ministère des Transports (www.mtq.gouv.qc.ca);
- composez le 511 (Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord).



Québec

Une réalisation de :
• Ministère des Transports
• Contrôle routier

Dépasser les bornes

ÉLECTRIFIANT: Des bornes électriques sont apparues dans des relais routiers américains. Et elles pourraient bien traverser de notre côté de la frontière éventuellement.

Le gouvernement américain investit dans la première étape menant à l'électrification des relais routiers.

V PAR STEVE BOUCHARD

Vous voulez diminuer votre facture de diesel et, en même temps, donner un coup de pouce à l'environnement? Plusieurs approches s'offrent à vous : conduite éco-énergétique, dispositifs aérodynamiques, composantes allégées, etc. Cependant, au palmarès des pratiques les plus courantes, mais aussi les plus coûteuses, les plus dommageables pour la mécanique et les plus polluantes, la marche au ralenti occupe une triste place de choix.

Au cours des dernières années, différentes technologies ont été proposées, avec plus ou moins de succès, afin d'éviter le ronronnement des camions immobiles dans les relais routiers. Un projet américain bénéficiant d'une aide financière gouvernementale substantielle pourrait bien changer les habitudes au cours des prochaines années. Il s'agit du *Shorepower Truckstop Electrification Project* (STEP).

Le STEP est un programme du département de l'Énergie des États-Unis qui vise à doter les relais routiers américains de bornes

d'alimentation électriques pour camions. Le budget total est de 22,2 millions de dollars US, la moitié servant à l'implantation des infrastructures et l'autre moitié étant consacrée à l'équipement embarqué. Un premier relais routier a été « électrifié » à Baker City, en Oregon, dans le cadre du programme STEP administré par Shorepower Technologies et par Cascades Sierra Solutions. Les deux sociétés prévoient munir 49 autres relais routiers américains de leurs prises d'alimentation électriques dans le cadre du STEP. Et ce ne serait qu'un début.

Shorepower a déjà installé plus de 400 places de stationnement à une dizaine de relais routiers avant le STEP. Le programme devrait ajouter 1 200 places à une cinquantaine d'emplacements d'ici 12 à 18 mois. Le plan quinquennal vise 250 emplacements et, à long terme, STEP espère développer un réseau d'électrification comptant entre 500 et 1 500 emplacements aux États-Unis.

«Notre objectif, c'est de mettre en place un réseau de relais routiers électrifiés pour camions lourds partout sur les principaux corridors autoroutiers du pays», d'expliquer Alan Bates. Cela représenterait environ 330 000 places de stationnement pour camions.

Économies en vue

Les bornes d'électrification du projet STEP viennent tout simplement éliminer la marche au ralenti des moteurs diesels lourds dans les relais routiers. Les bornes alimentent les camions en courant alternatif 120/208 volts, un peu comme les véhicules récréatifs dans les campings et les bateaux dans les marinas. Pour se brancher, un camionneur peut utiliser une

rallonge électrique de qualité industrielle passée par la fenêtre pour alimenter un appareil 120 volts, ou une prise de courant sur le côté de la cabine, une option d'environ 200\$ dont s'accommode la plupart des nouvelles cabines de camions de classe 8.

«Nous offrons différents niveaux d'électrification, explique M. Bates, vice-président au marketing pour Shorepower Technologies. Avec une simple rallonge, le

camionneur peut alimenter un appareil électrique dans la cabine. Une prise sur le côté de la cabine permet de brancher quelques appareils sans devoir entrouvrir la fenêtre.

L'installation de la prise de cabine devrait idéalement être faite par des spécialistes, mais Alan Bates réalise que des voituriers-remorqueurs habiles de leurs mains qui aiment habituellement faire leurs propres choses pourraient probablement faire l'installation. «Il s'agit en fait de faire une ouverture sur le côté du camion et de passer des fils. Ce n'est pas un travail très difficile.»

Le courant 120 volts traditionnel sert à alimenter de petits appareils et le 240 volt peut faire fonctionner un groupe auxiliaire de bord ou un système de climatisation/chauffage électrique, par exemple.

ShorePower fournira bientôt une alimentation qui permettra de brancher un groupe frigorifique aux entrepôts. «Plusieurs États tentent de réglementer l'utilisation des groupes frigorifiques dans leurs efforts pour réduire la pollution par le bruit. Résultat : plusieurs flottes frigorifiques passent à l'alimentation hybride électrique», indique Alan Bates.



BRANCHÉ : La technologie de Shorepower offre différentes options d'électrification.

PLUS QU'UNE SIMPLE PROTECTION : DES ÉCONOMIES DE CARBURANT QUI PEUVENT ALLER JUSQU'À 1 201 \$*



Lorsque vous adoptez Shell Rotella^{md} T6 entièrement synthétique, votre huile moteur vous en donne plus. Profitez d'économies de carburant pouvant aller jusqu'à 1,5%.* À 1,27 \$ le litre, les économies annuelles peuvent atteindre 1 201 \$ par camion.** Shell Rotella^{md} T6 offre aussi des capacités d'intervalle de vidange prolongé, de protection améliorée à température élevée ou basse et d'excellente protection contre l'usure. www.shell.ca/rotellaf



Shell ROTELLA^{md}
Protection énergisante^{md}

*Selon des essais menés en 2009 sur route seulement dans des camions de poids moyen, comparativement à Shell Rotella^{md} Triple Protection^{md} 15W-40. **Des camions parcourant en moyenne 161 000 km par année économisent jusqu'à 946 litres de carburant diesel au prix moyen de 1,27 \$ le litre et plus, ce qui représente des économies potentielles de 1 201,00 \$ par année. ^{md} Marque déposée de Shell Brands International AG, utilisée en vertu d'une licence.

Shorepower offrira une alimentation de 30 ou 50 ampères (jusqu'à 480 volts CA tri-phase) pour alimenter les groupes frigorifiques pour remorque hybrides électriques.

«Les entrepôts, les flottes et les propriétaires de stationnement qui offriront ce type de branchement se donneront un avantage concurrentiel et aideront les chauffeurs à se conformer aux réglementations gouvernementales toujours plus exigeantes», croit M. Bates.

Le coût? Prix de départ de 1\$, plus 1\$ de l'heure pour le forfait de base qui com-



CARACTÉRISTIQUES STANDARD DES BORNES

- Quatre prises de courant de niveau 1 – prises standard 120 volts, 20 ampères (NEMA 5-20R)
 - Entièrement adaptable aux futures normes SAE J1771 de niveau 2 avec cordon de branchement
 - Fabriquées en acier inoxydable pour durer longtemps
 - Borne d'une hauteur de 87 pouces (221 cm), largeur de 18 pouces (46 cm) et profondeur de 10,5 pouces (13 cm). Chargeur mural de 20 pouces de hauteur (51 cm) sur 16 pouces de largeur (41 cm) sur neuf pouces de profondeur (23 cm)
 - Rétroéclairage pour visibilité de nuit
 - Résistantes aux intempéries
 - Poids d'une borne : environ 100 lb (45 kg). Chargeur mural : 40 lb (18 kg)
- OPTIONS:** affichage de consommation d'énergie et de durée d'utilisation; commande à distance de marche/arrêt; système de paiement et de contrôle; dôme d'illumination nocturne automatique.

prend l'électricité 120/240, le courant pour le chauffe-moteur et le câble télé (où c'est disponible). Pour l'électricité seulement, c'est 75 cents de base plus 75 cents de l'heure. Vous pouvez aussi avoir le Wi-Fi pour 4,95 par jour là où c'est disponible.

