

Repousser les limites

Tirer 600 000 km d'un pneu? Découvrez comment DFS y arrive – **Page 33**



Transport Routier

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



Une incursion dans
l'univers fascinant des
encans de camions
Page 28

Location Brossard relève
le défi de bâtir le camion
de service ultime
Page 40

La lumière sur le Projet Robert

Pourquoi le Groupe Robert veut tester
des Volvo européens sur nos routes.
Page 26

Novembre 2013

www.transportroutier.ca



Services financiers - Camions Daimler

Financement concurrentiel offert par le biais de Daimler Truck Financial. Pour connaître le concessionnaire Freightliner Truck le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. FTL/MC-A-1224. Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis. Copyright © 2013, Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.

C'EST PLUS QU'UN CAMION. C'EST UN PLAN D'AFFAIRES.



FREIGHTLINER[®]
Run Smart[™]



VOYEZ CE CAMION
EN ACTION

Acheter le Freightliner Cascadia[®] Evolution, c'est poser un geste stratégique. Ce modèle de camion est un actif à haut rendement qui procure un fort retour d'investissement. En fait, il offre une efficacité énergétique jusqu'à 7% supérieure à celle de notre modèle conforme aux normes EPA 2010. Grâce au moteur Detroit[™] DD15[®] redessiné et à la transmission optionnelle DT12[™], l'efficacité du groupe motopropulseur est encore meilleure. En outre, sa facilité d'entretien et sa fiabilité à long terme aident à maximiser le temps sur la route, ce qui réduit votre coût total de possession. Cela vous semble une bonne idée? Voyez comment le Cascadia Evolution contribue au succès de véritables flottes au FreightlinerTrucks.com/FleetSpotlight.

ÉC**ON**OMIE

de coûts d'opération

Avec le **SERVICE** et le véhicule adaptés spécifiquement
aux opérations de votre entreprise.



Montréal 1 800 361-9720
Québec 1 800 397-2433
brossard.com • flash24.ca

4  **ans**
Brossard
Location de camions et remorques

Du service. N'importe où. N'importe quand.

som
RECHERCHES & SONDAGES

99% de satisfaction
de la clientèle



26 Des Globetrotter
hauts en couleur

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 À L'AFFICHE
QUOI FAIRE AVEC LE
PONT CHAMPLAIN?



- 11** Le nouveau visage de Globocam Rive-Sud
- 13** La Tournée KW à Sainte-Thérèse
- 13** Justin Campagna : jeune champion routier
- 16** À surveiller
- 17** Ventes de camions

AU CARREFOUR

- 21** Pierre Tanguay
- 23** Technique
- 25** Têtes d'affiche

DANS CE NUMÉRO

26 EN VEDETTE
LE PROJET ROBERT

Deux camions Volvo européens montreront leurs couleurs sur nos routes au cours des prochains mois dans le cadre d'un projet hautement innovateur. Et ces couleurs, ce sont celles de Groupe Robert.

— PAR STEVE BOUCHARD

28 ENCAN
LE CHANT DES ENCHÈRES

Hot-dogs, incantations et camions lourds : bienvenue dans l'univers fascinant des encans Ritchie Bros.

— PAR NICOLAS TRÉPANIÉ



28 Le chant des enchères



33 Gestion des pneus, façon DFS

OPINIONS

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

DANS L'ATELIER

- 33** PNEUS
Comment DFS réussit-elle à tirer jusqu'à 600 000 km d'un pneu? En explorant de nouvelles avenues et en adoptant les pratiques les plus rigoureuses. — Par Steve Bouchard
- 37** LUBRIFIANTS
- 40** CAMION DE SERVICE
- 44** TECHNOLOGIES DE RÉUSINAGE
- 46** 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



Martine Lapierre
Courtier en assurance de dommages




UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT ▲ Cabinet en assurances de dommages

www.univesta.com www.rakestop.com 1.800.361.5626



L'USINE D'ASSEMBLAGE HINO, À WOODSTOCK EN ONTARIO

Pourquoi posséder une flotte de camions Hino? Tout simplement parce que la réputation mondiale de Hino en matière de qualité se prolonge aux camions livrés en provenance de son usine d'assemblage canadienne, à Woodstock en Ontario.

Les camions assemblés à l'usine Hino de Woodstock font appel aux mêmes technologies exceptionnelles d'ingénierie, de contrôle de la qualité et d'assemblage qui ont fait de Hino un leader mondial du marché des camions diesel.

Le principe de base à l'usine d'assemblage canadienne est « Sécurité d'abord, qualité toujours ». Ce principe reflète l'engagement constant de Hino à produire des camions de haute qualité, de façon sécuritaire et respectueuse de l'environnement, afin de répondre aux besoins divers de ses clients canadiens.

L'ADN Hino : Qualité, durabilité et fiabilité



Scannez pour en apprendre davantage au
www.hinocanada.com



Transport Routier

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

NEWCOM

MÉDIA QUÉBEC INC.

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

ÉDITEUR/DIRECTEUR DES OPÉRATIONS QUÉBEC

Joe Glionna

joe@newcom.ca • 514/938-0639, poste 1

RÉDACTEUR GÉNÉRAL

Rolf Lockwood, MCLT

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, Deborah Lockridge,
Rolf Lockwood, Jim Park, Richard Prévost,
Jason Rhyno, Pierre Tanguay

DIRECTEUR DES VENTES

Denis Arsenaault

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

DIRECTRICE DU TIRAGE

Lilianna Kantor

lily@newcom.ca • 416/614-5815

CONCEPTION GRAPHIQUE

Tim Norton, directeur

production@transportroutier.ca

416/614-5810

Frank Scatozza, infographiste

BUREAU DES VENTES, TORONTO

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

Transport Routier est publié 10 fois par année par NEWCOM MÉDIA QUÉBEC INC. Il s'adresse expressément aux propriétaires et/ou exploitants d'au moins un camion porteur ou tracteur-remorque, d'une masse totale en charge d'au moins 19 500 livres, ainsi qu'aux concessionnaires de camions/remorques et aux distributeurs de pièces pour véhicules lourds. Les personnes répondant à ces critères peuvent s'abonner gratuitement. Pour les autres, le coût d'un exemplaire est de 5 \$ (plus 0,25 \$ TPS, 0,50 \$ TVQ); l'abonnement annuel au Canada est de 40 \$ (plus 2,00 \$ TPS, 3,99 \$ TVQ); l'abonnement annuel aux États-Unis: 60 \$ US; l'abonnement annuel à l'étranger: 90 \$ US. Copyright 2013. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à décharger l'éditeur de tout recours juridique en diffamation ou pour affirmation erronée, pour utilisation non autorisée de photographies ou autre matériel utilisé dans le cadre de publicités parues dans Transport Routier. L'éditeur se réserve le droit de refuser toute publicité jugée trompeuse, scatologique ou de mauvais goût. **Maître de poste:** changements d'adresse à: Transport Routier, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4. Enregistrement des postes canadiens pour ventes de produits no 41590538. ISSN No. 1494-6564. Imprimé au Canada.

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

Canada



Lauréat
Kenneth R. Wilson



Alliance for
Audited Media
Le nouveau Audit Bureau of Circulations

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

Nouvelles. Opinions.
Informations.

www.transportroutier.ca



C'EST VOTRE «TRUCK»!

Confiez-le à des spécialistes.

VIPRO

Truck Force

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.



KENWORTH.
Le Meilleur au Monde.

L'équipe gagnante.



Compartiment-couche
de 193 cm

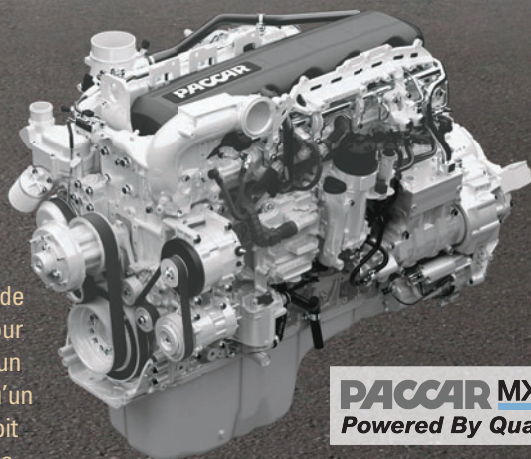
Compartiment-couche
de 132 cm

Cabine de jour

T680

Le camion commercial de l'année selon l'ATD

(Concessionnaires de camions américains (CCA)) est un gagnant émérite en matière de design aérodynamique, manœuvrabilité et coût total de propriété. Le T680 offre une configuration pour chaque besoin incluant une cabine de jour, un compartiment-couche de 193 cm ainsi qu'un nouveau compartiment-couche à demi-toit de 132 cm pour le transport régional. De plus, offrant une puissance de 380 à 500 CV, le moteur MX-13 de PACCAR est optimisé pour le T680.



PACCAR MX-13
Powered By Quality



Faites l'essai routier d'un T680 chez votre concessionnaire local Kenworth ou visitez www.kenworth.com.



Informez-vous auprès de votre concessionnaire Kenworth local au sujet des excellentes options de location et financement



Suivez-nous sur

ISO 9001:2000 © 2013 Kenworth Truck Company. Une compagnie de PACCAR.



UNE COMPAGNIE DE **PACCAR**

Par Steve Bouchard



En attendant le camion électrique

J'avoue que j'ai tendu une oreille inattentive à l'annonce de la Stratégie d'électrification des transports 2013-2017 du Gouvernement du Québec. Le transport électrique, c'est surtout pour les autos et c'est une technologie émergente qui touche concrètement un nombre restreint de banlieusards dont les distances de déplacement se situent sous les quelque 200 kilomètres d'autonomie qu'offrent les voitures électriques d'aujourd'hui.

J'entends parler comme vous du développement du Circuit électrique qui compte quelque 200 points de service dans la province présentement et qui permet de rebrancher les véhicules électriques à des bornes de 240 volts. Je suis personnellement tout à fait pour cette idée qui implique de tirer profit de notre plus belle ressource pour faire rouler des véhicules sans émissions polluantes. J'envisagerais de me déplacer avec une voiture électrique si mes déplacements se limitaient au rayon d'action qu'autorisent les voitures électriques et si je disposais d'une borne pour la recharger, mais c'est malheureusement loin de ma réalité actuelle.

Donc, du point de vue strictement professionnel, je ne me suis pas trop attardé à l'annonce de la Stratégie d'électrification des transports. J'ai vu en Europe l'exemple le plus concret de ce qu'il est possible de faire en matière d'électrification d'un camion commercial, soit un camion de livraison alimentaire Renault Midlum de 16 tonnes 100 pour cent électrique. Utilisé sur une base expérimentale avec un distributeur alimentaire, il peut transporter 5,5 tonnes de marchandises... mais son autonomie est de 100 kilomètres et il faut compter huit heures pour le recharger. Pas exactement ce que l'on pourrait appeler une technologie mature pour le camionnage.

Sans un communiqué de Gaz Métro, et l'aide rapide et efficace de l'une de leurs conseillères en communications (Estelle Lacroix, pour ne pas la nommer), je n'aurais sûrement pas découvert aussi rapidement que la Stratégie d'électrification des transports comporte, à la page 41 d'un document qui en compte 113, une section intitulée «Développer des solutions novatrices pour le transport lourd de marchandises».

Il est indiqué qu'un peu plus de 26 millions de dollars seront réservés au Fonds vert pour soutenir des efforts déployés dans les transports lourds par le biais de trois programmes administrés par le ministère des Transports, dont le Programme d'aide à la

réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Éco-camionnage).

Dès les premiers paragraphes, il est précisé que les méthodes d'optimisation du transport lourd dépassent le seul créneau de l'électrification. C'est très bien parce que, justement, l'électrification du transport lourd dépassera largement le cadre 2013-2017.

La Stratégie fait mention d'une entreprise québécoise, Convelsys, qui «s'est lancée dans un projet de développement d'un système de propulsion 100 pour cent électrique à assembler sur des plateformes de camions conventionnels de différentes classes. Le

gouvernement entend encourager des projets de cette nature, tels que ce projet consistant à concevoir et à assembler au Québec des camions de transport et de livraison de marchandises à motorisation entièrement électrique, à partir de plateformes existantes».

Il est également indiqué que le programme comporte une «subvention représentant 50 % des dépenses admissibles pour l'acquisition d'un véhicule à propulsion hybride ou électrique, comparativement à 30 pour cent pour les autres projets d'acquisition de technologies (...) Le montant maximal de la subvention est fixé à 75 000 \$ comparativement à 15 000 \$ dans un précédent programme».

Mais il y a des mesures plus concrètes à court terme que Gaz Métro a saluées, comme l'annonce d'une subvention de 30 pour cent du surcoût, jusqu'à concurrence de 75 000 \$, pour l'achat de véhicules fonctionnant au gaz naturel comme carburant, autant sous sa forme comprimée que liquéfiée. Gaz Métro souligne avec raison que les camions, les trains de marchandises et les navires sont au cœur de notre activité économique et qu'il faut réduire leur empreinte environnementale mais, «pour des raisons techniques et économiques, l'électricité n'est d'aucun secours dans ces segments de marché».

D'ici à ce que nous ayons plus de détails quant à l'enveloppe de 26 millions de dollars et la part qui s'y trouve pour le camionnage, ainsi que les «autres projets d'acquisition de technologies», il faut souligner que la Stratégie a le mérite de tenir compte des réalités technologiques et opérationnelles de l'industrie à court et à moyen termes. **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'affi

PAR STEVE BOUCHARD

Pont préoccupant

Un rapport souligne que le pont Champlain se détériore plus vite que prévu et recommande des mesures rapides.

Un rapport d'ingénierie daté du 26 septembre 2013 et disponible sur le site Web de La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (www.pjcci.ca) révèle que le pont Champlain continue de se détériorer et recommande d'effectuer des travaux de renforcement dans les plus brefs délais.

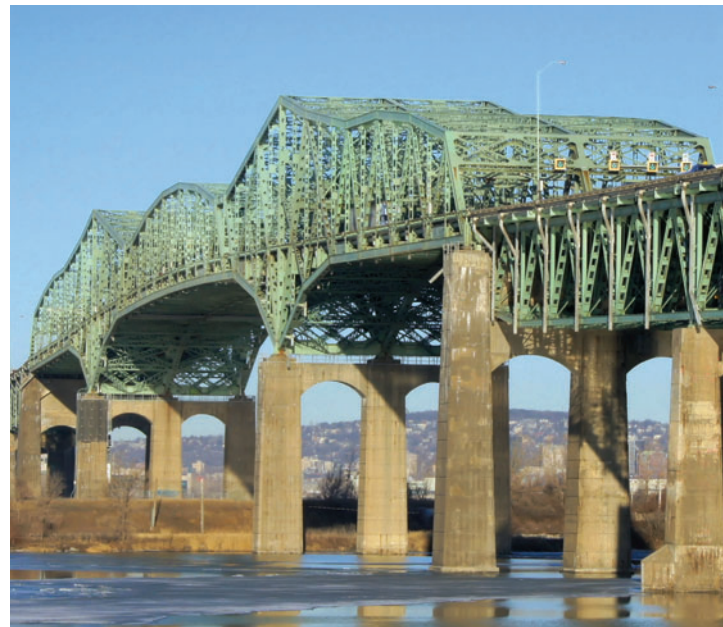
Le rapport a été rédigé par la firme Buckland & Taylor (B&T), qui a été chargée par La société «Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée» (PJCCI) d'analyser l'état global des poutres de rive des travées d'approche du pont Champlain «afin de comprendre comment la corrosion évidente des poutres de rive peut affecter le comportement général du pont et comment diverses techniques de renforcement appliquées aux poutres pourraient augmenter leur capacité portante». Après évaluation préliminaire, certaines préoccupations ont été

portées à l'attention de PJCCI.

Six poutres de rive montrent des signes avancés de détérioration; le rapport B&T recommande de renforcer ces six poutres critiques qui nécessitent des mesures immédiates. Au moment d'écrire le rapport, ces travaux de renforcement étaient en cours.

La nature de la détérioration est telle que les ingénieurs croient essentiel d'effectuer les travaux de renforcement dans les plus brefs délais et qu'il faut commencer les travaux d'inspection et d'évaluation aussitôt qu'il sera raisonnablement possible de le faire, tout en maintenant une approche stratégique et planifiée de l'atténuation des risques. Un budget préliminaire estimatif de 400 à 500 millions de dollars est proposé pour les cinq prochaines années pour tous les travaux d'inspection et de réfection.

