



Transport Routier

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



Nouvelle énergie

Pour Daniel, Annie et Karine Goyette, l'avenir de C.A.T. commence maintenant avec 100 camions autoroutiers au gaz naturel comprimé. **Page 33**

PLUS

Le règlement qui a changé les camions spécialisés.
Page 36

Vos pneus travaillent sous pression :
donnez-leur un peu d'air.
Page 48

Novembre 2014

www.transportroutier.ca

LES AFFAIRES INTELLIGENTES SURVIENNENT AU CARREFOUR DE L'INTÉGRATION ET DE LA PERSONNALISATION.



*Run Smart*SM



Services financiers - Camions Daimler

Financement concurrentiel offert via Services financiers - Camions Daimler. Pour connaître le concessionnaire Freightliner Trucks le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. FTL/MC-A-1338. Les caractéristiques sont modifiables sans préavis. Copyright © 2014 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.

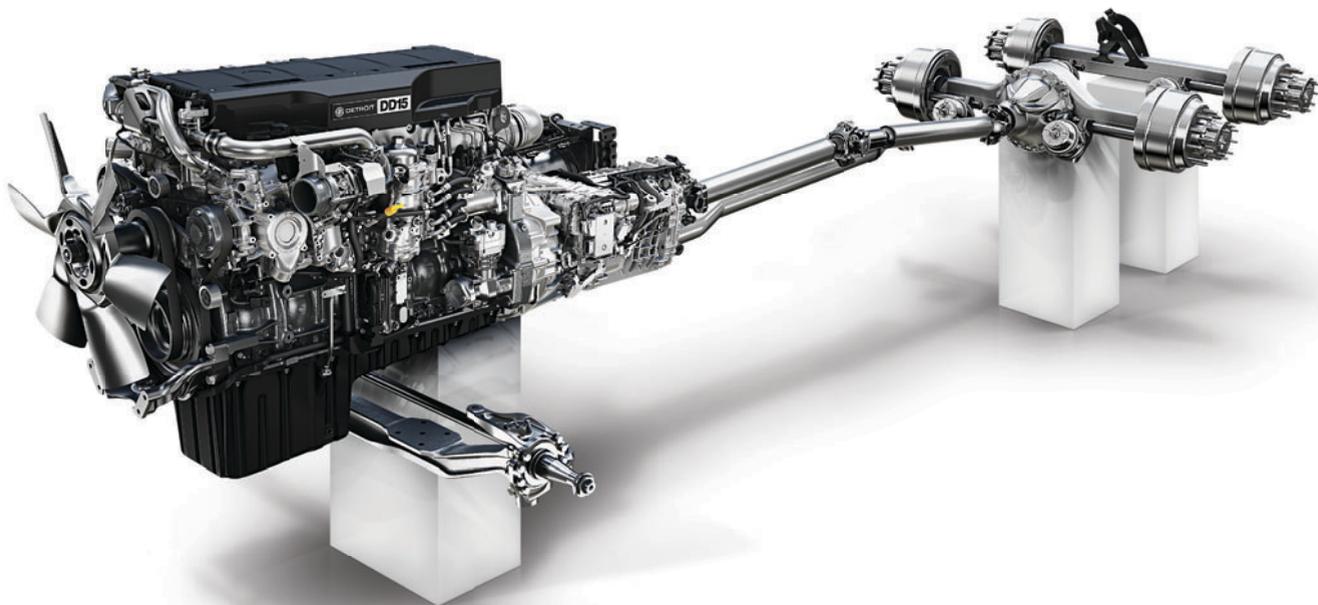
DAIMLER | Freightliner - Une marque du groupe Daimler



NOUS AIDONS LE LOCATEUR DE CAMIONS OLD DOMINION TRUCK LEASING À AUGMENTER SES PROFITS EN RÉDUISANT SON COÛT RÉEL DE POSSESSION.SM

Freightliner Trucks et Old Dominion ont beaucoup en commun. Nous fournissons tous deux des solutions personnalisées pour aider à transporter de la marchandise de la manière la plus efficace et la plus économique. Et l'une des manières de Freightliner consiste à réduire le coût réel de possession de ses clients. Nous tenons compte de l'économie de carburant, de la connectivité, de la sécurité, et de la qualité et du temps d'utilisation. Ce sont ces facteurs qui déterminent le coût réel de possession. Et ils sont différents pour chaque client. Que vous préfériez valoriser la sécurité plus que l'efficacité énergétique ou le temps d'utilisation par-dessus tout, Freightliner propose les solutions intégrées appropriées à votre entreprise.

Pour découvrir comment nous pouvons vous aider à réduire votre coût réel de possession, visitez FreightlinerTrucks.com/RCO.



VOICI LE GROUPE MOTOPROPULSEUR *intégré* DE DETROIT™

Un seul fabricant peut offrir ce niveau d'*intégration*. Detroit a conçu et fabriqué le moteur, la transmission et les essieux pour qu'ils travaillent en harmonie afin de minimiser votre coût total de propriété. Disponible avec le Freightliner Cascadia® Evolution et le tout nouveau Western Star® 5700.

Balayez le code ou rendez-vous au DemandDetroit.com/pt/tr pour télécharger l'application Demand Detroit et avoir un aperçu du point culminant d'une ingénierie motivée par les résultats.



DETROIT
Powertrain*i*

DDC-EMC-OTH-0130-0714. Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis. Detroit Diesel Corporation est enregistrée ISO 9001:2008.
Copyright © 2014 Detroit Diesel Corporation. Tous droits réservés. Detroit™ est une marque de Detroit Diesel Corporation, une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.

DAIMLER | Detroit - A Daimler Group Brand





33

Virage GNC chez C.A.T.



36 Efficacité spécialisée



43 Révolution dans l'automatisation

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 À L'AFFICHE
 L'OPTIMISME EST À LA HAUSSE



- 11** Unis pour combattre le vol de cargaisons
- 12** Montréal dévoile sa carte du réseau de camionnage
- 12** Les moyennes entreprises montrent un rendement supérieur
- 13** Entendu en passant
- 14** Le CNRC lance Flottes Futures 2020
- 16** À surveiller
- 17** Ventes de camions

AU CARREFOUR

- 23** Pierre Tanguay
- 25** Richard Prévost
- 27** Céline Pilote
- 29** Samuel Laverdière
- 31** Têtes d'affiche

DANS CE NUMÉRO

33 EN VEDETTE
 NOUVELLE ÉNERGIE

C.A.T. prend un virage sans précédent. Daniel Goyette nous explique son audacieuse stratégie qui permettra à ses camions autoroutiers de rouler au gaz naturel comprimé.

— PAR STEVE BOUCHARD

36 EN VEDETTE
 CAMIONS SPÉCIALISÉS

Les camions spécialisés deviennent plus économes, et mis à part la diminution de votre facture de carburant, vous l'avez probablement à peine remarqué.

— PAR JIM PARK

OPINIIONS

- 9** STEVE BOUCHARD
- 70** J. JACQUES ALARY

DANS L'ATELIER

- 43** GROUPE PROPULSEUR
 — Par Rolf Lockwood
- 48** PNEUS : LA PRESSION GARDE TOUTE SON IMPORTANCE
 — Par Jim Park
- 54** NOUVEAUX PRODUITS



UNIVESTA
 Cabinet en assurance de dommages
 et en services financiers

Une réponse intelligente



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

UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT ▲ Cabinet en assurances de dommages

www.univesta.com www.rakestop.com 1.800.361.5626



Martine Lapierre
 Courtier en assurance de dommages



Delo® travaille dans les conditions les plus difficiles. Tout comme nous.



Larry Frazier
Directeur de l'entretien
de la flotte Carlife

Tony Molesky, Phil Kromm et Jack Jessee
Conducteurs de Carlife mis en vedette sur la série
Ice Road Truckers, sur le canal History

« Carlife utilise les produits Chevron depuis plus de 30 ans pour tous ses équipements, des camions aux lèves-palettes et tout ce qu'il y a entre les deux!

Nous travaillons dans certaines des conditions les plus difficiles, notamment sous des températures pouvant atteindre -60°. Nous avons déjà essayé un produit différent pendant six mois, et nous avons remarqué immédiatement que nos tracteurs brûlaient deux fois plus d'huile, alors nous sommes revenus à Chevron Delo® 400, et nous ne changerons plus jamais. »

Pour de plus amples renseignements, consultez ChevronDelo.com

 Rejoignez-nous sur Facebook



Delo® On va plus loin.



**Les produits
Chevron sont offerts
aux emplacements
suivants :**

CHEVRON CANADA LIMITED
1200-1050 West Pender St.
Vancouver BC V6E 3T4
SF : 1 (800) 822-5823
canada.deloperformance.com

CATALYS LUBRICANTS
7483 Progress Way
Delta BC V4K 1E7
SF : 1 (855) 946-4226
catalyslubricants.ca

**NORTHERN METALIC
SALES (GP)**
9708-108 St.
Grande Prairie AB T8V 4E2
Tél : (780) 539-9555
northernmetallic.com

**HUSKY ENERGY
CORPORATION**
707-8th Ave. S.W.
Calgary AB T2P 1H5
Tél : (403) 298-6709
huskyenergy.ca

UFA
4838 Richard Rd. S.W.
Suite 700
Calgary AB T3E 6L1
Tél : (403) 570-4306
ufa.com

**CHRIS PAGE
& ASSOCIATES LTD**
14435-124 Ave.
Edmonton AB T5L 3B2
Tél : (780) 451-4373
chrispage.ca

RED-L DISTRIBUTORS LTD
9727-47 Ave.
Edmonton AB T6E 5M7
Tél : (780) 437-2630
redl.com

**OAKPOINT
OIL DISTRIBUTORS**
33-A Oakpoint Hwy.
Winnipeg MB R2R 0T8
Tél : (204) 694-9100
oakpointoil.homestead.com

**THE UNITED SUPPLY
GROUP OF COMPANIES**
2031 Riverside Dr.
Timmins ON P4R 0A3
Tél : (705) 360-4355
unitedsupply.ca

TRANSIT LUBRICANTS LTD
5 Hill St.
Kitchener ON N2G 3X4
Tél : (519) 579-5330
transitpetroleum.com

R. P. OIL LTD
1111 Burns St. East
Unit 3
Whitby ON L1N 6A6
Tél : (905) 666-2313
rpoil.com

CREVIER LUBRIFIANTS
2320, Rue de la Métropole
Longueuil (QC) J4G 1E6
Tél : (450) 679-8866
crevierlubrifiants.ca

**NORTH ATLANTIC
REFINING LTD**
29 Pippy Place
St. John's NL A1B 3X2
Tél : (709) 570-5624
northatlantic.ca

Transport Routier

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

NEWCOM
MÉDIA QUÉBEC INC.

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

ÉDITEUR/DIRECTEUR DES OPÉRATIONS QUÉBEC
Joe Glionna

joe@newcom.ca • 514/938-0639, poste 1

RÉDACTEUR GÉNÉRAL

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

RÉDACTEUR EN CHEF

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

RÉDACTEUR ADJOINT

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

Collaborateurs

**Jacques Alary, Peter Carter, Samuel Laverdière,
Rolf Lockwood, Jim Park, Céline Pilote,
Richard Prévost, Pierre Tanguay**

DIRECTEUR DES VENTES

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

DIRECTRICE DU TIRAGE

Lilianna Kantor
lili@newcom.ca • 416/614-5815

CONCEPTION GRAPHIQUE

Tim Norton, directeur
production@transportroutier.ca
416/614-5810

Frank Scatozza, infographiste
Photo couverture: Yan Villeneuve

BUREAU DES VENTES, TORONTO

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

Transport Routier est publié 10 fois par année par NEWCOM MÉDIA QUÉBEC INC. Il s'adresse expressément aux propriétaires et/ou exploitants d'au moins un camion porteur ou tracteur-remorque, d'une masse totale en charge d'au moins 19 500 livres, ainsi qu'aux concessionnaires de camions/remorques et aux distributeurs de pièces pour véhicules lourds. Les personnes répondant à ces critères peuvent s'abonner gratuitement. Pour les autres, le coût d'un exemplaire est de 5 \$ (plus 0,25 \$ TPS, 0,50 \$ TVQ); l'abonnement annuel au Canada est de 40 \$ (plus 2,00 \$ TPS, 3,99 \$ TVQ); abonnement annuel aux États-Unis : 60 \$ US; abonnement annuel à l'étranger : 90 \$ US. Copyright 2014. 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. **Maitre 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, qui relève de Patrimoine canadien.

Canada



Lauréat
Kenneth R. Wilson



Pour un permis de conduire progressif

Les critères d'attribution du permis de classe 1 doivent être repensés. Premièrement, il est possible de repartir avec son permis de classe 1 après avoir suivi quelques heures de formation, selon l'évaluateur qui se trouve sur le siège du passager. Deuxièmement, il faut instaurer un système de permis progressif. N'importe quelle recrue peut sortir d'une école de conduite et se retrouver au volant d'un camion semi-remorque à faire du transport longue distance dans la même semaine. Les chauffeurs professionnels devraient être soumis à une gradation de leur permis de classe 1 en fonction du temps passé au volant ou du kilométrage de conduite, et en fonction des masses transportées et des configurations de véhicules.

Rien ne remplace l'expérience en matière de conduite d'un poids lourd. Un permis de conduire graduel permettrait à chaque chauffeur de prendre progressivement de l'expérience. Pensez aux pilotes d'avion. Ils ne prennent pas les commandes d'un avion de ligne à leur sortie de l'école de pilotage.

— **Michel**, *commentaire reçu par courriel*

La solution n'est pas dans les carnets électroniques

Nous ne voulons pas des carnets de bord électroniques. Payez plutôt les camionneurs en temps supplémentaire après neuf heures de travail et à temps double après 13 heures, et aucune compagnie ne poussera ses chauffeurs à excéder les heures. Mettez à l'amende les compagnies qui refusent de payer et mettez cet argent dans les relais routiers.

— *Commentaire anonyme reçu par courriel*

Erratum

Des erreurs se sont glissées dans l'article intitulé Les meilleurs étaient au Québec, publié en octobre 2014.

- Michel Beaulac n'est pas directeur du CFTR, il y est enseignant, en plus d'être président du Championnat provincial. C'est Danielle Leblanc qui assure la direction du CFTR.
- Le Championnat national des chauffeurs professionnels de camions 2014 était organisé par l'Association du camionnage du Québec (ACQ), et non pas par les différentes associations du camionnage provinciales à travers le pays.

Nous nous excusons pour les incon vénients que ces erreurs ont pu occasionner.

ÉCONOMIE

de stress

Optez pour un guichet unique pour la location, l'assistance routière et les réparations de camions et remorques.



Montréal 1 800 361-9720
Québec 1 800 397-2433
Montréal-Est 1 800 361-9720
brossard.com



Brossard

Location de camions et remorques

Du service. De l'est à l'ouest.



Maintenant une
3^e succursale
à Montréal-Est

Par Steve Bouchard



Le projet Goyette

Parce que vous êtes de fidèles lecteurs de nos pages, vous saviez depuis deux ans que Daniel Goyette travaillait avec Ryder sur un gros projet impliquant des camions au gaz naturel roulant sur le corridor de prédilection de C.A.T., qui va de Coteau-du-Lac à Laredo au Texas.

Dans une entrevue publiée dans notre numéro de septembre 2012, le président de C.A.T. dévoilait ses intentions de louer avec entretien, sur 30 mois, 100 pour cent de ses camions, expliquant qu'il voulait confier sa flotte à un locateur qui avait l'expertise technologique pour s'occuper des problèmes qui pouvaient survenir. Sur 30 mois parce qu'il ne voulait pas se priver des avantages concurrentiels qu'offrirait le gaz naturel une fois que le réseau d'approvisionnement serait en place. Il m'avait confié à l'époque : «Nous voulons gérer des marchandises et non plus des camions», et il prévoyait passer une commande de tracteurs routiers au gaz naturel.

Daniel Goyette a suivi son plan de match, alors qu'il mettra sur la route, dans la première moitié de 2015, les premiers d'une centaine de Freightliner Cascadia propulsés par le moteur Cummins Westport ISX12 G.

Faire rouler des camions autoroutiers au gaz naturel n'est pas une première en soi : Claude Robert l'a fait à compter de 2011 sur le corridor Montréal-Toronto avec des moteurs Westport de 15 litres fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL). Ce qui est véritablement une première, toutefois, c'est que C.A.T. fera rouler ses camions du Québec à la frontière du Mexique avec des moteurs au gaz naturel comprimé (GNC). Vous pourrez lire tous les détails de cette «aventure» dans l'article-vedette qui commence à la page 33 de ce numéro.

Lorsque la nouvelle est sortie officiellement, plusieurs se sont posé la question : mais comment réussira-t-il à faire du transport Canada/États-Unis avec des moteurs au GNC? Quand on parle de longues distances et de gaz naturel, on a tendance à penser au GNL, principalement en raison de sa plus grande autonomie par rapport au GNC. Et, en plus, les camions au GNC vont prendre la route alors qu'il n'y a pas de réseau d'approvisionnement en place!

Sauf que la vision de Daniel Goyette ne se limitait pas à la location des camions. Il a poussé l'exercice beaucoup plus loin, jusqu'à y inclure des centres d'entretien en collaboration avec

Ryder et, surtout, des stations d'approvisionnement réparties sur sa route en fonction de l'autonomie que vont lui offrir ses réservoirs de GNC!

La démarche, structurée, mûrie, mérite l'admiration. La mienne en tout cas. Là où il n'y avait pas de réseau d'approvisionnement, Daniel Goyette l'a créé. Il a identifié une technologie économiquement censée et environnementale, il a fait des tests, il a absorbé énormément d'information sur le sujet, il a limité les risques et il s'est entouré de partenaires pour que le projet devienne réalité. Ce sont là les traits d'un véritable entrepreneur. Comme Claude Robert en 2011, Daniel Goyette

La vision de Daniel Goyette ne se limitait pas à la location des camions. Il a poussé l'exercice beaucoup plus loin.

fait figure de pionnier à une échelle qui dépasse largement les frontières du Québec. À ces noms, je dois ajouter EBI, qui a mis en service deux stations publiques d'approvisionnement en GNC, à Berthierville et dans l'est de Montréal.

L'élan du gaz naturel dans le transport lourd autoroutier a été ralenti par la disparition du moteur de 15 litres au GNL.

Mais sa percée est indéniable dans les segments spécialisés et régionaux, et cette percée se fait avec du GNC.

Si le marché canadien a besoin d'un bloc de 15 litres, qui arrivera vraisemblablement, le moteur ISX12 G, avec ses 400 chevaux et son couple de 1 450 lb-pi, fait le travail avec des charges de 80 000 livres.

Daniel Goyette vient de faire un travail de défrichage important en permettant au GNC de se faire un chemin du Québec au Texas. En mettant sur la route 100 camions autoroutiers et en créant un corridor d'approvisionnement, il va contribuer à affaiblir la théorie de l'œuf et de la poule, qui dit que personne n'achète de camions au gaz naturel parce qu'il n'y a pas d'infrastructure d'approvisionnement, et qu'il n'y a pas d'infrastructure parce que personne n'achète de camions au gaz naturel. **TR**

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

À l'affilié

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Ça va bien!

Les économistes font preuve d'un optimisme débridé ces jours-ci. Mais est-ce que cet optimisme survivra au manque de chauffeurs?

Le resserrement de la capacité de transport a un effet à la hausse sur les tarifs, les échanges transfrontaliers nord-américains battent des records et les camions se vendent comme des petits pains chauds. Pas étonnant qu'un air optimiste flottait à San Diego le mois dernier, là où avait lieu la conférence et l'exposition annuelles de l'imposante **American Trucking Associations (ATA)**.

Qui plus est, les conférenciers ont eu la confirmation que la très anticipée pénurie de chauffeurs est maintenant une réalité et que les flottes en ressentent les effets.