Faire tourner le moteur au ralenti brûle un gallon de diesel chaque heure, donc cette pratique peut coûter jusqu'à 4\$ l'heure au prix actuel du diesel.

Le Canada dans la mire

M. Bates a confié à *Transport Routier* que le marché canadien intéresse aussi beaucoup son entreprise. «C'est un de nos buts de déployer notre technologie au nord de la frontière. J'ai assisté à une conférence à Winnipeg il y a deux ans et j'ai remarqué que le Canada n'a pas enco-

re investi dans ce type de projet», indique M. Bates, soulignant qu'il faut de l'argent gouvernemental pour que ce type de projet, justement, voit le jour.

«Nous allons démontrer que notre modèle d'affaires fonctionne», poursuit Alan Bates, qui entrevoit aussi la possibilité d'installer des bornes d'électrification pour les camions qui doivent attendre aux douanes.

Shorepower a de grandes ambitions. «Notre vision est très claire, et elle est viable», assure Alan Bates. «Le courant alternatif est utilisé pour réduire la marche au ralenti du moteur dans tous les modes de transport, des véhicules récréatifs aux avions, en passant par les bateaux. Un jour, on se demandera pourquoi il a fallu si longtemps à l'industrie du camionnage », prédit-il. ▲



une ouverture
vers l'avenir...



Besoin de liquidité?
Besoin de financement?

Distnet vous offre :

- Un accès facile à des liquidités;
- Un financement rapide et flexible;
- Un outil personnalisé vous aidant dans votre démarrage, votre expansion ou votre réorganisation;
- Un service professionnel, personnalisé et courtois.

...

Distnet est à votre service
depuis plus de 15 ans!

5005, Hugues-Randin,
Bureau 200, Québec, Qc
G2C 0G5

☎ 418 915-9090
☎ 418 915-7196
✉ info@distnet.net

1, Place Ville-Marie
Bureau 2001, Montréal, Qc
H3B 2C4

1 877 622-9165
www.distnet.net

N'hésitez pas, communiquez avec nous



UN RENDEMENT ENCORE MEILLEUR:
des huiles reformulées aideront à améliorer l'efficacité énergétique.

Dédoublage de personnalité

Huiles et lubrifiants À compter de 2016, l'huile moteur pourrait être offerte en deux formats différents: un pour les nouveaux moteurs, et un autre pour les modèles plus anciens.

Par Jim Park

Vous avez de l'espace dans votre établissement pour un autre réservoir de stockage d'huile à moteur? En raison du travail effectué présentement pour mettre au point une nouvelle classification d'huile répondant aux normes d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de l'EPA/NHTSA pour 2014 et 2018, les flottes auront probablement besoin d'avoir en stock deux types d'huile à moteur afin de répondre aux exigences de lubrification et à la prochaine génération de moteurs diesel.

La catégorie actuelle, API CJ-4, existe maintenant depuis plus de cinq ans, et beaucoup de changements ont eu lieu dans le domaine des moteurs et des émissions depuis qu'elle existe. La technologie des moteurs est différente, et les composants diffèrent également dans certains cas. De plus, avec le biodiesel et d'autres carburants renouvelables qui pourraient gagner en popularité, les fabricants de moteurs croient qu'un nouveau type d'huile moteur est nécessaire afin de répondre aux nouvelles réalités.

En juin dernier, l'Engine Manufacturers Association (EMA) a officiellement demandé à l'American Petroleum Institute (API) et au Diesel Engine Oil Advisory Panel (DEOAP) de mettre au point une nouvelle catégorie d'huile, soit la PC-11 (Proposed Category 11). En novembre, les comités de l'API chargés des dossiers relatifs aux lubrifiants ont donné le feu vert pour commencer le développement de la PC-11. L'EMA souhaite voir les huiles de type PC-11 sur le marché en janvier 2016.

Puisque les nouvelles huiles devront convenir à un large éventail de technologies de moteurs, la PC-11 fera probablement son entrée sur le marché sous deux types d'huiles, soit la PC-11 «legacy» et la PC-11 «new». La première sera rétrocompatible avec les catégories précédentes d'huiles poids lourd, comme l'API CJ-4 actuelle, tandis que la formule de la seconde répondra aux nouvelles normes d'efficacité énergétique et d'émissions.

Il est nécessaire de scinder les catégories de la sorte pour deux raisons, explique Dan Arcy, directeur technique, fabricant d'origine, pour Shell et président du groupe qui a confirmé la nécessité d'une nouvelle catégorie d'huile.

«L'un des éléments clés pour lesquels l'EMA demande le développement d'une nouvelle catégorie d'huile, c'est parce qu'elle souhaite réduire les charges parasites dans le moteur», indique M. Arcy. «L'EMA désire une huile qui procure une économie de carburant, de sorte que l'organisme recherche une huile avec une viscosité plus faible. Nous allons voir les fabricants d'origine recommander des grades comme 5W-30 et 10W-30 au lieu des huiles à moteur actuelles de grade 40.»

Le problème actuel pour les producteurs d'huiles et les propriétaires de moteurs, c'est que les huiles de grade 30 peuvent très bien ne pas être rétrocompatibles avec les modèles de moteurs plus anciens.

«Histoire de clarifier le tout, ce n'est pas comme s'il existait une ligne de démarcation ici. Certains fabricants de moteurs ont indiqué que les huiles plus légères peu-

vent très bien faire l'affaire avec certaines générations de moteurs plus anciens. Toutefois, d'autres ne sont pas encore convaincus», affirme M. Arcy. «Ce n'est pas à moi de dévoiler qui a dit quoi puisque, franchement, ce sera un argument concurrentiel dont les fabricants se serviront dans l'avenir. Mais je peux affirmer que les huiles formulées pour répondre aux futures règles en matière d'économie de carburant peuvent ne pas être rétrocompatibles.»

La capacité d'une huile moteur à influencer l'économie de carburant est directement liée à son rendement à température et cisaillement élevés. Une huile de faible viscosité, ou «plus fine», réduit les pertes parasites; mais à des températures élevées, des huiles minces deviennent encore plus minces. Dans un tel cas, vous risquez de subir une perte de résistance au cisaillement ou l'huile peut avoir moins de capacité à maintenir un film de lubrification entre les pièces métalliques mobiles. Ce n'est pas un compromis que l'on fait à la légère.

5W-30: Avec l'arrivée de la PC-11, vous aurez peut-être à choisir entre la 15W-40 ou la 5W-30.



Un autre facteur dans le développement de la PC-11: les carburants renouvelables – le biodiesel en particulier. Il est disponible en ce moment à B5 ou moins, et une grande partie d'entre eux satisfont à la norme ASTM et à la spécification D975. Mais à des concentrations plus élevées – B20 ou plus – nous avons remarqué une certaine dilution du carburant de l'huile à moteur, indique M. Arcy.

«Certains des matériaux plus lourds dans le biodiesel peuvent diluer l'huile

moteur et l'amener à perdre de la viscosité», signale-t-il. «Nous examinons le tout à long terme, et nous reconnaissons que l'utilisation accrue de combustibles à faibles émissions de carbone pourrait devenir une partie intégrante de la stratégie globale de réduction des GES. Nous sommes en train d'examiner à long terme toutes les implications potentielles.»