Le rapport souligne qu'à l'époque où le pont Champlain a été conçu, les codes utili-



saient encore la méthode de calcul aux contraintes admissibles, au lieu de la méthode du calcul selon les facteurs de charge et de résistance employés de nos jours.

Le niveau de sécurité actuel est considéré comme acceptable, mais le maintien de ce niveau «dépend d'une compréhension maintenue et à

jour de l'état de la structure, (...) de programmes continus de renforcement pour traiter les poutres très détériorées et d'un engagement durable à une planification stratégique ferme entreprise pour s'assurer qu'un renforcement adéquat est mis en œuvre afin de lutter contre le risque d'une détérioration aggravée».



Dans l'ordre habituel, vous reconnaitrez : Serge Boyer, président de Globocam; Gilles Beaudoin, vice-président Pièces et service; François Giguère, vice-président Ventes et Guy Landry, vice-président Ventes.

Le rapport souligne que «l'absence de signes de surcharge contribue de manière importante à la décision de permettre de maintenir les voies de circulation ouvertes pendant qu'on réalise les projets de renforcement à court et moyen termes».



On s'attend à ce que le niveau de détérioration des travées d'approche du pont Champlain augmente de manière significative chaque année et le rapport recommande que la société PJCCI mette à jour son actuel plan d'entretien de dix ans de manière à tenir compte des niveaux de détérioration qui

augmentent rapidement.

B&T recommande enfin que la société PJCCI planifie des dépenses de l'ordre de 400 à 500 millions de dollars pour les cinq prochaines années, puis un montant croissant chaque année pour l'entretien annuel jusqu'à ce que le pont soit remplacé.

Marc Cadieux, président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec, comprend que la lecture du rapport B&T puisse engendrer certaines craintes à savoir si le pont Champlain pourra résister jusqu'à son remplacement. «Toutefois, le fédéral a fait de nombreuses interventions et le ministre Denis Lebel (à l'époque ministre fédéral des Transports et maintenant ministre de l'Infrastructure, des collectivités et des affaires intergouvernementales), a annoncé que les travaux seraient accélérés. On sent une obligation du fédéral de faire bouger les choses parce qu'il y a certaines zones grises entourant la durée de vie du pont.»

M. Cadieux souligne que le plus important, pour le transport des marchandises, c'est d'obtenir rapidement les informations afin de permettre aux transporteurs de marchandises de gérer leurs

GLOBOCAM RIVE-SUD INAUGURE SES NOUVELLES INSTALLATIONS

Clients et représentants des médias étaient conviés, le mercredi 2 octobre dernier, à une journée porte ouverte pour inaugurer les nouveaux aménagements de la succursale GloboCam Rive-Sud.

Pour l'occasion, la cour latérale avait été aménagée en espace d'exposition où les invités ont pu admirer – et entendre – des voitures de course, en plus d'assister à des essais de camions équipés de la transmission automatique DT12. Un méchoui, qui comprenait buffet et rafraîchissements, a été servi en soirée.

Lors de l'événement, l'équipe de *Transport Routier* s'est entretenu avec Marc Sarazin, représentant pièces et service chez GloboCam Rive-Sud, qui s'est occupé de la visite guidée. La succursale compte désormais 13 portes de garage et bénéficie d'une surface supplémentaire de 6 000 pieds carrés. «Avec les travaux, la superficie du garage a pratiquement doublé», d'affirmer M. Sarazin.

Il n'a d'ailleurs fallu qu'un rapide coup d'œil pour constater l'ampleur de ces travaux. Le garage est plus aéré et comporte une nouvelle section qui en optimise la fonctionnalité. Une bibliothèque a même été aménagée pour répertorier les ouvrages que consultent les mécaniciens. Le plancher a été refait dans son entièreté, de même que la cafétéria et la salle de bain des employés. Le département des outils a aussi été agrandi, tout comme l'entrepôt de pièces dont l'inventaire s'élève maintenant à plus d'un million d'articles.

D'importantes rénovations ont également été effectuées au quai de chargement et à la cour extérieure, dont la surface utile est demeurée identique, nous a-t-on assuré, et les clients remarqueront immédiatement la modernisation de l'accueil et de la salle d'attente. Enfin, les bureaux des représentants aux ventes ont tous été rénovés. Il y avait d'ailleurs plusieurs bureaux vacants qui doivent accueillir de nouveaux représentants très prochainement.

Les travaux, qui représentent un investissement majeur pour l'entreprise, se sont échelonnés sur plus d'un an.

UNE GAMME D'HUILES MOTEUR DE HAUTE PERFORMANCE



total-lub.ca



mouvements. L'ACQ fait d'ailleurs partie d'un comité sur les mesures de mitigations qui seront prises durant les travaux. «Nous sommes tenus au courant et convoqués sur une base régulière», d'indiquer M. Cadieux. Sa crainte, cependant, c'est que le dossier accuse des retards en raison de tiraillements entre le fédéral et le provincial. «Nous savons bien que le dossier est urgent et que le temps joue contre nous», termine-t-il. **TR**

Manufacturiers

En lice pour le titre de camion de l'année

L'American Truck Dealers (ATD) a annoncé sept nominations au titre de camion commercial de l'année ATD 2014, une distinction remise annuellement aux camions poids lourd et poids moyen.

Les camions en lice dans la catégorie poids lourd (classe 8) sont l'International ProStar équipé du moteur Cummins ISX15, le camion spécialisé Kenworth T880 équipé du PACCAR MX-13 et le Peterbilt Modèle 579. Les camions en compétition dans la catégorie poids moyen (classes 3-7) sont le Hino 195h-DC, l'International TerraStar 4x4, le Kenworth Classe 6 K370 à cabine avancée et le Peterbilt Modèle 220.

Un prix sera décerné dans chaque catégorie. Les gagnants seront annoncés le dimanche 26 janvier 2014, dans le cadre de l'ATD Convention & Expo 2014, qui se déroule parallèlement à la National Automobile Dealers Association (NADA) Convention & Expo en Nouvelle-Orléans, du 24 au 27 janvier.

Les gagnants seront déterminés par un jury composé de journalistes, qui ont procédé à des essais sur route et à l'éva-



LA TOURNÉE **KENWORTH** DE PASSAGE À SAINTE-THÉRÈSE

La Tournée **Kenworth** «For the road» s'est arrêtée à Sainte-Thérèse, plus précisément à l'usine de Paccar, le 17 octobre dernier. Plusieurs invités se sont déplacés pour l'événement, non seulement de la région métropolitaine, mais aussi de partout au Québec, grâce aux directeurs régionaux qui ont organisé du transport par autobus.

Sur place, ils ont pu voir et essayer les nouveaux modèles T880 et T680, visiter l'usine d'assemblage et s'informer dans la semi-remorque de tournée de 53 pieds interactive spécialement aménagée.

Isabelle Gendron, directrice des ventes, Kenworth du Canada, a fait un travail colossal pour faire une réussite de l'événement, de même que les personnalités qui l'entourent sur la photo, soit Michel Chartier, vice-président exécutif et directeur général de Kenworth Maska; Robert Cadrin, directeur des ventes pour Kenworth Québec; Michel Tremblay, vice-président, Ventes et Marketing chez Kenworth Maska; Mike Parent, directeur général de Kenworth Montréal; Alain Sayeur, directeur général du Centre du camion Amos et Michel Labelle, directeur des ventes de camions pour Kenworth Montréal.

luation des camions sur le site de ventes aux enchères de Manheim à Orlando (Floride), le 18 octobre 2013. Les critères évalués comprenaient l'innovation, la conception, la sécurité et la satisfaction du conducteur. **TR**

Transport des matières dangereuses

Le fédéral prend des mesures pour relever la sécurité

La ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt, est intervenue en faveur d'une meilleure sécurité du transport des marchandises dangereuses en demandant qu'un ordre préventif soit donné pour obliger toute personne, qui importe ou qui transporte du pétrole brut, à mener des analyses de classification de ce produit.

«Notre gouvernement demeure engagé à prendre des mesures pour protéger la sécurité publique, et il prendra des mesures ciblées pour accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses», a dit la ministre Raitt.

Ainsi, à partir de maintenant, toute



Justin Campagna, l'un des jeunes routiers professionnels faisant partie du Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL) et qui est parrainé par Transport YN Gonthier, a littéralement tout balayé lors du Défi d'excellence du routier professionnel organisé par l'Association des routiers professionnels du Québec. Justin s'est mesuré à des chauffeurs d'expérience (y compris son père!), et il a terminé au premier rang dans les volets Vérification avant-départ, Simulation éco-énergétique et Habileté ainsi qu'au classement général! Sur la photo, il reçoit les félicitations de **Jacques Auger**, qui tenait simultanément sa journée Promenade en camion au profit de Leucan.

GRANDE LIQUIDATION DE FIN DE SAISON!!!



781\$/MOIS
MILLAGE ILLIMITÉ
LOCATION LONG TERME **

OU 56 900\$*
COMPREND UNITÉ SB230
INCROYABLE!



FOURGON FRIGORIFIQUE GREAT DANE NEUF

EVEREST, THERMO KING SB230 INCLUS,
PUNCTUREGUARD, ESSIEU TANDEM,
LE PLUS LÉGER DE L'INDUSTRIE. -77233



REMORQUE FOURGON GREAT DANE NEUVE

CHAMPION SE 101, ESSIEU TANDEM,
FOURGON 53, PORTE BATTANTE,
PAROIS INTÉRIEURES ENDUROGUARD,
FINI BLANC, PNEUS BRIDGESTONE R195F

295/75R22.5. -76898



396\$/MOIS
PROGRAMME DE LOCATION
MILLAGE ILLIMITÉ **

OU
23 900\$*



525\$/MOIS
PROGRAMME DE LOCATION
MILLAGE ILLIMITÉ **

OU
26 900\$*

PLATEAU COMBO GREAT DANE FREEDOM NEUF
ESSIEU COULISSANT TANDEM 53' -76901



* Transport et préparation en sus. ** Sujet aux conditions et à l'approbation de l'institution financière, les versements mensuels peuvent varier selon les options, le prix et d'autres variables. Veuillez vous renseigner auprès de vos directeurs régionaux.

VENTES, PIÈCES ET SERVICE POUR TOUTES LES REMORQUES

16079 boul. Cure Labelle (Rte 117), Mirabel, Qc J7J 2G6
(Autoroute 15, sortie 35)

Pierquip Great Dane

1.877.276.1755



personne qui importe ou transporte du pétrole brut doit :

- analyser la classification du pétrole brut classifié UN 1267 ou UN 1993, si une analyse de classification n'a pas été menée depuis le 7 juillet 2013;
- présenter les résultats d'analyse à Transports Canada, sur demande;
- mettre à jour ses fiches signalétiques, puis les fournir immédiatement au Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada;
- l'expédier, lorsqu'il emprunte la voie ferroviaire, comme un produit de classe 3, liquide inflammable, groupe d'emballage I, et ce, jusqu'à ce que l'analyse soit exécutée.

Transports Canada continue de travailler en collaboration avec le Bureau de la sécurité des transports alors que ce dernier mène l'enquête sur l'accident tragique survenu à Lac-Mégantic. D'ailleurs, Transports Canada a décidé de renforcer la sécurité des activités ferroviaires et du transport des marchandises dangereuses au Canada à la lumière des avis de sécurité reçus du Bureau de la sécurité des transports.

L'enquête de Transports Canada sur l'accident survenu à Lac-Mégantic est toujours en cours. Toute personne qui effectue l'importation, la manutention, la présentation au transport ou le transport de marchandises dangereuses doit se conformer à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi qu'aux règlements et aux normes connexes.

Chaque jour, du pétrole et du gaz sont acheminés en toute sécurité dans tout le



Claude Chouinard lorsqu'il a reçu son prix d'excellence en 2011. Il est accompagné de Marc Cadieux et de Michel Robert.

DÉCÈS DE CLAUDE CHOUINARD, COLLÈGUE DE L'INDUSTRIE

Claude Chouinard, ancien directeur général du Camo-route et conjoint de Lise Coulombe, employée de la permanence de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), s'est éteint le 13 octobre à l'âge de 69 ans.

Claude Chouinard a été un grand collaborateur de l'ACQ et de notre industrie depuis près de 45 ans. Il a occupé des fonctions en sécurité et prévention au sein de diverses entreprises de transport et il a œuvré comme agent de liaison au sein de l'équipe de la permanence de l'ACQ, comme consultant chez Techni-Data Performance et à titre de directeur général du Camo-route.

M. Chouinard s'est distingué par son apport plus que considérable au sein de notre industrie et le prix d'excellence «Amélioration des compétences», qui lui a été décerné par l'ACQ en 2011, témoignait de sa passion.

Nos condoléances à Lise Coulombe ainsi qu'à toute la famille de M. Chouinard.

pays. Chaque année, plus de 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses ont lieu au Canada, et 99,999 pour cent d'entre elles se rendent à destination sans incident. La réglementation sur la sécurité ferroviaire et sur le

transport des marchandises dangereuses en place vise à protéger le public et à veiller à sa sécurité. L'ordre préventif est émis en vertu de l'article 32 de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. **TR**



Affacturage J D
1-888-694-8721

- Avance jusqu'à 95% de la facture
- Transfert de fonds en 24 heures
- Aucun frais d'ouverture de dossier
- Accès client en ligne 24/7
- Programme sans recours (garantie)
- Études de crédit illimitées



À SURVEILLER

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

21 novembre

Souper moules et frites. **Club de trafic de Québec**. Alt Hôtel.
www.clubtraficqc.com

21 novembre

Tournoi de poker Texas Hold'Em. **Club des professionnels du transport (Québec) inc.** Club de golf Islesmere. Laval.
514-824-3988. www.cptq.ca

26 novembre

11^e Colloque gouvernement-industrie sur le transport routier des marchandises dangereuses. **Association du camionnage du Québec**. Centre des congrès Renaissance. Montréal.
514-932-0377. www.carrefour-acq.org

14 janvier

Atelier de formation du **Comité technique de camionnage du Québec**. Propre, économique, sécuritaire : gaz naturel comprimé. Conférence par Ghislain Lapointe (EBI) et Pierre Archambault (Cummins) Centre des congrès Renaissance. Montréal. 450-669-3584. www.ctcq.ca

27 au 30 janvier

Heavy Duty Aftermarket Week 2014. The Mirage. Las Vegas. Séminaires éducatifs et salon commercial. 708-226-1300.
www.hdma.org

28 janvier

Assemblée générale annuelle du **Club de trafic de Québec**. Restaurant La Bête. Québec. www.clubtraficqb.com

6 février

Soirée de ski. **Club des professionnels du transport (Québec) inc.** Morin Heights. 514-824-3988. www.cptq.ca

11 février

Atelier de formation du **Comité technique de camionnage du Québec**. Remorques : les nouvelles réalités du marché. Par Richard Goudreau (Manac). Centre des congrès Renaissance. Montréal. 450-669-3584. www.ctcq.ca

4 et 5 mars

The Work Truck Show 2014. The Future of Clean Commercial Vehicles. Indiana Convention Center. Indianapolis. 1-800-441-6832. www.ntea.com



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

La fiabilité légendaire de Peterbilt associée au concessionnaire #1 (Laval) Peterbilt en Amérique du Nord pour le service après-vente 2012, la recette gagnante pour maintenir votre camion sur la route.