«Le resserrement de la capacité a entraîné des revenus au mille plus élevés pour l'industrie du camionnage», a déclaré Bob Costello, économiste en chef de l'ATA.

Les grands transporteurs vont bien, a-t-il ajouté, «mais les petits aussi».

M. Costello a illustré cet

état de fait avec les statistiques de juillet qui montrent une croissance annuelle record de 5,5 pour cent dans le segment du transport frigorifique.

Le transport de charges complètes a atteint les sommets de 2008 et le transport de charges partielles est aussi en croissance, a indiqué M. Costello, précisant que ces chiffres témoignent du «resserrement dans l'industrie du camionnage».

LE CAMIONNAGE EN CHIFFRES

- **8.49:** Pourcentage d'augmentation de l'indice des conditions du camionnage pour juillet de la firme de consultants FTR, pour atteindre l'un des plus hauts niveaux cette année.
- **8.5:** Pourcentage d'augmentation du commerce transfrontalier nord-américain en juillet, par rapport à la même période l'année dernière.

- **101:** Milliards de dollars, la valeur des marchandises transportées entre le Mexique, les États-Unis et le Canada en juillet. Juillet a marqué le cinquième mois consécutif où le commerce transfrontalier a franchi la barre des 100 milliards de dollars.
- **55.2:** Milliards de dollars de marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis.
- **82.5:** Pourcentage du flux total de marchandises transportées par camions, chemin de fer et oléoduc en Amérique du Nord.
- **21:** Pourcentage d'augmentation des ventes de véhicules commerciaux en Amérique du Nord entre septembre 2013 et septembre 2014.
- **32:** Pourcentage d'augmentation des ventes de camions de classe 8 en Amérique du Nord entre septembre 2013 et septembre 2014.





Camionnage urbain P.12

La Ville de Montréal dévoile sa carte du réseau de camionnage.

Sondage GE Capital P.12

Les moyennes entreprises canadiennes ont un rendement supérieur.

Développement technologique P.14

Le CNRC veut aider les parcs de véhicules.

Vols de cargaisons

Le BAC et l'ACQ unissent leurs forces

Le vol de cargaisons coûte plus de cinq milliards de dollars aux Canadiens chaque

année. Pour mettre un terme à ce fléau, le Bureau d'assurance du Canada (BAC) et l'Association du camionnage du Québec (ACQ) ont décidé d'unir leurs forces en créant le Programme provincial de déclaration de vol de cargaison. Lancé en colla-

boration avec le Service du renseignement criminel du Québec (SRCQ), la Sûreté du Québec (SQ) et le Service de police de la ville de Montréal (SPVM) – le programme facilitera grandement le partage de renseignements entre la communauté du

camionnage, les entreprises, les assureurs et les autorités.

Les assureurs et les membres de l'ACQ peuvent désormais déclarer, en toute confidentialité, les vols de cargaison directement auprès du BAC, par le biais d'un formulaire de déclaration en ligne, également accessible sur le site de l'ACQ. Le BAC agira ainsi à titre de centre de renseignements. Il recueillera et analysera les données reçues, puis partagera rapidement ces renseignements avec un réseau national de partenaires d'application de la loi, dont les agences frontalières canadiennes et américaines. Les forces de l'ordre pourront également demander au BAC d'effectuer des recherches dans la base de données pour identifier les propriétaires des biens et accélérer la récupération de ceux-ci.

Marc Cadieux, président-directeur général de l'ACQ, rappelle que son organisme travaille depuis plusieurs années avec ses partenaires afin d'identifier des solutions à ce fléau. Il souligne également l'importance de déclarer ces vols de façon à constituer une base de données efficace et est persuadé que ce partenariat



suscitera la motivation chez les transporteurs victimes de vols à rapporter ceux-ci. Marc Cadieux conclut en disant que le coût relié aux vols de cargaison n'affecte pas uniquement les transporteurs et qu'au bout du compte, c'est l'ensemble de la société qui devra absorber le coût additionnel des marchandises engendré par ce type de crime.

Camionnage urbain

La Ville de Montréal dévoile sa carte du réseau de camionnage

La Ville de Montréal a rendue publique la carte dynamique du réseau de camionnage de la métropole, et la libération des données ouvertes.

Présentée de façon dynamique et ludique, cette carte regroupe toute l'information pertinente pour les camionneurs circulant dans l'agglomération : les routes permises à la circulation, celles qui sont restreintes ou interdites, ainsi qu'une foule de liens pertinents aux camionneurs. La carte du réseau permettra aux camionneurs et aux entreprises de camionnage de mieux planifier leurs déplacements, tout en protégeant la quiétude des quartiers résidentiels.

L'élaboration du réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération a permis d'harmoniser l'ensemble des règlements portant sur la circulation des camions et des véhicules outils des arrondissements de Montréal et des villes reconstituées, afin de faciliter la continuité des parcours de camions tout en protégeant les structures et infrastructures routières. Le réseau permet également de lier stratégiquement certains secteurs du territoire, et de faciliter la desserte des zones industrielles et commerciales.

En outre, les données du réseau de camionnage sont désormais libérées sur le portail des données ouvertes de la Ville de Montréal. La libération de ce nouvel ensemble de données permettra à ceux qui le souhaitent de développer des applications mobiles destinées à répondre aux besoins des utilisateurs du réseau, tout en étant complémentaire de la nouvelle carte de camionnage.

La carte du réseau de camionnage peut être consultée à l'adresse suivante: <http://www2.ville.montreal.qc.ca/camionnage/>

Quant aux données ouvertes, elles sont disponibles au : <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/camionnage-reglements>

Pré-chauffez et économisez

Avec le chauffe-antigel D5 Hydronic d'Espar

Avec le D5, attendez-vous à:

- Une économie de carburant de .84 gallon à chaque démarrage*
- Une réduction des démarrages lents et des non-démarrages
- Des équipements entièrement opérationnels par les climats les plus froids
- Une usure réduite du moteur



Espar Heaters:
Un choix sensé

www.espar.com

(800) 387-4800



*Tests effectués par AJ Engineering Corp. de Troy, Mi. Paramètres de base: antigel du moteur à combustion interne stabilisé à 0 F. Des thermocouples ont été utilisés pour vérifier les températures de démarrage à froid stabilisées. Moteur : 7,6 litres/466 po. cubes. À 4\$ le gallon.

Sondage GE Capital

Les moyennes entreprises canadiennes ont un rendement supérieur

Deux tiers des entreprises canadiennes de taille moyenne ayant participé au sondage de GE Capital sur les perspectives économiques ont constaté une amélioration du rendement, des revenus

Entendu en passant

■ Le **Fonds de solidarité FTQ** a confirmé un nouvel investissement de 20 millions de dollars dans Tremcar, fabriquant de semi-remorques citernes de St-Jean-sur-Richelieu. «Le support financier du Fonds de solidarité FTQ permettra à Tremcar de poursuivre sa croissance. Au cours

des trois prochaines années, nous investirons 30 millions de dollars ici au Québec, en construction et pour l'achat de nouveaux équipements, en plus de procéder à des acquisitions de centres de service et de ventes aux États-Unis», a indiqué Jacques Tremblay, président-directeur général de Tremcar.

■ **Andy Transport**, de Salaberry-de-Valleyfield, a ajouté une nouvelle division de transport spécialisé comprenant des plateformes quatre essieux et des remorques quatre essieux. Pour le moment, la division servira seulement le Canada, plus particulièrement le corridor Québec - Ontario. «Notre décision a été motivée par notre désir de mieux servir



nos clients et de mieux répondre à leurs besoins», a déclaré Andreea Crisan, directrice générale chez Andy Transport. «Pour nous, cela se traduit par une offre de services de transport de matériel lourd et surdimensionné. La nouvelle division nous aidera également à élargir l'éventail de services offerts à nos clients existants et à compléter notre division de transport général - remorques fermées.»

■ **Hewitt Material Handling Inc.** annonce l'ouverture d'une nouvelle succursale à Ottawa qui permettra à l'entreprise de se rapprocher davantage de sa clientèle dans la région de la capitale du Canada. Hewitt Material Handling dessert maintenant tout le territoire de la grande région d'Ottawa pour les chariots élévateurs Caterpillar, Mitsubishi, Jungheinrich, Kalmar, Manitou et Cushman.

et de la croissance de l'emploi au sein de l'entreprise. Ces entreprises s'attendent à ce que cette tendance à la hausse se poursuive au cours des douze prochains mois, et prévoient une croissance moyenne des revenus de 7,2 pour cent, soit environ deux fois le taux de croissance nominal du PIB canadien prévu par la Banque du Canada.

Le sondage de GE Capital Canada sur les perspectives économiques des moyennes entreprises canadiennes tient compte d'entrevues avec des dirigeants œuvrant au sein d'entreprises dont les revenus vont de 5 millions à 1 milliard de dollars canadiens, lesquelles exercent des activités dans plusieurs secteurs importants de l'économie.

Les dirigeants ayant participé au sondage considèrent l'innovation comme étant l'un des outils les plus importants à utiliser pour continuer à encourager la croissance. Parmi les entreprises ayant le rendement le plus élevé dans le sondage, soit celles dont la croissance

dépasse 10 pour cent par an, 46 pour cent ont cité l'innovation comme une «priorité stratégique très importante».

GE Capital a constaté que l'industrie du camionnage a commencé à s'adapter pour faire face à ses défis :

- les propriétaires et exploitants peuvent désormais se procurer des véhicules au gaz naturel, permettant des économies de 40 pour cent par rapport à l'essence et/ou au diesel;
- les entreprises de transport routier peuvent maintenant se tourner vers des flottes de camions poids lourds à faible consommation de carburant, l'offre étant plus grande. Le prix initial est certes plus élevé, mais permet rapidement des économies de carburant;
- les transporteurs routiers favorisent l'achat de camions poids lourds par rapport aux camions de poids moyen. En effet, la demande de camions poids lourds a augmenté de 1 pour cent pour l'exercice 2014 en comparaison avec 2013. Durant cette même période, la



Affacturage J D

1-888-694-8721

* Avance jusqu' a 95%

* Transfert de fonds en 24 heures

* Aucun frais d'ouverture de dossier

* Accès client en ligne 24/7

* Programme sans recours(garantie)

* Etudes de credit illimitées

Tracez votre route vers la croissance

fr.jdfactors.com

À l'affiche

demande pour les véhicules de poids moyen a baissé de 3,6 pour cent;

- les exploitants et propriétaires conservent leurs véhicules plus longtemps qu'il y a cinq ans.

Pour en savoir plus sur les résumés à l'échelle des différents secteurs, rendez-vous au www.gecapital.ca/cxosurvey.

Développement technologique

Le CNRC veut aider les parcs de véhicules

Le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) lance un projet de collaboration avec les gestionnaires de parcs de véhicules du Canada dans les secteurs des transports publics, du camionnage et de la défense.

Le programme Flottes Futures 2020 du CNRC est un programme de dévelop-



Transport IDÉAL a profité de la Semaine nationale du camionnage pour lancer sa nouvelle image. Déjà, quelques remorques de l'entreprise arborent le nouveau visuel. «Plus dynamique et plus moderne, cette nouvelle image, représentant la terre, démontre qu'IDÉAL n'a pas de limite de frontières, que l'entreprise peut effectuer des transports partout dans le monde, et ce, non seulement en camion, mais aussi par l'intermédiaire de son service logistique», explique la compagnie. IDÉAL fêtera son 70^e anniversaire en 2015.

pement technologique de sept ans dont l'objet est d'améliorer le rendement des parcs de véhicules, en proposant aux gestionnaires des parcs de véhicules des services de recherche et de génie et des services techniques de pointe. L'objectif du programme est d'accroître l'efficacité énergétique des véhicules, de réduire les frais de réparation et d'entretien

et de limiter au strict minimum leur empreinte environnementale.

Les clients et collaborateurs du CNRC bénéficieront d'une procédure d'accès simplifiée à ses installations de calibre mondial à Ottawa ainsi qu'aux services offerts par une équipe multidisciplinaire comptant quelque 100 technologues, ingénieurs et scientifiques.

Un confort sans compromis et un démarrage facile et rapide lors de températures froides



UNITÉ DE CHAUFFAGE AUXILIAIRE ROBUSTE ET PUISSANTE POUR CAMIONS

Proheat X45

13kW (45,000 BTU)

Consomme 95% moins de carburant qu'un moteur tournant au ralenti.



1 (855) ADF-7770

St-Stanislas - Montréal - Candiac - Québec - Sherbrooke - Alma - Toronto



KENWORTH.
Le Meilleur au Monde.

Centre
Bell



T370 classe 7



T270 classe 6

Les Québécois sont des passionnés du hockey et de la fabrication des meilleurs camions au monde.

PACCAR



Chez Kenworth, nous sommes honorés de faire partie de la riche histoire d'excellence du Canada. Nous sommes le seul fabricant de camions au Québec et nos talentueux employés ont produit plus de 100,000 camions Kenworth de classe moyenne à l'usine PACCAR de Sainte-Thérèse. Tout comme le hockey est notre spécialité, il en va de même pour la fabrication des meilleurs camions au monde.

- » **Qualité** : La qualité Kenworth fait partie intégrante de chaque camion personnalisé de classe moyenne
- » **Fiabilité** : Les moteurs PX-7 ou PX-9 de PACCAR avec des calibrations pouvant répondre à tous vos besoins en matière de puissance
- » **Durabilité** : Un châssis construit pour résister aux défis que représentent les conditions de conduite de nos jours
- » **Faible coût de vie utile** : Réduction du coût d'opération, maximisation du temps de service et performance éprouvée
- » **Visibilité** : Une pente de capot agressive améliore la visibilité dans les endroits restreints

Avec 19 concessionnaires au Québec, il est facile d'en trouver un près de chez-vous.

www.kenworth.com



UNE COMPAGNIE DE **PACCAR**



Truck Rental
and Leasing

PACCAR
FINANCIAL

Suivez-nous sur



Informez-vous auprès de votre concessionnaire Kenworth au sujet des excellentes options de location et de financement.
ISO 9001:2000 © 2014 Kenworth Truck Company. A PACCAR company.



20 novembre

Audience simulée à la Commission des transports.

Association du camionnage du Québec.

Centre des congrès Renaissance, Montréal. 514-932-0377.

www.carrefour-acq.org

20 et 21 novembre

Forum du transport efficace. **Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie.** Cité de l'énergie – Espace Shawinigan.

514-866-5584. www.aqme.org

25 novembre

Programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). «Consommation de drogues et d'alcool par un employé sur les lieux de travail – révision de vos droits et obligations à titre d'employeur et de transporteur. Organisé en collaboration avec McCarthy Tétrault. Bureaux de l'ACQ, Montréal. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

27 novembre

Souper moules et frites. **Club de trafic de Québec.**

Restaurant Bistango. www.clubtraficqc.com

2 et 3 décembre

Programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). Enquête et analyse de collisions : comment reconstituer les faits. En collaboration avec l'Équipe Collision Expert. Bureaux de l'ACQ, Montréal. 514-932-0377.

www.carrefour-acq.org

10 décembre

5 à 7 Noël Aquarium. **Société des surintendants de transport de Québec.** Aquarium de Québec. www.sstquebec.org

13 janvier

Atelier de formation du **Comité technique de camionnage du Québec.** Quoi mettre sur un «shunter». Conférence par François Grenier (Groupe Dynamique) et Doug Queen (Kalmar Ottawa). Centre des congrès Renaissance, Montréal. 450-669-3584. www.ctqc.ca

26 au 29 janvier

Heavy Duty Aftermarket Week 2014. The Mirage, Las Vegas. Séminaires éducatifs et salon commercial. 919-549-4800.

www.hdma.org

VOUS RENDRE À DESTINATION NE SERA JAMAIS PLUS PAREIL. APPROPRIEZ VOUS LA ROUTE.



Technologie avancée et éprouvée



Économie de carburant



Confort



Fiabilité

MACK LAVAL (CAMIONS LOURDS MONTRÉAL)

Succursale de Montréal
1275, boul. Hymus, Dorval (Québec) H9P 1J5
514-685-9444

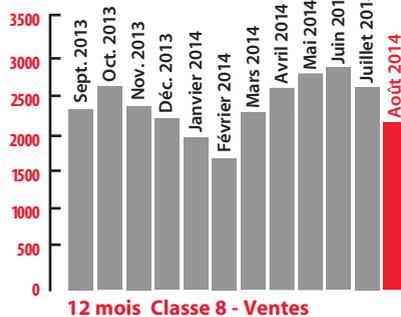
Succursale de Laval
1700, Montée Masson, Laval (Québec) H7E 4P2
514-353-6225

Succursale de Les Coteaux
180 rue Royale, Les Coteaux (Québec) J7X 1A6
450-267-4994

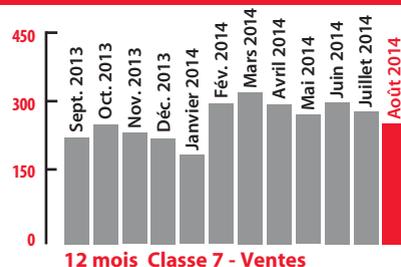
Ventes de camions au Canada

Août 2014

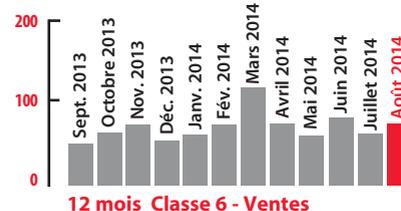
CLASSE 8	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	540	4421	4649	23,7%	25,3%
Kenworth	416	3077	3364	16,5%	18,3%
Volvo	328	2972	2230	15,9%	12,1%
Peterbilt	308	2543	2576	13,6%	14,0%
International	221	2507	2545	13,4%	13,8%
Mack	166	1601	1476	8,6%	8,0%
Western Star	191	1528	1553	8,2%	8,4%
TOTAL	2170	18,649	18,393	100,0%	100,0%



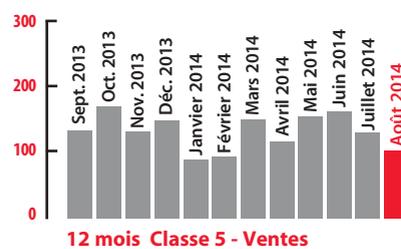
CLASSE 7	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	73	581	508	26,2%	25,6%
International	53	524	480	23,6%	24,2%
Kenworth	58	417	388	18,8%	19,5%
Peterbilt	40	388	338	17,5%	17,0%
Hino Canada	31	310	273	14,0%	13,7%
TOTAL	255	2220	1987	100,0%	100,0%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino Canada	27	205	169	37,4%	33,5%
Freightliner	21	199	201	36,3%	39,8%
International	18	143	122	26,1%	24,2%
Peterbilt	1	1	13	0,2%	2,6%
TOTAL	67	548	505	100,0%	100,0%



CLASSE 5	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino Canada	69	624	639	63,9%	60,3%
International	24	258	330	26,4%	31,2%
Mitsubishi Fuso	10	76	77	7,8%	7,3%
Kenworth	1	13	0	1,3%	0,0%
Freightliner	0	4	9	0,4%	0,8%
Peterbilt	1	1	4	0,1%	0,4%
TOTAL	105	976	1059	100,0%	100,0%



www.estducanada.cummins.com



Succursales au Québec

- Cadiac 450-638-6863
- Pointe-Claire 514-695-8410
- Québec 418-651-2911
- Val d'Or 819-825-0993
- Fermont/Wabush 709-282-5067

Ventes de camions Québec Août 2014



CLASSE 8	Août 2014	DDA
Freightliner	100	684
Kenworth	73	518
Volvo Trucks	63	442
International	14	403
Peterbilt	35	302
Western Star	26	231
Mack	14	174
TOTAL	325	2754

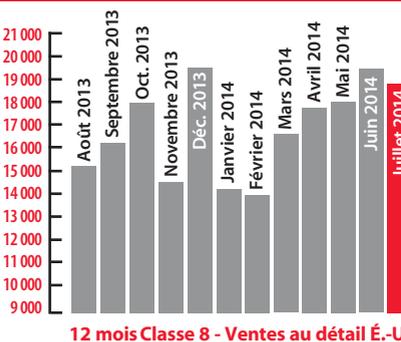
CLASSE 7	Août 2014	DDA
International	1	89
Kenworth	0	82
Freightliner	1	60
Peterbilt	3	45
Hino	1	26
TOTAL	6	302

CLASSE 6	Août 2014	DDA
Hino	3	12
Freightliner	0	8
International	0	7
Peterbilt	0	0
TOTAL	3	27

CLASSE 5	Août 2014	DDA
Hino	22	259
Mitsubishi Fuso	6	51
International	2	37
Kenworth	0	7
Freightliner	0	1
Peterbilt	0	0
TOTAL	30	355

Ventes au détail É.-U.*

CLASSE 8	Mai 2014	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	6451	42 079	44 041	35,5%	37,8%
International	3088	17 914	16 824	15,1%	14,4%
Kenworth	2698	16 410	15 795	13,9%	13,6%
Peterbilt	2520	15 656	15 599	13,2%	13,4%
Volvo	1930	14 541	12 523	12,3%	10,8%
Mack	1873	10 098	9653	8,5%	8,3%
Western Star	221	1741	2006	1,5%	1,7%
Autres	12	40	26	0,0%	0,0%
TOTAL	18 793	118 479	116 467	100,0%	100,0%



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

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

COMMENT REHAUSSER DE 5% L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DE VOS TRACTEURS?