Brad Williamson, directeur de la commercialisation des moteurs et des composantes pour Daimler, affirme pour sa

PIERQUIP.COM

Partout au Québec **1.877.276.1755**

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



Great Dane

NOUVEAU MODELES 2013

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

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

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



MAC PLATE-FORME ALLUMINIUM



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

part qu'ils en sont encore à évaluer les biocarburants dans des concentrations plus élevées, mais il précise que les carburants de remplacement ne devraient pas affecter l'utilisation d'huiles différentes.

«Ce qu'il faut considérer ici, c'est la création de sous-produits de carburants de remplacement et la façon dont ceux-ci seront efficaces avec les huiles actuelles et futures», précise-t-il.

Analyse coûts-avantages

Il est encore beaucoup trop tôt pour dire si l'huile de type PC-11 engendrera des avantages financiers, mais si les fabricants d'origine ne se trompent pas dans leurs estimations, elle pourrait procurer des gains d'efficacité de un à deux pour cent (divers fabricants d'origine l'ont suggéré lors de conversations informelles, mais ils ne s'engagent toutefois pas à chiffrer le

tout à ce stade précoce). Mais ces gains s'obtiendraient à quel coût pour l'utilisateur? M. Arcy croit que les concentrations d'huile synthétique seront probablement plus élevées dans la nouvelle formule, ce qui est généralement plus cher que de l'huile minérale.

«Les huiles synthétiques joueront un rôle sur le développement des huiles de type 5W-30 pour les camions», affirme M. Arcy. «De façon totale ou partielle, nous ne sommes pas certains pour le moment, mais le sujet sera soulevé pour répondre aux demandes des fabricants de moteurs.»

Quant au coût du produit, il sera probablement vendu selon la proposition en matière de valeur. Nous ne savons pas ce que l'huile coûtera, mais nous pouvons prédire ce qu'il serait possible d'économiser. Une réduction de un pour cent de la consommation de carburant sur un camion typique permettrait d'économiser environ 200 gallons de carburant par an. À quatre dollars le gallon en moyenne, il est question ici de 800 dollars.

Donc, si la PC-11 en vient à se scinder en deux catégories d'huile, ce qui exigera des flottes de maintenir un inventaire de deux types d'huile, il y aura des frais supplémentaires. Mais au-delà d'un réservoir de stockage supplémentaire, et davantage de types d'huiles, quelles sont les implications de l'utilisation d'une huile à faible viscosité dans un ancien moteur?

«Il est encore trop tôt pour le dire», répond M. Arcy, qui présidera l'équipe qui verra au développement des nouveaux types d'huiles. L'équipe sera composée de trois représentants de chacun des organismes suivants: l'API, l'*American Chemistry Council* et l'*Engine and Truck Manufacturers Association*. L'arrivée de l'huile PC-11 constituera une étape importante pour l'industrie, mais tout en est encore embryonnaire. Cette nouvelle huile ne sera pas sur le marché avant plusieurs années encore, alors ne vous empêchez pas de dormir et ne commencez pas à rêver d'économies... pas pour l'instant du moins. ▲



QUALITE
(disponibilité, fiabilité, sécurité)

TerraCair
est la marque
à laquelle
nous faisons
entière confiance.

TerraCair correspond bien à nos exigences et c'est la marque choisie par les plus gros fabricants de camions pour leur remplissage initial et leurs besoins après-vente. Nous ne la vendrions pas à nos clients si nous n'avions pas entière confiance en sa qualité. En fait, Wilo-Hess va utiliser TerraCair pour sa propre flotte de camions.

Steve Williams
Président et PDG de Wilo-Hess

TerraCair
AUS 32
FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL ULTRAPUR

Venez-nous voir au salon CARWACS au stand #415

TerraCair® possède la qualité que vous recherchez.
En tant que premier producteur d'urée en Amérique du nord, TerraCair® maintient la qualité depuis la production jusqu'au réservoir de carburant. Les plus gros fabricants de camions comptent sur TerraCair DEF. Comptez sur nous aussi!

866.940.3003 • TerraCairDEF.com

Tout ce dont vous avez besoin, c'est de lubrifiant.



NOUVEAU MOTEUR, NOUVELLE HUILE

En août 2011, le président américain Barack Obama a présenté un ensemble de normes d'efficacité énergétique pour les camions lourds. Il a du même coup fourni aux constructeurs de camions et de moteurs une variété d'options afin de répondre à ses objectifs d'économie de carburant. Parmi ces options, apparemment, se trouve une formulation d'huile à moteur à faible viscosité conçue pour améliorer l'économie de carburant en réduisant la friction interne.

La formulation API CJ-4 actuelle a fait son apparition sur le marché afin de répondre aux normes 2007 de l'EPA. La technologie des moteurs et des matériaux a changé depuis, et elle évoluera probablement encore davantage à mesure que l'on se dirige vers les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) que devront atteindre les camions d'année-modèle 2018. Dans ce contexte, il faudra vraisemblablement faire appel à de nouveaux lubrifiants. Mais personne ne veut avoir à subir une refonte complète des huiles à moteur à seulement quelques années d'intervalle. Alors l'*American Petroleum*

Institute (API), l'*Engine Manufacturers Association (EMA)* et d'autres organismes tentent de mettre au point une formule qui les mènera au moins jusqu'en 2018, voire au-delà.

Par ailleurs, puisque plusieurs facteurs dépendent de l'huile à moteur – pensez notamment à la garantie, au critère B50 (moment où 50% des moteurs auront eu à subir une réparation), à la satisfaction de la clientèle, etc. – trouver la bonne formulation devient une priorité. Les paramètres

de performance de l'EMA comprennent une protection améliorée du moteur quant à l'aération, une performance améliorée contre l'oxydation et une meilleure protection contre l'usure due au frottement.

De nouveaux tests devront être développés, y compris un test de résistance du piston/chemise à l'abrasion et au cisaillement; des tests pour d'autres caractéristiques devront également être mis à niveau. Une fois sorties des laboratoires et sur le marché, les huiles auront besoin de temps pour faire leurs preuves.

À ce stade-ci, il est tout à fait clair que deux catégories d'huiles seront nécessaires. Mais tout dépendra en bout de ligne du succès que connaîtront les spécialistes dans les laboratoires au cours des prochains mois.

«L'industrie de l'huile moteur a besoin de créer une nouvelle formule chimique qui fournira le niveau adéquat de protection tout en utilisant une huile plus légère qui répondra aux normes sur les émissions de GES de 2016», souligne Brad Williamson de Daimler. «Si c'est possible de le faire, il ne sera pas nécessaire d'avoir deux catégories d'huile. Sinon, utiliser une nouvelle huile moteur plus légère pourrait potentiellement causer des problèmes de lubrification dans les moteurs plus vieux. Avoir deux types d'huiles permettrait alors d'avoir une huile adéquate pour les anciens moteurs.»

Utiliser une nouvelle huile moteur plus légère pourrait potentiellement causer des problèmes de lubrification dans les moteurs plus vieux.



“Mon équipement Hunter permet à mes clients de réduire leur consommation de carburant.”