514-861-7383
(PETE)



- Laval
- Ste-Julie
- St-Jacques-le-Mineur
- Drummondville (2014)



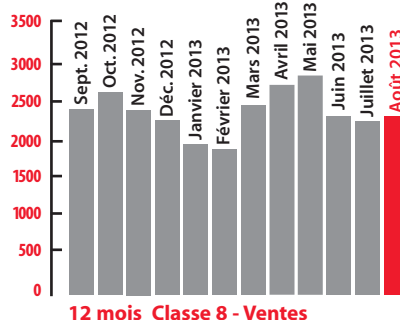
PACCAR MX
Powered By Quality



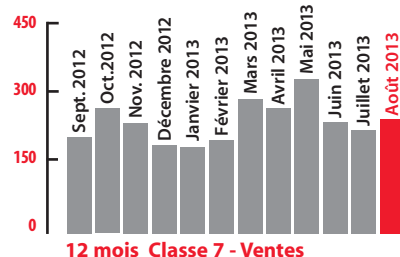
Ventes de camions au Canada

Août 2013

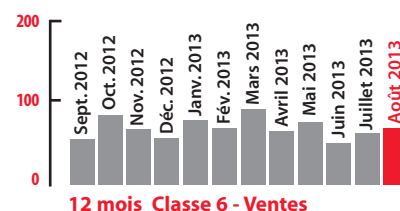
CLASSE 8	Ce mois	DDA 13	MP 12	PDM 13	PDM 12
Freightliner	502	4649	5153	25,3%	24,7%
Kenworth	395	3364	4258	18,3%	20,4%
Peterbilt	366	2576	2777	14,0%	13,3%
International	308	2545	3236	13,8%	15,5%
Volvo	351	2230	2353	12,1%	11,3%
Western Star	151	1553	1533	8,4%	7,3%
Mack	179	1476	1572	8,0%	7,5%
TOTAL	2252	18 393	20 882	100,0%	100,0%



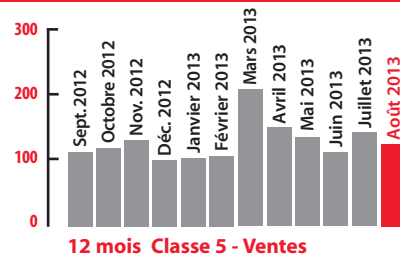
CLASSE 7	Ce mois	DDA 13	MP 12	PDM 13	PDM 12
Freightliner	59	508	507	25,6%	24,0%
International	66	480	645	24,2%	30,6%
Kenworth	55	388	395	19,5%	18,7%
Peterbilt	40	338	324	17,0%	15,4%
Hino Canada	22	273	239	13,7%	11,3%
TOTAL	242	1987	2110	100,0%	100,0%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 13	MP 12	PDM 13	PDM 12
Freightliner	36	201	204	39,8%	27,4%
Hino Canada	19	169	224	33,5%	30,1%
International	13	122	304	24,2%	40,9%
Peterbilt	0	13	12	2,6%	1,6%
TOTAL	68	505	744	100,0%	100,0%

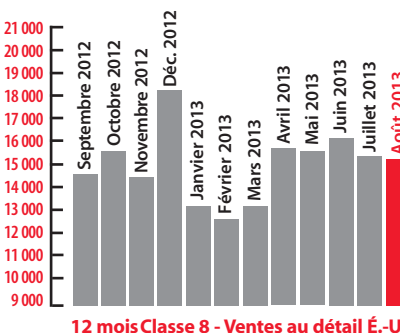


CLASSE 5	Ce mois	DDA 13	MP 12	PDM 13	PDM 12
Hino Canada	66	639	732	60,3%	57,1%
International	43	330	385	31,2%	30,1%
Mitsubishi Fuso	4	77	141	7,3%	11,0%
Freightliner	1	9	12	0,8%	0,9%
Peterbilt	0	4	2	0,4%	0,2%
Kenworth	0	0	9	0,0%	0,7%
TOTAL	114	1059	1281	100,0%	100,0%



Ventes au détail É.-U.

CLASSE 8	Ce mois	DDA 13	MP 12	PDM 13	PDM 12
Freightliner	5341	44 041	42 323	37,8%	32,0%
International	2186	16 824	25 156	14,4%	19,0%
Kenworth	2314	15 795	18 764	13,6%	14,2%
Peterbilt	1934	15 599	18 554	13,4%	14,0%
Volvo	1757	12 523	13 927	10,8%	10,5%
Mack	1524	9653	11 736	8,3%	8,9%
Western Star	226	2006	1697	1,7%	1,3%
Autres	6	26	7	0,0%	0,0%
TOTAL	15 288	116 467	132 164	100,0%	100,0%



Est du Canada

www.estducanada.cummins.com



Succursales au Québec

Candiac 450-638-6863

Pointe-Claire 514-695-8410

Québec 418-651-2911

Val d'Or 819-825-0993

Fermont/Wabush 709-282-5067

Ventes de camions

Québec
Août 2013

CLASSE 8	Août 13	DDA
Freightliner	77	772
Kenworth	65	577
International	47	528
Volvo Trucks	98	511
Peterbilt	35	377
Western Star	23	306
Mack	27	245
TOTAL	372	3316

CLASSE 7	Août 13	DDA
International	19	89
Kenworth	11	75
Peterbilt	7	68
Freightliner	2	50
Hino	4	32
TOTAL	43	314

CLASSE 6	Août 13	DDA
Hino	1	18
Freightliner	1	10
International	0	9
Peterbilt	0	0
TOTAL	2	37

CLASSE 5	Août 13	DDA
Hino	25	331
International	7	51
Mitsubishi Fuso	0	42
Freightliner	0	1
Kenworth	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	32	425

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.



International Centre Toronto (Ontario)

JEUDI 10 AVRIL

10h à 18h

VENDREDI 11 AVRIL

10h à 18h

SAMEDI 12 AVRIL

9h à 17h



Commanditaire platine :

Endossé par :



Ontario
Trucking
Association



www.truckworld.ca



Média officiel :

**Today's
Trucking**

Produit par :

NEWCOM



ROBERT BERNARD

TRM Ltée

Seule usine au Canada
à produire les semelles
CUSTOM MOLD



MICHELIN

RECHAPAGE MICHELIN® XDS

✓ 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 Michelin®; et stries assurant une traction hors pair dans les plus rudes conditions hivernales
- Grandes stries pleine largeur et rainures latérales permettant de dévier la pluie et la neige
- Bande de roulement directionnelle optimisée pour la traction
- Profondeur de 25/32 po



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

www.robertbernard.com



Attraction, immersion, formation, intégration et rétention

Par Pierre Tanguay

Il y a de cela quelques mois, au bureau des douanes de Windsor en Ontario, je discutais avec quelques collègues alors que j'étais en attente de dédouanement de mon chargement. Parmi eux se trouvait un jeune homme, dans le début de la trentaine, qui avait terminé depuis quelques semaines sa formation dans un centre public et qui, accompagné d'un chauffeur formateur, en était à l'étape de l'intégration en entreprise.

Nouvellement arrivé dans l'industrie, celui-ci n'avait que des commentaires négatifs sur son expérience en milieu de travail. Je me suis permis de lui apporter quelques suggestions pour l'aider à cheminer dans son apprentissage dans le métier.

Mais quelle ne fut pas ma surprise quand celui-ci m'a dit que, de toute façon, il ne demeurerait pas dans l'industrie et qu'il avait suivi une formation complète dans le seul but de meubler son temps durant l'année sabbatique qu'il avait prise, car il était blasé de son travail de technicien en informatique.

Il n'en fallait pas plus pour que je lui fasse part de mon indignation et que je lui souligne qu'il avait suivi une formation de plusieurs milliers de dollars, payée avec des deniers publics, et qu'il avait probablement pris la place d'un autre candidat ayant des aspirations réelles à la profession.

Comment se fait-il qu'il ait pu franchir le processus de sélection de mise en candidature au programme de formation? Se serait-il rendu jusqu'à cette étape s'il avait dû déboursier les sommes rattachées à une telle formation?

Nous avons la chance au Québec d'avoir d'excellentes écoles de formation en

conduite de véhicules lourds, publiques et privées, qui offrent des programmes adaptés et qui dispensent aux candidats une formation de qualité qui les mènera à leur future profession de routier.

Serions-nous rendus à un point où le recrutement d'élèves se fait si difficilement que, malheureusement, nous devons combler les groupes avec des candidats dont la motivation de joindre les rangs de la profession peut être remise en question?

Attraction

Si nous voulons assurer une relève à notre industrie, je crois que nous devons premièrement nous rapprocher de la population en démontrant l'importance de nos actions quotidiennes et en faisant la promotion d'un partage sécuritaire de la route avec les usagers.

Nous devons promouvoir notre industrie en intensifiant nos représentations dans les salons d'emploi, dans des foires portant sur les différents programmes de formation disponibles et, pourquoi pas, dans le stationnement des centres commerciaux en mettant en évidence des camions et en présence de chauffeurs désireux de partager leur passion du métier.

Immersion

Il est important que l'aspirant routier se responsabilise dans sa démarche d'inscription au centre de formation et qu'il démontre son réel intérêt à vouloir travailler dans l'industrie par la suite.

Un parrainage du futur employé par l'employeur pourrait être envisagé.

Lorsque le candidat aura choisi l'em-

ployeur avec qui il aimerait travailler, et lorsque l'employeur aura procédé aux entrevues menant à une éventuelle embauche, tous deux, d'un commun accord, pourraient alors déposer une demande d'inscription au centre de formation.

Formation

Pourquoi ne pas inclure une participation active de l'employeur dans la formation?

Une fois la théorie et les techniques de base en conduite assimilées, un apprentissage en entreprise avec un chauffeur expérimenté et formé pourrait conclure la formation.

À la suite d'une évaluation commune du centre de formation et de l'employeur, le candidat pourrait alors recevoir son diplôme.

Intégration

Chaque nouveau chauffeur devrait être parrainé par un routier d'expérience.

De cette façon, un support approprié serait fourni, ce qui permettrait une intégration mieux encadrée du nouvel employé au sein de l'entreprise.

Rétention

Le respect attire le respect. Prenons le temps de nous parler, de nous écouter et surtout de nous assurer de nous comprendre.

Il est important de mettre en place des politiques et procédures d'entreprise qui permettront que tous soient traités de façon égale.

En conclusion, il est important pour tous, employeurs, chauffeurs et centres de formation, d'assurer une formation et un suivi de qualité en entreprise dans le but de former, d'encadrer et d'encourager une relève désireuse de prendre sa place dans le monde du transport routier. **TR**

Pierre Tanguay

Ambassadeur de la route 2007/2009

Routier professionnel US chez

Transport Gilmyr inc.

abeautifulday_3.1@hotmail.ca

LA SUIE COUPE VOS PROFITS

LUTTEZ CONTRE LES COÛTS CROISSANTS DU CARBURANT.
L'USURE DU MOTEUR ET LES PERFORMANCES LÉTHARGIQUES.
OPTEZ POUR DURON.



DURON-E — La formule de pointe dans l'industrie pour lutter contre la suie. Elle repère et isole les particules de suie avant qu'elles puissent s'accumuler. Et si elles ne peuvent s'accumuler, votre moteur est protégé contre les dommages.

Les conditions de fonctionnement rigoureuses d'aujourd'hui peuvent faire en sorte que la suie est produite et s'accumule en quantités plus grandes que jamais. Toutefois, DURON-E, formulée à partir d'huiles de base pures à 99,9 %, est conçue pour surpasser les attentes.

Il est prouvé qu'elle peut disperser jusqu'à 2 fois plus de suie* et garder sa viscosité, protéger les moteurs contre l'usure, prolonger les intervalles de vidange, maintenir une économie de carburant optimale et réduire les coûts d'entretien pour les parcs — même dans les conditions de formation de suie les plus importantes.

C'est ce qui permet de réduire les coûts à long terme et de prolonger la durée de vie de vos moteurs. **Tirez le maximum de votre parc. Pour en savoir plus, allez à luttezcontrelasui.com**

DURON. LUTTEZ CONTRE LA SUIE. ÉCONOMISEZ DE L'ARGENT.

*Selon les résultats de l'essai de dispersion améliorée de la suie MACK T-11. Le rendement de DURON-E Synthetic 10W-40 a été 2,2 fois supérieur à celui de l'exigence CJ-4, tout en conservant son niveau de viscosité.

Petro-Canada est une entreprise de Suncor Énergie

™Marque de commerce de Suncor Énergie Inc. Utilisée sous licence.

Au-delà des normes d'aujourd'hui.





La programmation du moteur

Par Richard Prévost

Choisir le bon moteur est essentiel, mais le rendement ne sera optimal que si ses paramètres sont configurés selon votre application. De nos jours, la programmation du moteur est un incontournable pour maximiser la performance et réduire les frais d'exploitation.

Le cerveau du moteur est le module de commande électronique, affectueusement appelé «l'ordinateur». Il contient des paramètres programmés à l'usine et une multitude de compteurs permanents fournissant des statistiques détaillées sur l'utilisation du camion depuis sa mise en service. La partie qui nous intéresse aujourd'hui contient les paramètres programmables visant à améliorer le rendement. Vos moteurs sont-ils optimisés ?

Intervalles de changement d'huile

Outre les kilomètres parcourus, d'autres facteurs influencent la dégradation de l'huile moteur : type de route, périodes de ralenti, habitudes de conduite, consommation de carburant, prise de mouvement (PTO), etc. Pour la majorité des moteurs, on peut programmer l'intervalle d'entretien selon la distance parcourue, les heures accumulées ou le carburant consommé. L'activation simultanée des trois compteurs est recommandée pour respecter la garantie et les intervalles suggérés par le fabricant. Cette précaution protège ainsi le moteur peu importe le

contexte d'utilisation des camions. Un témoin lumineux s'active dans le tableau de bord lorsqu'un des compteurs atteint sa limite prédéfinie.

Prenons deux camions identiques. Les trois compteurs sont activés et réglés à 30 000 km, 650 h et 13 000 litres. Le premier camion est utilisé uniquement sur l'auto-route, effectue huit pour cent de marche au ralenti et transporte uniquement des charges légères. Le témoin sera activé par la distance parcourue. Le second camion est attiré au transport de colis à Montréal, en circulation dense. La charge est légère. Il cumule peu de distance mais beaucoup d'arrêts et d'heures de ralenti. Le témoin sera alors activé par les heures d'utilisation. La remise à zéro des compteurs est effectuée par le concessionnaire ou par votre équipe d'entretien.

Changements de vitesse progressifs

Cette programmation vise à restreindre la révolution du moteur sur les premiers rapports pour ensuite l'augmenter graduellement à chaque gradation. La limite idéale du premier rapport est 1 200 tours-minute et plafonnera à 1 800 tours-minute sur le palier du haut. Cette technique favorise l'utilisation maximale du couple et réduit l'écart de révolution au départ, favorisant les départs en pente et l'efficacité énergétique. Disponible uniquement avec une transmission manuelle traditionnelle,

spécialement recommandée pour le transport urbain, cette fonction permet une économie de carburant allant jusqu'à dix pour cent.

Régulateur de vitesse

Ces paramètres permettent de définir la vitesse minimale et maximale à laquelle le chauffeur pourra l'activer et quel sera l'incrément d'accélération/décélération pour chaque «flip» du bouton. On peut personnaliser les conditions d'utilisation et permettre l'activation automatique du frein-moteur lorsque le régulateur de vitesse est en fonction (fortement suggéré).

Frein-moteur

Il existe trois différents modes d'activation du frein-moteur. Pour chaque mode, on peut également définir un délai avant que le frein-moteur n'entre en fonction.

Latched: s'active lorsque l'accélérateur est relâché. C'est le plus répandu et le moins restrictif. Programmer un léger délai permet au chauffeur qui n'utilise pas l'embrayage d'éviter les surprises en gradation.

Service Brake Latched: s'active lorsque le frein de service est utilisé, sans être maintenu.

Coast: s'active lorsque le frein de service est utilisé et que la pression est maintenue.

Vitesse maximale

Tous les camions permettent de programmer la vitesse maximale selon deux paramètres distincts et indépendants : pédale d'accélérateur

et régulateur de vitesse. En sachant que le régulateur de vitesse offre une meilleure consommation, on devrait encourager son utilisation en définissant une valeur légèrement inférieure pour la pédale d'accélérateur. Exemple : limite de 100 km/h pour l'accélérateur et de 105 km/h pour le régulateur de vitesse. Le chauffeur qui souhaite une vitesse de croisière plus élevée doit donc obligatoirement utiliser le régulateur, favorisant l'efficacité énergétique.

Ces quelques lignes ne vous offrent qu'un survol très sommaire des nombreuses



possibilités. Tous les moteurs possèdent une liste complète de paramètres modifiables. Leur programmation est rapide, peu coûteuse et entièrement réversible mais elle nécessite un outil spécifique et dédié. On peut également protéger l'accès au module de commande électronique par un mot de passe. La programmation de l'ordinateur est un sablage de finition, un moyen simple et efficace d'optimiser le moteur. Peu important le véhicule et le type de transport effectué, assurez-vous de consulter un spécialiste afin de mieux comprendre les limites ainsi que les implications et pour vous aider à y voir plus clair. **TR**

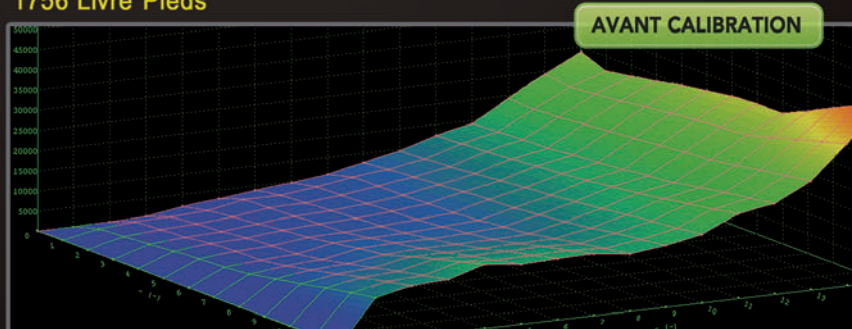
Richard Prévost est responsable du Centre de Formation International Rive-Nord. Vous pouvez le joindre au 438-889-4412 ou à rprevost@inter-rivenord.com.