LA NOUVELLE TRANSMISSION
ALLISON TC10™ POUR TRACTEUR
MAINTENANT OFFERTE AVEC LES CAMIONS INTERNATIONAL



Grâce à FuelSense® et à la TC10, la réponse est simple. Des essais en situation réelle menés auprès de flottes menés avec la nouvelle transmission pour tracteur Allison TC10 ont montré un gain énergétique de 5% comparativement à leurs transmissions manuelles ou automatisées courantes. Peu importe l'expérience ou l'expertise du chauffeur, elle obtient automatiquement la meilleure efficacité énergétique. La TC10 fait les changements de rapport exactement au point optimal de la courbe de puissance, virtuellement sans perte d'accélération, jusqu'au rapport le plus élevé. Et parce que c'est une transmission automatique Allison, la TC10 ne requiert aucun entretien ni remplacement de l'embrayage,

comme c'est le cas avec les boîtes manuelles et automatisées. Cela réduit considérablement les coûts d'entretien et les temps d'immobilisation durant le cycle de vie du camion. La TC10 est munie de l'ensemble logiciel et électronique FuelSense, qui cible les composants critiques du cycle de fonctionnement de votre tracteur pour maximiser les économies de carburant.

Diminuez les coûts d'exploitation de votre prochain tracteur. Choisissez une TC10 avec FuelSense, l'ensemble qui livre la marchandise.

Pour de plus amples renseignements sur la TC10, communiquez avec votre concessionnaire.

L'ACQ célèbre l'industrie

Afin de souligner la 16^e Semaine nationale du camionnage, qui a eu lieu du 7 au 13 septembre, l'Association du camionnage du Québec (ACQ) a tenu sa Soirée de l'industrie à l'Hôtel Omni à Montréal.

La soirée fut l'occasion de rendre hommage aux chauffeurs, étudiants et formateurs s'étant illustrés lors des championnats provinciaux des chauffeurs professionnels de camions 2013 et 2014, de même qu'à plusieurs professionnels de l'industrie du transport routier cumulant de 20 à 50 ans de carrière, sans oublier les étudiants finissants du Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL).

En photos, voici les professionnels de l'industrie qui se sont vu remettre un certificat pour leur contribution à l'essor de l'industrie.

Certificat 50 ans



Ghislain Lemieux (Transport Morneau). Il est accompagné de l'animateur Étienne Phénix et de Victoria Deans (présidente de Transport W.J. Deans inc. et du Conseil d'administration de l'ACQ).

Certificat 40 ans



Pierre Aubin (l'Express du midi), Philippe Dupuis (Transport Laberge) et Gaétan Massicotte (Transport O.S.), accompagnés de Marc Cadieux (président-directeur général de l'ACQ) et de Victoria Deans.

Certificat 30 ans



Guy Landry (Globocam) entouré de Marc Cadieux et de Victoria Deans.

Certificat 20 ans



Steve Bouchard (rédacteur en chef du magazine *Transport Routier*) accompagné de Victoria Deans.

Certificat 20 ans



Pauline Patry (Rock et Pauline Patry Transport) entourée de Marc Cadieux et de Victoria Deans.

Certificat 20 ans



Serge Dulude (AGD Verchères Express) accompagné de Marc Cadieux et de Victoria Deans.



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



Ventes ★ Service ★ Pièces



Transcraft



1.888.275.2691
www.wabashcanada.ca



AMERICAN
ROAD SERVICE

514.636.2771 www.americanroadservice.com

Certificat 20 ans



Lise Gaulin (responsable, produits et services à l'industrie pour l'ACQ) entourée de Marc Cadieux et de Victoria Deans.



(Sans ordre) Richard Laberge, Shawn Ring, Daniel Boyer, Glen Doucet et Daniel Pascau de Transport Laberge. Ils sont accompagnés de Marc Cadieux et de Victoria Deans.



Serge Dulude (AGD Verchères Express), Pauline Patry (Rock et Pauline Patry Transport), Steve Bouchard (rédacteur en chef du magazine *Transport Routier*), René Demers (Services JAG) et François Giguère (Globocam). Ils sont accompagnés de Marc Cadieux et de Victoria Deans.

**Passez voir nos spécialistes en aérodynamisme
le nouveau modèle 579 EPIQ, économie de carburant garantie**

Jusqu'à 10% plus éco-énergétique

**Un seul numéro, trois adresses
514-861-PETE (7383)**

Ste-Julie - Laval - St-Jacques-le-Mineur

Camions Excellence Peterbilt inc.
www.excellence-peterbilt.com

L'ADN: Qualité, durabilité et fiabilité



Suspension pneumatique disponible

Les camions de poids moyen Hino offrent à la fois performance, durabilité et de faibles coûts d'opération. Le moteur Hino J08 est combiné à une transmission Allison RDS à 6 rapports, un groupe motopropulseur sur lequel vous pouvez compter.

Pour le transport d'objets sensibles aux chocs, pourquoi ne pas opter pour une suspension pneumatique? Non seulement protège-t-elle les cargaisons délicates, les chauffeurs en apprécieront également la douceur de roulement.

Hino fabrique des produits de qualité, appuyés par son plan de protection de la clientèle qui domine l'industrie.

Pour plus d'information, visitez-nous au www.hinocanada.com ou passez chez votre concessionnaire Hino.





Un coup d'œil qui peut faire toute une différence

Par Pierre Tanguay

À la mi-septembre, alors que je circulais sur une autoroute du Missouri, j'ai aperçu plusieurs panneaux d'affichage électroniques diffusant les messages de sensibilisation suivants: gardez un espace sécuritaire entre votre véhicule et celui qui vous précède; méfiez-vous des angles morts, assurez-vous d'être vu par les autres conducteurs.

Et le dernier et non le moindre : Merci camionneurs pour votre conduite sécuritaire.

Ces traductions libres résument bien le sens des messages que les autorités veulent transmettre et l'importance du partage de la route.

Dans les diverses tâches effectuées par un routier, il y a celle qui consiste à faire une inspection de son équipement. Qu'on parle de vérification avant départ, de ronde de sécurité ou de rapport d'inspection, on est tous d'accord sur le fait qu'il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste en mécanique.

Une vérification auditive et visuelle des principales composantes de notre matériel roulant, avant, pendant et après notre quart de travail suffit à évaluer sa conformité ou non. Cette évaluation, qui s'effectue généralement en quelques minutes, est malheureusement omise par plusieurs chauffeurs.

Durant la fin de semaine de la fête du Travail, j'étais

stationné dans un relié routier à Chilliwack, en Colombie-Britannique. En attente de mon chargement durant trois jours, j'ai constaté la négligence de plusieurs confrères quant à la vérification de leur véhicule. La plupart d'entre eux font un arrêt, soit le temps d'un repas



ou d'un repos, et ne prennent même pas le temps de faire un tour rapide de leur unité avant de reprendre la route. Pourtant, une simple vérification visuelle et auditive, en vérifiant les pneus, suffirait.

Je me fais un devoir de vérifier mon matériel à chaque arrêt; cela me permet de m'assurer de son bon état et de rouler l'esprit tranquille.

Lors d'un arrêt dans une aire de repos, j'ai vérifié mes pneus sous le regard attentif d'un individu. Il s'est approché de moi en me présentant sa carte indiquant qu'il est à l'emploi du département des transports du Dakota de Sud. Il m'a félicité pour la vérification et m'a mentionné qu'environ 30 pour cent des routiers observés au cours des dernières heures avaient procédé de la sorte.

Notre rôle de professionnel

de la route ne se limite pas à la conduite : une inspection régulière de notre matériel peut faire toute une différence lors de nos déplacements.

Que dire de cette compagnie de l'Indiana soit disant spécialisée en formation d'aspirants conducteurs, loin d'être un exemple à

suivre quant à l'importance de l'inspection avant départ car, si cette dernière avait été effectuée correctement, on aurait constaté que le câble électrique reliant le tracteur et la semi-remorque était manquant. J'ai fait part de mon observation au responsable de la formation de ce petit groupe d'étudiants et, sans en tenir compte, il a repris la route.

La présence d'un contrôleur routier à ce moment aurait été de mise mais heureusement, à quelques milles de là, le véhicule a été intercepté par un policier. Pour quelle raison? L'histoire ne le dit pas.

Il est certain qu'une telle situation ne pourrait être envisageable chez-nous, compte tenu de la qualité et de la rigueur de l'enseignement donné par nos centres

accrédités de formation.

Comme mentionné précédemment, il est important d'effectuer une vérification avant, pendant et après;

1. AVANT de débuter un voyage ou un quart de travail, il est important de faire une bonne vérification des composantes majeures. Cela permet d'en valider la conformité et, si des irrégularités ont été aperçues, d'effectuer les réparations avant de reprendre la route.

2. PENDANT notre journée et lors de nos divers arrêts, faire une tournée de notre matériel permet de constater son bon état, sinon, de remédier aux anomalies lorsque nécessaire.

3. APRÈS, évite de «donner au suivant». En effectuant une dernière inspection et en rapportant toute réparation à effectuer, on évite ainsi à un confrère de retarder le début de son voyage ou de son quart de travail. Commencer sa journée de travail avec une crevaison ou des lumières brûlées ne fait le bonheur de personne.

Des gestes si simples qui peuvent facilement faire partie de notre routine quotidienne et faire toute une différence dans notre journée ou dans celle d'un confrère. 

Pierre Tanguay

Ambassadeur de la route 2007/2009, routier professionnel US chez Transport Gilmyr inc. abeautifulday_3.1@hotmail.ca

Circulation urbaine, cols montagneux, toundra arctique...
Toutes ces conditions mettent le moteur d'un camion à rude
épreuve. Formulée pour allonger sa durée de vie, l'huile pour
moteur diesel Mobil Delvac™ à service intensif contribue à assurer
une protection contre l'accumulation de boue et de dépôts. Pour
en savoir plus, rendez-vous sur notre site Web mobildelvac.ca



Mobil Delvac^{MC}
Longue vie à votre moteur

**La loi du
moteur le
plus endurant**





Êtes-vous branchés?

Par Richard Prévost

Rarement essentiel mais toujours apprécié, l'onduleur permet d'utiliser de petits appareils électriques domestiques à bord du camion pour agrémenter les périodes de repos. En anglais, on l'appelle «inverter». Voici comment éviter que l'investissement ne se transforme en feu de camp.

Comment ça marche?

L'onduleur transforme le courant continu d'un camion (DC, 12V) en courant alternatif pour simuler l'électricité d'une maison (AC, 110V).

Courant alternatif

C'est l'électricité d'Hydro-Québec. On l'appelle courant alternatif car il voyage continuellement dans un sens puis dans l'autre. En Amérique du Nord, il alterne à une fréquence de 60 Hz, soit 60 alternances positives et 60 alternances négatives à chaque seconde.

Est-ce que tous les onduleurs produisent de l'électricité similaire?

Non. La courbe sinusoïdale produite est soit modifiée, soit pure. Sinusoïdale n'est pas un nouveau traitement pour une maladie rare des sinus, c'est la façon dont l'onduleur reproduit le courant alternatif.

Quel type choisir?

Une courbe sinusoïdale pure requiert un appareil plus complexe et coûteux, mais aussi plus performant car sa courbe d'ondulation

est pratiquement parfaite. Cette qualité est parfois nécessaire pour des appareils de haute précision, comme une machine pour contrôler l'apnée du sommeil.

Une courbe sinusoïdale modifiée produira des alternances saccadées, donc moins fluides. C'est le modèle le plus répandu dans l'industrie, plus abordable que l'autre, offrant un excellent rapport qualité-prix. Il comble 95 pour cent de vos besoins.

De quelle puissance avez-vous besoin?

La puissance est calculée en watts. Une utilisation normale requiert un onduleur produisant entre 1 500 et 2 000 watts de puissance continue, et une puissance de pointe plus élevée pour les appareils domestiques qui exigent une fluctuation au démarrage. Un four à micro-ondes de 900 watts pourrait consommer jusqu'à 1 500 watts quand il démarre. La puissance de pointe (*peak*) documentée et garantie d'un onduleur de 1 800 watts pourrait donc facilement générer 3 000 watts de puissance sur une courte période.

Quel genre de câbles utiliser?

Leur choix est primordial, la grosseur étant proportionnelle à la puissance de l'onduleur. Des câbles de trop petit diamètre offrent trop de résistance à l'électricité et vont surchauffer. La grosseur d'un câble est définie selon la charte AWG (American Wire



Gauge). Plus le chiffre est petit, plus le câble est gros et moins il offre de restriction. Il est donc plus performant. Un câble AWG #1 est plus gros qu'un AWG #4. La charte comprend aussi des zéros : un AWG #00 est plus gros qu'un AWG #0.

Et les branchements?

On devrait toujours prioriser un onduleur qui nécessite que les câbles soient munis de cosses permanentes, branchés à l'aide d'écrous. Je suis méfiant face au principe des câbles dénudés, insérés dans un trou de l'onduleur et retenus par une vis hexagonale «Allen». Les vibrations de la route pourraient desserrer le branchement, causant un court-circuit ou un incendie.

L'onduleur étant installé sous le lit, les câbles doivent obligatoirement traverser le plancher pour rejoindre les batteries. Certains fabricants d'onduleurs proposent un kit d'installation comprenant des petits manchons en PVC qui protègent du frottement, sécurisent les câbles au plancher et scellent parfaitement les trous.

Cabine pré-câblée en usine?

Lors de votre prochaine commande de tracteur(s) avec couchette, demandez si l'option «shore power» est disponible. Cette option

Câbles à cosses permanentes

offre le câblage et les prises électriques intégrés à la couchette. Généralement prévue pour relier la cabine à une source 110V externe (maison, truckstop, etc), cette configuration permet d'y brancher directement l'onduleur.

Certains fabricants de camions vous proposeront un onduleur d'usine compris dans l'option «shore power». Demandez à voir les spécifications et des images de l'installation afin de confirmer que cela répond à vos besoins et, surtout, à vos critères de performance.

Ai-je besoin de protection supplémentaire?

Toute installation qui se respecte devrait comporter un disjoncteur ou un méga-fusible entre les batteries et l'onduleur. Un onduleur de qualité devrait aussi posséder son propre disjoncteur interne en cas de surchauffe, d'abus ou de court-circuit, ainsi qu'une protection contre le drainage des batteries.

L'onduleur ne demande pratiquement aucun entretien. Si on s'attarde à la sélection et à l'installation, il vous offrira plusieurs années de loyaux services sans jamais mener à la question qui tue : «Vais-je devoir réviser le déductible de mes assurances?». **TR**

Richard Prévost est directeur de la flotte et de la formation pour *Transport Sonar - Canada Cartage (Québec & Maritimes)*. On peut le joindre à rprevost@transportsonar.com.



QUALITÉ, FIABILITÉ, DISPONIBILITÉ
ET VALEUR POUR TOUTES MARQUES.



LE CHEF DE FILE POUR TOUTES LES MARQUES

Promesse TRP® toutes marques. C'est la promesse d'une performance à laquelle vous pouvez vous fier lorsque la route à affronter n'est pas fiable. Cela signifie une vaste gamme de pièces de remplacement fiables pour toutes marques de camions, remorques et autobus. Ce qui représente la qualité et la valeur pour les applications de classes lourde et moyenne. C'est également là que vous trouverez une garantie leader de l'industrie ainsi qu'une disponibilité à l'échelle nationale qui permet à votre entreprise de progresser.

Recherchez les pièces TRP sur TRPParts.com ou visitez votre détaillant autorisé TRP le plus près.



La carte d'affaires toujours d'actualité!

Par Céline Pilote

À l'heure d'Internet, des messageries et carnets d'adresses électroniques, la carte d'affaires a toujours sa place. Lorsqu'on rencontre quelqu'un, c'est l'une des premières choses que l'on échange. Comme dirait le dicton, «vous n'aurez jamais une deuxième chance de faire une bonne première impression».

Notre carte d'affaires devient donc le reflet de nous-même. Elle doit mettre en évidence notre PVU (proposition de vente unique), c'est-à-dire à qui nous nous adressons, les produits ou services que nous offrons ainsi que les bénéfices que notre client potentiel pourra en retirer.

Elle devrait être un résumé de notre «elevator sales speech», qui consiste à expliquer à notre interlocuteur, en moins de 30 secondes, ce que l'on fait et ainsi lui donner le goût de nous poser des questions pour en savoir davantage. Trop souvent, on rencontre des gens pour la première fois et ils essaient de nous expliquer ce qu'ils font, sans avoir préparé d'«elevator sales speech» et au bout de 10 minutes, ce n'est toujours pas clair pour nous. Notre intérêt risque alors de diminuer de façon exponentielle.

Après notre 30 secondes de présentation, si notre interlocuteur a de l'intérêt, il nous demandera notre carte d'affaires. Il ne faut jamais donner notre carte d'affaires à

quelqu'un qui ne nous l'a pas demandée; on doit attendre qu'il nous la demande. C'est contre l'étiquette professionnelle de distribuer notre carte d'affaires sans que les gens nous l'aient demandée. La politesse exige que nous leur demandions ensuite la leur en échange de la nôtre.

Notre carte d'affaires doit être propre. N'oublions pas qu'elle est le reflet de nous-même. Combien de fois recevons-nous des cartes avec les coins retournés parce que la personne les avait dans sa poche? Évitez de sortir



des cartes de visite fripées de votre portefeuille ou de vos poches. L'utilisation d'un porte-cartes fait une grande différence. Soyez assuré que l'image de votre entreprise bénéficiera grandement d'un tel accessoire!

Pour se distinguer, pour quoi ne pas choisir un format non standard, autant par sa forme que par sa couleur ou sa présentation? Il peut aussi être très intéressant d'y ajouter notre photo. Les gens à qui on remet notre carte auront plus de chance de se souvenir de nous si on y a

ajouté notre photo. On oublie vite qui l'on rencontre dans un événement et souvent, on peut avoir recueilli plusieurs cartes et ne plus trop se souvenir de qui est qui. Les gens ne se souviennent pas toujours des noms mais se rappellent plus facilement des visages. Il n'y a pas que les courtiers immobiliers qui ont avantage à mettre leur photo sur leur carte d'affaires, tous peuvent en retirer un grand avantage.