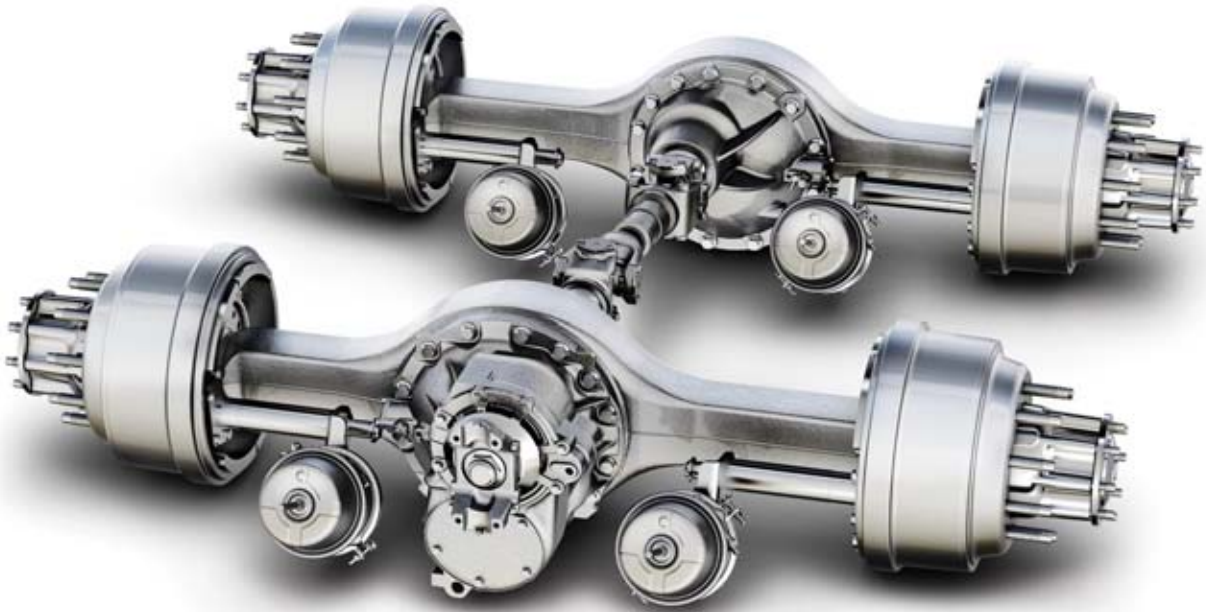
- ✓ Prolonge la durée de vie des pneus
- ✓ Améliore la tenue de route
- ✓ Réduit l'usure prématurée des composantes de la direction et de la Suspension



HUNTER
Engineering Company

www.hunter.com

514-804-0871



DES ESSIEUX CHEZ DETROIT

DETROIT DIESEL AJOUTE DES ESSIEUX À SON «GROUPE PROPULSEUR INTÉGRÉ»

Les essieux de marque Detroit peuvent maintenant être commandés pour les véhicules Freightliner, Western Star et Freightliner Custom Chassis de même que pour les autobus Thomas Built de Daimler Trucks North America (DTNA). Il s'agit d'une gamme complète qui couvre tous les segments, y compris les essieux directeurs ainsi que les essieux arrière simples et doubles.

Fabriqués à la même usine que les moteurs Detroit, les essieux sont compatibles avec tous les systèmes de freinage offerts avec les camions DTNA.

Les essieux directeurs sont disponibles à des capacités nominales allant de 6 000 à 20 000 livres, y compris une

version de 12 500 livres. Pourvus d'une poutre en I à «poids optimisé», les essieux directeurs Detroit seraient 40 livres plus légers que les produits de la concurrence.

Les essieux directeurs Detroit sont pourvus d'un roulement à aiguilles de conception intéressante qui promet de réduire l'usure et de resserrer les tolérances, ce qui se traduit par un meilleur rendement et un entretien réduit, alors que les paliers à friction et les patins de butée réduisent le broutage tout en rehaussant la maniabilité, indique DTNA. La conception de la poutre I et de la conduite procurent un rayon de braquage de 55 degrés.

Ne comportant pas de roulement de pignon, les essieux tandem de Detroit procureraient plus d'espace pour accommoder un différentiel plus gros et plus fort. La conception à décalage positionnant le pignon d'essieu arrière au-dessus du centre améliore l'angle du rouage d'entraînement, indique la compagnie, et réduit en outre les vibrations tout en rehaussant la durabilité. Parmi les autres avantages, on trouve un déflecteur d'huile qui assure une lubrification complète du différentiel interpoints à très basses vitesses, évitant l'utilisation d'une pompe à l'huile coûteuse; un joint d'entrée à l'intérieur de la cage à roulement séparé de la bague filetée pour procurer un scellement plus étanche; et un différentiel interpoints plus gros qui procure une stabilité et une fiabilité rehaussées. On peut se prévaloir en option d'un verrouillage de différentiel automatique ou commandé par le chauffeur.

Les essieux tandem Detroit sont offerts à des capacités nominales de 34 000 à 46 000 livres ainsi qu'avec une voie intermédiaire de 40 000 livres de capacité pour faciliter le transfert des pneus simples aux pneus jumelés. Les essieux arrière simples sont offerts à des

capacités nominales de 13 000 à 23 000 livres; leurs engrenages usinés avec précision rehaussent l'efficacité, se prêtent à des couples plus élevés et ils sont plus silencieux, indique Detroit. Comportant un plus petit nombre de pièces et un différentiel plus gros, ils devraient offrir une meilleure durabilité.

Detroit offre une garantie «complète» ainsi qu'un programme d'échange qui permet aux concessionnaires d'échanger les supports d'essieu ou d'installer des essieux supérieurs sur les camions après leur assemblage.

Visitez le www.detroitdiesel.com

VOLVO AJOUTE UNE PUISSANCE NOMINALE AU XE13

UNE NOUVELLE PUISSANCE NOMINALE DE 455 CHEVAUX POUR L'ENSEMBLE XE13

Volvo Trucks offre maintenant son ensemble de groupe propulseur XE13, conjuguant le moteur D13 et la transmission iShift à programmation spéciale, à une puissance nominale de 455 chevaux. L'ensemble XE13 d'origine à une puissance nominale de 425 chevaux a été

1 500 tours-minute et que le moteur tourne entre 1 100 et 1 200 tours-minute jusqu'à 70 pour cent du temps. Volvo indique que le gain énergétique est d'environ 1,5 pour cent à chaque fois que le régime moteur baisse de 100 tours-minute; l'ensemble XE13 de 455 chevaux devrait donc offrir une économie de quelque trois pour cent, la même que la version précédente.

L'ensemble, qui est offert avec les tracteurs Volvo de la série VN, est conçu pour les masses totales en charge de 80 000 livres et il comprend un moteur Volvo D13 de 455 chevaux développant un couple de 1 750 lb-pi; une transmission Volvo I-Shift surmultipliée à rapport 0,78 :1 et il affiche un rapport de pont de 2,64 à 2,69.

Visitez le www.volvotrucks.us.com



lancé l'automne dernier. La nouvelle version offre plus de chevaux-vapeur tout en permettant toujours au moteur de tourner à 1 150 tours-minute à 65 milles à l'heure.

Le concept XE13 vise d'abord les flottes soucieuses de leur efficacité énergétique dont les camions passent beaucoup de temps à vitesse de croisière sur l'autoroute, explique le fabricant, alors que la nouvelle puissance nominale s'adresse aux flottes long courrier qui ont besoin de performances plus élevées.

Volvo appelle «downspeeding» ce concept qui consiste à réduire le régime moteur à une vitesse donnée du véhicule.