DIESEL SPEC INC

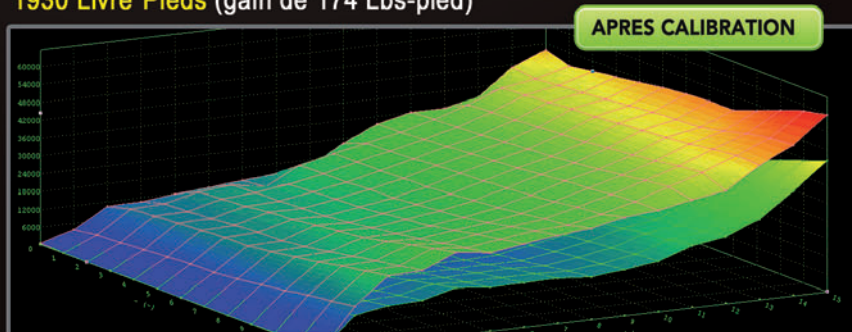
Chef de file Canadien pour la performance des camions lourds

- 5% a 25% d'economie de carburant
- Augmente la puissance jusqu'a 30%
- Calibration hors-route disponible
- Pieces de haute performance

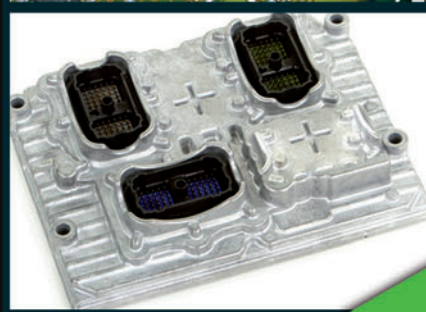
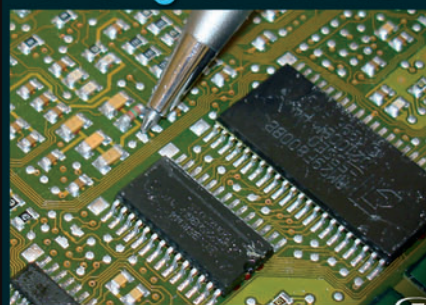
509 Chevaux vapeurs
1756 Livre*Pieds



585 Chevaux vapeurs (gain de 76 CV)
1930 Livre*Pieds (gain de 174 Lbs-pied)



**SATISFACTION
GARANTIE
30 JOURS**



QUEST-CE QUE LE TUNING?

Le Tuning consiste à recalibrer le programme d'origine du ECM qui controle l'injection électronique du moteur sans changer aucune pieces. Augmentation de la performance et diminution de la consommation sont les resultat.

RATED BY PUBLIC: ★★★★★

Disponible pour:

- Cummins
- Caterpillar
- Detroit Diesel
- Volvo
- Paccar
- Mercedes
- Mack
- et plus...



→ Visiter notre site web pour trouver votre vendeur le plus proche

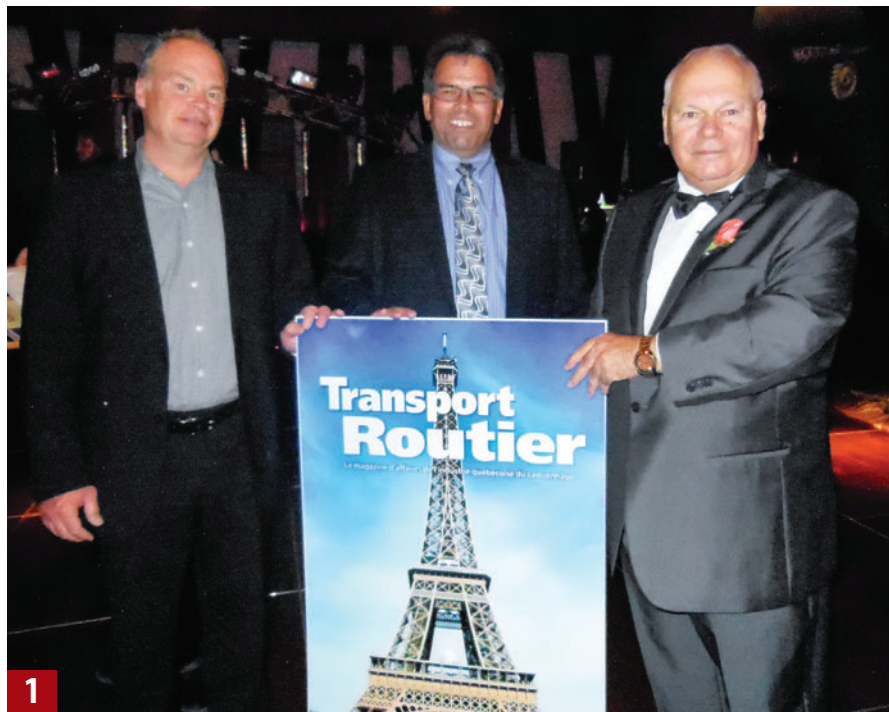
www.DieselSpec.ca

Sans frais: **1-855-932-0060**

Plus de 75
revendeurs pour
mieux vous servir
au Canada

Têtes d'affiche

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



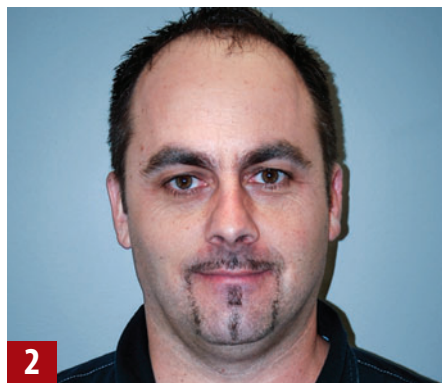
1 C'est le 28 septembre dernier qu'avait lieu la soirée de gala annuelle du **Comité technique de camionnage du Québec (CTCQ)**. Pour l'occasion, le Grand Salon Opéra de l'hôtel Hyatt Regency (Montréal) a vibré au son du très coloré Famous Live Band, dont la prestation a succédé au tirage de nombreux prix de présence. Sur la photo on peut voir **Serge Hudon**, grand gagnant du voyage à Paris commandité par Transport Routier, Voyages Tour'Ailes et le CTCQ. Il est accompagné de **Denis Arseneault** (Transport Routier) à gauche et de **Paul Ratté** (CTCQ) à droite.

2 **Luc St-Jacques**, directeur des ventes pour le Québec chez **Manac Inc.**, annonce la nomination de **Simon Mainville** au poste de représentant des ventes pour la région de Montréal, y compris la Rive-Nord. Au cours des années, M. Mainville a occupé différents postes dans l'industrie du camionnage. Camionneur de formation, il a notamment travaillé à la gestion d'une flotte de transport et a œuvré à la répartition et à la logistique d'une entreprise de transport spécialisée. M. Mainville est disponible et rattaché au bureau des ventes de Boucherville.

3 **Location Brossard** a tenu une Journée reconnaissance avec cueillette de pommes à Rougemont, le 29 septembre dernier. Clients et amis ont notamment eu l'occasion d'y rencontrer **Doug Betts**, directeur, Comptes nationaux pour Location Brossard, ainsi que **Jérôme Léonard**, vice-président principal et directeur général, accompagné de sa conjointe **Nathalie**.

4 **Jocelyn Malo**, président directeur général de **Systèmes Groeneveld Québec**, annonce la nomination de **François (Frank) Bourbeau** au poste de directeur de comptes pour l'Est du Québec. M. Bourbeau, personnalité bien connue dans le monde du transport et de l'équipement, a occupé plusieurs postes dans le domaine. Il a notamment travaillé plus de trente ans pour un manufacturier de composantes de camions. Ainsi, il apportera une expérience et une contribution importantes au sein de la compagnie.

5 **Jacques Tremblay**, président du conseil de **Tremcar Technologies inc.**, annonce que **Andy Mulvey** a joint l'équipe Tremcar en tant que vice-président, International. M. Mulvey se concentrera sur le développement du marché américain et partagera son temps entre le siège social au Canada et le bureau de Strasbourg, en Ohio. Ingénieur concepteur certifié originaire de Glasgow, en Écosse, il compte plus de 25 années d'expérience dans l'industrie des remorques-citernes.



PAR STEVE BOUCHARD

Une certaine fébrilité régnait au Centre d'essais et de recherche de PMG Technologies à Blainville, le 8 octobre dernier, alors qu'on voyait pour la première fois les deux camions Volvo FH Globetrotter européens mis à la disposition de Groupe Robert par Volvo. Enfin, on a pu en savoir plus sur ces camions et ce projet qui suscitent la curiosité depuis quelques mois.

Aucun doute cette fois sur la paternité des camions à cabine avancée sur lesquels le nom de Groupe Robert apparaissait en grosses lettres. La présence de ces camions européens en territoire nord-américain s'explique d'ailleurs par le désir de longue date de Claude Robert, l'innova-

tions chez le fabricant à Greensboro en Caroline du Nord. Ils sont propulsés par un moteur Volvo VED13 jumelé à une transmission manuelle automatisée I-Shift.

Yves Maurais, directeur technique, Ressources matérielles, Achats et Conformité pour Groupe Robert, précise qu'on a tenté de conserver le maximum de composantes nord-américaines et européennes communes pour des raisons d'entretien, mais aussi pour des motifs de comparaison, car Volvo fera une analyse d'usure et de bris à la fin de la période d'essai en situation réelle. En effet, Groupe Robert utilisera les camions européens dans le cadre d'opérations quotidiennes pendant une période de 18 mois qui pourrait se prolonger sur 24 mois.

Outre le potentiel d'économie de carburant, les camions européens offraient aussi une caractéristique intéressante identifiée au début du projet : plus courts, ils

qué sur l'essieu avant d'un camion à cabine avancée est près de la limite acceptée aux États-Unis.

«Le type d'utilisation que nous en ferons n'est pas encore confirmé. Volvo a demandé à ce que les camions parcourent un maximum de kilomètres au Québec ou au Québec et en Ontario, en configuration train de type B et grand train routier», explique Yves Maurais.

Ce type d'utilisation demande beaucoup au groupe électrique, l'un des systèmes que Volvo et Groupe Robert veulent évaluer. Les camions Globetrotter sont dotés d'un système 24 volts européen et l'évaluation de ce système dans des conditions hivernales en Amérique du Nord est l'une des principales raisons de la présence des Globetrotter ici. Tous les camions dans le monde font appel à un système 24 volts, à part l'Amérique du Nord. Un adaptateur 12 volts a été installé afin de transmettre le

Le projet Robert

Deux camions Volvo européens montreront leurs couleurs sur nos routes au cours des prochains mois dans le cadre d'un projet hautement innovateur. Et ces couleurs, ce sont celles de Groupe Robert.



teur président de l'entreprise, de faire des essais avec de tels véhicules. Ils étaient à Blainville pour subir une série de tests comparatifs de consommation de carburant sous la gouverne de Performance Innovation Transport (PIT).

Il a fallu un certain temps avant d'obtenir tous les papiers autorisant la venue des camions au Canada, une situation presque prévisible étant donné le caractère novateur de l'initiative mise de l'avant par Groupe Robert. Mais ils sont enfin là et le projet est en marche.

Les camions Globetrotter sont loués de Volvo et ils ont subi certaines modifica-

permettraient le transport de matériel long, comme des éoliennes. Toutefois, cette caractéristique à elle seule n'explique pas la démarche, car Volvo veut comparer les Globetrotter à des modèles VNL nord-américains, eux aussi munis d'un moteur VED13 et d'une transmission I-Shift, dans des conditions réelles et exigeantes.

Parce que la technologie de réduction des émissions polluantes des Globetrotter répond aux normes Euro 5, moins exigeantes que les normes EPA 2010, ceux-ci ne pourront pas rouler aux États-Unis. On a dû obtenir une permission spéciale pour le Canada. En outre, le poids appli-

courant à la remorque.

Le système 24 volts européen présenterait certains avantages, notamment il requiert la moitié de l'ampérage d'un système 12 volts, donc il permet l'utilisation d'un alternateur plus compact. En outre, il nécessite moins de filage électrique et il occasionne moins de pertes de charge sur la longueur du fil électrique.

Un panneau solaire a aussi été ajouté sur le toit des Globetrotter; celui-ci contribuera à charger les batteries et à alimenter la climatisation ainsi que les accessoires. Par ailleurs, la sellette d'attelage a été élevée à 47 pouces.

Les essais sur piste

Pendant deux jours, les Volvo européens ont fait l'objet d'essais sur piste à Blainville en vue d'établir certains comparatifs d'efficacité énergétique avec des camions Volvo nord-américains à cabine conventionnelle.

Les règlements nord-américains exigent un empattement de trois mètres au minimum entre la cabine et la remorque, alors que les modèles européens sont offerts avec des positionnements à 2,5, 2,8 ou 3,6 mètres. Groupe Robert a donc dû commander des camions présentant un empattement plus long que nécessaire (3,6 mètres). Pour s'assurer que la différence d'écart entre la cabine et la remorque n'ait pas d'influence, PIT a décidé d'utiliser des semi-remorques à plateau sur lesquelles on a placé des blocs de bétons à la même distance de la cabine, quel que soit l'ensemble (européen ou nord-américain).

D'autres essais sont prévus avec PIT l'été prochain, une fois que les camions



▼ L'efficacité énergétique est évaluée selon le protocole SAE J1526 Type III, qui fait appel à des réservoirs portables et à la méthode gravimétrique.



▲ Étant donné que les camions européens présentent un écartement cabine-remorque plus grand, des remorques à plateau sont utilisées pour les essais de consommation de carburant afin d'assurer que la différence d'écart n'ait pas d'influence sur les tests.

auront été rodés, indique Yves Maurais.

«Si les hypothèses se confirment, les émissions de ces camions européens seraient légèrement plus élevées par litre de carburant, mais ils consommeraient moins de carburant par kilomètre parcouru, ce qui en ferait des camions plus propres», indique PIT. «De plus, ces camions, plus compacts, offriraient une meilleure manœuvrabilité.»

Yves Maurais s'attend à ce que les camions européens fassent un peu mieux

que leurs équivalents nord-américains en matière de motricité «selon les conditions d'utilisation», ainsi que du côté de la consommation de carburant. «Les camions Euro 5 n'ont pas de filtre à particules, la programmation est différente et le camion est plus court. En outre, il y a un mythe entourant l'aérodynamique des camions à cabine avancée. Ce ne sont pas des "briques" : souvent, ils sont mieux profilés que nos camions conventionnels et leur forme carrée fait en sorte que l'air

ne se déplace qu'une fois.»

Les chauffeurs de Groupe Robert qui conduiront les Globetrotter au cours des 18 à 24 mois durant lesquels ils seront mis à l'essai sur nos routes doivent s'attendre à beaucoup se faire regarder et questionner. Les chauffeurs qui les ont fait transiter des États-Unis au Québec en ont d'ailleurs déjà fait l'expérience.

L'avenir du camionnage en Amérique du Nord se tournera-t-il du côté des camions à cabine avancée présentant des caractéristiques européennes? Cela reste évidemment à voir, mais ce n'est sûrement pas impossible. **TR**

Le chant des enchères

Hot-dogs, incantations et camions lourds : bienvenue dans l'univers fascinant des encans Ritchie Bros.

PAR NICOLAS TRÉPANIÉ

8 h30, jeudi matin. Le stationnement est déjà presque plein en cette deuxième et dernière journée de l'encan de septembre, à la succursale de Ritchie Bros. de Mont Saint-Hilaire. En approchant du bâtiment principal, on commence à percevoir les échos d'une étrange et envoûtante mélodie. Une fois sur place, force est de constater qu'il ne s'agit pas d'un album de musique expérimentale, mais bien d'un encanteur professionnel en action. Ou plutôt d'un commissaire-priseur professionnel, pour être exact.

Hybride improbable entre la musique country, le hip-hop et les chants traditionnels amérindiens, le langage du commissaire-priseur est notamment composé de «filler words» (ou mots de remplissage). Ce sont des mots inarticulés volontairement pour donner l'impression de parler très rapidement et ainsi, augmenter le niveau d'excitation et d'anxiété de la foule. Chaque commissaire-priseur développe son propre langage au terme d'un programme exhaustif offert par une «auction school» qui, m'a-t-on assuré, s'apparente à des études universitaires.