Le lien de votre profil LinkedIn, si vous en avez un, est un élément important à

retrouver sur la carte d'affaires. Aujourd'hui, LinkedIn devient presque un incontournable : c'est un Facebook d'affaires. Le site Internet de l'entreprise et le courriel doivent

aussi être sur la carte d'affaires. Quant à l'adresse courriel, utilisez-en une qui correspond à votre site Internet, ceci renforcera votre image de marque. Portez une attention à la lisibilité de la carte : les caractères doivent être d'une taille suffisante pour être déchiffrés instantanément. Les gens n'ont pas toujours une paire de lunettes de lecture à portée de main.

Vous devriez avoir des cartes d'affaires partout. Sur vous, dans votre porte-documents, dans votre voiture, dans votre sac de golf... au

cas où un client potentiel vous la demanderait. Vous allez rencontrer des centaines de personnes dans différentes activités sociales. Quel dommage si, le lendemain, vos contacts oublièrent votre numéro de téléphone, votre adresse électronique ou même votre nom.

Aujourd'hui, on échange des cartes partout : au restaurant, au théâtre...

L'endos de la carte peut servir à imprimer quelque chose mais, l'idéal, c'est de le laisser vierge. Souvent, on veut laisser une note à quelqu'un. On peut alors se servir de notre carte et écrire au verso, ou la personne à qui on la donnera voudra peut-être y inscrire une note ou notre numéro de cellulaire, par exemple. Si le vide vous fait peur, vous pouvez toujours imprimer à l'endos une carte Google de l'adresse physique de votre entreprise.

Les cartes d'affaires sont intrinsèquement liées au réseautage. Chaque personne que vous rencontrez est une occasion pour vous de développer votre réseau social et, par conséquent, de développer votre entreprise. Vous ne savez jamais qui vous allez rencontrer, et qui pourrait être la clé vous permettant d'obtenir un contrat d'affaires extraordinaire. **TR**

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



CONSOMMEZ MIEUX

TOTAL RUBIA TIR 7900 FE 10W-30

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

JUSQU'À 3% D'ÉCONOMIE EN CARBURANT



AVANTAGES

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

HOMOLOGATIONS ET SPÉCIFICATIONS

- API CJ-4 / SM (CI-4 Plus, CI-4, CH-4, CG-4, CF)
- ACEA E7 / E9
- CATERPILLAR ECF-3
- CUMMINS CES 20081 APPROVED
- MACK EO-0 PP APPROVED
- MERCEDES-BENZ : APPROVAL 228.31
- RENAULT RLD-3 TRUCKS APPROVED
- VOLVO VDS-4 APPROVED
- MAN M3575

total-lub.ca





Chauffeur, tu dors?

Par Samuel Laverdière

*Chauffeur tu dors
Ton camion va trop vite
Chauffeur tu dors
Arrête ou tu prends l bord*

On dirait bien que ma mémoire fait défaut et que les paroles ne sont pas exactes. Trêve de plaisanterie, l'humour n'est qu'une voie pour nous mener droit vers un thème aux refrains beaucoup plus dramatiques : la fatigue au volant. Avec en moyenne neuf décès de chauffeurs professionnels de véhicules lourds par année, on rit jaune. Et au-delà du Règlement sur les heures de conduite et de repos pour les conducteurs de véhicules lourds, il y a des règles dictées par le métabolisme du corps humain qui doivent être respectées pour que le travail sur la route soit sécuritaire, pour le chauffeur professionnel et pour tous les usagers de la route.

Se souvenir des causes

Plusieurs éléments doivent être pris en considération lorsqu'on tente d'identifier les différentes causes menant un chauffeur à conduire en état de fatigue. Tout d'abord, il y a les causes liées au chauffeur lui-même : son âge, sa forme physique, son alimentation, son temps d'éveil, la quantité et la qualité de son sommeil. Ensuite, le travail à accomplir peut lui aussi influencer la fatigue. On pense alors aux horaires rotatifs, au travail de nuit et à la durée de la période de travail.



Puis, il y a des causes environnementales influentes sur la fatigue comme l'ergonomie du véhicule, les conditions routières, la monotonie de la route et bien d'autres. Le tout additionné à un manque de sommeil, répété régulièrement, va ultimement mener à une fatigue chronique. Sans oublier la possibilité de développer des problèmes physiques tels que l'apnée du sommeil. En résumé, on constate que les causes sont multiples et complexes.

Se souvenir des conséquences

Sans passer par quatre chemins, voici des chiffres tirés du Programme nord-américain de gestion de la fatigue (PNAGF), auquel des organismes comme Transports Canada, la Société d'assurance automobiles du Québec et la Federal Motor Carrier Safety Administration, collaborent dans le but de réduire les accidents de la route

causés par la fatigue : 15 pour cent des accidents de la route impliquent un véhicule lourd et 31 pour cent des accidents mortels sur la route sont causés par la fatigue. Les conducteurs de véhicules lourds ayant dormi moins de six heures sont deux fois et demie plus susceptibles de s'endormir au volant et trois fois plus susceptibles d'avoir un accident grave. Après 17 heures d'éveil, la probabilité d'avoir un accident est 10 fois plus élevée et, dans 40 pour cent des accidents liés à la fatigue, le conducteur était éveillé depuis plus de 17 heures. Somme toute, ces chiffres ne tiennent pas compte des épisodes de frousse que certains ont vécus en passant tout près d'un très fâcheux accident.

Se souvenir de nos proches et de nous-même

Au-delà du travail, c'est notre vie personnelle et familiale

qui peut subir les contre-coups de la fatigue. Une augmentation du stress, les longues absences loin de la maison et la baisse de l'activité physique vont influencer notre sensation de bien-être.

Pour vous assurer d'être aptes à conduire et vigilants lorsque vous vous trouvez derrière le volant, n'hésitez pas à prendre du repos (de qualité!), connaissez et respectez vos limites, prenez des repas sains et légers sur la route, et surtout, prenez des pauses dès les premiers signes de fatigue lors des longs déplacements. Ne mourez pas de fatigue. **TR**

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



VOUS NE LIVREZ PAS DES CUPCAKES!



Le Granite® de Mack® est prêt pour le travail. Un vrai travail, dur, exigeant. Et peu importe ce que vous lui mettez sur le dos, une benne, un châssis roll-off ou une bétonnière, il est prêt à tout.

MackTrucks.com

TOUJOURS PRÊT.

Têtes d'affiche

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



1 C'est le jeudi 18 septembre qu'avait lieu la traditionnelle Soirée vins et fromages du **Club des professionnels du transport Québec inc. (CPTQ)**. Cette année encore, *Julien Leblanc* (traiteur) et *Robert Mercier* (expert en vin) en ont mis plein la vue et les papilles aux quelque 145 participants. L'événement, rendu possible notamment grâce à la contribution des commanditaires, s'est une fois de plus avéré un franc succès. Sur la photo, on retrouve les commanditaires de la soirée.



2 Le **Groupe Morneau** annonce la nomination de *Pascale Simoneau* au poste de directrice de comptes. Mme Simoneau sera responsable du recrutement de nouveaux clients, dans la région de l'ouest de Montréal, pour l'ensemble des divisions du Groupe. Elle sera affectée au point de service de Montréal.



3 Le **Groupe Morneau** annonce la nomination de *Sylvain Lavoie* au poste de directeur des ventes. M. Lavoie collaborera, entre autres, à la réalisation de la mission de l'entreprise par la planification, l'organisation, la direction, le contrôle et l'évaluation des activités reliées aux ventes du Groupe. Il sera affecté au point de service de Montréal.

4 La direction du **Centre du camion Gamache** annonce le retour de *Luc Lareau* au sein de son équipe des ventes.

5 *Louis Lévesque*, directeur des ventes chez **Groupe St-Henri Inc.** annonce la nomination de *Charles Dubé* au poste de représentant senior. M. Dubé a occupé différents postes de responsabilité dans l'industrie de la remorque spécialisée.



6 **Mack Laval** accueille *Jean-François Laurin* au sein de son équipe de vente. Il sera le nouveau représentant de camions Mack pour le territoire de Lanaudière. Né dans une famille de transporteurs, M. Laurin a occupé chacun des postes de l'entreprise familiale.

7 **Mack Laval** accueille *Aimé Cloutier* à la direction de son équipe de vente.

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

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

Shell LubeAnalyst aide à surveiller le rendement de votre matériel

Shell LubeMatch offers propose des recommandations permettant d'obtenir une lubrification optimale

Shell LubeVideoCheck permet d'évaluer l'état interne de votre moteur

Shell LubeExpert assure un soutien et des inspections d'applications sur place

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



**L'HUILE MOTEUR
QUI TRIME AUSSI
DUR QUE VOUS.**



Nouvelle énergie

C.A.T. prend un virage sans précédent. Daniel Goyette nous explique son audacieuse stratégie qui permettra à ses camions autoroutiers de rouler au gaz naturel comprimé.

Par Steve Bouchard

Daniel Goyette avait annoncé ses couleurs dans nos pages à l'automne 2012 : la récession maintenant chose du passé, il était temps de renouveler sa flotte de camions et, non seulement tous ses véhicules seraient-ils loués, mais ils seraient aussi propulsés au gaz naturel.

Le mois dernier, l'annonce est devenue officielle : C.A.T., de Coteau-du-Lac, a signé avec Ryder une entente de location avec service complet de 100 tracteurs à compartiment-couche, et l'aspect le plus innovateur de l'annonce, c'est que les nouveaux Freightliner Cascadia seront propulsés par des moteurs Cummins Westport ISX12 G à allumage par bougies alimentés au gaz naturel comprimé (GNC). Les camions ont été commandés en août dernier et une première partie sera livrée au deuxième trimestre de 2015. La livraison des 100 camions s'échelonnait sur quelques mois. (C.A.T. a aussi une option pour 20 camions à un de ses terminaux américains.)

On se serait normalement attendu à ce qu'un transporteur longue distance comme C.A.T., qui relie Montréal à Laredo au Texas, choisisse le gaz naturel liquéfié (GNL), notamment parce qu'il offre une plus grande autonomie. Mais le président de C.A.T. a bien mûri et structuré son projet, tellement qu'il sera en mesure de rouler au GNC, un carburant qui fait appel à une technologie plus simple offrant beaucoup plus d'avantages à ses yeux.

Depuis notre entrevue en 2012, Daniel Goyette a beaucoup voyagé pour assister à une multitude de conférences sur le gaz naturel. Il s'était donné deux ans pour faire l'évaluation du projet et avait comme objectif d'être prêt en 2015 et ce but sera atteint. «L'idée a mûri il y a trois ans, quand nous avons dû prendre une décision quant au renouvellement de notre flotte, et nous avons vu les avantages économiques du gaz naturel», rappelle Daniel Goyette. «Si nous avons décidé d'opter pour la location avec Ryder, c'est parce que c'était pour nous le seul moyen de migrer vers le gaz naturel. Notre décision d'aller vers le gaz naturel s'appuie sur de solides bases économiques, et il nous fallait un partenaire qui nous permettrait de limiter le



Daniel Goyette et ses filles Annie et Karine, qui occupent des responsabilités grandissantes au sein de C.A.T.

Photo: Yan Villeneuve

risque qui entoure le fait de passer à une nouvelle technologie.»

Mais une fois les avantages économiques bien établis et les risques bien cernés, il reste plusieurs obstacles à surmonter, comme les limites de la propulsion au gaz naturel, l'entretien associé à une nouvelle technologie de propulsion et, le dernier mais non le moindre, les contraintes d'approvisionnement.

«Le plus grand défi qui se posait, c'était la distance», explique M. Goyette. «La technologie de GNC offerte n'était pas nécessairement adaptée au transport sur longue distance. Il fallait donc développer un réseau d'approvisionnement en GNC.»

Mettre un réseau au monde

Avant d'en arriver à sa configuration finale, C.A.T. a effectué différents tests avec des moteurs Cummins ISX G au GNL et des transmissions manuelles, tests qui lui ont permis de mieux comprendre la gestion d'un groupe motopropulseur au gaz naturel. Le choix final de la transmission s'est porté sur l'UltraShift Plus à 13 rapports, qui permet d'obtenir le maximum de couple à la demande avec le moteur ISX 12 G. (C.A.T. utilisait traditionnellement des dix vitesses.)

Mais l'essentiel du travail a porté sur le développement des ensembles de réservoirs permettant d'offrir l'autonomie requise. Pour des raisons de flexibilité par rapport aux masses totales en charge transportées (60 000 livres en moyenne, et 80 000 livres au maximum), les camions de C.A.T. seront équipés de deux formats de réservoirs de la compagnie Quantum, soit d'une capacité de 165 ou de 205 gallons de diesel équivalents (GDE).

En vedette

La plupart des réservoirs ont une capacité de 165 GDE et procurent une autonomie de 600 milles (retenez ce chiffre); ceux de 205 GDE permettent de rouler 800 milles. Le plus petit réservoir ajoute 2 000 livres au camion; celui de 205 GDE est plus lourd d'un autre 400 livres.

Maintenant, comment assurer l'approvisionnement en GNC de Coteau-du-Lac à Laredo? C'est là qu'arrive un autre élément crucial à la réalisation du projet de C.A.T. Daniel Goyette explique.

«Au Canada, il n'y a pas de station d'approvisionnement, à part celles d'EBI à Berthierville et Montréal-Est. Pour que le projet soit viable, il fallait que je mette 100 camions au GNC sur la route, soit la masse critique nécessaire à la construction de stations d'approvisionnement sur notre corridor de transport.»

Pour qu'une station soit construite, elle doit vendre de 600 000 à 700 000 GDE par année. Les 100 camions de C.A.T. assureront d'atteindre ces volumes, et ils permettront donc de mettre en place une structure d'approvisionnement



Les Freightliner Cascadia équipés du moteur Cummins Westport ISX12 G commenceront à être livrés chez C.A.T. au deuxième trimestre de 2015.

comprenant une station tous les 600 milles, répondant aux besoins de C.A.T. en fonction de l'autonomie permise par les réservoirs de GNC.

C.A.T. est à finaliser les ententes avec les futurs fournisseurs de stations. «Notre modèle d'affaires prévoit que cinq stations publiques seront construites sur la côte Est des États-Unis, ou que deux soient construites et six autres stations soient modifiées», explique M. Goyette, qui fait remarquer que le remplissage se fait en une dizaine de minutes et de façon très simple. Pour les chauffeurs, le processus de remplissage au GNC ne sera

pas plus compliqué que celui au diesel.

C.A.T. disposera également d'une station à ses propres installations de Coteau-du-Lac et de Toronto. Les installations de Coteau-du-Lac se trouvent à proximité d'un gazoduc de Gaz Métro, «qui nous a offert sa collaboration et a fourni une bonne assistance technique au projet».

Une technologie à entretenir

Mettre des camions au gaz naturel sur la route, c'est très bien, mais encore faut-il pouvoir les entretenir. Daniel Goyette y avait évidemment pensé. Ryder et C.A.T.

PRENEZ LE CONTRÔLE.

La transmission UltraShift PLUS MHP. Construite pour vos besoins. Selon vos spécifications. Pour vous donner une longueur d'avance. Avec un PTC maximal jusqu'à 63 503 kg et jusqu'à 13 rapports pour une meilleure aptitude en pente. Avec le système de changement de rapport intelligent qui sait quand sauter des rapports pour optimiser l'économie de carburant. Et l'aide au démarrage en pente pour un contrôle parfait. Des performances pour garder votre attention sur la route. Et toujours appuyée par les solutions, le soutien et l'expertise du réseau Roadranger®. Roulez selon vos choix. Roulez efficacement. Roulez. Trouvez vos avantages Eaton® à eatoncanada.ca

EATON
Powering Business Worldwide

©2014 Eaton. Tous droits réservés.



APPUYÉ PAR LE SOUTIEN
Roadranger

ont travaillé conjointement au développement du réseau d'approvisionnement en fonction des distances franchissables avec les réservoirs, mais ils ont aussi mis sur pied un réseau d'ateliers d'entretien.

«Il était très important pour nous d'avoir le support sur la route. Le terminal de Coteau-du-Lac sera mis à jour pour répondre aux exigences réglementaires relatives au gaz naturel et deviendra le centre d'entretien au Québec.» De son côté, Ryder adaptera une trentaine de ses ateliers actuels.

Le début de l'exploitation des camions au GNC sera coordonné avec la mise en service des stations d'approvisionnement, qui devrait avoir lieu d'ici juin 2015. Daniel Goyette prévoit que sa flotte de plus de 300 tracteurs roulera entièrement au GNC d'ici 2016.

Il croit que les facteurs de rentabilité qu'il a identifiés aujourd'hui seront encore valables demain. Les Américains, qui ont des réserves pour les 100 prochaines années, veulent promouvoir le gaz naturel et devenir un pays exportateur.

Le gouvernement fédéral américain subventionne généreusement les économies vertes et il serait même question qu'il offre une subvention de 50 cents le gallon pour promouvoir le gaz naturel. Sur la question de l'aide gouvernementale, M. Goyette reconnaît les efforts importants consentis par le Québec, mais déplore l'immobilisme du fédéral.

Enfin, le coût de la molécule ne compte que pour 20 pour cent du prix du gaz naturel. «Même si les taxes venaient qu'à en faire doubler le prix, le gaz naturel demeurerait tout de même rentable», analyse Daniel Goyette.

«La nouvelle génération dans le transport, selon moi, c'est le gaz naturel. Notre choix est non seulement financier, il est aussi environnemental», affirme le président de C.A.T. D'ailleurs, les prochaines remorques de C.A.T. feront appel à un design plus «zen», alliant le blanc au bleu caractéristique du gaz naturel.

Le passage à un carburant plus «vert» aura également une signification importante pour les chauffeurs de C.A.T., car ils participeront eux aussi à réduire l'empreinte environnementale de la compagnie. Daniel Goyette voit dans ce passage vers une technologie moins polluante une

grande occasion de valorisation pour son personnel sur la route et dans les bureaux. «Ils participent à un projet qui contribuera, dans la mesure de ce que nous pouvons faire, à léguer un environnement plus sain à nos enfants», fait-il remarquer.

Annie et Karine Goyette, filles de Daniel, occupent une place grandissante à la direction de l'entreprise, Annie à titre de vice-présidente Ventes et Marketing,

et Karine au poste de vice-présidente des Opérations.

«C.A.T. est en transition avec une nouvelle génération de dirigeants et avec une nouvelle génération énergétique», souligne Daniel Goyette. «Dans le passé, nous avons tous pollué. Pendant des années, nous avons utilisé du diesel. Il est maintenant le temps de passer à des énergies propres pour la nouvelle génération.» 



ROBERT BERNARD

TRM Ltée



RECHAPAGE

MICHELIN

XDSMD

- ✓ RECHAPAGE DE PNEUS AVEC SEMELLE MOULÉE ET PRÉ-MOULÉE
- ✓ RÉPARATION DE PNEUS PAR SECTION
- ✓ ACHAT ET VENTE DE CARCASSES
- ✓ SERVICE DE PEINTURE DE ROUES
- ✓ SERVICE DE ROUTE 24H/7JOURS

- Composé unique de gomme et lamelles exclusives à Michelin
- Lamelles pleine largeur et rainures
- Bande de roulement directionnelle optimisée pour la traction
- Profondeur de 25/32 po



LA PLUS GRANDE USINE DE RECHAPAGE MICHELIN AU CANADA!

✓

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

www.robertbernard.com

Dans l'atelier

AUSSI :

43 Groupe propulseur

48 Pneus

54 Nouveaux produits

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



Un Pete raffiné: Le Model 567 de Peterbilt comprend des caractéristiques visant à améliorer le rendement énergétique, comme un aérodynamisme repensé, des ensembles de carénage en option, des technologies de réduction de la marche au ralenti ainsi que des systèmes de surveillance de la pression des pneus.