La compagnie indique que les données des clients montrent que l'ensemble XE13 roule constamment entre 1 050 et



Stimulateur de performance (Relaxez, celui-ci est tout à fait légal)

Des camionneurs professionnels de partout aiment la différence que le Meaner Power Kleaner fait dans leurs camions. Une puissance et une performance rehaussées et une meilleure économie de carburant, c'est presque comme tricher!

- ✓ Nettoie les réservoirs, les canalisations – tout le circuit d'alimentation
- ✓ Ressentez plus de puissance avec moins d'émissions
- ✓ Consommation de carburant réduite de 5% – Garanti
- ✓ Lubrification rehaussée qui réduit l'usure
- ✓ N'affecte pas le filtre à particules ni la garantie
- ✓ Élimine l'eau sans danger



Trousse de voyage Howes GRATUITE à l'achat de trois bouteilles de produit Howes.

Visitez le www.howeslube.com pour obtenir plus de renseignements ou composez le 1-800 GET HOWES. Articles de toilette non compris. L'offre se termine le 30 septembre 2012, en vigueur jusqu'à épuisement des stocks.



Articles pour le bain non inclus.

HOWES LUBRICATOR
PRODUCTS

Professional Grade Performance Since 1920

1-800 GET HOWES (438-4693) • www.howeslube.com

Nouveaux produits

CUMMINS ISX12

UNE ÉVOLUTION DU ISX11.9 AUX UTILISATIONS PLUS LARGES

Cummins indique que son nouveau moteur ISX12 offre une «importante» économie de carburant pour les utilisations régionales et spécialisées.

Évolution du ISX11.9, lancé il y a quelque 18 mois principalement pour le marché spécialisé, ce moteur revampé promet des économies de carburant qui pourraient atteindre 12 pour cent dans ce type d'utilisation. Ce gain peut «atteindre cinq pour cent» en utilisation régionale.

Cummins souligne que les améliorations apportées par l'optimisation du calibrage font en sorte que le moteur ISX12 se place un cran au-dessus du modèle antérieur dans sa gamme de puissance (310 à 425 chevaux).

Le fabricant précise que le ISX12 offre une meilleure puissance de traction, une «excellente» motricité et un fort couple d'embrayage; il est conçu pour les cycles de travail exigeants, y compris ceux effectués par les camions à benne, les bétonnières et les camions de collecte des ordures. Une gamme complète de puissances et de couples nominaux sont aussi offerts pour les véhicules d'urgence, les véhicules récréatifs, les autobus et les camions de transport régional de classe 8.

Ce moteur découle de ce qui a été



appelé le projet Dakota, un programme coopératif entrepris il y a quelques années entre quelques fabricants de camions. Cette co-entreprise s'est dissoute

et le moteur d'aujourd'hui a peu à voir avec le produit original,

bien que sa cylindrée de 12 litres soit restée. Il fait appel à plusieurs composantes communes au moteur ISX15, dont un système de recirculation des gaz d'échappement refroidis (RGE) amélioré, un turbocompresseur simple à géométrie variable et le système d'alimentation à rail commun XPI

propre à Cummins. Comme tous les moteurs de moyenne et de grosse cylindrée de la compagnie, le ISX12 est pourvu d'un système de réduction catalytique sélective pour le post-traitement des émissions polluantes.

Les caractéristiques nominales standard pour les utilisations régionales et de distribution en charges partielles vont de 310 à 425 chevaux (231 à 317 kw), et de 330 à 425 chevaux en version SmartTorque. Pour les utilisations spécialisées, le ISX12 promet un rapport puissance-poids élevé et un couple d'embrayage de 800 livres-pied (1 085 Nm). Huit puissances nominales sont disponibles pour les utilisations spécialisées en plus de cinq autres pour la

collecte des ordures, et des options de prise de mouvement intégrée avant ou arrière sont disponibles en option.

Le ISX12 sera en pleine production en mars.

Suivez Cummins sur Twitter au <http://twitter.com/cumminsengines> et sur YouTube au <http://youtube.com/cumminsengines>.

Visitez le www.cummins.com

PNEU POUR ESSIEUX À ÉCARTEMENT VARIABLE

GOODYEAR PRÉSENTE SON G619 POUR REMORQUE À ÉCARTEMENT VARIABLE

Le G619 RST est le plus récent pneu dévoilé par **Goodyear**. Possédant une profondeur de sculpture de 18/32^e pouce et une carcasse à quadruple ceinture, le G619 RST est spécialement conçu pour les utilisations avec les semi-remorques à essieux à écartement variable et il est pensé pour résister aux frottements et aux chocs avec les trottoirs.

Parmi les autres caractéristiques du nouveau G619 RST, on trouve un composé hautement résistant qui protège contre les bris causés par les trottoirs et une conception de nervures robuste qui aide à minimiser l'usure de la bande de roulement.

Le pneu est présentement offert en taille 295/75R22,5 et à une cote de charge G. Trois nouvelles dimensions – 11R22,5; 11R24,5 et 285/75R24,5, toutes de cote G – seront disponibles au cours du deuxième trimestre de 2012.

Visitez le www.goodyeartrucktires.com



DÉGUSTATION DE HOMARDS

MARDI 8 MAI 2012

CHÂTEAU ROYAL
3500 BOUL. DU SOUVENIR, LAVAL
LAVAL (QUÉBEC) H7V 1X2

RÉSERVATION
M. ANDRÉ VANDELAC 514 824-3988
ANDRE.VANDELAC@HOTMAIL.COM



COMBATTEZ LE SOULÈVEMENT PAR LA ROUILLE

MERITOR DÉVOILE LA DEUXIÈME GÉNÉRATION DE SON ENDUIT PLATINUMSHIELD QUI EMPÊCHE LE SOULÈVEMENT PAR LA ROUILLE DES FREINS

Meritor indique qu'elle commencera bientôt la production du PlatinumShield II, la deuxième génération de son enduit pour segment de frein faisant appel à une formulation avancée pour prévenir la rouille. La version originale a été lancée en 2009 et la compagnie souligne que plus de 15 millions de segments réusinés protégés par cet enduit ont été expédiés depuis.

La deuxième génération de l'enduit se distingue par sa couleur gris platine plus pâle. Elle sera utilisée sur les segments de remplacement neufs en conjugaison avec le nouveau matériau de friction *Reduced Stopping Distance* (RSD). Le PlatinumShield II sera aussi utilisé sur les segments de frein réusinés.

L'enduit a été mis au point pour résister à la micro-abrasion causée par le mouvement de la garniture contre la semelle de segment de frein lors de l'utilisation normale. Le soulèvement par la rouille se produit lorsque de la rouille se forme sur le métal nu du segment sous la garniture, la faisant se soulever et se fissurer.

Les segments usés sont nettoyés, décapés au sable d'acier puis soumis à un procédé de lavage en cinq étapes avant que ne soit appliqué l'enduit PlatinumShield. Meritor explique que son produit contribue à réduire les frais d'entretien en évitant les travaux rendus nécessaires par des garnitures fendillées.

Visitez le www.meritor.com

DIESEL ÉCO-ÉNERGÉTIQUE

LE «NOUVEAU SHELL DIESEL EXTRA» PEUT PROCURER DES GAINS ÉNERGÉTIQUES DE 3% Le Nouveau **Shell Diesel Extra** (le mot Nouveau fait partie du nom) est spécialement conçu pour vous aider à tirer le maximum de votre camion, indique Shell. Il permettrait d'économiser du carburant et de réduire les émissions de CO2 ainsi que la fumée. Il est offert à des installations sélectionnées du réseau Shell Flying J ainsi qu'en vrac (livré ou cueilli aux installations de Shell).