Déformé par la réverbération des lieux, ce chant des enchères me paraît surréaliste au plus haut point. La stratégie semble fonctionner puisqu'en observant le public en état de semi-transe, j'ai l'impression d'être la seule personne immunisée contre ces incantations mystiques et fascinantes. Il est maintenant 9h10 du matin; ma journée chez Ritchie Bros. ne fait que commencer.

Un peu d'histoire

Fondée en 1958 en Colombie-Britannique, l'entreprise se décrit aujourd'hui comme la plus importante firme de ventes aux enchères industrielles. Ritchie Bros. compte présentement plus de 1 160 employés à temps plein et possède plus de 110 emplacements à travers le monde, dont une quarantaine de sites d'enchères

Chaque section du parterre est supervisée par un employé qui assure le lien entre les enchérisseurs et le commissaire-priseur.

en Amérique du Nord, en Europe, au Moyen Orient et en Australie.

Depuis septembre 2013, l'entreprise a même sa propre série sur la chaîne canadienne *Cottage Life*. Sous forme de télé-réalité, l'émission intitulée *Selling Big* propose une incursion dans l'univers de Ritchie Bros. au Canada et s'articule autour des employés et clients de la compagnie, sans oublier les camions et équipements lourds vendus lors des enchères.

Ritchie Bros. fait notamment affaire avec quelques-unes des plus grosses compagnies du Québec, même si l'entreprise reste moins bien implantée que dans l'Ouest canadien. Sa clientèle est en grande partie composée de PME.

Comme me l'a expliqué Raphael Patola, directeur des opérations régionales – Québec et Maritimes, l'entreprise est présente presque partout dans le monde et depuis 2002, les enchères peuvent être suivies en ligne. «Mais malgré l'arrivée d'Internet, il y a presque autant de personnes qu'avant qui se présentent à l'encan, surtout au Québec», d'affirmer M. Patola. «C'est comme un show. Les gens viennent voir les camions et manger un bon hot-dog».

Chaque journée dure neuf heures et chaque enchère doit prendre en moyenne 40 secondes. Selon les estimations de M. Patola, entre 2 500 et 3 000 visiteurs étaient présents lors de la première journée, et entre 1000 et 2 000 le seront lors de la deuxième. Au total, près de 1 700 lots vont être vendus en deux jours.

Comment ça marche?

Contrairement à la croyance populaire, plus de 80 pour cent des articles sont consignés et appartiennent à des entrepreneurs. Ces derniers souhaitent vendre rapidement et sans souci, c'est-à-dire sans recevoir d'appels téléphoniques, sans demandes d'inspection et sans se préoccuper du service après-vente. D'ailleurs, les véhicules vendus par Ritchie Bros. ne sont accompagnés d'aucune garantie, si ce n'est qu'ils sont libres de tout lien et qu'ils ne sont ni volés, ni accidentés. Le processus, très rigoureux, est supervisé par un agent de la Gendarmerie Royale du Canada.

Rencontre avec un vétéran des encans

Jean Brissette, copropriétaire de Bricon, est un habitué des encans Ritchie Bros., autant comme vendeur que comme acheteur. Lors de ma visite à Mont Saint-Hilaire, il a généreusement accepté de partager son expérience avec les lecteurs de *Transport Routier*.

En tant que vendeur :

Les véhicules vendus par M. Brissette proviennent de surplus d'inventaire ou ne serviront plus à cause d'un contrat qui a pris fin.

«Notre matériel est vendu en fonction du marché et du principe de l'offre et de la demande. Par exemple, si on vend un véhicule pour la neige, on peut obtenir de 25 à 30 pour cent plus cher si on le vend au mois de septembre au lieu du mois de décembre. En décembre, il commence déjà à se faire tard. Et certains véhicules sont vendus uniquement pour le recyclage des

pièces. Une chose est sûre, ici tu ne peux pas te tromper. Ritchie Bros. a une réputation internationale et les vendeurs obtiennent une meilleure visibilité».

En tant qu'acheteur :

M. Brissette assiste à une moyenne d'au moins un encan par mois et il achète surtout lorsque son entreprise est en période d'expansion.

«Il faut regarder qui vend le camion, en quelle année il a été fabriqué et combien de milles il a au compteur. Avec ça, on n'a plus nécessairement besoin de le faire inspecter. Il faut

aussi connaître les prix du marché et surtout, ne pas se laisser emporter. On doit garder en tête que si on en n'a pas besoin, le prix à payer est toujours trop cher. Dans un cas comme dans l'autre, il faut faire au moins trois transactions pour obtenir une moyenne réaliste des coûts de vente et d'achat. Des fois on perd un peu d'argent avec la première transaction, on en gagne un peu avec la deuxième et la troisième se situe dans la moyenne. C'est avec au moins trois transactions qu'on sait si on a fait une bonne affaire.»

Bien entendu, les acheteurs potentiels peuvent inspecter le matériel à leur guise. Pour ce faire, ils doivent se présenter sur le site dans les jours qui précèdent l'encan, accompagnés d'experts ou non. Ainsi, ils auront tout le loisir d'inspecter et d'es-

sayer l'équipement avant de l'acheter.

Enfin, de cinq à 20 pour cent des articles vendus proviennent de concessionnaires et d'institutions financières, chargées de liquider des entreprises en faillite.

Chez Ritchie Bros., tous les contrats sont établis en fonction des besoins de la clientèle. Il y a donc différents modèles d'affaires disponibles :

- Les véhicules vendus peuvent être payés d'avance à leur propriétaire. Ils sont en quelque sorte achetés par l'entreprise avant d'être revendus à l'encan,
- L'entreprise peut garantir au propriétaire un prix de vente minimum, moyennant des frais supplémentaires,
- Le client peut mettre son véhicule en vente sans prix de réserve. Il s'agit de l'option la plus répandue.

Dans le cas échéant, c'est le commissaire-priseur qui détermine le prix de départ. «Ici, les choses sont faites dans les règles de l'art», explique Raphael Patola. «C'est l'encanteur qui prend les décisions.» Ce dernier commence donc par le prix maximum souhaité, puis il diminue jusqu'à ce



Mobil Delvac 1^{MC}, l'huile moteur synthétique service intense pour moteur diesel, présente le :

CONCOURS

ROULEZ COMME UN MILLIARDAIRE

de Mobil Delvac 1^{MC}

Mobil Delvac 1^{MC} est conçue pour les moteurs diesel qui, comme vous, carburent aux émotions fortes. C'est maintenant votre chance de vivre un moment très intense.

Grâce à Mobil Delvac 1^{MC}, courez la chance de tester six des voitures les plus prestigieuses au monde à Los Angeles ou à Miami.

Participez dès maintenant et vous pourriez gagner:

- Un Grand Prix d'une escapade de six jours à Los Angeles ou à Miami pour tester pendant trois heures six des plus prestigieuses voitures au monde sur le plus parfait des tronçons de route.
- L'un des 120 prix quotidiens instantanés à gagner pour vivre la grande vie comme des cartes-cadeaux Visa, des cartes-cadeaux Esso et bien plus!

Participez dès maintenant sur gagnezavec Mobil 1.ca



Mobil Delvac 1
Synthétiques, Moteur de l'Entreprise

Aucun achat requis. Le Concours commence le 1^{er} octobre 2013 à 9 h, heure normale des Rocheuses (HNR) et se termine le 29 novembre 2013 à 23 h 59 HNR. Pour participer, vous devez être résident du Canada et être âgé de 21 ans ou plus. Il y a un Grand Prix à gagner consistant en un voyage pour deux personnes soit à Los Angeles, Californie ou Miami, Floride, É.-U. pour participer à une expérience de conduite de véhicules de rêve (d'une valeur totale au détail approximative de 7 000 \$ CA); et 120 Prix Instantanés consistant en cartes-cadeaux chacune d'une valeur de 125 \$ CA (2 prix seront attribués chaque jour pendant la Durée du Concours) pour une valeur totale de 15 000 \$ CA. Question d'habileté mathématique requise. Pour consulter les règlements complets du concours, la description des prix et les détails de participation, veuillez consulter gagnezavec Mobil 1.ca © 2013 Compagnie Pétrolière Impériale Ltée. Mobil, Mobil 1, Delvac 1 et Esso sont des marques de commerce ou marques de commerce déposées de la société Exxon Mobil, Pétrolière impériale limitée ou de l'une de leurs sociétés filiales. Les autres marques de commerce visibles ou mentionnées sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.

Questions en rafale avec Jesse Cantin

Directeur régional – Québec et Maritimes pour Ritchie Bros.

Question : Comment la récente récession a-t-elle affecté les activités de l'entreprise?

Réponse : En 2008-2009, alors que les États-Unis étaient en pleine crise financière, le Québec se portait relativement bien, du moins en ce qui concerne le marché des véhicules lourds d'occasion. Ici, c'est plutôt des événements comme la commission Charbonneau qui ralentissent les activités. En période d'incertitude, les gens ont tendance à se renfermer et à garder leur équipement. Ils n'achètent pas et ne vendent pas. Ensuite, il y a un moment de détresse et les gens ont besoin de liquidités. C'est à ce moment-là qu'ils se retrouvent à l'encan. L'incertitude est pire qu'une récession ou qu'une ascension, parce qu'il n'y a absolument rien qui se passe.

Q : D'où proviennent les camions vendus à l'encan?

R : Les camions que nous avons sur le site viennent en grande majorité du marché québécois, et quelques-uns qui viennent de l'Ontario et de l'ouest des Maritimes.

Q : Quels sont les modes de paiement disponibles?

R : Les clients peuvent payer comptant, par chèque, chèque-visé, carte de crédit, débit ou avec le service de financement de la maison. Tout doit être payé en sept jours, à moins d'avis contraire.

Q : Est-ce possible qu'un camion soit vendu beaucoup moins cher que sa valeur réelle?

R : Ici il n'y a pas de prix de réserve, ça veut dire que si une seule personne mise un dollar sur un camion, le camion sera vendu un dollar. Mais il y a tellement de monde sur place, et tellement de monde qui surveille ça sur Internet, que ça n'arrive jamais.

Q : Les prix sont-ils les mêmes partout?

R : Au contraire, tous les prix varient en fonction de l'emplacement. Ta caméra n'a pas la même valeur ici qu'aux États-Unis ou à Dubaï. L'équipement va se retrouver là où le marché est le plus fort pour chaque type d'équipement. Mais en règle générale, si un client mise le prix que ça vaut, il va l'avoir.

Q : Peut-on acheter des camions neufs à l'encan?

R : On vend des camions neufs comme des antiquités. Il y a un temps où les gens tombaient en amour avec un camion ou une pièce d'équipement, mais ce temps-là est fini. Tout est devenu consommable et jetable. En ce qui concerne les garanties, elles sont transférables aux nouveaux propriétaires, dans le neuf comme dans l'usagé.

qu'une première mise soit placée. Il augmente ensuite le prix en fonction des enchères avant d'adjuger l'article au plus offrant, le tout en moins d'une minute.

Finalement, les vendeurs sont assurés d'obtenir la totalité du paiement dans un délai de 21 jours.

Lorsque questionné sur la possibilité de faire des bonnes affaires en visitant l'encan, voici ce que M. Patola a répondu : « Il

n'y a pas de bon ni de mauvais «deal». Les acheteurs paient le prix du marché. Bref, ce sont les milliers de clients sur place et en ligne qui déterminent les prix de vente. Si un camion est vendu 5 000\$, ça veut dire qu'aujourd'hui, ici, il vaut 5 000\$ ». Il est intéressant de noter que Jean Brissette de l'entreprise Bricon, avec qui je me suis entretenu (vois l'encadré), a répondu la même chose presque mot pour mot. **TR**

www.espar.com (800) 387-4800

SOUTIEN

Les autres en parlent. Espar le donne.



Formation sur place



Centre technique avec heures prolongées



Centre d'appels



Groupe de soutien de produit



Formation en ligne



Vidéos de formation



Manuels téléchargeables



Plus de 1000 installations d'entretien



Espar



Nous couvrons vos besoins



Les chaufferettes Espar: un choix sensé



C'EST PUR ET SIMPLE : NOUS SAVONS FAIRE LES CHOSSES.

Nous commençons par offrir un fluide d'échappement diesel pur et nous l'accompagnons de solutions personnalisées pour que votre parc de véhicules fonctionne toujours à son mieux.



Pureté - Solutions - Équipement - Livraison - Soutien

- Équipement sur mesure pour l'entreposage et la distribution.
- Surveillance et gestion de l'inventaire sans tracas.
- Options souples de financement.
- Soutien professionnel local.
- Formation et information.

H2Blu^{MC} **SOLUTIONS
MAXIMUM**
FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL



Visitez H2Blu.ca ou composez le 1 888 99H-2Blu pour obtenir plus d'information au sujet des programmes de tarification et des offres d'équipement, ou encore pour prendre rendez-vous avec votre représentant Wakefield. Fabriqué et distribué par Wakefield Canada inc.

Dans l'atelier

AUSSI : 37 Lubrifiants
40 Camion de service
44 Réusinage
46 Nouveaux produits

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



Photo: DFS

Daniel Bérard, président de DFS, applique des pratiques rigoureuses et innovatrices de gestion et d'entretien des pneus. Les résultats que son entreprise obtient sont spectaculaires.

Repousser les limites

Pneus Comment DFS réussit-elle à tirer jusqu'à 600 000 km d'un pneu? En explorant de nouvelles avenues et en adoptant les pratiques les plus rigoureuses. Par Steve Bouchard

« Les pneus sont souvent négligés, mas c'est pourtant la première surface de contact avec l'asphalte », lance d'entrée de jeu Daniel Bérard, président de Système Danfreight (DFS), flotte de Joliette reconnue pour la qualité et le caractère innovateur de ses pratiques de gestion.

L'entreprise spécialisée dans le transport frigorifique sur la Côte-Ouest des États-Unis compte parmi les premières au Québec, et peut-être même en Amérique du Nord, à avoir adopté les pneus simples à bande large, et ce, dès 2001. À peine un an plus tard, ces pneus

équippaient l'ensemble de son parc de tracteurs et de remorques.

« Nous croyions à cette technologie il y a plus de dix ans, et nous y croyons toujours », confirme M. Bérard. « À l'époque, le carburant n'était pas trop cher et la masse transportée n'était pas réellement analysée par les clients et par les transporteurs. Mais nous regardions déjà ces deux éléments comme étant les fers de lance de DFS pour les années à venir. »

Pour DFS, les pneus simples représentent un choix sensé parce qu'ils offrent une meilleure efficacité énergétique (l'un des aspects des opérations que l'entreprise

cherche constamment à optimiser) et parce qu'ils allègent considérablement le poids du matériel roulant, ce qui permet d'offrir une plus grande capacité de chargement aux clients.

Depuis 2001, DFS a accompli un travail considérable pour améliorer le rendement de ses pneus. Un travail qui s'est fait à l'interne au moyen d'expérimentations et de tests souvent audacieux, mais aussi en collaboration avec les fabricants de pneus qui sont très attentifs aux commentaires et aux recommandations de DFS.

Lors des premiers tests, les pneus simples à bande large se sont avérés très performants sur la chaussée sèche, mouillée et enneigée; par contre, on a remarqué une certaine instabilité en ce qui a trait à l'usure.

« Lorsque nous avons commencé à utiliser les pneus simples à bande large, nous étions heureux d'obtenir un rendement de 325 000 kilomètres. La technologie

était nouvelle et il nous a fallu apprendre la technologie du pneu simple. Nous avons compris qu'il nous fallait faire preuve d'une rigueur absolue dans nos spécifications, notre utilisation et notre entretien si nous voulions faire évoluer cette technologie chez nous», d'expliquer M. Bérard.

Le président de DFS reconnaît que la technologie des pneus simples à bande large a beaucoup évolué au cours des dernières années. «Le composé de gomme a énormément évolué et sa polyvalence atteint des niveaux étonnants.» Les fabricants ont réussi à actualiser la conception générale de leurs pneus pour les rendre plus résistants et, en même temps, à en augmenter l'adhérence, ce qui est en soit paradoxal, analyse M. Bérard. «Les fabricants ont très bien travaillé.»

Et, élément très important, les pneus simples à bande large permettent à DFS de rehausser l'efficacité énergétique de ses camions de dix pour cent environ, comparativement au style de pneu que nous utilisions auparavant.

Tolérance zéro

Question durabilité des pneus, l'approche de base de DFS est simple et logique : plus c'est droit, plus ça va durer longtemps.