Le règlement qui offre quelque chose en retour

Les camions spécialisés deviennent plus économes, et mis à part la diminution de votre facture de carburant, vous l'avez probablement à peine remarqué. Par Jim Park

Autrefois on disait : mettre du chrome sur un camion à benne, c'est comme mettre du parfum à un cochon. La même chose pourrait être dite à propos des équipements aérodynamiques. Exception faite de quelques rares circonstances, ils ne font aucune différence.

Au cours de l'année civile 2013, quand la première étape réglementaire visant

à réduire les émissions de CO₂ (ou à améliorer le rendement énergétique), connue non officiellement sous le nom de GHG14 dans l'industrie, est entrée en vigueur, le matériel roulant autoroutier a commencé à quitter les chaînes de montage muni de pneus à faible résistance au roulement, d'accessoires aérodynamiques, de minuteriers réduisant la marche au ralenti, et plus encore. Les

fabricants d'équipement spécialisé, bien que soumis aux mêmes règles, ne disposaient pratiquement d'aucune de ces options pour les aider à se conformer à la nouvelle réglementation.

Les pneus à faible résistance au roulement fonctionnent à merveille sur l'autoroute, mais pas nécessairement sur un chantier boueux. Les accessoires aérodynamiques? Voir ci-dessus. En ce

Vue imprenable: Le VNX de Volvo, destiné au transport lourd, combine le cadre et la position élevée du modèle spécialisé VHD de Volvo et le confort autoroutier du VNL. Son cadre principal avancé est situé 10 pouces au-dessus du centre de l'essieu avant, ce qui procure un bon dégagement hors-route, et son châssis est plus élevé de quatre pouces par rapport à un VN.



Dernier cri: Il n'y a rien d'aérodynamique sur ce camion, mais il bénéficie de la dernière génération de moteur Detroit DD16 et de capacités de diagnostic à distance.



Suivre le courant : Le nouveau T880 de Kenworth bénéficie d'un meilleur aérodynamisme que le toujours populaire T800, bien qu'il ne s'agisse peut-être pas du meilleur argument de vente du camion.



qui concerne la réduction de la marche au ralenti, elle fonctionne dans certains cas, mais pas toujours, comme avec les bétonnières. Si cette cuve arrête de tourner, vous venez juste d'acheter huit mètres cubes de béton dur comme du roc.

Il y avait des craintes au cours des semaines et des mois qui ont suivi l'annonce de la réglementation, voulant que les fabricants de camions commencent à inciter leurs clients à acheter des camions qu'ils ne voulaient pas, puisqu'ils devaient générer des crédits d'efficacité énergétique moyenne d'entreprise (corporate average fuel economy, ou CAFE). Ce n'est pas arrivé non plus.

«Il y a de la flexibilité dans la réglementation, alors les clients peuvent encore choisir la technologie qu'ils veulent», affirme Cortney Guzlas, ingénieure en chef – gaz à effet de serre, chez Navistar.

«L'EPA autorise la moyenne. Ce n'est pas chaque camion qui doit être conforme, mais chaque camion doit être certifié, et c'est ce qui détermine véritablement la conformité. Je crois qu'en tant qu'industrie, nous avons fait un bon travail en expliquant aux chargés de la réglementation les différences dans la façon dont les camions sont utilisés. Ainsi, ils ont modifié leurs exigences de conformité en conséquence.»

Mais une chose que les camions autoroutiers partagent avec les unités spécialisées, c'est les étiquettes de conformité. Une étiquette de conformité apposée sur la porte indique quelles technologies de réduction des gaz à effet de serre faisaient partie du camion lorsqu'il a été livré, et ces informations devront rester en place durant toute la durée de vie utile du véhicule. La durée de vie utile est

définie à 435 000 milles pour les véhicules de classe 8, 185 000 pour les véhicules des classes 6 et 7, et 105 000 milles pour les véhicules des classes 3 à 5.

Vous pouvez quand même peindre le camion de la couleur que vous voulez.

La plupart des fabricants de camions et de moteurs étaient prêts à offrir des moteurs GHG14 bien avant la date limite, et c'est vraiment la seule différence que nous voyons dans la plupart des camions spécialisés – et qui pourrait argumenter contre une économie de carburant améliorée? Mais avec les utilisateurs de camions spécialisés, l'économie de carburant est souvent une considération secondaire, après la robustesse générale et la durabilité du châssis.

«L'économie de carburant est difficile à mesurer sur les camions spécialisés et de construction», indique Stu Russoli,

Dans l'atelier

directeur du marketing des produits de construction pour Mack Trucks. «Il y a beaucoup d'arrêts/départs, de marche au ralenti nécessaire, et chaque jour sur le chantier apporte de nouveaux défis imprévisibles reliés à la conduite. Ça n'a rien à voir avec la conduite en ligne droite sur l'autoroute pendant 10 heures par jour.»

M. Russoli a confié à Transport Routier qu'il y a eu des progrès dans l'approche du «gear-fast, run-slow» où c'était pertinent, et les plateformes moteurs MP8 ont été certifiées GHG14 avec un gain d'efficacité énergétique d'environ deux pour cent.

«Nous nous intéressons toujours à la réduction de poids également, qui faisait partie des options de conformité pour les camions spécialisés», ajoute-t-il. «Mais, en vérité, vous ne pouvez pas commencer à enlever du poids à un châssis souvent construit pour la robustesse. Nous y avons apporté quelques changements, comme des roues d'alumi-



Flotter comme un papillon: Alors que le modèle Granite de Mack est déjà arrondi, sa forme se veut davantage un clin d'œil à la visibilité et à la maniabilité qu'à l'aérodynamique. La suspension mRIDE est beaucoup plus légère que la suspension de type «camelback» encore disponible.

nium en équipement standard, et nous faisons la promotion de la suspension mRIDE, plus légère que notre suspension de type «camelback». En fin de compte, la réduction de poids est également un avantage concurrentiel pour nous. C'est un argument de vente.»

Quelques fabricants d'équipement,

cependant, ont apporté un peu d'aérodynamisme sur la table – le Kenworth T880 et le Peterbilt Model 567 sont tous deux plus aérodynamiques que leurs prédécesseurs, donc ça ne les a pas affectés.

«Peterbilt a saisi l'occasion, avec la conception et la mise en marché de son produit vedette spécialisé – le Model 567 – d'améliorer le rendement énergétique, notamment grâce à un style plus aérodynamique, à des ensembles de carénage offerts en option, à des technologies visant à réduire la marche au ralenti et à des systèmes de surveillance de la pression des pneus», explique Charles Cook, directeur du marketing pour les produits spécialisés chez Peterbilt. «Nous avons aussi retenu quelques caractéristiques d'allègement pour améliorer l'économie de carburant, comme une cabine et des traverses en aluminium.»

Plus de valeur ajoutée

Un an avant la mise en place des exigences GHG14 en matière d'efficacité énergétique, un règlement a obligé l'utilisation des systèmes avancés de diagnostic embarqués (OBD) avec les camions lourds. Alors que l'industrie était plutôt méfiante au départ, plusieurs fabricants d'équipement ont réussi à en tirer quelque chose de bon, c'est-à-dire les diagnostics à distance, ou une certaine variation sur ce thème. Cette technologie est si avancée que le camion peut dire à son propriétaire ce qui ne va pas, avant même que la panne n'ait eu lieu.

«Le voyant d'anomalie du moteur («check engine») et autres témoins

Pneus Lachine acquiert Pneus Southward

2 succursales pour mieux vous servir

12 baies de service. unités service routier.

Un des plus gros détaillant poids lourds à Montréal

PNEUS SOUTHWARD 514-335-2800
5125, Côte-Vertu, St-Laurent, Québec H4S 1E3

PNEUS LACHINE 514-637-4603
578 Boulevard Saint Joseph, Lachine, Québec H8S 2L9

Franchisé Rechapage  

Transport
Routier

TSAQ

TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB
TECHNOLOGIE

100% CAMIONNAGE



Jean-Claude

Benoit

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

NOUVEAU

Truck Stop Québec Week end
Dimanche 18h00



Francis Tremblay animateur



Daniel Beaulieu Collaborateur

Besoin de chauffeurs?

Placez vos offres d'emplois sur Truck Stop Québec

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



A la recherche de routiers, répartiteurs, courtiers,
mécaniciens...?

Nous sommes votre meilleure référence! Truck Stop Québec
est la seule et unique radio dédiée aux camionneurs!

Truck stop québec rejoint assurément le camionneur que vous
recherchez!



RADIO

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

WEB

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

TRUCKSTOPQUEBEC.COM

1147 Des Roses, Plessisville (Qc) G6L 3A1

Tel.: 819-362-6089

Courriel: benoit@truckstopquebec.com

Suivez-nous sur:



d'alerte dans le tableau de bord ne donnent pas beaucoup d'information sur le problème au chauffeur», affirme J.P. Davis, directeur de segment pour la gamme 122SD chez Daimler Trucks North America. «Quand un camion est sur un chantier en train de verser du ciment ou de faire des travaux de levage, ces voyants peuvent causer beaucoup d'anxiété. Notre Virtual Technician peut aviser la flotte ou le chauffeur d'un problème critique ou simplement d'un ennuyeux problème de capteur. Si le problème est mineur, le camion peut continuer à travailler.»

Les diagnostics sont pratiquement instantanés; plus besoin d'attendre trois jours chez un concessionnaire.

«Nous pouvons analyser ce qui ne fonctionne pas avec le véhicule, et ensuite diriger le camion vers un concessionnaire tout près pour son entretien, et nous aurons les pièces et les techniciens prêts pour quand le camion arrivera», souligne Frank Bio, directeur du développement

Espèce rare: Le Terrastar 4x4 de Navistar possède la seule boîte de transfert à engrenages pour camions des classes 4 et 5 de l'industrie.



des ventes, véhicules spécialisés et carburants de remplacement chez Volvo Group North America. «Le concessionnaire n'a pas à diagnostiquer le camion de nouveau puisque nous savons déjà ce qui ne fonctionne pas.»

Caterpillar offre avec son camion CT-660 le système Product Link qui, installé à même le camion, permet de

recueillir des informations électroniques transmises via cellulaire ou satellite vers un serveur sécurisé. L'utilisateur peut ensuite consulter ces informations puis les regrouper, les trier et les analyser. Caterpillar offre aussi VisionLink, une application permettant de visualiser les données propulsées par Product Link via cellulaire ou satellite.

thermoking.ca

Appelez : 1-800-990-9662



THERMO KING
EST DU CANADA
Une division de Jonjo Transport Refrigeration Limited

NOUS AVONS DÉMÉNAGÉ

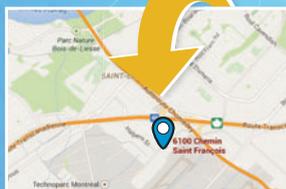
Notre succursale de **Ville Saint-Laurent**

6100 Chemin Saint-François, Saint-Laurent, Québec, Canada H4S 1B7



- ✓ Succursale beaucoup plus grande
- ✓ Très bien situé dans l'ouest de Montréal
- ✓ Département de pièces plus grand
- ✓ Entretien préventif
- ✓ Vente, service et pièces au même endroit

Venez nous visiter à notre nouvelle succursale!



JOUR DE L'OUVERTURE
le 10 novembre 2014

Trouvez cette enseigne et une équipe d'experts saura vous servir



Québec	418-653-0863	Boucherville	450-655-9987
Montréal	514-333-5133	Vaudreuil-Dorion	514-333-5133
Toronto	(905) 564-2800	Ottawa	(613) 738-0540
Ayr	(519) 489-0140	Moncton	(506) 858-8849

ODG | CONVEYGROUP

Achetez, Vendez, Prospérez

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



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

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



Le CT-660 de **Caterpillar** est offert avec les technologies Product Link et VisionLink, qui permettent de recueillir des informations électroniques, puis de les consulter, les regrouper, les trier et les analyser.

S'il existe un inconfort perceptible aux systèmes de diagnostic embarqués, c'est que les règlements exigent que certaines composantes liées aux émissions et aux systèmes logiciels possèdent un codage interne appelé CAL-ID/CVN, de manière à ce que l'installation de pièces non-approuvées soit reconnue.

Mais si vous obtenez une économie de

carburant avec les moteurs GHG14, sera-t-il encore nécessaire de supprimer ou de modifier le système d'émissions?

Les nouveaux moteurs, avec leurs stratégies d'injection de carburant plus complexes et leurs pressions d'injection supérieures, offrent un avantage intéressant : le moteur est plus silencieux. Il n'y a rien de mal à ça, mais maintenant, cer-

tains bruits dans la cabine sont davantage perceptibles, ce qui a même donné lieu à des plaintes à propos de choses que personne ne pouvait entendre avant.

«Le moteur Paccar MX13 est plus silencieux que ses prédécesseurs d'environ 4 dB», indique Alan Fennimore, directeur du marketing des camions spécialisés chez Kenworth. «En raison d'autres sources de bruit qui sont devenues plus apparentes, nous avons retiré tous les interrupteurs pneumatiques non-essentiels de la cabine et nous utilisons un interrupteur électrique pour faire fonctionner une électrovalve installée à l'extérieur.»

Même la conception des supports de moteur, des supports de cabine et des cloisons pare-feu a été modifiée en fonction des commentaires des clients à propos de «nouveaux» bruits qui ont toujours été là, mais qui étaient étouffés par le son du moteur. C'est drôle ce que les clients remarquent sur les nouveaux camions. **TR**

Nous offrons plus que les réparations de moteurs et transmissions

Notre nouveau programme *Services de qualité pour camions et autocars* élargit notre offre de service à travers le Canada. Profitez de l'avantage d'une compagnie avec des succursales proches de vous pour un service là où vous en avez besoin.

Nous nous occupons de tout:

- Inspections des véhicules
- Climatisation
- Composants de transmission
- Systèmes de refroidissement et d'échappement
- Freins, direction et suspension
- Composants électriques
- Éclairage
- Systèmes d'émission



SYSTÈMES DE PUISSANCE

Membre du réseau



WheelTime
Quality Truck & Coach Care

1.888.717.7131
WAJAXPOWER.COM



16, 17 et 18 avril 2015

Place Bonaventure • Montréal, QC, Canada



Le carrefour de l'industrie du camionnage du Canada

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



Commanditaire
Platine:

Endossé par:



www.expocam.ca

Au-delà de l'automatisation

Les transmissions à double embrayage semblent prêtes à propulser l'automatisation à un autre niveau, et maintenant Eaton se met de la partie. Par Rolf Lockwood

Une révolution tranquille est en cours dans cet espace mécanique qui se situe entre le moteur et les essieux arrière des camions en Amérique du Nord. Révolution peut-être même encore plus marquée en Europe de l'Ouest. Je parle ici de l'ascension lente et constante de l'automatisation des boîtes de vitesses qui propulsent le couple vers les roues motrices. Cela signifie évidemment la disparition de cette troisième pédale, celle de l'embrayage, qui rend perplexes les nouveaux chauffeurs, presque sans exception.

Certains arrivent à maîtriser la coordination de l'embrayage et de l'accélérateur en un rien de temps, certains n'y parviennent jamais, et la majorité se débrouille.

Il existe encore beaucoup de réticences puisqu'une boîte de vitesses manuelle coûte moins cher, d'une part, et puisqu'elle est dépourvue de commandes électroniques, elle est plus simple et donc plus facile à réparer, surtout dans les endroits où les outils de diagnostic sophistiqués ne sont pas à portée de main.

Au premier abord, la mécanique automatisée peut coûter plus cher qu'une boîte manuelle traditionnelle, mais les avantages pourraient en valoir la peine, même s'ils sont en grande partie intangibles. Voilà la logique appliquée de nos jours par un nombre croissant de grosses flottes autoroutières, dont certaines ne font appel qu'à l'automatisation.

Et n'oublions pas qu'il est également possible d'économiser du carburant, bien que cela dépende d'une multitude de facteurs. Les boîtes automatisées plus récentes ont une logique bien supérieure à celle qu'elles offraient lorsqu'elles sont arrivées sur le marché, c'est-à-dire de meilleurs points de changement de

vitesse, plus rapides et plus efficaces. Certaines peuvent même «voir» la route devant grâce à des données de géolocalisation et ainsi choisir le bon rapport pour une topographie donnée, minimisant les changements de vitesse inutiles par la même occasion.

Dans le monde des véhicules nord-américains de classe 8, les transmissions automatisées détiennent environ 30 pour cent des parts de marché ces jours-ci, avec une augmentation prévue de deux à quatre pour cent au cours des cinq prochaines années environ.

Le président et chef de la direction chez Daimler Trucks North America, Martin Daum, est un peu plus optimiste. Il m'a confié plus tôt cette année que la transmission automatisée Detroit DT12, présentement fabriquée en Allemagne, a été extrêmement bien reçue par le marché nord-américain. Sa fabrication sera déplacée à Detroit au Michigan l'an prochain.

«Ça a dépassé toutes les attentes», a indiqué M. Daum. Introduite ici il y a un



MAJORITÉ VISIBLE: Les chauffeurs l'ont plus facile de nos jours, avec des transmissions automatisées comme la I-Shift de Volvo (montrée ici) présente dans plus de 60 pour cent des camions assemblés par le fabricant.



POPULARITÉ CROISSANTE: La DT12 de Detroit, montrée ici à l'usine allemande, a connu un grand succès avec les camions Freightliner et est maintenant offerte avec les Western Star. Sa fabrication sera déplacée au Michigan l'an prochain.

peu plus d'un an, mais déjà bien établie en Europe, elle se retrouve sur plus d'un tiers des camions Freightliner nouvellement construits. Les commandes pour la transmission manuelle automatisée DT12 ont atteint près du double de ce que le fabricant avait prévu à ce stade.

La part de marché de la transmission va augmenter, selon M. Daum, pour atteindre 90 pour cent des nou-

veaux Freightliner d'ici les quatre prochaines années.

Volvo, l'autre fabricant de camions de classe 8 produisant sa transmission automatisée, a connu beaucoup de succès avec sa sophistiquée I-Shift. En 2012, près de la moitié de ses camions ont quitté l'usine équipés d'une transmission I-Shift et, en 2013, cette proportion est passée de 46,4 à 60,7 pour cent. Il y a fort

à parier que 2014 connaîtra une pénétration de marché encore plus importante.

Eaton ne divulgue aucune information concernant ses parts de marché, mais sa nouvelle transmission UltraShift a été bien reçue de toute évidence. En termes techniques et de performance, elle est loin de l'AutoShift originale introduite en 1997, qui semble rudimentaire en comparaison.

Les transmissions mécaniques automatisées s'améliorent constamment et une technologie en particulier – le système à double embrayage – semble destiné à amener ces améliorations encore plus loin.

Il est à noter que nous ne parlons pas ici de véritables convertisseurs de couple, comme ceux produits par Allison. Ceux-ci sont très bien établis dans plusieurs marchés spécialisés et de poids moyen, et ils ne sont pas près de disparaître. Les transmissions mécaniques automatisées sont le point central de cet article.

Le double embrayage

Jusqu'ici, la technologie de transmission à double embrayage (TDE) est seulement disponible dans la boîte de vitesse primée Duonic, offerte avec les camions Mitsubishi Fuso Canter des classes 4 et 5, mais attendez-vous à en voir davantage sous peu.

Il y a deux mois, Eaton a dévoilé sa propre TDE, la Procision (voir ci-dessous), qui n'est également destinée qu'aux camions de poids moyen pour le moment. La production débutera l'an prochain.

Dans le segment des poids lourds, Volvo (la I-Shift 2) et ZF (la TraXon) offrent tous deux des boîtes de vitesses à double embrayage prêtes à être commer-



La gélification, c'est pour les desserts, pas le diesel.

Pourquoi prendre des risques cet hiver? Diesel Treat réduit à zéro la possibilité que votre carburant diesel ne se gélifie. Garanti. Alors que les produits concurrents dispersent l'eau, Howes Diesel Treat la déplace, ne laissant que du carburant pur à brûler. Une gâterie que votre moteur appréciera vraiment.