Shell indique que son nouveau diesel est conçu pour garder le système de carburant du moteur propre et qu'il procure une combustion plus efficace. Sa formulation «avancée» contient aussi des composants anti-corrosion. Des tests maison menés sur des moteurs diesel lourds en service ont montré des économies de carburant de trois pour cent avec le nouveau diesel comparativement au diesel régulier ne contenant pas la formule d'économie de carburant.

La compagnie indique que cette nouvelle formulation «incarne l'initiative de mobilité intelligente de Shell», un effort élargi qui englobe «le développement de carburants et de lubrifiants plus éco-énergétiques; l'investissement dans des solutions de rechange faibles en carbone; la diffusion de conseils de conduite éco-énergétique et de l'assistance pour réduire les émissions de CO2 dans la construction de routes».

Visitez le www.shell.ca

TRANSMISSIONS RÉUSINÉES

EATON PROLONGE À DEUX ANS LA GARANTIE DE SES TRANSMISSIONS RÉUSINÉES POUR CAMIONS SPÉCIALISÉS

Eaton Corporation a prolongé de 18 mois à deux ans la couverture de garantie de sa gamme de transmissions réusinées spécialisées Eaton Fuller Reman et Eaton Fuller Flex Reman. La compagnie a annoncé l'année dernière des prolongations de garantie similaires pour sa gamme de transmissions réusinées de long courrier.



La couverture standard est maintenant de deux ans pour tous les modèles de transmissions réusinées de service intense, y compris les modèles Flex Reman lancés récemment.

Les transmissions Eaton Flex Reman permettent aux concessionnaires de camions de réduire leurs stocks de pièces tout en rehaussant la disponibilité des modèles parce qu'elles couvrent un large éventail de couples sans carter d'embrayage.

Visitez le www.eaton.com et le www.roadranger.com

Surveillance des prix de détail du diesel



Espar Heater Systems
Membre du groupe Eberspächer

Découvrez comment les systèmes de chauffage Espar peuvent VOUS FAIRE ÉCONOMISER



ENQUÊTE SUR LES PRIX HEBDOMADAIRES À LA POMPE/cents au litre
Prix en date du 7 février 2012 • mises à jour au www.mjervin.com

VILLE	Prix	(+/-)	Avant taxes
WHITEHORSE	140,9	0,5	123,0
VANCOUVER *	133,9	1,0	93,1
VICTORIA	131,9	1,0	96,7
PRINCE GEORGE	128,4	0,0	96,9
KAMLOOPS	130,9	0,0	99,3
KELOWNA	131,9	-0,7	100,2
FORT ST. JOHN	132,9	-0,5	101,2
YELLOWKNIFE	135,6	-2,0	116,0
CALGARY *	117,9	0,0	99,3
RED DEER	114,9	-1,7	96,4
EDMONTON	113,6	-2,7	95,2
LETHBRIDGE	118,9	-1,0	100,2
LLOYDMINSTER	124,2	0,0	105,3
REGINA *	119,9	-2,7	95,2
SASKATOON	122,9	-1,4	98,0
PRINCE ALBERT	118,4	-5,0	99,8
WINNIPEG *	121,1	-0,6	93,8
BRANDON	115,9	-1,0	94,9
TORONTO *	130,7	-0,6	97,3
OTTAWA	134,2	-0,3	100,5
KINGSTON	129,9	-1,0	96,7
PETERBOROUGH	128,4	-0,5	95,3
WINDSOR	123,9	-2,0	91,3
LONDON	128,2	-0,3	95,2
SUDBURY	131,4	-0,5	98,0
SAULT STE MARIE	131,9	-0,6	98,4
THUNDER BAY	128,3	-0,4	95,2
NORTH BAY	129,5	-2,4	96,3
TIMMINS	134,9	-0,3	101,1
HAMILTON	128,1	0,0	95,1
ST. CATHARINES	127,6	-0,3	94,6
MONTRÉAL *	139,9	-0,5	99,5
QUÉBEC	139,2	-1,3	98,9
SHERBROOKE	137,9	-2,0	97,7
GASPÉ	137,9	-2,5	101,6
CHICOUTIMI	136,9	-2,0	100,7
RIMOUSKI	137,4	-2,0	99,2
TROIS RIVIÈRES	137,9	-2,0	97,7
DRUMMONDVILLE	137,9	0,0	97,7
VAL D'OR	139,6	0,3	103,0
SAINT JOHN *	137,3	0,0	98,3
FREDERICTON	137,6	-0,1	98,6
MONCTON	138,1	-0,3	99,0
BATHURST	139,9	-0,1	100,6
EDMUNDSTON	139,0	0,0	99,8
MIRAMICHI	139,0	0,0	99,8
CAMPBELLTON	139,1	0,0	99,9
SUSSEX	137,6	-0,1	98,5
WOODSTOCK	141,0	0,0	101,5
HALIFAX *	133,8	-0,5	97,0
SYDNEY	137,4	-0,5	100,1
YARMOUTH	136,5	0,8	99,3
TRURO	135,2	-0,4	98,2
KENTVILLE	136,0	-2,1	98,9
NEW GLASGOW	136,6	-0,5	99,4
CHARLOTTETOWN *	129,6	-1,0	99,2
ST JOHNS *	140,3	0,1	103,7
GANDER	136,7	0,0	100,5
LABRADOR CITY	145,6	0,0	108,3
CORNER BROOK	141,0	0,1	104,3
MOYENNE AU CANADA (V)	128,2	-0,4	97,6

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 (*).

www.espar.com



Nouveaux produits

CATALOGUE D'ÉCLAIRAGE

PETERSON PRÉSENTE SON PLUS GROS CATALOGUE JAMAIS PRODUIT

Peterson Manufacturing indique que son catalogue général 2012 contient plus de 276 pages de produits et d'accessoires d'éclairage sécuritaire pour véhicules.



Ses codes de couleur et ses nouveaux icônes de référence devraient permettre aux utilisateurs de repérer les articles et de comparer les principales caractéristiques rapidement et

facilement. Peterson indique que le catalogue présente la gamme de produits la plus complète et la plus détaillée de l'histoire de la compagnie.

Le nouveau catalogue comprend plus de 700 nouveaux articles, y compris des plafonniers ronds de quatre pouces et ovales de six pouces redessinés; des modèles à DEL de deux pouces et de 2,5

pouces redessinés ainsi que plus de 20 nouveaux modèles d'appareils d'éclairage à DEL de la gamme «Great White».

Vous trouverez en outre une section présentant une gamme étendue d'accessoires électriques comprenant du filage, des interrupteurs et des terminaux, ainsi que l'énoncé de garantie de Peterson et des détails sur sa garantie à vie limitée sur les DEL.

Pour commander des exemplaires imprimés ou sur CD, composez le 1-816-765-2000 ou envoyez un courriel à pmsales@pmlights.com.