LES AVANTAGES QUE L'AZOTE POURRAIT VOUS PROCURER

- L'utilisation de l'azote réduit substantiellement la quantité d'oxygène et la présence d'eau dans le pneu.
- L'élimination de l'eau empêche la corrosion de la jante, les problèmes reliés aux soupapes (pertes de pression, gel) et les problèmes reliés aux indicateurs de pression.
- L'élimination de l'oxygène dans le pneu ralentit ou élimine la dégradation moléculaire du caoutchouc.
- L'élimination de l'eau et de l'oxygène ralentit considérablement les pertes de pression. En effet, l'oxygène et l'eau migrent de trois à quatre fois plus rapidement que l'azote à travers la paroi du pneu. Une rétention améliorée de la pression contribue à augmenter la vie du corps du pneu et à réduire l'usure de la semelle. Elle favorise aussi une meilleure consommation de carburant.
- L'utilisation de l'azote réduit considérablement les fluctuations de pression à l'intérieur du pneu dues aux changements de température. La vapeur d'eau contenue dans l'air comprimé prend de l'expansion à la chaleur et se contracte au froid.
- Une pression adéquate contribue à augmenter la longévité de la semelle du pneu, maximisant le capital investi dans l'achat et le rechapage.

— Tiré d'un document fourni par DFS

C'est pourquoi l'entreprise accorde une haute importance au parallélisme des roues de ses camions et de ses remorques et que tous les techniciens affectés à cette tâche ont suivi des formations de la part des manufacturiers, tant pour les processus que pour les outils utilisés.

La station «d'alignement» est une étape imposée, même pour les camions qui sortent de l'usine. DFS règle le parallélisme des roues des camions neufs le plus tôt possible; par la suite, les roues des tracteurs sont alignées deux fois par an, et 1,3 fois par année pour les remorques. Le



Le réglage du parallélisme des camions et des remorques est une opération systématique et rentable chez DFS.

véhicule passera dès que possible au parallélisme si on constate qu'un boulon de suspension est mal serré ou qu'un pneu s'use de façon irrégulière.

«Chez le fabricant, le camion est aligné selon certaines tolérances qui répondent aux exigences d'une utilisation générale. Chez nous, la tolérance est à zéro et nos véhicules sont alignés en fonction de notre utilisation qui est à 90 pour cent du transport vers l'Ouest américain», explique Claude Laporte, directeur exécutif de DFS.

Il faut calculer environ une heure pour régler le parallélisme d'un tracteur ou d'une remorque, mais il s'agit de temps très rentable. «Un camion mal aligné se traduit par une perte d'efficacité énergétique qui peut atteindre trois pour cent, sans compter l'usure irrégulière. Un désalignement de 1/16e à 1/8e de pouce peut nous faire perdre 100 000 km sur la durée de vie d'un pneu.»

La pression, toujours

«On peut faire des alignements parfaits, mais si la pression n'est pas bien surveillée, on ne sera pas plus avancé», prévient Claude Laporte.

Pour s'assurer que les pneus de la flotte soient toujours gonflés à la bonne pression, DFS compte sur ses techniciens. Son fournisseur, Pneus Villemaire, avec qui le transporteur a développé une étroite relation, s'occupe de l'inspection de l'usure des pneus. «Les gens de Villemaire viennent ici six fois par semaine, deux fois par jour, et ils font le tour de notre parc de véhicules au complet».

Garder une bonne pression compte parmi les trois critères de base pour réduire l'usure irrégulière selon DFS, avec le choix du bon pneu pour la bonne application et le suivi rigoureux du réglage du parallélisme. Depuis plusieurs années, DFS a choisi de rouler à l'azote et dispose de deux générateurs de ce gaz stable qui ne nécessite pas de surveillance.

«Notre décision de gonfler les pneus avec de l'azote plutôt qu'avec de l'air comprimé nous est venue d'une question simple : pourrions-nous limiter les pertes de pression en remplaçant l'air par un gaz plus stable? L'azote est utilisé depuis plusieurs années dans certains secteurs de haute technologie, comme l'aérospa-

tiale, l'aviation et la Formule 1, qui ont conclu qu'un gaz inerte mais lourd pouvait remplacer avantageusement l'air. Même le métro de Montréal utilise l'azote pour gonfler les pneus de ses wagons. L'azote semble vouloir devenir la norme dans le domaine du pneumatique», constate Claude Laporte.

«Quand il est question d'azote, le Québec est bien en retard sur l'Europe. En France, par exemple, une majorité de véhicules roulent sur des pneus gonflés à l'azote. Et les commentaires sont tous très positifs.»

Un document préparé par M. Laporte explique que, grâce à ses qualités, l'azote rendrait la conduite plus sécuritaire, et comme il n'accumule pas de chaleur comme le fait l'air, il garde les pneus plus froids et évite qu'ils n'éclatent lors de longs voyages à vitesse soutenue. En plus, comme il est plus stable, il améliorerait la tenue et l'adhérence des gomme, particulièrement en hiver.

Le document souligne en outre que l'azote est écologique puisqu'il favorise une diminution de la quantité de déchets résultant du remplacement des pneus usés et permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. De plus, l'azote serait mieux adapté aux conditions météorologiques extrêmes comme on en connaît en Amérique du Nord. Enfin, il ne chaufferait pas en été et il ne fuirait pas en hiver.

«Les pneus sont aussi importants que le moteur, ils forment un ensemble», affirme Claude Laporte. Si le moteur arrête de fonctionner, on le répare. Mais un bris de pneu directionnel, par exemple, peut occasionner des problèmes importants et même causer des accidents. Nous mettons beaucoup l'accent sur la qualité des vérifications. Nos techniciens sont conscients de l'importance des pneus pour l'entreprise et formés par les fabricants pour interpréter les anomalies qui peuvent se présenter.»

Pour DFS, les pneus sont un aspect crucial des opérations qui est très loin d'être négligé. «C'est une composante sophistiquée qui doit être confiée à une main-d'œuvre qualifiée et qui doit être gérée avec une extrême rigueur», conclut Claude Laporte. **TR**

Surveillance du prix de détail du

diesel



TOTAL



VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	138,9	0,0	121,1
VANCOUVER *	142,3	-0,1	97,9
VICTORIA	136,2	-0,5	99,5
PRINCE GEORGE	133,4	2,0	100,4
KAMLOOPS	135,7	4,3	102,5
KELOWNA	137,5	5,2	104,3
FORT ST. JOHN	138,4	2,5	105,1
YELLOWKNIFE	137,6	0,0	117,9
CALGARY *	119,7	2,8	101,0
RED DEER	117,9	1,0	99,3
EDMONTON	119,9	3,8	101,2
LETHBRIDGE	125,2	0,3	106,3
LLOYDMINSTER	125,2	10,3	106,3
REGINA *	124,7	2,9	99,8
SASKATOON	124,3	2,4	99,4
PRINCE ALBERT	119,9	0,0	95,2
WINNIPEG *	124,7	1,8	100,8
BRANDON	122,7	0,4	98,9
TORONTO *	124,1	-0,2	91,5
OTTAWA	126,2	-0,4	93,4
KINGSTON	125,3	1,0	92,5
PETERBOROUGH	122,5	-0,3	90,1
WINDSOR	121,3	0,1	89,0
LONDON	123,9	0,0	91,3
SUDBURY	130,0	0,0	96,7
SAULT STE MARIE	129,3	-0,4	96,1
THUNDER BAY	136,2	2,3	102,2
NORTH BAY	129,5	0,1	96,3
TIMMINS	131,3	0,2	97,9
HAMILTON	124,5	-1,0	91,8
ST. CATHARINES	122,9	0,0	90,5
MONTRÉAL *	134,9	0,0	93,1
QUEBEC	136,2	0,0	94,3
SHERBROOKE	135,9	-1,5	94,0
GASPÉ	136,9	0,0	98,7
CHICOUTIMI	134,9	0,0	96,9
RIMOUSKI	135,4	0,0	95,5
TROIS RIVIÈRES	135,9	0,0	94,0
DRUMMONDVILLE	135,9	0,0	94,0
VAL D'OR	133,9	0,5	96,1
SAINT JOHN *	134,0	-0,4	95,4
FREDERICTON	135,2	-0,1	96,4
MONCTON	135,4	-0,2	96,6
BATHURST	137,2	-0,1	98,2
EDMUNDSTON	136,0	-0,3	97,2
MIRAMICHI	136,2	-0,2	97,3
CAMPBELLTON	135,3	0,8	96,5
SUSSEX	135,0	-0,1	96,3
WOODSTOCK	137,1	-0,1	98,1
HALIFAX *	132,4	4,3	95,7
SYDNEY	136,0	3,9	98,9
YARMOUTH	135,1	3,9	98,1
TRURO	134,2	3,9	97,3
KENTVILLE	133,7	3,4	96,8
NEW GLASGOW	135,2	4,4	98,2
CHARLOTTETOWN *	139,8	0,0	98,4
ST JOHN'S *	141,9	5,8	105,1
GANDER	138,4	3,5	102,0
LABRADOR CITY	147,2	-1,1	109,8
CORNER BROOK	142,6	6,5	105,7
MOYENNE AU CANADA (V)	127,9	1,2	96,5

Mises à jour au www.mjrvin.com • Prix en date du 8 octobre 2013 • V = Volume pondéré. (+/-) indique les variations de prix par rapport à la semaine précédente. Le prix moyen canadien est la moyenne pondérée de 10 villes (*)

HUILES MOTEUR HAUTE PERFORMANCE

total-lub.ca



CONSOMMEZ MIEUX
EFFICACITÉ PERFORMANCE ÉCONOMIE





TruckPro

VOUS INVITE À PROFITER DE SON
SERVICE *EXCEPTIONNEL*

GRATUITEMENT

Du 15 octobre au 30 novembre, 2013, **obtenez 1 heure de main-d'œuvre GRATUITE** sur votre prochain entretien préventif

L'avantage TruckPro :

- ✓ **Le plus grand réseau** de centre de réparations pour véhicules lourds au Canada
- ✓ Mécaniciens **spécialisés**
- ✓ **Garantie nationale** d'un an sur pièces et main-d'œuvre
- ✓ Marques nationales et marque privée **exclusive**



1 heure GRATUITE
de main-d'œuvre sur votre
prochain entretien préventif.

Valide pour les **25 premiers clients**,
entre le 15 octobre et le 30 novembre, 2013,
dans les TruckPro participants du Canada.

Limite d'un coupon par client. Valide pour camions classe 8 et remorques. Seulement les coupons originaux seront acceptés. Certaines conditions peuvent s'appliquer. Informez-vous à votre centre de réparations TruckPro pour plus de détails.

Pour usage interne seulement

TruckPro

Nom du client

Nom de la compagnie

Numéro de téléphone du client

Numéro de facture

Date

Signature du représentant TruckPro

Trouvez le centre de réparation le plus près au www.truckpro.ca et prenez un rendez-vous dès aujourd'hui !



Double standard

Lubrifiants *Juste quand vous pensiez que votre CJ-4 faisait le travail, une nouvelle catégorie d'huile moteur arrive sur le marché.*
Par Deborah Lockridge

D'ici trois ans, vous allez voir arriver une nouvelle catégorie API d'huile pour moteur diesel, conçue pour aider à répondre aux normes sur les émissions de gaz à effet de serre et l'efficacité énergétique, dont la phase finale de mise en marché est prévue pour les camions de l'année-modèle 2018.

À la demande des fabricants de moteurs, l'American Petroleum Institute (API) a formé une équipe pour développer la nouvelle catégorie d'huile qui remplacera la CJ-4, utilisée présentement.

Et, pour la première fois, il y aura apparemment deux standards : un conçu pour optimiser l'économie de carburant des nouveaux moteurs, et l'autre pour la rétro-compatibilité.

«L'une des façons que nous connaissons pour obtenir une meilleure économie de carburant et des émissions de CO₂ plus faibles consiste à réduire la viscosité», d'expliquer Dan Arcy, directeur technique mondial – fabricants d'équipement d'origine (OEM) chez Lubrifiants Shell. «Mais la véritable clé, ici, c'est qu'il ne peut y avoir aucun compromis sur la durabilité du moteur.»

M. Arcy dirige le comité API chargé de développer la nouvelle catégorie d'huile, actuellement nommée PC-11 en raison de la catégorie 11 proposée. Il s'agit d'un processus d'environ cinq ans qui, selon l'échéancier, devrait être complété d'ici janvier 2016.

Le comité API travaille en partenariat

avec un comité d'ASTM International, autrefois connu sous le nom d'American Society for Testing and Materials. Jim McGeehan, directeur – technologie des huiles moteur diesel pour poids lourds chez Chevron, est président de la commission de classification des huiles moteur pour poids lourds d'ASTM.

«Nous avons eu sept nouvelles catégories motivées par les émissions, de CE en 1988 à CI-4 Plus et CJ-4 aujourd'hui», d'indiquer M. McGeehan.

La nouvelle catégorie offre plus que des économies de carburant.

Depuis que la catégorie actuelle a été développée et mise en place en 2006, il y a eu beaucoup de changements dans la conception des moteurs, y compris les types de systèmes d'injection, la hausse des températures et des pressions de combustion, et même la métallurgie et les revêtements utilisés. De plus, certaines composantes de moteur utilisées présentement dans le cadre de tests sur les normes de l'industrie ne seront plus disponibles en 2016.

En plus d'une meilleure économie de carburant, la nouvelle catégorie sera conçue pour améliorer la stabilité à l'oxydation, la stabilité au cisaillement, l'usure due aux éraflures et aux adhésifs, l'aération et la compatibilité avec les mélanges de biodiesel – dans les nouveaux moteurs comme dans les anciens.

Par exemple, «pour les moteurs de prochaine génération, l'Engine Manufacturers Association (EMA) affirme qu'il y aura une hausse de la température de fonctionnement du moteur pouvant atteindre 10 degrés», selon M. Arcy.

Pour chaque augmentation de 10 degrés dans la chaleur du moteur, a-t-il dit, vous doublez la vitesse d'oxydation. L'oxydation, cette réaction entre l'oxygène et le lubrifiant, peut occasionner la formation de composés acides dans l'huile.

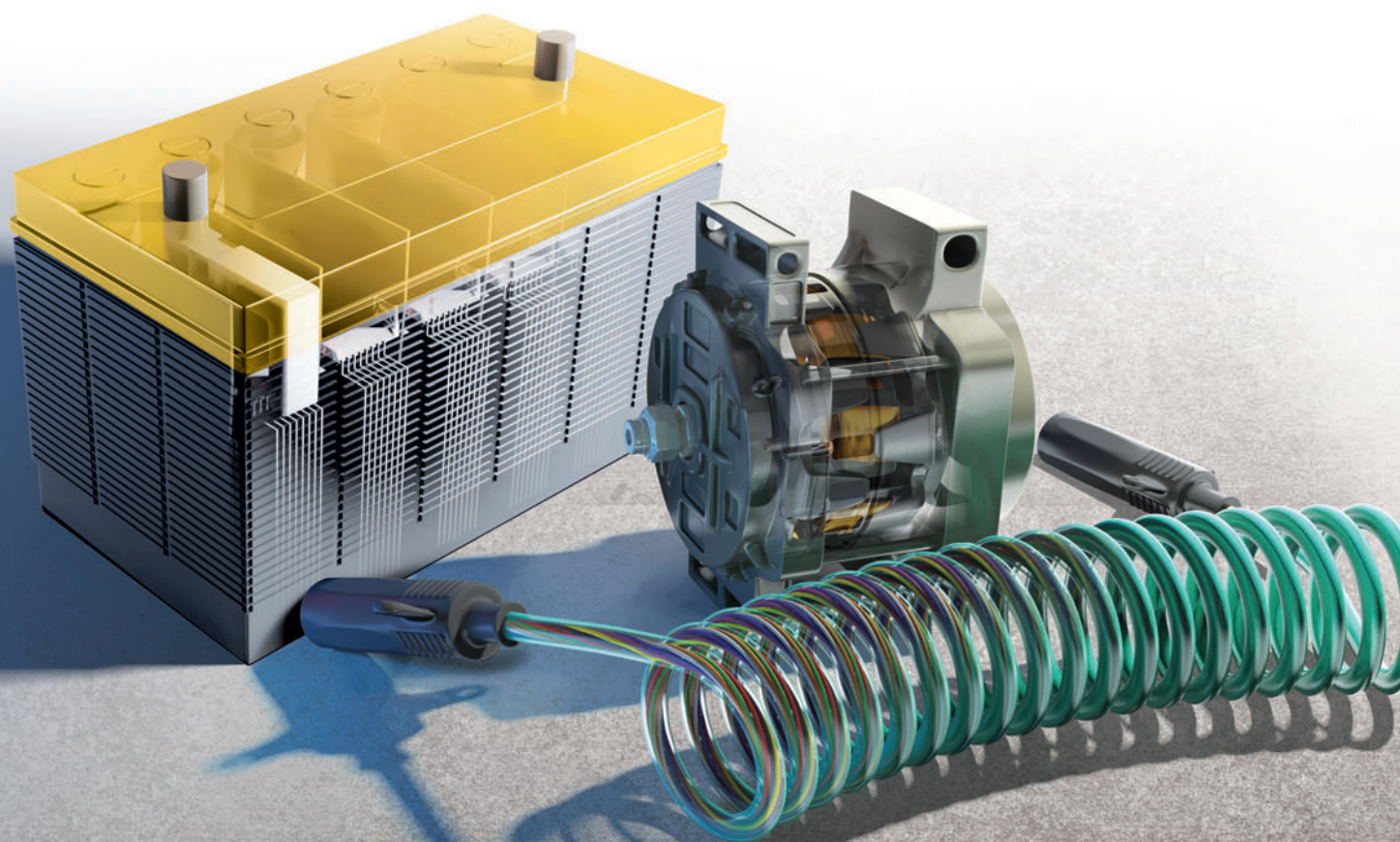
Autre amélioration clé : la stabilité au cisaillement. Le cisaillement se produit dans les huiles multigrades lorsque les polymères à longues chaînes, employés dans les modificateurs de viscosité, sont brisés mécaniquement en molécules plus petites, qui sont moins efficaces dans le maintien de la viscosité de l'huile.