- ✓ Prévient la gélification du diesel, garanti!
- ✓ Fait économiser de l'argent et élimine les temps d'immobilisation
- ✓ Rehausse la puissance et l'efficacité énergétique
- ✓ Élimine la fumée et la marche au ralenti instable
- ✓ Traite plus de carburant que les marques concurrentes
- ✓ N'affecte pas la garantie des systèmes d'émissions diesel

HOWES LUBRICATOR
PRODUCTS
Professional Grade Performance Since 1920

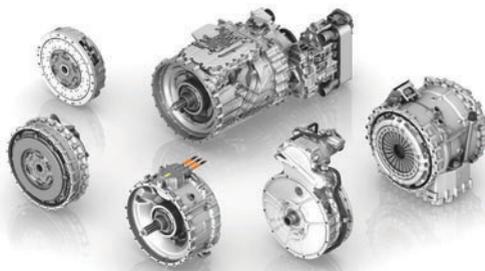
1-800 GET HOWES (438-4693) • www.howeslube.com

GRATUIT

Canif de collection Howes

à l'achat de six bouteilles de produits Howes.
Détails en magasins ou au www.howeslube.com.
L'offre se termine le 31 mars 2015 ou à épuisement des stocks.

Première série,
édition limitée!



▲ **JUSTE AU COIN DE LA RUE:** L'un des cinq modules pouvant être choisis avec la très intéressante TraXon de ZF qui en font une transmission à double embrayage. Allons-nous les voir en Amérique du Nord?



▲ **VÉRITABLE PIONNIÈRE:** La TDE Duonic a été la première transmission du genre disponible dans un véhicule commercial en 2011. Elle est maintenant offerte de série avec les camions Mitsubishi Fuso des classes 4 et 5.

cialisées, mais seulement en Europe pour l'instant. Jusqu'à maintenant, aucune déclaration formelle n'a été faite concernant leur arrivée de ce côté-ci de l'océan, mais certaines rumeurs laissent croire que la TraXon au concept modulaire intéressant sera bientôt disponible dans les camions Peterbilt et/ou Kenworth. Nous savons que ZF en a fait l'ingénierie nécessaire.

Dans le monde automobile, et même des motocyclettes, le concept du double embrayage est bien établi. Essentiellement, une TDE combine deux transmissions en une ; elle possède deux embrayages et deux arbres principaux. Habituellement, l'un des deux arbres est contenu dans le second. Chaque embrayage contrôle son propre groupe de rapports – dans une six vitesses, par exemple, l'un se chargera des rapports impairs et l'autre des rapports pairs. Alors que le camion arrive à un changement de rapport, l'électronique indique à la transmission de sélectionner la prochaine vitesse avant qu'il ne soit nécessaire de le faire. À ce moment, un embrayage est ouvert tandis que l'autre est fermé, permettant au changement de s'effectuer sans interruption du couple.

Il en résulte une accélération plus rapide, des changements de rapport nettement plus raffinés, une meilleure économie de carburant dans certains cas, et un chauffeur certainement plus heureux.

La précision de Eaton

La Précision de Eaton est une toute nouvelle transmission sept vitesses à double embrayage, conçue à partir d'une feuille blanche de papier numérique. L'entreprise affirme qu'elle procure une économie de carburant de huit à 10 pour cent supérieure à un véhicule similaire muni d'un convertisseur de couple automatique. La production devrait com-

mencer à la mi-2015 en Amérique du Nord, et un peu plus tard pour les marchés mondiaux.

Il s'agit de la première TDE fabriquée pour les véhicules des classes 6 et 7. Pourtant, John Beering, vice-président principal et directeur général, transmission pour véhicules commerciaux chez Eaton, explique que la Précision a été conçue pour les véhicules des classes 4

Le savoir-faire de votre spécialiste local appuyé par la force d'un réseau nord-américain



VIPAR®
Heavy Duty

Rien n'est plus efficace que de faire affaire avec votre distributeur local de pièces de camion. En tant que membre du plus important réseau nord-américain de pièces de camion, votre expert local en pièces VIPAR Heavy Duty offre les marques que vous voulez et le savoir-faire dont vous avez besoin, avec la force et les ressources d'un réseau de plus de 500 points de service à travers les États-Unis, le Canada, le Mexique et Porto Rico.

**Les bonnes personnes. Les bonnes pièces.
Les bons endroits.**

Pour en savoir plus, visitez le www.vipar.com



www.VIPAR.com

© 2014 VIPAR Heavy Duty

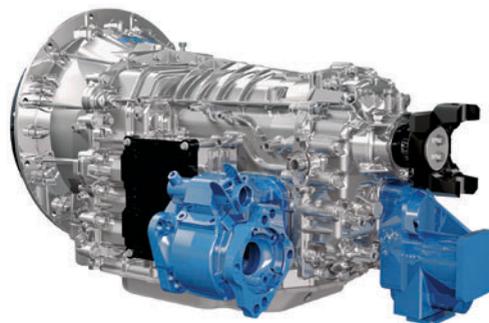
Dans l'atelier

à 8. Il n'a indiqué aucune date de production des modèles pour ces autres catégories, précisant que c'est le marché qui déciderait.

La Precision prend en charge les changements de rapport contrôlés électroniquement, bien entendu, s'appuyant sur l'inclinaison de la route, sur le poids du véhicule ainsi que sur des données relatives à l'utilisation de l'accélérateur,

ce qui offre «une consommation de carburant optimale et une transmission du couple douce et sans interruption, dans toutes les conditions de changement de rapport», indique le fabricant.

Dans sa première incarnation, elle supporte un couple de 660 lb-pi. et à poids nominal variant entre 26 000 et 35 000 livres (11 795 et 15 875 kg) selon que vous optiez pour un cliquet de verrouillage ou



▲ **ARRIVÉE EN FORCE:** La nouvelle Precision de Eaton est une TDE qui offre des changements de vitesse en douceur pour camions des classes 6 et 7, mais un modèle pour camions lourds est prévu si le marché démontre de l'intérêt.

**N'importe quelle route,
n'importe quelle charge.**

SAF
SAF-HOLLAND Group

Capacités allant de
**23 000 à
30 000 lb.***

Conception de poutre
fusionnée
ALLÉGÉE

**ESSIEUX AUTO-
VIREURS**
Angles de braquage
20° - 30°

Optez pour les suspensions multi-essieux SAF CBX

Les suspensions de la gamme CBX couvrent toutes les configurations multi-essieux SPNPI. Avec des modèles allant de 23 000 à 30 000 lb* et une option d'essieu autovireur, aucune route ni aucune charge n'est hors de portée d'une suspension SAF CBX.

Modèle *CBX25/30 – capacité de 30 000 lb à vitesse rampante seulement.



Systèmes de suspension de remorque de la gamme CBX – Offerts avec des freins à disque ou à tambour

SAF-Holland
Engineering Your Road to Success

Visitez le www.safholland.ca ou composez le 1-519-537-3494

© 2012 SAF-HOLLAND Inc. Tous droits réservés.

pas. Le poids nominal le plus élevé est autorisé si vous employez un cliquet.

Les deux rapports supérieurs sont surmultipliés dans le premier modèle de la transmission, à 0,76 et 0,64, et le cinquième est direct. La première vitesse a un rapport de 6,50 et l'étagement varie de 55 à 65 pour cent jusqu'en cinquième vitesse. Compte tenu de ces écarts importants, la transmission ne fera pas de sauts de rapport, sauf parfois de la sixième à la septième (un écart de seulement 19 pour cent) ou de la septième à la cinquième.

Avec toutes les TDE, les changements de rapport s'effectuent en transférant le couple du moteur entre les embrayages et en présélectionnant le prochain rapport à chaque fois. Le module à double embrayage est entièrement contenu à l'intérieur de la transmission, contrôlé hydrauliquement et refroidi à l'huile pour une meilleure durée de vie. Il est complètement scellé pour éliminer la contamination.

Des caractéristiques comme le Dynamic Shifting permettent à la transmission d'alterner automatiquement entre des changements de rapport en mode économie et performance, selon la masse, l'inclinaison de la route et l'utilisation de l'accélérateur. À vitesse de croisière sur l'autoroute, et selon les conditions, la transmission peut «choisir» d'aller à la position neutre sur le second trajet de transfert de couple pour économiser du carburant.

Les tableaux de changements de rapport en mode économie et performance peuvent être ajustés pour obtenir une calibration d'ensemble, et ainsi répondre à tous les besoins spécifiques des utilisateurs, précise Eaton. La charge de

transmission sur le moteur est activement réduite quand le camion est arrêté, pour offrir une meilleure économie de carburant.

Deux options sont susceptibles d'être populaires. Le «Creep Mode» ajustable procure une bonne manœuvrabilité à basse vitesse en marche avant et en marche arrière. Aussi, la technologie ajustable «Hill Helper» empêche le véhicule d'avancer ou de reculer dans une pente à l'insu du conducteur durant trois secondes et dans des inclinaisons pouvant atteindre huit pour cent. Compte tenu de la puissance relativement faible des moteurs Cummins B-series dont étaient équipés les camions d'essai, son efficacité était quelque peu limitée dans les pentes les plus abruptes – puisque la physique l'emporte éventuellement – mais cette caractéristique devrait tout de même inspirer la confiance chez les chauffeurs.

Ces fonctions peuvent être activées et désactivées grâce au logiciel ServiceRanger de Eaton.

La Procision est livrée de série avec trois ouvertures de prise de mouvement, également activables au moyen du logiciel ServiceRanger par le concessionnaire après l'achat. Le matériel est toujours présent, qu'il soit activé ou non.

En résumé

Si le choix de la transmission constitue un facteur déterminant dans le recrutement et la rétention des chauffeurs, il y a fort à parier que la technologie TDE va y contribuer encore plus.

Elle semble faire une grande différence dans l'agrément de conduite. Plus le camion est lourd et plus les conditions de travail sont rudes, plus les chauffeurs y gagnent, selon Volvo.

L'embrayage assisté fait en sorte qu'il n'y a pas d'interruption dans la transmission de la puissance et facilite la conduite dans la circulation, surtout sur les tronçons de route difficiles et dans les pentes.

L'entreprise suédoise, première à produire une TDE pour les camions lourds, ajoute que son double embrayage I-Shift

devrait faire une grande différence lors du transport de cargaisons mouvantes ou liquides, comme le transport d'animaux et de citernes, puisque les changements de rapport sans heurt) entraîneront moins de mouvements de la cargaison en soi. Et il en sera ainsi avec toutes les autres TDE.

Il semble clair, comme l'indique Fuso, qu'il s'agit bel et bien du futur de la technologie des groupes propulseurs. 

POUR PLUS D'INFOS

www.daimler-trucksnorthamerica.com
www.demanddetroit.com
www.eaton.com/roadranger
www.mitfuso.com
www.volvogroup.com
www.volvotrucks.us.com
www.zf.com



Chaque Remise en État. Authentique.

Programme de promotion du nécessaire de remise en état ISX

Jusqu'à 1,500 \$ d'économies totales.

Contactez votre distributeur locale ou votre concessionnaire pour plus d'information.

* La combinaison de pièces ISX Cummins d'origine peut varier, tant que le coût total, à l'exclusion de l'organe de reprise, est égal ou supérieur à 5 000\$. Offre non valable avec les autres promotions.





Courtoisie de Michelin

La seule solution de recharge aux systèmes automatiques de surveillance de la pression, c'est la bonne vieille vérification manuelle. Assurez-vous que l'un de vos employés vérifie régulièrement la pression des pneus.

Maintenir la pression

Rien ne remplace l'entretien de la pression des pneus, que vous vous en chargiez manuellement ou à l'aide d'une technologie appropriée. Par Jim Park

Qu'est-ce que quelques psi, entre vous et moi? Mille dollars, peut-être plus, si vous avez la malchance de subir une défaillance de pneu quelque part hors des sentiers battus. Une pression de gonflage inadéquate est la principale cause des éclatements, surpassant même les hasards de la route et les chocs avec les trottoirs.

«Vous ne passez pas de *bien gonflé à éclaté* instantanément, à moins de frapper quelque chose sur l'autoroute», indique Curtis Decker, directeur du développement des produits chez Continental Tire. «Nous estimons qu'environ 80 pour cent

des problèmes de pneus qui surviennent sur la route sont la conséquence directe d'une perte d'air progressive.»

Autrement dit, 80 pour cent des éclatements pourraient être évités si la pression d'air des pneus était maintenue adéquatement.

Il existe une croyance légitime selon laquelle les pneus vont perdre deux pour cent de leur pression de gonflage, par volume, sur une période d'environ 30 jours, et ce, même quand la carcasse, la tige de soupape et la surface de contact entre le talon du pneu et le bord de la jante sont en parfaite condition. Le problème

avec cette manière de penser, c'est que les gens ont tendance à dire, «j'imagine que j'ai seulement besoin de vérifier mes pneus une fois par mois». Faux.

M. Decker affirme qu'il est rare de trouver un ensemble pneu/roue parfaitement étanche, alors le taux réel de la fuite pourrait s'élever à deux pour cent par semaine, ou deux pour cent par jour s'il y a d'autres irrégularités comme des perforations dues à des clous, une contamination du bord de la jante ou une tige de soupape endommagée.

«Si vous développez vos pratiques d'entretien des pneus en fonction de ce qu'on vous a dit sur la perte d'air normale, vous risquez de vous faire prendre au tournant», prévient-il. «Au mieux, vous constaterez une usure irrégulière liée au gonflement, une moins bonne consommation de carburant, etc. Au pire, le pneu va éclater parce qu'il aura roulé à plat et qu'il aura été endommagé par une flexion excessive de la paroi latérale et par la dété-

QUELQUE CHOSE DANS L'AIR

Malgré toute la technologie qu'on peut intégrer aux pneus aujourd'hui, la chose la plus simple et la plus importante demeure le maintien d'une pression adéquate.

«Si une flotte dispose d'un bon programme d'entretien de la pression d'air, elle récoltera des bénéfices substantiels par rapport à l'absence d'un tel programme», d'affirmer Doug Jones, directeur du soutien technique à la clientèle chez **Michelin Americas Truck Tires**.

Ça n'a pas besoin d'être un programme élaboré, mais il faut que ça soit cohérent, ajoute M. Jones. À l'extrémité supérieure du spectre, il existe des systèmes de surveillance de la pression des pneus sur le marché qui collectent et transmettent des données relatives à la pression des pneus, sur une base régulière et automatique. Certains contiennent des rapports détaillés sur le kilométrage, l'âge, la position des roues, la température et la pression, alors que d'autres ne rapportent que les exceptions. À l'autre extrémité du spectre, le papier et les crayons fonctionnent tout aussi bien pour les plus petites flottes.

Voici les cinq principales étapes à suivre pour un bon entretien de la pression des pneus, selon Doug Jones :

- 1** Le programme de gestion des pneus devrait être écrit, communiqué, contrôlé et appliqué. Désignez quelqu'un pour vérifier la pression des pneus.
- 2** Établissez des pressions cibles et maintenez-les grâce à des jauges de pression d'air calibrées et à des employés formés, prêts à vérifier les pressions avec diligence.
- 3** Effectuez régulièrement des vérifications dans la cour et des tests de pression des pneus, documentez les résultats et prenez les mesures appropriées.
- 4** Établissez une routine pour l'entretien des pneus et les inspections, y compris la rotation des pneus, le parallélisme du véhicule ainsi que l'entretien des roues et des capuchons de valve.
- 5** Envisagez de confier la gestion des pneus à un sous-traitant. Si vous n'avez pas le temps ou les ressources nécessaires pour mettre en place un programme d'entretien, il existe beaucoup d'entreprises fiables qui peuvent vous aider.

rioration des composés de caoutchouc.»

Bien sûr, vous devez toujours déterminer ce qui constitue un gonflage adéquat, et il s'agit d'une corvée en soi. Les fabricants de pneus font leurs recommandations sur la pression de gonflage en fonction de la taille et de la conception des pneus, et de la charge qu'ils transportent. Il est intéressant de noter que ce n'est pas le pneu lui-même qui supporte la charge, mais bien le volume d'air à l'intérieur du pneu. Dans la plupart des cas, un pneu plus large peut supporter des charges plus lourdes avec la même pression.

Si vous regardez le tableau des charges et des pressions de Bridgestone, par exemple, vous remarquerez que le même pneu dans les dimensions 22,5 po et 24,5

po (tous les deux dotés d'une cote G) présente des cotes de charge différentes à des pressions égales. Un pneu simple 11R22.5 à 100 psi peut supporter 5 950 livres, alors qu'un pneu 11R24.5 supporte 6 350 livres. Cela s'explique par le fait que le pneu de 24,5 pouces contient un plus grand volume d'air pour supporter la charge.

Ainsi, les flottes peuvent faire face à des problèmes en raison de la tendance à accepter des pressions «traditionnelles» ou standard pour certaines positions de roue, peu importe la charge, l'utilisation ou la conception du pneu. Par habitude, on travaille en fonction d'essieux directeurs de 12 000 livres de capacité mais, de nos jours, beaucoup d'essieux directeurs ont une capacité de 13 000



LE SPÉCIALISTE EN ASSURANCE TRANSPORT



Spécialiste en flottes



Assurance des voituriers



Courtiers en transport



Assurance commerciale



Assurance des particuliers



Service de réclamations



Nos experts à votre service

Montréal:

514-374-9600

Québec:

418-653-3900

Saint-Félicien:

418-679-1266

Courriel:

que.transport@hubinternational.com

livres ou plus, notamment en raison des accessoires visant à réduire les émissions et d'autres facteurs.

Comme le dit Donn Kramer, directeur du marketing, Innovation pour Goodyear, «Pour un essieu de 12 000 livres monté sur des pneus 11R22.5 et 295/75R22.5, les flottes font généralement appel à un pneu de cote G offrant une capacité de charge simple de 6 175

livres à 110 psi de gonflage à froid. Pour un essieu de 13 000 livres monté avec des pneus 11R22.5 et 295/75R22.5, les flottes devraient utiliser des pneus de cote H offrant une capacité de charge simple de 6 610 livres à 120 psi de gonflage à froid.»

La cote de charge d'un pneu assure qu'il peut prendre une masse donnée à une pression donnée, tout en gardant la même empreinte au sol et le même

niveau de flexion des flancs. Les fabricants de pneus adoptent différentes approches dans la conception et la fabrication de leurs produits par rapport à la cote de charge, mais toujours en respectant certaines normes du gouvernement et de l'industrie.

Aux yeux des fabricants, tous les pneus utilisés à des charges plus élevées que celles autorisées par les pressions recommandées sont considérés comme surchargés. Autrement dit, sur un essieu directeur d'une capacité de 12 000 livres, chaque pneu doit être en mesure de supporter une charge de 6 000 livres. Si, selon le tableau des pressions de Michelin, un pneu régulier 11R22.5 de cote G était gonflé à 100 psi, il pourrait seulement transporter 11 900 livres et il serait surchargé à 12 000 livres. Qu'advierait-il si, avec le temps qui passe et l'inattention, cette pression diminuait à 90 psi? Il y aurait surcharge de près de 1000 livres.

Le même principe s'applique aux pneus moteurs et aux pneus de remorque, mais les marges d'erreur sont un peu plus grandes. De manière générale, un pneu moteur ou directeur (295/75R22.5) gonflé à 100 psi peut supporter environ 5 300 livres (selon le fabricant) en configuration jumelée, ou 43 000 livres dans une configuration tandem. Même avec les charges plus élevées du Canada, il y a quand même une marge pouvant atteindre 800 livres par pneu.