Visitez le www.pmlights.com

ÉPANDEURS À SEL ET À SABLE

HINIKER PRÉSENTE DEUX MODÈLES ÉLECTRIQUES POUR CAMIONNETTE. L'épandeur à sel et à sable avec moteur électrique double de **Hiniker Company** promet une application précise et sur mesure des produits abrasifs. Alimenté par le système électrique 12 volts du camion, il possède des vitesses indivi-



duelles variables pour le convoyeur et pour le disque. Les deux moteurs électriques sont silencieux, indique le fabricant, ce qui les rend non intrusifs en zones résidentielles et près des bureaux d'affaires.

L'épandeur possède aussi une commande de débit pour les utilisations nécessitant des applications rapides et très denses ainsi qu'un interrupteur de marche inversée pour régler rapidement les problèmes de blocage. Deux modèles d'épandeurs électriques en acier inoxydable sont offerts: le modèle 635 de 6,5 pieds et le modèle 835 de huit pieds.

La cuve du modèle 635 a une capacité de 1,5 verge cube alors que la capacité du modèle 835 est de 1,8 verge cube.

Visitez le www.hiniker.com ▲



Invitation

TOURNOI DE POKER TEXAS HOLD'EM

JEUDI 12 AVRIL 2012 À 17H00
À L'AQUARIUM DU QUÉBEC.

Premier prix de 500\$ minimum

Responsables:

Benoit Latour et
Frédéric Couturier



95\$ + taxes comprenant
souper et tournoi

Non-membres:
110\$ + taxes

RÉSERVATION EN LIGNE:
CLUBTRAFICQC.COM

RÉSERVEZ MAINTENANT
PLACES LIMITÉES

2 consommations incluses

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2011-2012

PRÉSIDENT
Benoit Latour
PMT Roy Assurances
b.latour@pmtroy.com

VICE-PRÉSIDENT
Jean-Nicolas Dorion
Axsun
jndorion@axsungroup.com

DIRECTEURS
Pierre-Luc Larouche
Cain, Lamarre, Casgrain, Wells
pierre.luc.larouche@clcw.ca

Frédéric Couturier
Caisses et Palettes Certifiées
du Québec
cpcq@sympatico.ca

DIRECTEUR (SUITE)
Michel Saillant
Emballages Eugène Allard
michel.saillant@hotmail.fr

FINANCES
Chantale Desnoyers
G. Gagné Transport
chantale@demenagementgagne.com

SITE WEB
François Quirion
Eco6
francois.quirion@eco6.ca

COMMUNICATION
Jean-Philippe Viel
Axsun
jpvie@axsungroup.com

PRÉSIDENT EX-OFFICIO
Louis Lévesque
Wabash Québec
louis@wabashquebec.com

Partenaire Platine:

Commanditaires:

Communications:

Partenaires médias:

46 TRANSPORT ROUTIER

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

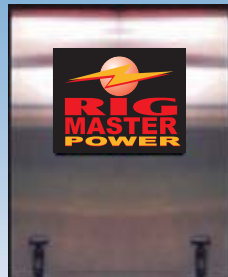
PENSEZ ÉCONOMIES!

Dépositaire

Webasto
Feel the drive

Génératrice Rig Master

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



Chauffe cabine AT 2000 ST de Webasto



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

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

30%



Nous réparons tous les types de chauffage auxiliaires

Montréal



8730, Pascal Gagnon, St-Léonard, QC H1P 1Y8
Tél.: 514 881-7785 Téléc.: 514 881-7786
Courriel: rmelectrodiesel@bellnet.ca

Estrie



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

Rive-Sud



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



Distributeur



Concessionnaire Satellite (Pièces et service)



Vente de pièces et accessoires.
Camions légers & lourds.

Réparation et Entretien de camions et remorques Légers & lourds

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

(450) 629-6211

Heures d'ouverture: de 6:30 à 00:30



www.cobrex.ca

les revêtements **AGRO**

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

22 ANS!

Rentabilisez vos activités de transport à l'année

avec une remorque à convoyeur (Live Bottom) ABS

ABS

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

Hiver : Transport de sel, de pierres abrasives et plus



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

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

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



3 départements pour mieux vous servir

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

NOUVEAU SYSTÈME de contrôle APX™

Système de communication et de repérage **ibrVght** maintenant disponible

Ventes

1



Service

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



3

Pièces

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



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

Accessoires de qualité





Systemes de toiles
mécanisés par excellence

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



Aero
Distributeur exclusif



1 877 353-3560
WWW.ELCARGO.COM

Nous avons des distributeurs
partout au Québec et en Ontario!

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

14.93%

d'économie obtenue lors des essais Énergotest 2009

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



**Nouvelles. Opinions.
Informations.**
www.transportroutier.ca



**La référence
du marché**



CLERAL
BALANCE EMBARQUÉE
POUR CAMION



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



Technologie
sans fil

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

Financement disponible

1 866.898.6262

Directeur régional des ventes

Fluide d'échappement diesel



MacEwen Petroleum Inc. est à la recherche d'une personne dynamique et motivée pour combler le poste de directeur (trice) régional(e) des ventes pour son fluide d'échappement diesel (FED) dans les régions de Montréal, de l'ouest du Québec ainsi que dans l'est-Ontarien.

La personne recherchée aura la responsabilité de bâtir et de maintenir un réseau de clients FED, principalement dans les secteurs du camionnage et de la machinerie.


Ce rôle exige un candidat passionné et extrêmement motivé qui peut faire preuve de succès dans le développement de marché et de la rétention de ventes. Il est essentiel que le candidat possède de l'expérience en vente dans le domaine des flottes de transport routier et/ou de l'équipement lourd. Un haut niveau de bilinguisme (français/anglais) est aussi essentiel.



Veuillez s'il vous plaît postuler en ligne au

www.macewen.ca

ou au careers@macewen.ca avant le 26 mars 2012



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



PLUS DE 5 000 000 \$
DE PIÈCES
EN INVENTAIRE



8 CAMIONS DE LIVRAISON



TROIS MARQUES
PAMI LES PLUS GRANDES



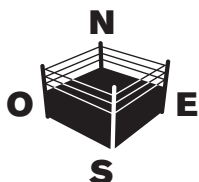
FREIGHTLINER



WESTERN STAR



FUSO



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

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

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

GLOBOCAM

LE CAMION, C'EST NOUS.

www.globocam.ca



**INTERNATIONAL
RIVE NORD**

UN RÉSEAU PERFORMANT

vente | pièces | service

www.inter-rivenord.com



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

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

Montréal

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

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

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



CAPACITY

**DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
AU QUÉBEC**



**On s'occupe
de vous**

DEPUIS
50
ANS



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

DÉPOSITAIRE AUTORISÉ



Tél.: 514-765-0811

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

Annonces nationaux

ACQ	28, 29
Affacturage JD	13
Alliance	4
April Superflo	15
CTQ	34
Club de trafic de Québec	46
CPTQ	44
Distnet	37
Espar	33, 45
Gaz Métro	2
Howes Lubricator	
Products	43
Hub International	31
Hunter Engineering	41

International	6
Isuzu	24
Kenworth Maska	32
Manac	55
Orizon Mobile	14
Peterbilt	56
Pierquip	39
Rake	3
Remorques St-Henri	10, 11
Shell	36
Simard Suspensions	17
TerraCair Environmental	40
Total	20
Tremcar	22
TruckPro	5
Truck World	18, 19, 26

VehiclePath	16
Volvo	12

Le Marché Routier

ABS Remorques	48
Balance Cléral	50
Cobrex	47
ElcarGo Fabrication	50
Globocam	51
Groupe Guy	52
Les Revêtements	
AGRO-115	48
Remco Air	47
Nordic	49
MacEwen	50
International	
Rive Nord	52