«Certaines huiles ont un taux de cisaillement plus élevé que ne le souhaiteraient les



®

QUAND VOUS AVEZ BESOIN DES PIÈCES DE QUALITÉ
POUR VOS CAMIONS, REMORQUES ET AUTOBUS,
TRP EST LA RÉPONSE POUR TOUTES LES MARQUES.



Trouvez les pièces
dont vous avez besoin
chez ces concessionnaires:



**Téléchargez ce
code maintenant et
accédez à des rabais
d'une durée limitée**

TRPParts.com

TRP est une marque déposée de PACCAR INC.

fabricants de moteurs», d'ajouter M. Arcy. Le comité réévaluera donc le test pour mesurer la résistance au cisaillement.

Il s'agit d'un des nombreux tests évalués par le comité d'AMST, a précisé M. McGeehan.

Neuf tests sont présentement utilisés pour la CJ-4. Certains de ces tests seront aussi appliqués à la nouvelle catégorie. Le comité d'AMST considère également de nouveaux tests, y compris ceux impliquant des moteurs conformes à la norme EPA-2010, qui mesurent l'oxydation responsable de la corrosion des roulements à billes et des éraflures entre les segments de piston et la chemise. M. McGeehan

Nous avons eu sept nouvelles catégories motivées par les normes sur les émissions polluantes, de CE en 1988 à CI-4 Plus et CJ-4 aujourd'hui.

affirme qu'une décision sera prise à la mi-année pour déterminer quels tests (anciens et nouveaux) seront inclus.

M. McGeehan explique qu'au lieu d'opter pour un autre essai moteur ou un essai sur route, comme le test d'économie de carburant SAE/TMC Type II, l'EMA a demandé à ce que l'on mette en place un banc de test. Ce test, essentiel à la nouvelle catégorie d'huile, mesure la capacité de l'huile à maintenir son épaisseur à des températures et à un cisaillement élevés (TCE).

Une viscosité TCE plus basse tend à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais une viscosité TCE plus élevée offre une meilleure protection contre l'usure. Par conséquent, un équilibre doit être atteint lors de l'élaboration d'une huile moteur.

Les grades de viscosité réguliers sont déterminés grâce à des tests qui mesurent la viscosité de l'huile à une température de 100 degrés Celsius (ou 212 degrés Fahrenheit) pour le nombre le plus élevé. Une huile de grade 30 est plus fine à cette température qu'une huile de grade 40.

Le banc de test TCE mesure le film lubrifiant à 150 degrés C°, ou tout juste au-dessus de 300 degrés F°, tout en cisailant l'huile mécaniquement.

«C'est un paramètre qui a toujours été

là, mais il n'a jamais été tellement connu de la clientèle externe», affirme M. McGeehan.

Présentement, la catégorie CJ-4 requiert un résultat TCE plus élevé que 3,5.

La catégorie PC-11 proposée réduira ce nombre à 2,9. Le résultat le plus bas se traduira par une meilleure efficacité énergétique.

Une huile PC-11 10W-30 procurerait une meilleure économie de carburant que l'huile CJ-4 10W-30 présentement utilisée, qui offre déjà une économie de carburant avantageuse par rapport aux huiles 15W-40 traditionnelles.

Mais vous ne pouvez pas seulement considérer l'indice de viscosité, explique M. Arcy.

Vous pourriez avoir deux huiles gradées 10W-30 par la Society of Automotive Engineers, mais l'une pourrait être mélangée [à une autre

substance] pour correspondre aux indices TCE plus bas et, par conséquent, offrir un meilleur rendement énergétique, alors que l'autre pourrait être mélangée pour fonctionner avec des moteurs plus anciens, avec un indice TCE plus élevé.

Autrement dit, l'une se trouve au bas de l'échelle de viscosité TCE pour une 10W-30 et l'autre se trouve au sommet de cette même échelle.

Les huiles avec un indice TCE plus élevé seront toujours utilisables avec des moteurs plus anciens. Les huiles avec des indices TCE plus bas se retrouveront dans la nouvelle catégorie d'huiles économes en carburant.

Bien entendu, le fait d'avoir deux normes différentes soulève une foule d'autres questions auxquelles le comité API devra répondre. Par exemple, devrait-il y avoir deux noms de catégories complètement différents, comme CK4 et CL4 ? Ou devrait-on utiliser une sorte d'appellation pour les sous-catégories, comme CK4 et CK4-HT (pour *high-temp* – température élevée)? «Le client doit savoir sans ambiguïté que cette huile 10W-30 est différente de l'ancienne 10W-30», de conclure M. McGeehan. **TR**

Deborah Lockridge est rédactrice en chef du *Heavy Duty Trucking Magazine*.

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



Camion de service ultime

Entretien Pour Location Brossard, les mécaniciens mobiles représentent une main-d'œuvre d'élite; l'entreprise a donc décidé de concevoir et de fabriquer des camions d'entretien et de dépannage routier à leur hauteur. Par Steve Bouchard

En tant que spécialiste de la location de camions et de remorques avec entretien, Location Brossard doit s'assurer d'offrir un niveau de service très élevé à sa clientèle. L'efficacité de son service passe évidemment par ses ateliers de réparation, mais aussi beaucoup par ses camions d'entretien et de dépannage routier. C'est dans cette optique que Stéphane Godbout, vice-président, Gestion de parcs de véhicules pour Location Brossard, et son équipe, se sont donné un défi ambitieux : celui de concevoir et de bâtir le camion de service ultime.

Plusieurs facteurs ont amené Stéphane Godbout à entreprendre ce projet. Parmi ceux-ci, il y a bien sûr le fait que la capacité

d'effectuer rapidement et efficacement l'entretien et les réparations des camions et des remorques, sur la route ou dans la cour des clients, est une qualité intrinsèque et essentielle pour une entreprise comme Location Brossard. Mais il y a aussi les changements structurels auxquels le transport est confronté.

«Les véhicules de nos clients sont utilisés pendant des périodes plus longues qu'il y a quelques années. Les tracteurs de ville travaillaient pendant des périodes de 10 à 12 heures auparavant, alors qu'il n'est pas rare qu'ils soient utilisés pendant 18 ou 19 heures aujourd'hui, en raison des changements à la réglementation relative aux heures de service, mais aussi parce

que le transport s'organise autrement : les mouvements vers le sud ayant beaucoup diminué, on constate une utilisation accrue des camions à cabine de ville et des camions porteurs qui font des livraisons plus régionales», analyse M. Godbout.

Il peut être difficile ou impossible pour plusieurs clients de se déplacer à l'atelier de Location Brossard à Dorval, alors que réparer le véhicule directement dans la cour d'un client réduit le temps non productif du chauffeur et du véhicule. «Un cordon ombilical relie le client à son camion», image-t-il. «Quand un véhicule part à l'atelier, le client ne sait jamais quand il va revenir alors que, dans sa cour, il a un certain contrôle. Cette proximité

avec le véhicule est rassurante et rend le client un peu plus "permissif" si la réparation est plus longue, parce que le véhicule n'est jamais loin.»

M. Godbout considère les mécaniciens affectés aux unités mobiles comme des techniciens d'élite; il a voulu développer avec eux le camion de service ultime, un camion qui reproduirait les conditions de travail d'un atelier et tenant compte des facteurs ergonomiques et humains associés à l'environnement de travail sur la route.

La démarche impliquait aussi de concevoir un camion de service offrant des caractéristiques favorisant la formation et la rétention des mécaniciens mobiles. «Un mécanicien d'unité mobile, c'est un phénomène rare», dit-il. «Il est à la fois un "travailleur autonome" qui doit faire preuve d'un haut niveau de débrouillardise et un ambassadeur pour Location Brossard, car il est souvent la seule personne que le client va voir après avoir signé un contrat de location.»

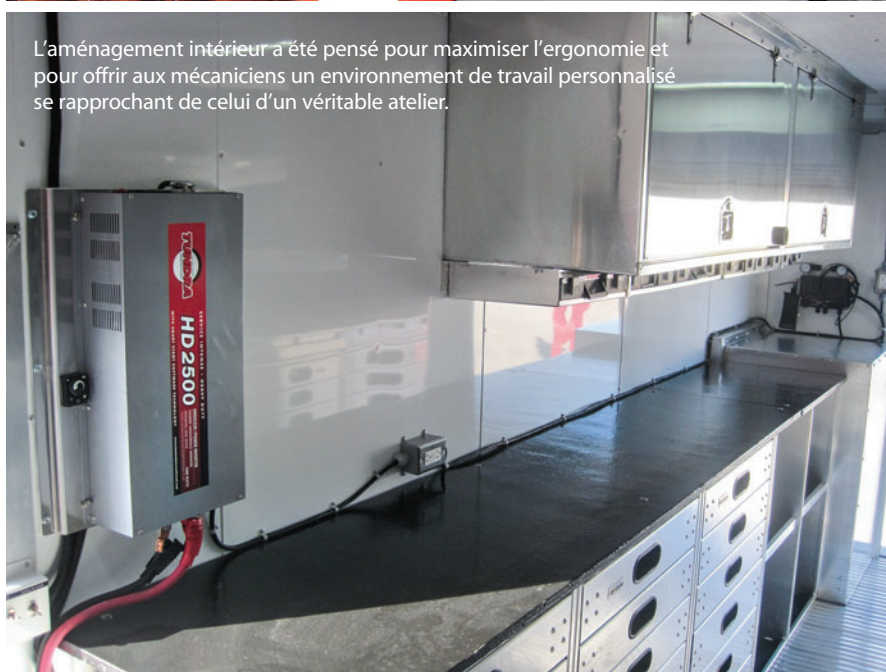
La conception

Il va sans dire que les futurs utilisateurs ont été mis à contribution dans la conception du camion de service. Les discussions ont été orientées en fonction de créer le camion de service idéal, qui répondrait le mieux aux exigences des différentes tâches effectuées par les mécaniciens. Il a fallu environ un an et demi avant d'en arriver au premier exemplaire. «Sur papier, le concept a évolué avec les propositions qui ont été faites. Et, honnêtement, nous savions que lorsque nous en fabriquions un deuxième, nous allions encore y apporter des améliorations», indique M. Godbout

Sur un total de sept camions de service, Location Brossard en compte aujourd'hui quatre dits de type «hybride». Hybrides parce que plus écologiques que les versions antérieures. «Nous sommes passés de l'ancienne version de camions de service avec coffres et planchers en bois vers un camion de nouvelle génération, doté d'équipement adapté à la fine pointe et moins polluant», notamment grâce à l'ensemble génératrice-soudeuse-compresseur placé à l'extérieur du camion et alimenté par le diesel du camion, et dont les émissions sont évacuées par un système d'échappement limitant les odeurs de carburant.



Stéphane Godbout, vice-président, Gestion de parcs de véhicules pour Location Brossard.



L'aménagement intérieur a été pensé pour maximiser l'ergonomie et pour offrir aux mécaniciens un environnement de travail personnalisé se rapprochant de celui d'un véritable atelier.



L'ensemble génératrice-soudeuse-compresseur regroupe trois fonctionnalités cruciales dans un module plus écologique et plus agréable d'utilisation pour les mécaniciens.

**Transport
Routier**

TSA

TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB
TECHNOLUB™



Jean-Claude

Guylaine

Benoit

RECRUTEMENT

Nous vous offrons la solution pour votre recrutement

Placez vos offres d'emplois sur Truck Stop Québec

A la recherche de routiers, réartiteurs, 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:



Les caractéristiques

Le camion de service de nouvelle génération de Location Brossard est monté sur un châssis Freightliner M2 à profil bas et à suspension pneumatique. Dans l'habitacle, on trouve un ordinateur portable contenant tous les outils permettant au technicien d'établir des diagnostics électroniques comme s'il se trouvait à l'atelier. Le tout est relié au système centralisé de gestion du parc, et un accès sans fil permet de suivre en temps réel le travail effectué par le mécanicien mobile. Le camion est aussi muni d'un système de repérage.



«Beaucoup de travail a été fait du côté du fourgon dans le cadre d'une collaboration avec le fabricant Les Industries Halrai, spécialiste de l'aménagement intérieur», précise Stéphane Godbout.

Parmi les caractéristiques-clés du camion de service, on trouve l'ensemble trois en un placé dans un compartiment latéral du fourgon et posé sur des rails coulissants. Un autre compartiment contient les bonbonnes d'oxycoupage. L'espace intérieur, éclairé avec des DEL et chauffé avec un système d'appoint Espar, a été pensé pour maximiser l'espace et l'ergonomie.

Le camion est aussi muni d'un monte-charge permettant d'effectuer les vidanges d'huile des remorques frigorifiques (voir la photo principale). De plus, un four micro-ondes permet aux mécaniciens de faire chauffer leurs repas et des casiers individuels offrent du rangement pour leurs effets personnels. Un système de signalisa-

tion assure la sécurité des mécaniciens lorsqu'ils font un dépannage routier et les communications vocales sont assurées par des téléphones cellulaires et des appareils de type Mike.

Le camion de service est utilisé sur trois quarts de travail et Stéphane Godbout s'est assuré que chaque mécanicien puisse disposer de ses propres outils. «Les chauffeurs aiment avoir leur camion attitré; c'est la même chose pour les mécaniciens mobiles», indique-t-il. Outre un coffre à outil commun, qui contient les outils normalement fournis en atelier, chaque

Les bonbonnes d'oxycoupage sont placées de façon pratique et sécuritaire dans un compartiment dédié.

mécanicien dispose de son propre coffre verrouillé dans le fourgon.

Une fois le premier exemplaire conçu, Stéphane Godbout a demandé à Halrai de lui fournir les prochains exemplaires en version clé en main. Éventuellement, tous les camions de service de Location Brossard sur la route seront du même genre que celui que nous venons de décrire, mais ils comprendront des caractéristiques supplémentaires pour les rendre toujours plus autonomes, comme des sources d'énergie alternatives pour alimenter différents accessoires. Souvent, les suggestions d'améliorations viennent des mécaniciens eux-mêmes, souligne M. Godbout.

«Nous voulons réinventer la roue, et amener les choses à un autre niveau», conclut-il. **TR**



LE SPÉCIALISTE EN ASSURANCE TRANSPORT



Spécialiste
en flottes



Assurance
des
voituriers



Courtiers
en transport



Assurance
commercial



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



Parfois, les plus petits problèmes peuvent engendrer les plus grandes solutions.

Le secret est dans la broche

Comment une petite ville du nord des États-Unis aide les moteurs Detroit à mieux rouler.
Par Jason Rhyno

Vous voyez cette petite pièce? Il s'agit d'une minuscule broche de connecteur très importante qui fait partie d'un actionneur de recirculation des gaz d'échappement (RGE), et si elle ne fonctionne pas correctement, votre camion ne fonctionnera pas correctement non plus.

La conception de cette petite broche est relativement nouvelle, et elle est plus efficace que sa précédente incarnation grâce à la passion collective et aux aptitudes à résoudre des problèmes des employés de

Detroit Reman, dans la petite ville de Hibbing au Minnesota.

Ces mêmes employés sont aussi chargés d'aider à maintenir les coûts de garantie de certains moteurs et autres composants au plus bas, et, en un mot, à améliorer la durée de vie et l'efficacité des produits Detroit, y compris les marques Mercedes et Freightliner de Daimler.