En configuration tandem pleinement chargée à 17 000 kg, la pression de ce même pneu pourrait baisser jusqu'à 85 psi avant qu'il ne soit considéré comme sous-gonflé. Avec une configuration à 18 000 kg, vous auriez à maintenir au moins 95 psi. Cette marge disparaît rapidement avec l'augmentation du poids des essieux. Les fabricants disent que les pneus devraient toujours être gonflés en fonction de la charge maximale que vous aurez à transporter. Donc si vous transportez de lourdes charges au Québec et en Ontario, l'entretien de la pression d'air est plus critique que si vous roulez dans l'Ouest canadien ou dans les provinces de l'Atlantique.

Paul Crehan, directeur du marketing de produit pour Michelin Amérique du Nord, Pneus poids lourd, suggère de consulter les tableaux de charges

C'EST VOTRE «TRUCK»!

Confiez-le à des spécialistes.

VIPro TruckForce
Centre de service

Le bon personnel. Le bon service. Aux bons endroits.

Lorsque vous avez besoin d'un travail d'expert sur

VOTRE «TRUCK»,
soyez certain que nous le ferons bien.

Que vous soyez à votre base ou sur la route, recherchez l'enseigne des centres de service VIPro TruckForce™ pour obtenir un travail de qualité.

Avec le soutien de ces marques de qualité :



Pour trouver l'adresse d'un centre de service local VIPro TruckForce™, consulter le site www.VIProTruckForce.com ou téléphoner à 800.494.4731

Établissements d'un océan à l'autre aux États-Unis et au Canada.



Il faut porter une attention particulière aux pneus simples à bande large. L'écart entre la pression minimum et la pression d'utilisation est plus mince, et les frais en cas de bris sont plus élevés.

pression maximales au flanc sont aussi répertoriées.»

La même chose s'applique aux autres marques de pneus haut de gamme. Ça peut être difficile de s'y retrouver, mais les fournisseurs de pneus sont toujours disposés à vous éclairer.

Un entretien des pneus sans tracas

Tout le monde connaît les coûts et les risques associés à l'utilisation de pneus sous-gonflés, et presque tout le monde connaît les nombreuses mesures proactives pouvant être prises pour prévenir ou surveiller les pertes d'air, bien que ces produits demeurent peu répandus.

Il existe des systèmes de surveillance de la pression des pneus offrant toute une gamme de fonctionnalités, allant du simple indicateur de basse pression jusqu'à des banques de données remplies d'informations sur la vie des pneus, mises à jour pratiquement chaque heure. Il existe également des systèmes de gonflage qui augmentent la pression des pneus automatiquement et invisiblement.

et de pressions pour connaître la pression de gonflage recommandée pour chaque pneu, et de ne pas présumer que «100 psi» convient dans toutes les situations.

«Notre recueil de données contient des tableaux de gonflage pour nos pneus de

camion», indique-t-il. «Le client trouve la dimension du pneu sur le flanc, puis il peut utiliser le tableau pour trouver la bonne pression de gonflage. Ces tableaux sont divisés par diamètre de roue et par la pression en psi spécifique pour les pneus simples et jumelés. La charge et la

CAMIONS VOLVO MONTRÉAL

(CAMIONS LOURDS DE MONTRÉAL)



NOUS AVONS LA GAMME COMPLÈTE DE CAMIONS 2015 EN INVENTAIRE!



Jacques Lacourse
514 917-1013

Dany Bujold
514 246-5356

Robert Depelteau
514 246-5405

Raymond Nadeau
514 249-3306

TOUS DISPONIBLE POUR LIVRAISON RAPIDE!
Venez les voir à notre succursale de Montréal.

SUCCURSALE DE MONTRÉAL
1275, boul. Hymus
Dorval (Québec) H9P 1J5
514 685-9444

SUCCURSALE DE LAVAL
1700, Montée Masson
Laval (Québec) H7E 4P2
514 353-6225

SUCCURSALE LES COTEAUX
180, rue Royale
Les Coteaux (Québec) J7X 1A6
450 267-4994

WWW.MTLVOLVO.COM

VOU09-14

blement, et même des technologies qui scellent automatiquement les pneus en cas de perforation.

Maintenir l'air dans vos pneus n'est pas aussi problématique qu'auparavant, mais il y a un prix à payer. M. Decker affirme que le véritable défi a été de sensibiliser les flottes et les voituriers-remorqueurs aux avantages d'un investissement initial dans ce genre de technologie.

«C'est dans la nature humaine d'être réactif plutôt que proactif, et ça s'applique même à la justification des coûts», poursuit M. Decker. «Les chauffeurs vont évaluer le temps qu'il faut pour vérifier tous ces pneus manuellement par rapport au risque qu'ils pourraient encourir s'ils retardaient cette tâche le plus longtemps possible. D'un autre côté, les flottes ou les voituriers-remorqueurs

pourraient faire un investissement de base dans une technologie qui s'en chargerait pour eux.»

Maintenir la pression est une chose, mais qu'en est-il des inévitables perforations? La technologie DuraSeal de Goodyear peut aussi s'en occuper pour vous. DuraSeal est une couche de matériau caoutchouteux de type gel, intégrée à la carcasse du pneu, entre la doublure et le pli de carcasse, qui scelle automatiquement les trous pouvant atteindre jusqu'à un quart de pouce de diamètre, précise Goodyear.

«La valeur à long terme de la technologie DuraSeal, c'est qu'elle prolonge la vie de la carcasse en prévenant les bris qu'elle pourrait subir», explique Donn

NOUVELLE TECHNOLOGIE

Obtenez les lectures d'alignement
**en une fraction
du temps!**



- ▶ Toutes les lectures en 4 minutes et non 20
- ▶ Dévoilage en roulant
- ▶ Lectures actuelles sur 3 essieux avec 6 capteurs
- ▶ Améliorez vos rendements

HUNTER
Engineering Company
www.hunter.com/HD

Démonstrations sur place gratuites disponibles pour tous les lecteurs de "Transport Routier"

Pour information : Pierre Bernier • 514-804-0871



Courtesy of Goodyear

▲ Un appel de service en cas de bris de pneu sur la route peut prendre des heures et coûter plus de 1 000\$

Kramer. «À court terme, elle prévient les crevaisons causées par les perforations. Dans l'ensemble, DuraSeal maintient les pneus gonflés dans des conditions où une crevaison provoquerait normalement l'immobilisation du camion, et puisqu'elle prévient les crevaisons, elle prévient les bris à la carcasse.»

Il existe aussi plusieurs produits anti-fuite d'après-marché qui se sont avérés tout aussi efficaces, mais ils doivent être retirés du pneu avant de faire l'entretien, et ils peuvent être particulièrement salissants.

Avec trois technologies parmi lesquelles choisir – la surveillance de la pression des pneus avisant les flottes et les chauffeurs en cas de perte de pression, les systèmes de gonflage automatique qui

LE GONFLAGE DEVIENDRA DE PLUS EN PLUS CRITIQUE

A lors que les flottes tentent sans cesse d'obtenir un meilleur rendement de leurs pneus, les fabricants vont devoir optimiser l'empreinte de leurs pneus pour en rehausser la traction et réduire l'usure de la bande de roulement, et cela va demander une gestion de gonflage minutieuse.

Rick Phillips, directeur principal des ventes, produits commerciaux et autoroutiers chez **Yokohama Tire Corporation**, affirme que les pneus pourraient devenir très sensibles à la pression de gonflage.

«Nous travaillons très fort sur l'empreinte du pneu, et si nous obtenons exactement la surface de contact recherchée, nous croyons que cela va jouer un rôle important dans le rendement du pneu», indique-t-il. «Nous avons découvert que la

plupart des flottes roulent avec des

pneus moteurs gonflés à 100 psi,

ce qui est beaucoup trop pour la

charge maximale [É.-U. ou Canada]

des essieux tandem. Cela peut

sembler améliorer la résistance au

roulement mais, en réalité, cela

déforme l'empreinte, ce qui réduit

la traction et augmente l'usure des

pneus. Si vous utilisez un pneu à

la pression pour laquelle il a été conçu, vous l'utilisez de la bonne manière, ce qui

vous procurera une traction et un kilométrage optimaux, en plus de minimiser

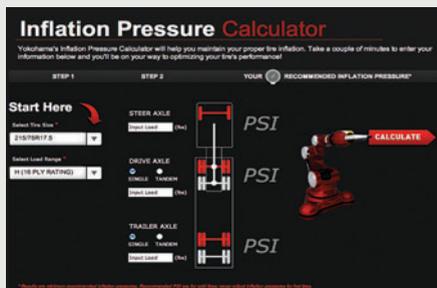
l'usure irrégulière due à un mauvais gonflage. Ainsi, vous obtiendrez un meilleur

rendement durant la vie du pneu.»

Yokohama a récemment développé une application pour le gonflage des pneus qui suggère, par exemple, de gonfler des pneus jumelés à 80 psi (et non 100 psi) lorsque utilisés avec un essieu tandem d'une capacité de 34 000 livres.

«Le nombre le plus élevé pourrait être plus facile à retenir, ou procurer une protection contre le sous-gonflage, mais il pourrait aussi compromettre la traction et la performance du pneu», précise M. Phillips.

(Plusieurs fabricants offrent des calculateurs de pression des pneus «essieu par essieu» en ligne. Par exemple, consultez le calculateur de pression d'air extrêmement facile à utiliser de Yokohama : http://www.yokohamatire.com/air_pressure_calculator).



maintiennent les pneus gonflés selon une pression prédéterminée, et les produits antifuite qui préviennent les pertes d'air dues aux crevaisons – il y a plus d'une façon de relever les défis liés au gonflage des pneus. Une quatrième méthode consisterait, bien entendu, à vérifier régulièrement la pression des pneus et à l'ajuster au besoin.

Chacune de ces méthodes a un prix, mais elles offrent toutes un retour d'investissement mesurable. M. Kramer indique que la meilleure façon de démontrer le retour d'investissement est de commencer par avoir

un bon système de gestion des pneus permettant de faire le suivi des coûts et des causes de bris.

«Une fois que vous savez ce qui arrive à vos pneus et combien il vous en coûte, c'est plus facile de choisir une technologie pour régler votre problème», ajoute-t-il.

Il est étonnant de constater qu'il existe des solutions faciles, offrant des résultats quantifiables, pour prévenir 80 pour cent des éclatements de pneus, mais que des flottes dispersent toujours leurs profits un peu partout sur les autoroutes du pays. **TR**

Surveillance du prix de détail du

diesel



TOTAL



VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	144,9	2,0	126,8
VANCOUVER*	144,3	-2,8	99,8
VICTORIA	135,2	-1,8	98,5
PRINCE GEORGE	135,7	-1,3	102,6
KAMLOOPS	136,0	0,0	102,9
KELOWNA	136,4	-0,5	103,2
FORT ST. JOHN	143,1	-0,6	109,6
YELLOWKNIFE	144,9	0,0	124,9
CALGARY*	118,6	-0,5	99,9
RED DEER	118,9	-0,4	100,2
EDMONTON	118,3	-1,0	99,6
LETHBRIDGE	122,4	-0,5	103,6
LLOYDMINSTER	124,7	0,0	105,7
REGINA*	125,2	-0,2	100,3
SASKATOON	125,3	-1,0	100,3
PRINCE ALBERT	124,9	0,0	100,0
WINNIPEG*	125,1	-0,4	101,1
BRANDON	123,9	-3,3	100,0
TORONTO*	122,8	-1,4	90,4
OTTAWA	124,2	-0,8	91,6
KINGSTON	119,9	-3,0	87,8
PETERBOROUGH	119,9	-1,3	87,8
WINDSOR	118,9	-1,4	86,9
LONDON	121,7	-1,0	89,4
SUDBURY	123,2	-1,6	90,7
SAULT STE MARIE	126,9	-1,3	94,0
THUNDER BAY	133,8	-1,1	100,1
NORTH BAY	124,7	-1,0	92,1
TIMMINS	127,3	-0,8	94,4
HAMILTON	123,3	-0,7	90,8
ST. CATHARINES	124,8	0,0	92,1
MONTRÉAL*	129,7	-1,8	88,6
QUÉBEC	130,2	-1,7	89,1
SHERBROOKE	129,9	-0,5	88,8
GASPÉ	129,2	-1,7	92,0
CHICOUTIMI	126,4	-1,5	89,6
RIMOUSKI	128,6	-1,3	89,5
TROIS RIVIÈRES	128,7	-3,0	87,7
DRUMMONDVILLE	128,9	-2,0	87,9
VAL D'OR	126,6	-2,6	89,7
SAINT JOHN*	133,7	1,3	95,1
FREDERICTON	134,4	1,2	95,8
MONCTON	135,0	1,2	96,2
BATHURST	136,9	1,8	98,0
EDMUNDSTON	134,3	0,5	95,7
MIRAMICHI	136,3	1,4	97,4
CAMPBELLTON	136,0	1,6	97,2
SUSSEX	129,9	-3,4	91,8
WOODSTOCK	137,3	-0,2	98,3
HALIFAX*	128,8	1,0	92,6
SYDNEY	132,1	0,0	95,5
YARMOUTH	131,9	0,0	95,3
TRURO	130,7	-0,4	94,2
KENTVILLE	129,2	0,0	93,0
NEW GLASGOW	130,3	0,0	93,9
CHARLOTTETOWN*	133,8	-1,7	93,2
ST. JOHN'S*	138,4	-1,3	102,0
GANDER	138,8	1,7	102,3
LABRADOR CITY	143,5	-2,5	106,5
CORNER BROOK	139,1	-2,2	102,6
MOYENNE AU CANADA (V)	126,7	-1,1	95,2

Mises à jour au www.kentgroupht.com • Prix en date du 14 octobre 2014 • V - Volume pondéré. (+/-) Indique les variations de prix par rapport à la semaine précédente. Le service peut être inclus dans le prix. Le prix moyen canadien est la moyenne pondérée de 10 villes (*)

HUILES MOTEUR HAUTE PERFORMANCE

total-lub.ca



CONSOMMEZ MIEUX



NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS

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



DETROIT DÉVOILE UNE SUITE DE SÉCURITÉ

Une suite exclusive de solutions de sécurité pour le chauffeur offerte avec les Cascadia propulsés par un moteur Detroit

Daimler Trucks North America présente une suite exclusive de systèmes de sécurité pour chauffeur entièrement reliée au groupe motopropulseur Detroit. DTNA est le premier fabricant d'origine à offrir un tel produit, baptisé Detroit Assurance.

Sans surprise, il a été élaboré à partir des produits développés par la société-sœur allemande Daimler, qui a dévoilé plusieurs technologies sophistiquées récemment, comme le système de communications avancé du camion Mercedes-Benz du futur 2025, lequel comprend une foule de radars, capteurs et caméras inter-reliés qui rehaussent le

rendement et la sécurité du chauffeur.

Offerte avec les camions Freightliner Cascadia Evolution et Cascadia équipés d'un moteur Detroit, la suite de sécurité est parfaitement intégrée à l'électronique du tableau de bord, du moteur et de la transmission du camion, ce qui, au dire de DTNA, se traduit par «des transitions plus douces et plus précises».

Detroit Assurance comprend un système radar combinant l'atténuation de la gravité des collisions et la régulation adaptative de la vitesse. La suite fait appel à l'assistance active au freinage, qui est toujours en fonction et qui applique les freins afin de prévenir les

collisions, alors que la régulation adaptative de la vitesse garde une distance de suivi sécuritaire. Un système optionnel émet des avertissements sonores et visuels si le conducteur dévie non intentionnellement de sa voie.

Visitez le www.demanddetroit.com

APPAREIL D'ARRIMAGE

SYSTÈME AVEC MANIVELLE À ROCHET SÉCURITAIRE REHAUSSANT LES OPÉRATIONS D'ARRIMAGE

L'entreprise québécoise 2T2 a conçu et fait breveter l'appareil d'arrimage **Boa Winch**, qui promet de rehausser l'efficacité des manœuvres

AUTOCAR LANCE UN TOUT NOUVEAU TRACTEUR DE MANOEUVRE HYBRIDE

Groupe St-Henri Inc a présenté le nouveau tracteur de manœuvre Autocar équipé du système hybride Stop-Start d'Effenco. Destiné à la base aux camions de collecte d'ordures, le système est conçu pour couper le moteur du véhicule lorsque celui-ci est immobile, tout en maintenant opérationnels les systèmes à faible demande de puissance tels que la transmission et la sellette d'attelage (dans le cas d'un tracteur de manœuvre).

Puisque les tracteurs de manœuvre arrêtent fréquemment et peuvent demeurer immobiles jusqu'à 60 pour cent du temps, le système est muni d'un démarreur hydraulique lié au moteur à combustion interne via une prise de mouvement (PTO).

Le système utilise ce démarreur pour redémarrer le moteur à combustion interne sans solliciter le système électrique de base du véhicule. Ainsi, lorsque le véhicule s'immobilise complètement, le système hybride coupe le moteur tout en maintenant la transmission engagée pour une accélération sans délai. Le moteur hydraulique redémarre automatiquement le moteur sur demande d'accélération.



Le système Stop-Start d'Effenco permettrait notamment des économies de carburant en collecte de 15 à 36 pour cent, une réduction des heures moteur de 22 à 53 pour cent ainsi qu'une réduction des gaz à effet de serre de 15 à 37 tonnes par année, tout en doublant la durée de vie utile des freins, selon le fabricant.

Le tracteur de manœuvre, disponible dès maintenant chez Groupe St-Henri, est éligible aux subventions gouvernementales en vigueur.

d'arrimage des charges sur les remorques à plateau tout en améliorant la sécurité des utilisateurs.

Le treuil d'arrimage Boa Winch met à profit le principe de vis sans fin, pour lequel 2T2 a obtenu un brevet mondial. Ce mécanisme, qui fait appel à une manivelle à rochet de 10 pouces, permet de réduire considérablement les efforts requis pour arrimer un chargement,



indique le fabricant. Il promet une tension uniforme et plus précise sur toutes les courroies d'un chargement et un processus d'arrimage plus rapide.

Comparativement aux barres de tension traditionnelles, l'utilisation de la manivelle du système Boa Winch élimine les risques d'accidents reliés à la détente de la courroie ou au retour de la barre de tension, souligne 2T2.

Parmi les autres avantages offerts par le dispositif, soulignons une plus grande facilité de maniement du treuil et de la manivelle; l'arrimage plus sécuritaire, plus rapide et plus précis des charges, l'élimination des accidents reliés à l'utilisation d'une barre de tension et une tension uniforme sur les courroies, peu importe le chargement.

GOODYEAR

pneus-sp.ca



PNEUS SP

POIDS LOURDS

Pneus SP Anjou
Anjou
514 354-7444

Pneus SP St-Hubert
Saint-Hubert
450 462-2727

Pneus RCL
St-Eustache
450 491-1302



UNIPNEU
CERTIFIÉ
POIDS LOURD

Nouveaux produits

Polyvalent, le système peut être utilisé avec des courroies, des chaînes ou des câbles d'acier. Il s'adapte aux camions, trains et autres moyens de transport de marchandises, ainsi qu'à tous les types de remorques, y compris les modèles C et Double-L. Le treuil d'arrimage Boa Winch est disponible en six couleurs : bleu, rouge, jaune, vert, vert armée et argent. Groupe 2T2 offre aussi la possi-

bilité de personnaliser vos treuils avec des couleurs exclusives et votre logo.

Visitez le 2t2group.com

SUSPENSIONS WESTERN STAR

LES SUSPENSIONS PNEUMATIQUES À ESSIEU MOTEUR NEWAY ADZ SERIES SONT MAINTENANT OFFERTES EN OPTION AVEC LES MODÈLES 4800, 4900 ET 6900



Western Star offre dorénavant les suspensions à essieu moteur de service intense Neway ADZ Series de SAF-HOLLAND en option avec ses modèles 4800, 4900 et 6900.

La conception optimisée des suspensions ADZ procure un allègement de plus de 220 livres par essieu, comparativement aux modèles précédents. Les nouvelles suspensions plus durables seraient idéales pour les utilisations sévères et spécialisées.