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

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

Transport Routier

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

SIGNATURE (obligatoire) _____

DATE _____

NOM _____ TITRE _____

COMPAGNIE _____

ADRESSE DE LA COMPAGNIE _____

VILLE _____ PROV. _____ CODE POSTAL _____

TÉL () _____ TÉLÉC () _____

COURRIEL _____

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

Camions _____ Tracteurs _____
Remorques _____ Autobus _____
Véhicules hors route _____

2 PARMIS CES VÉHICULES, Y EN A-T-IL ...

A- de ces classes et masses totales en charge (MTC)?
Classe 8 : 33 001 lb MTC et plus Oui Non
Classe 7 : 26 001 lb à 33 000 lb MTC Oui Non
Classe 6 : 19 501 lb à 26 000 lb MTC Oui Non
Classes 3, 4 ou 5 : 10 001 lb à 19 500 lb MTC Oui Non
Classes 1 ou 2 : Moins de 10 000 lb MTC Oui Non

B- Réfrigérés Oui Non

3 Y A-T-IL UN ATELIER D'ENTRETIEN À CES INSTALLATIONS?

Combien de mécaniciens? _____ Oui Non

4 INDIQUEZ VOTRE CHAMP D'ACTIVITÉ PRINCIPAL:

Ne cochez qu'une seule catégorie.

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

5 EST-CE QUE VOUS SPÉCIFIEZ, CHOISISSEZ OU APPROUVEZ L'ACHAT D'UN OU PLUSIEURS DES ÉLÉMENTS SUIVANTS? Cochez tout ce qui est pertinent.

A. Nouveaux véhicules et composantes

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

B. Composantes, pièces et accessoires de remplacement

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

C. Produits et services de flottes

- 11 Location d'équipement
 12 Ordinateurs, logiciels
 13 Services financiers, assurances
 14 Services de gestion de flotte (rapports de carburant, permis, taxes)

D. 15 Autre

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

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

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

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

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

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

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

Entreprise indépendante de services aux flottes

Autre (spécifiez) _____



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

Téléphone au volant: qu'en est-il des États-Unis?

La règle interdisant l'utilisation du téléphone mobile tenu en main est entrée en vigueur le 3 janvier 2012 aux États-Unis. Elle interdit à tout chauffeur de véhicule commercial (camion et autobus) d'utiliser un téléphone mobile tenu en main lorsque qu'il conduit un véhicule commercial. En cas d'infraction, le chauffeur est passible d'une amende pouvant atteindre 2 750 \$ pour chaque dérogation et, en cas de récidive, on peut lui interdire de conduire un véhicule commercial. De plus, les États-Unis vont suspendre le permis de conduire ou le droit de conduire après plus de deux infractions majeures. L'entreprise qui permet l'utilisation d'un téléphone mobile peut être sujette à une amende pouvant atteindre 11 000\$. Environ quatre millions de chauffeurs sont assujettis à cette règle.

Un chauffeur qui cherche un objet, comme un téléphone portable, a trois fois plus de risque d'être impliqué dans un accident. Lorsque le chauffeur compose un numéro de téléphone, le risque d'accident est six fois plus élevé. En 2009, la distraction au volant comptait pour 16 % des causes d'accidents mortels aux États-Unis.

L'utilisation d'un téléphone mobile en main libre est autorisée à la condition qu'il soit relié à l'oreille par un fil ou un système de transmission d'ondes, ou encore par le haut-parleur du téléphone. Les systèmes main libre installés directement dans le véhicule, avec un bouton sur le volant ou sur le tableau de bord pour les activer ou les désactiver, sont également permis. L'appareil qui oblige à appuyer sur un bouton pour parler est prohibé et considéré comme si on tenait en main le téléphone mobile.

Composer un numéro de téléphone est interdit par la règle. Un chauffeur peut initier ou terminer une conversation en activant une touche sur le téléphone, sur l'appareil à l'oreille, sur le volant ou sur le tableau de bord comme il pourrait le faire sur un bouton de la radio ou de la climatisation, par exemple.

Le téléphone mobile doit être à un endroit où le chauffeur peut initier un appel ou y mettre fin à l'aide d'une seule touche lorsqu'il est assis et attaché correctement sur son siège de conducteur en position de conduite. Il en est de même pour l'oreillette ou la touche sur le volant ou le tableau de bord. Si le chauffeur doit s'étirer pour atteindre le téléphone mobile, cette action sera considérée comme ayant eu en main un téléphone mobile; elle est donc interdite.

La règle n'oblige pas le transporteur à établir une politique écrite sur l'interdiction d'utiliser un téléphone mobile tenu en main lors de la conduite d'un véhicule commercial, mais l'entre-

prise doit interdire clairement l'utilisation d'un téléphone mobile tenu en main lors de la conduite d'un véhicule commercial. À cet effet, une politique d'entreprise claire permet de confirmer l'interdiction d'utiliser un téléphone mobile tenu en main lors de la conduite d'un véhicule commercial. Le transporteur est responsable du comportement de ses chauffeurs.

Les «textos»

Depuis février 2011, la *Federal Motor Carrier Safety Administration* interdit aux chauffeurs de véhicules commerciaux de texter au volant lorsqu'ils exploitent un véhicule commercial. Il a été démontré que les «textos» au volant augmentent de 23,2 fois les risques d'accident.

Parmi les appareils électroniques compris dans la réglementation on trouve, entre autres, un téléphone cellulaire, un ordinateur, une pagette, etc., qui permet d'envoyer ou de recevoir des messages textes. Texter comprend l'écriture et la lecture d'un message alphanumérique à partir d'un appareil électronique. Cela comprend entre autres les courriels, l'accès à une page Web, les courts messages de service, etc.



Encore là, les amendes sont sévères et il peut en découler une interdiction de conduire un véhicule commercial.

Ne soyez pas les premiers à être interceptés pour avoir tenu en main un téléphone mobile, et surtout pour avoir envoyé et reçu des «textos» lors de la conduite d'un véhicule commercial.

Au Québec, la Commission des transports du Québec n'acceptera certes pas de donner l'absolution totale à un chauffeur ou à une entreprise qui serait impliqué dans un accident à cause de l'utilisation d'un téléphone mobile tenu en main, et encore moins à la suite de la lecture ou de la réception d'un «texto». ▲

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

LE FOURGON

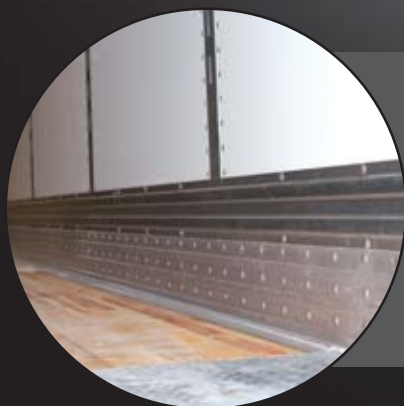
ULTRAPLATE

EST DE RETOUR !



NOUVEAU

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



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



manac
PEU IMPORTE TA ROUTE

Montréal
800 361 7900

Québec
800 463 2615

Rivière-du-Loup
877 653 7092

www.manac.ca

LA LÉGENDE CONTINUE.

À surveiller le 22 mars 2012 au MATS
Visitez le peterbiltlegend.com/tr et visionnez la vidéo.

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