Parmi les nouvelles caractéristiques, on remarque un module de bras de suspension inférieur intégral qui rehausse la stabilité des véhicules présentant un centre de gravité de chargement élevé.

Les suspensions de la gamme ADZ Series sont offertes en configurations simple, tandem et tridem et à des capacités allant de 23 000 à 78 000 livres.

Visitez le www.westernstar.com

BANDAG B799 POUR SERVICE MIXTE

LE NOUVEAU PNEU RECHAPÉ BANDAG B799 DE BRIDGESTONE EST OFFERT EN COMPLÉMENT DU PNEU M799

Bridgestone Commercial Solutions présente le Bandag M799, un produit de rechapage conçu en complément au pneu Bridgestone M799. Le nouveau dessin de rechapage promet une bonne traction et une profondeur de bande de roulement offrant une longue durabilité dans les utilisations autoroutières/hors route, régionales et de cueillette-livraison.

Le B799 répond aux besoins des flottes œuvrant dans



VIVRE UNE PASSION



Conditions
avantageuses
pour
couples !

Nous RECRUTONS TEAM pour la CALIFORNIE



LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES

1 800-361-4965 poste 284
www.groupertranswest.com

des environnements de services mixtes qui requièrent un bon rendement routier, de même que de la traction et de la durabilité hors route, indique Bridgestone. La bande de roulement fait appel au composé éprouvé de Bandag qui a été mis à jour et dont le dessin a été optimisé pour offrir un «rendement maximum».

Parmi les caractéristiques du B799, notons une profondeur de sculpture de 28/32, un épaulement ouvert qui rehausse la traction et une technologie d'éjection qui empêche les cailloux d'endommager la carcasse et qui en préserve les qualités de rechape.

Le Bandag B799 est offert aux États-Unis et au Canada en deux dimensions de rechape, soit 201 et 240 mm. Ces dimensions conviennent à presque tous les formats de rechape dans les utilisations visées.

Visitez le www.retreadinstead.com et le www.trucktires.com

OPTION DE LIMITATION DE LA MARCHÉ AU RALENTI

LA NOUVELLE OPTION IDLE LIMIT DE MITSUBISHI FUSO OFFERTE AVEC TOUS LES CAMIONS DE TRAVAIL CANTER



Mitsubishi Fuso annonce que sa nouvelle option Idle Limit System (ILS) est offerte avec tous ses camions de travail Fuso Canter des années-modèles 2012 à 2015. La programmation ILS peut être activée à un port d'entrée ou par un concessionnaire Mitsubishi Fuso autorisé. Elle peut être programmée pour éteindre le moteur après trois, cinq ou 10 minutes de marche au ralenti. Étant donné que le système fait appel à des interrupteurs et à des capteurs existants, aucune quincaillerie additionnelle n'est requise.

Alors qu'un nombre croissant de juridictions adoptent des règlements visant la réduction de la marche au ralenti

du moteur, la nouvelle option ILS offre une solution de conformité simple. En même temps, elle peut aider à réduire la consommation et à contrôler les coûts de carburant.

L'option ILS annule la fermeture du moteur si le camion est utilisé dans un mode particulier de marche au ralenti, comme cela peut être le cas lors de l'utilisation d'une prise de mouvement,

d'une pompe reliée à l'embrayage du moteur ou d'un compresseur de réfrigération entraîné par le moteur. Si aucune de ces opérations n'est détectée, l'option ILS coupera le moteur selon le délai choisi, s'il a atteint sa température normale de fonctionnement et que le véhicule est à la position de stationnement ou au point neutre.

Visitez le www.mitfuso.com



ISAAC
InControl



Une connectivité en temps réel
avec votre flotte
pour une productivité intelligente.

Optimisez vos opérations et maximisez vos profits.



Télématricie Véhiculaire
La puissance du savoir

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

Kenworth Maska



Toutes les routes vous mènent chez Kenworth Maska.



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

**Notre équipe des
ventes vous y attend.**



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



T680

kenworthmaska.com



**ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES**

25 ans

QUALITÉ - EXPÉRIENCE - STABILITÉ



actionutilityquebec.com



Tél: 514-633-5377
info@actionutilityquebec.com

1100, Courval,
Lachine, Québec
H8T 3P5

2015 TRANSIT

IL TRAVAILLE FORT POUR VOUS AIDER À TRAVAILLER INTELLIGEMMENT



Meilleure charge utile de sa catégorie.
Meilleure capacité de remorquage de sa catégorie.
Deux portes coulissantes en option.



BOISVERT FORD

2, BOULEVARD MARIE-VICTORIN, BOUCHERVILLE
450 655-1301 boisvertford.com

**À 2 PAS À L'EST
DU PONT TUNNEL**



DIESEL SPEC INC

Réparation et Performance depuis 1987

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

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



Montréal 514-932-0060

www.DIESELSPEC.ca



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

BOISVERT ISUZU CAMIONS

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

CAMIONS ISUZU MONTRÉAL OUEST

9600 Ryan, Dorval, Qc H9P 3A1
514 636-8000 www.isuzumtl.com

CENTRE DU CAMION STE-MARIE

300, boul. St-Joseph O., Drummondville, Qc J2E 1A2
819 472-3317 www.camionstemarie.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, rue Étienne Dubreuil, Québec, Qc G1M 3R6
418 688-5333 www.parevolvo.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, route Kennedy, Lévis, Qc G6V 9J6
418 833-5333 www.parevolvo.com

CAMIONS ISUZU ANJOU

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



GCR

PNEUS ET SERVICES

Ensemble sur la Route !
Service routier 24h 1-855-427-7623 (GCR ROAD)

BRIDGESTONE

W-919

- Pneu pour essieu-moteur
- Bande de roulement directionnelle et agressive idéale pour les surfaces mouillées, glacées ou enneigées
- Profondeur de sculpture de 26/32^E
- Carcasse de nouvelle technologie



Firestone DAYTON

www.GCRcanada.ca

Alma	418.668.8311	La Malbaie	418.665.2541
Amos	819.727.2553	Montréal (Dorval)	514.636.2551
Baie-Comeau	418.589.2046	Québec	418.681.0511
Boucherville	450.641.4431	Rimouski	418.722.7735
Chibougamau	418.748.2623	Rivière-du-Loup	418.862.2011
Chicoutimi	418.543.0241	Roberval	418.275.2221
Drummondville	819.475.1680	Rouyn	819.797.6060
Granby	450.770.8745	Trois-Rivières	418.375-4809
Jonquière	418.542.6535	Val d'Or	819.825.0115
		Victoriaville	819.758.8286



ONTARIO

Ottawa
Port Credit
Sudbury (2)
Timmins

NOUVELLE-ÉCOSSE

Antigonish New Glasgow
Bridgewater New Minas
Darmouth Truro

TERRE-NEUVE

Clareville
Corner Brook
Grand Falls
Paradise
St-John's
Wabush

**Prix uniforme
à la grandeur
de l'est
du Canada**

NOUVEAU BRUNSWICK

Moncton



À VOTRE SERVICE DEPUIS 55 ANS

Vous aimeriez économiser

40 % ou plus sur vos coûts d'essence ?

Que ce soit pour un ou plusieurs véhicules,
le système de conversion hybride propane/essence est la solution!

- Économies substantielles en carburant (écart de 65 cents en moyenne entre le propane et l'essence).
- Vous pouvez retirer le système de conversion d'un véhicule pour l'installer sur un nouveau.
- Le propane pollue 25 % moins que l'essence et réduit les émissions polluantes de gaz à effet de serre.
- Indice d'octane élevé de 105 sans perte de puissance.
- Combustion propre qui réduit les entretiens.
- Sécuritaire, le propane est moins explosif que l'essence et les réservoirs sont 20 fois plus résistants aux impacts que les réservoirs à essence.
- Disponibilité d'approvisionnement en propane.



Chez Freno vous bénéficiez des services de professionnels hautement spécialisés et continuellement formés qui ont reçu la certification Alliance Autopropane. Afin de garantir un fonctionnement efficace et durable pour votre système au propane, il vous faut une qualité d'installation inégalée que vous retrouverez chez Freno et les membres du réseau Alliance Autopropane.

Groupe Freno
Centre de conversion certifié



CONTACTEZ-NOUS 1-800-361-1997

Commandes électroniques : commande@freno.ca

Siège social

11650, 6e avenue, Montréal H1E 1S1
(514) 648-7403 • 1 800 361-1997
(ouvert de 7h00 à minuit)

Anjou

9455, Henri-Bourassa est
(514) 353-2040
(ouvert de 7h00 à 18h00)

Boucherville

85, chemin du Tremblay
(450) 641-1999 • 1 800 573-3666
(ouvert de 8h00 à 18h00)

Ville St-Laurent

6555, chemin St-François
(514) 333-1999 • 1 800 587-7870
(ouvert de 7h30 à 22h00)

OUVERT TOUS LES SAMEDIS DE 8H00 À 13H00

HINO



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



REMORQUES LABELLE

www.remorqueslabelle.com

1-800-909-3554

FINANCEMENT DISPONIBLE

CIT



GROENEVELD QUÉBEC

SYSTÈME DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE



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

Systèmes Groeneveld Québec Inc.

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



Du bon ski... et l'après-ski encore meilleur !

Une soirée inoubliable à Ski Morin Heights vous attend avec le C.P.T.Q., notre super Club des Pros !



Depuis 1947

www.cptq.ca

Jeudi 5 février 2015

Imaginez ! Toute une montagne à nous seuls, un délicieux souper et des prix plus qu'intéressants que vous pourrez gagner pendant cette soirée vraiment magique.

Pour information : **Raymonde Legendre** 514-945-0697 • cptq@hotmail.fr

MSSI

SKI MORIN HEIGHTS

Simple. Rapide. Efficace.

Truck and Trailer.ca

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

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

Bien Paraître

Êtes-vous satisfait du look de votre site web? Si vous étiez un client potentiel, feriez-vous affaire avec VOUS? Bien paraître n'a pas à vous coûter les yeux de la tête. Vidéos corporatives, dépliants, nous pouvons même refaire ce site web pour vous. Des services de A à Z pour vos besoins de A à Z.



newcomcreative.com
1-877-682-7469,
ext. 235

NEWCOM

Citernes **Bedard** inc

**VENTE DE CITERNES
NEUVES ET USAGÉES**

**ENTRETIEN • RÉPARATION
PIÈCES • LOCATION**

5785 Place Turcot, Montréal (QC) H4C 1V9

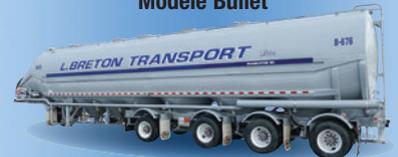
514.937.1670

Demandez Robert Poissant ou Nabil Attirgi

**UNITÉS DISPONIBLES
MAINTENANT
EN INVENTAIRE**



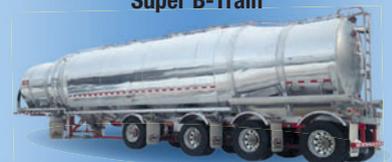
**1620 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Modèle Bullet**



**2850 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Modèle Concorde**



**2200 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Super B-Train**



**1875 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
4 Essieux**



**2600 pi.cu. Press/Vac Aluminium
Dry Bulk 4 Essieux**



www.bedardtankers.com



Les Modifications de Camions
TARDIF & FILS INC.
Depuis 1974



Transformation de camion 12 roues

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

Premier au Québec « Marque Nationale Niveau 111 »
Nous adaptons nos technologies pour relever vos défis



Manufacturiers convertis:

Mack, Volvo, International, Peterbilt, Kenworth,
Caterpillar, Freightliner, Western Star

450-492-1087

1084, rue Lévis, Terrebonne, Québec



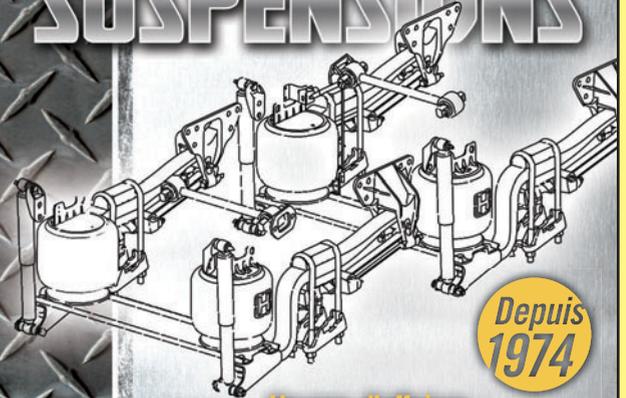
40 ANS
D'EXPÉRIENCE

www.tardifetfils.com

1142, rue St-Amour, Ville St-Laurent, QC H4S 1J2

Les experts en suspension, alignement,
freins et correction de châssis

ST-LAURENT SUSPENSIONS



Depuis
1974

Heures d'affaires :

Lundi au Jeudi – 7:30 am à 1:15 am
Vendredi – 7:30 am à 21:00 pm



514-336-1910

stlaurentsuspensions.com

Vous avez le choix

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



**Transport
Routier**

transportroutier.ca/magazine.cfm

Transport Routier Annonceurs nationaux

ADF Diesel	14
Affacturage J.D.....	13
Allison Transmission	18
American Road Service	20
Camions Lourds de Montréal ...	16, 51
Chevron	6
CPTQ	66
Cummins Est du Canada.....	17, 47
Detroit.....	4
Eaton.....	34
Espar	12
Excellence Peterbilt	21
ExpoCam	42
Freightliner	2, 3
Hino Canada	22
Howes Lubricator Products.....	44
Hub International	49
Hunter.....	52
Isaac Instruments	57
Kenworth.....	15

L'Impériale.....	24
Location Brossard.....	8
Mack	30
Meritor - Après-marché.....	71
Peterbilt	72
Pneus Lachine	38
Pneus SP.....	55
Robert Bernard TRM	35
SAF Holland	46
Shell.....	32
Thermo King.....	40
Total Canada Inc.....	28, 53
Trans West.....	56
TRP.....	26
Truck & Trailer	40
TSQ.....	39
Univesta-Rake	5
VIPAR Heavy Duty.....	45
VIPRO Truck Force	50
Wajax.....	41

Le Marché Routier

Action Utility Québec	59
Camions Isuzu	62
Citernes Bédard.....	67
Boisvert Ford	60
Diesel Spec	61
Freno.....	64
GCR	63
Groeneveld	66
Hino.....	65
Kenworth Maska.....	58
Le Groupe Guy.....	67
Les Revêtements AGRO	69
Remorques Labelle.....	66
St-Laurent Suspensions	68
Tardif & Fils.....	68
transportroutier.ca	67, 68

les revêtements **AGRO**

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



Glis-Tout

pour camion à benne basculante

NOUVEAU

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications :

- » Maximum 16' de large, longueur désirée.
- » En Glis-Tout (HMW) ou Glis-Tout Extra (UHMW noir).
- » Combinaison d'épaisseurs possible (1/4"-3/8", 3/8"-1/2", etc.)



LA RÉFÉRENCE DEPUIS

25 ANS!



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

Comment sont traités les accidents dans le SMS

Savez-vous comment on traite les accidents dans le Safety Measurement System (SMS) américain?

Dans un premier temps, on ne détermine pas la responsabilité de l'accident au moment où cet accident est enregistré au dossier SMS; le rapport d'accident envoyé par les États ne détermine pas le responsable de l'accident. Résultat : le transporteur est identifié pour une intervention possible basée sur un accident rapportable sans considération de la responsabilité.

Pourquoi retient-on cette approche? On prétend que l'analyse de l'historique démontre qu'un transporteur impliqué dans un accident, même non responsable, est plus propice à être impliqué dans d'autres accidents qu'un transporteur dont le dossier d'accidents est vierge. Le dossier passé d'accidents est garant de futurs accidents. C'est d'ailleurs pour cela qu'on retient l'approche d'accident évitable plutôt que celle de l'accident non responsable. Un accident non responsable peut être évitable, n'est-ce pas?

Etant donné que tous les accidents rapportables apparaissent au SMS, cette information est disponible au grand public qui veut vérifier comment se comporte un transporteur. Eh oui ! Votre dossier SMS américain est disponible pour qui veut aller le vérifier. Le grand public, dont votre clientèle, peut aller sur le site de la Compliance Safety Accountability (CSA) et entrer le numéro du DOT pour obtenir le portrait de la conformité d'un transporteur. On n'y voit pas le nom des chauffeurs, mais on peut voir toutes les infractions en lien avec le comportement routier, les heures de service, les compétences des chauffeurs, le dossier stupéfiants et alcool, le dossier d'entretien et le dossier matières dangereuses. Le public peut voir s'il y a dépassement d'un seuil ainsi que la cote de sécurité.

Revenons aux accidents. Dans le cas d'une visite en entreprise, l'inspecteur fera une analyse des accidents et tiendra compte des accidents non responsables dans son évaluation de sécurité.

Qu'est qu'un accident rapportable? Un accident rapportable

est un accident mortel, un accident avec blessé qui a reçu des soins en dehors du lieu de l'accident ou un accident dont un des véhicules quitte les lieux avec une remorqueuse.

Le traitement de l'accident doit être fait en conformité avec la réglementation américaine, qui exige un document dans lequel se trouvent les informations suivantes:

- La date de l'accident et le lieu de l'accident.
- Y a-t-il eu un décès?
- Y a-t-il eu un blessé soigné en dehors du site de l'accident?
- Y a-t-il eu un remorquage?
- Est-ce qu'on s'est procuré le rapport d'accident?
- Quelles suites ont été données à cet accident?

Par la suite, toutes ces informations doivent être placées dans un registre d'accidents facile à consulter. Ce registre doit comprendre toutes les informations sur les accidents, même ceux non responsables.

N'oubliez pas les tests pour les stupéfiants et l'alcool après un accident! Je vous rafraichis la mémoire. Il doit y avoir un test d'alcool et de stupéfiants:

- s'il y a décès;
- si le chauffeur a reçu un billet d'infraction et qu'il y a un blessé ou;
- si le chauffeur a reçu un billet d'infraction et si un des véhicules part du site d'accident avec une remorqueuse.

On a huit heures pour faire passer le test sur l'alcool et 32 heures pour les stupéfiants. Après ce délai, il faut justifier par écrit la raison pour laquelle le chauffeur n'a pas été soumis aux tests exigés. Ayez le numéro de votre consortium à portée de main.

Un dernier mot sur les accidents : même si un chauffeur n'est pas responsable, il faut déterminer si l'accident était évitable et agir en conséquence. Peu importe l'accident, il faut en faire l'analyse et s'assurer qu'il ne se produira pas à nouveau. En passant, plus un chauffeur a des infractions à son dossier de conduite, plus il est à risque d'être impliqué dans un accident.

Pensez-y avant d'embaucher un nouveau chauffeur! **TR**

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.

DES IDÉES QUI CONDUISENT À DES RÉSULTATS

LES MARQUES DE LA MEILLEURE QUALITÉ
À TOUTES LES GAMMES DE PRIX.



DEMANDEZ LA BOÎTE AVEC LE TAUREAU.

Vous voulez la bonne composante. La bonne qualité. La bonne valeur. Vous voulez aussi le service et le soutien techniques appropriés. Vous pouvez avoir tout cela et plus lorsque vous demandez la boîte qui arbore le taureau. Le taureau représente toute la gamme de pièces Meritor Aftermarket. Des pièces de rechange véritables Meritor® jusqu'aux composantes remises à neuf Meritor Green, Meritor a le produit de remplacement convenant à toutes les phases du cycle de vie de vos véhicules. Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le MeritorPartsOnline.com ou composez le 800-387-3889. **Faites le bon choix – demandez la boîte avec le taureau.**



579

PROPULSEZ VOTRE RENTABILITÉ

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

PACCAR MX-13
Powered By Quality



Visitez le peterbilt.com/579 pour savoir plus.