L'usine Detroit Reman, aussi connue sous le nom de DMR – Design, Manufacture and Remanufacture – a commencé

en tant que garage pour deux véhicules en 1987. La marque Detroit Diesel de Daimler a acquis la compagnie en 2007. Les employés y sont spécialisés en électronique, mais ils peuvent très bien s'occuper de la mécanique et des autres composants.

Cette acquisition, que divers médias du camionnage ont découverte récemment, comprend une poignée de fiers individus, qualifiés en résolution de problèmes, qui ont contribué au maintien du temps d'utilisation de vos camions.

Prenez la petite broche de connexion, par exemple. Quand les actionneurs de RGE ont commencé à arriver à l'usine, les ingénieurs les ont démontés et ont identifié les aspects nécessitant une amélioration, comme cette broche, que les vibrations produites par quelques milliers de kilomètres de conduite dans des conditions réelles finissent par détacher de son point de contact. Les ingénieurs ont testé quelques conceptions de remplacement pour la broche en question, mais aucune n'était plus efficace que la conception du fabricant d'origine – alors ils en ont créé une nouvelle à partir de zéro. Un nouveau procédé de soudure a également été développé, ce qui augmente sa résistance et sa durabilité.

Les améliorations de conception ne sont pas perceptibles immédiatement, du moins pas avant que le composant en question n'ait quelques milliers de kilomètres au compteur.

Les caractéristiques de conception ont ensuite été envoyées au fabricant d'origine, qui les a intégrées à ses marques Mercedes et Freightliner.

Comme nous l'a confié Stefan Kurschner, président sortant de Detroit Reman, «Le réusinage (remanufacturing) n'est pas la même chose que la reconstruction (rebuilding) ou la remise à neuf (refurbishing); il y a beaucoup de confusion à ce sujet. Ce que nous faisons, c'est élever d'anciens composants à des niveaux de production actuels, et dans certains cas, en améliorer la conception d'origine.»

Fondamentalement, un contrôleur de moteur de six ans, qui semble avoir fait son temps, ne se retrouve pas au rebut – il ressort tout neuf et réusiné selon les exigences d'assemblage et de production établies par l'IPC, une association professionnelle de l'industrie dont est membre DMR.

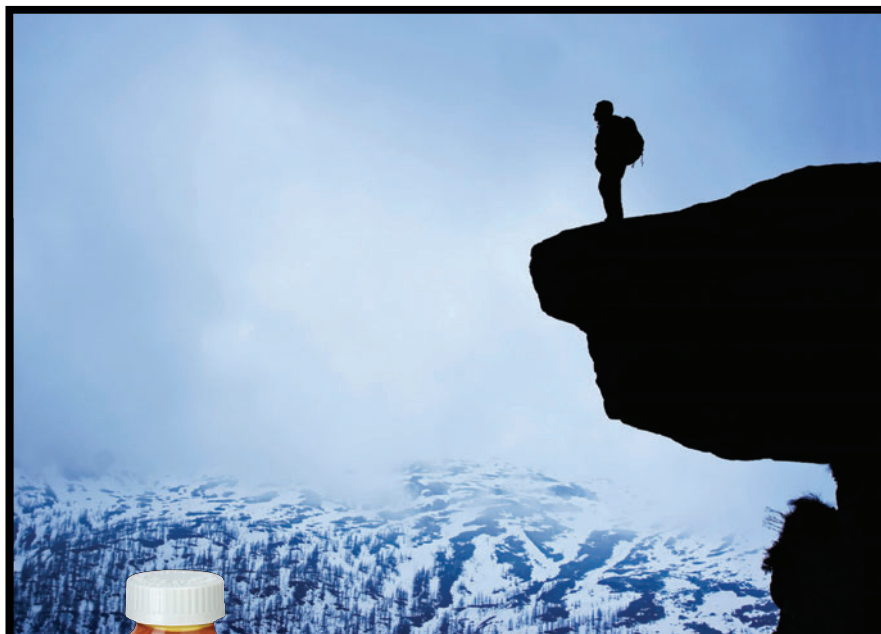
Les améliorations de conception ne sont pas perceptibles immédiatement, du moins pas avant que le composant en question n'ait quelques milliers de kilomètres au compteur. De plus, il est intéres-

sant de noter que lorsque les ingénieurs de DMR entament le processus de réusinage, ils voient souvent comment les mécaniciens [précédents] ont trouvé leurs propres solutions. «Il y a ces petits indices», affirme l'un des employés de DMR, «et si vous voyez que les gars ont bricolé, vous savez qu'il y a un problème.»

L'usine DMR de Detroit fonctionne si bien que les installations seront déplacées

dans un nouveau bâtiment, à Hibbing. La nouvelle usine sera plus grande et permettra la création de plusieurs emplois dans la communauté. Médias locaux, politiciens et employés de DMR étaient présents pour célébrer cette annonce.

Detroit a profité de l'occasion pour annoncer le départ de Stefan Kurschner en tant que président de Detroit Reman. Il sera remplacé par Sanjiv Khurana. **TR**



Tout est dans la préparation.

Vous pouvez prendre des risques cet hiver ou vous préparer comme un pro. Quand la température baisse et que son gagne-pain est en jeu, il est bon de se savoir prêt.

- ✓ Prévient le gel 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 irrégulière
- ✓ Traite plus de carburant que les marques concurrentes
- ✓ Sans danger pour le filtre à particules et n'affecte pas la garantie

HOWES LUBRICATOR
PRODUCTS

Produits de qualité professionnelle depuis 1920
1-800 GET HOWES (438-4693) • www.howeslube.com

GRATUIT!! Glacière camo Howes à l'achat de six bouteilles de produits Howes.

Visitez le www.howeslube.com ou composez le 1-800 GET HOWES. L'offre prend fin le 31 mars 2014 ou à l'épuisement des stocks.



NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS



HUILE MOTEUR POLYVALENTE

TOTAL CANADA PRÉSENTE SA RUBIA WORKS 2000 FE 10W-30

TOTAL CANADA a dévoilé son huile moteur Rubia Works 2000 FE 10W-30, un produit qui, au dire de Total, est appelé à révolutionner plusieurs secteurs d'activité. Cette huile semi-synthétique de type FE (pour Fuel Economy) est unique, précise Total, principalement parce qu'elle convient autant à l'équipement lourd qu'au secteur des mines, à l'agriculture et au transport autoroutier. Cela en fait un produit idéal pour les flottes mixtes.

Le nouveau lubrifiant possède toutes les propriétés de la Rubia FE 7900, une huile lancée en 2008 pour les camions autoroutiers, en plus de faire profiter de ses gains éco-énergétiques et d'autres avantages au secteur de l'équipement

hors route. Il convient aux moteurs dotés ou pas de filtre à particules. Les deux lubrifiants Rubia sont formulés à l'usine de Total à Montréal.

Total indique qu'en tant qu'huile de grade 10W-30, la Rubia 2000 FE facilitera grandement les démarrages du moteur par temps froid tout en réduisant l'usure du moteur, dont 70 pour cent est générée lors du démarrage.

Le produit répond aux normes internationales et aux exigences les plus strictes des constructeurs américains, européens et japonais, en plus d'offrir une basse teneur en cendres ainsi qu'une réduction de la consommation d'huile moteur.

Visitez le www.total-lub.ca

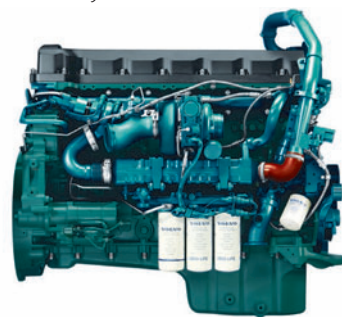
MOTEURS VOLVO 2014

LES MOTEURS D11, D13 ET D16

DE 2014 PROMETTENT UNE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ACCRUE

Volvo Trucks indique que tous ses modèles de moteurs de l'année-modèle 2014 seront plus éco-énergétiques grâce à des composantes optimisées et améliorées. L'efficacité énergétique des moteurs Volvo D11, D13 et D16 2014 sera améliorée de 0,5 à 2 pour cent, indique la compagnie.

Cette amélioration est attribuable à la présence de composantes moteur optimisées ou nouvelles, y compris un piston redessiné et une chemise de cylindre conçue avec des surfaces plus douces. En outre, on trouvera sur les moteurs 2014 un compresseur à air qui désengage complètement l'embrayage du moteur. La «technologie de combustion avancée» du nouvel injecteur à sept orifices offre une meilleure pulvérisation du carburant procurant une injection plus égale dans le cylindre, maximisant l'efficacité énergétique et offrant de plus grandes économies aux clients, ajoute Volvo. Enfin, un nouveau



système de ventilation du vilebrequin filtre davantage l'huile des gaz d'échappement avant qu'ils ne quittent le moteur et améliore en même temps la contre-pression pour rehausser le rendement.

D'autres changements conceptuels ont été apportés afin de rehausser la facilité d'entretien, par exemple l'ajout d'un couvercle de soupape en deux pièces qui diminue le temps de réparation et qui est plus facile à manipuler que les couvercles précédents.

Visitez le www.volvotrucks.us.com

FORMATION POUR CHAUFFEUR DETROIT DT12

UNE NOUVELLE VIDÉO DE FORMATION
POUR LES TRANSMISSIONS MANUELLES
AUTOMATISÉES DETROIT EST
DISPONIBLE EN LIGNE

Detroit Diesel Corporation a publié une nouvelle vidéo de formation pour les chauffeurs utilisant sa transmission manuelle automatisée Detroit DT12. La vidéo est disponible sur le site Web de Detroit.

Elle aide les chauffeurs à utiliser efficacement la DT12 dès le début, indique la compagnie, et leur enseigne comment tirer le maximum des caractéristiques de la transmission en vue d'obtenir le meilleur rendement et la meilleure efficacité énergétique.

Conçue pour être visionnée avant qu'un chauffeur ne conduise pour la première fois un camion équipé de la transmission DT12, la vidéo aide à comprendre les fonctions et caractéristiques de la transmission, comme le eCoast, l'Active Driveline Protection et plus. La vidéo montre aussi l'utilisation à deux pédales avec levier intégré monté sur tige contrôlant la sélection des rapports ainsi que l'utilisation du frein moteur, des modes de conduite et du changement de rapport manuel. La vidéo donne aussi des conseils sur la sélection des modes de conduite selon le terrain et l'utilisation.

Detroit indique que la DT12 est facile d'adaptation et qu'elle aide les chauffeurs à optimiser l'efficacité énergétique avec un effort minimal, comparativement à une transmission manuelle ou automatique.

La DT12 est offerte avec les camions Freightliner Cascadia équipés d'un moteur Detroit DD15 et elle sera aussi disponible avec les Cascadia propulsés par un moteur Detroit DD13 pour utilisation autoroutière et long parcours.

Visitez le www.demanddetroit.com

MICHELIN XDS 2 RECHAPÉ

UN PNEU DE TRACTION RECHAPÉ TOUTE
SAISON OPTIMISÉ POUR LES CONDITIONS
HIVERNALES DIFFICILES

Technologies de rechapage **Michelin**
présente le Michelin XDS 2 Pre-Mold
qui, souligne Michelin, offre une traction

de l'essieu moteur durant toute l'année et présente des caractéristiques optimales pour la conduite dans des conditions hivernales difficiles. Cette nouvelle génération de pneu de traction offre également une amélioration de dix pour cent de la longévité de la bande de roulement comparativement au XDS Pre-Mold, ce qui se traduit par un rapport qualité/prix optimal pour le

consommateur, indique le fabricant.

Le XDS 2 Pre-Mold doit sa traction «exceptionnelle» à des lamelles profondes, des parois de rainures en zigzag et des rainures transversales en forme de V sur les épaules. Ces caractéristiques donnent du mordant au pneu pour une traction optimale, en plus d'une excellente évacuation de la neige, des pierres et de la boue, selon Michelin. L'amélioration



Conçue pour un monde dur et froid.

Holland
SAF-HOLLAND Group

62 500 lb
Force de levage

200 000 lb
Charge statique

BLACK ARMOUR
Protection anti-corrosion

Éprouvée dans les utilisations lourdes les plus sévères.

La MARK V™ est la bécquille de semi-remorque la plus solide et la plus robuste de l'industrie. Fabriquée au Canada, la MARK V offre les avantages auxquels vous vous attendez des produits SAF-HOLLAND, y compris une garantie complète de cinq ans et l'ultime protection anti-corrosion Black Armour.



VISIONNEZ
LA VIDÉO



MARK V™
Bécquille de service intense



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

© 2012 SAF-HOLLAND, Inc. All rights reserved.

CAMIONS **LOURDS** DE MONTRÉAL

Nos **VHD 2013** SONT
EN LIQUIDATION !

Contactez nous pour
en connaître le prix !

Boîte ACNS
Moteur D-13
435 HP

Torque 1750 lbs
Transmission :
1 Shift automatisé

Essieux installés à l'usine
Avant 20,000 lbs
Arrière 46,000 lbs
Direction Tardif

SEULEMENT 6 EN INVENTAIRE

CONTACTEZ NOS VENDEURS

Dany Bujold 514 246-5356
Robert Depelteau 514 246-5405

André Ruest 514 546-5378
Raymond Nadeau 514 249-3306



1-877-336-8658

www.camionsmontreal.com

HEURES D'OUVERTURE

Lundi au vendredi	7:00 à minuit
Samedi	7:00 à midi
Dimanche	Fermé

DORVAL

1275, Hymus
Dorval (Québec) H9P1J5
514 685-9444
514 735-0812 fax

ANJOU

10701, Ray Lawson
Anjou (Québec) H1J1M5
(514) 353-6225
(514) 353-9934 fax

de dix pour cent de la longévité de la bande de roulement du pneu découle d'un composé de caoutchouc conçu pour offrir une meilleure résistance à l'usure lorsque le frottement est élevé, en plus de proposer une large surface de contact



Michelin XDS 2

pour une répartition uniforme de la force exercée et une bande de roulement directionnelle qui réduit grandement l'usure.

Le pneu rechapé MICHELIN XDS 2 Pre-Mold possède une bande de roulement d'une profondeur de 25/32 pouces.

Visitez le www.michelintruck.com

MACK PRÉSENTE SON SYSTÈME TÉLÉMATIQUE

GuardDog Connect s'appuie sur le système de surveillance de l'entretien GuardDog

MACK offre une nouvelle solution télématique s'appuyant sur son système de surveillance de l'entretien GuardDog. Appelée «GuardDog Connect», cette solution sera offerte gratuitement en équipement standard avec les camions Pinnacle de l'année-modèle 2015 dont la sortie est prévue en janvier 2014.

GuardDog Connect peut diagnostiquer les problèmes mécaniques, planifier les réparations et confirmer que la pièce requise est en stock et prête à être installée alors que le camion fonctionne encore.

Le système surveille l'état du camion et, si un problème survient, comme un filtre bouché, un niveau de liquide bas ou si un intervalle d'entretien arrive à échéance, un message est envoyé au chauffeur au moyen d'un affichage sur le tableau de bord.

Pour les cas plus critiques, le système envoie une alerte automatique au centre de soutien à la clientèle 24/7 de Mack, où le personnel évalue le problème et ouvre un dossier dans la plateforme Web de service de gestion de flotte Web Mack ASIST. Le propriétaire de la flotte est avisé et le processus de réparation commence. Une fois que le concessionnaire est sélectionné, Mack vérifie que les pièces sont disponibles, un poste de travail est réservé et des directives de réparation sont envoyées au concessionnaire.

Mack souligne que les étapes du processus se déroulent en quelques minutes seulement après l'émission de l'alerte initiale et qu'elles sont gérées par l'équipe de soutien du début à la fin. En bout de ligne, les mécaniciens sont tout à fait prêts à passer à l'action quand le camion arrive dans l'atelier.

Mack installe aussi des codes QR sur la bordure de la portière du conducteur de tous ses modèles durant l'assemblage; cela permet aux mécaniciens de lire le code avec une tablette quand le camion arrive pour l'entretien. Lorsque les renseignements sur le camion et son historique d'entretien sont extraits, le programme Mack ASIST est automatiquement lancé, ce qui accélère le processus de réparation.

Visitez le www.macktrucks.com

Simple. Rapide. Efficace.



TruckandTrailer.ca
On vend votre équipement

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

JEAN-PAUL GAUTHIER
ASSURANCE TRANSPORT



DIVISION DU

GROUPE OSTIGUY & GENDRON

Cabinet en assurance de dommages et cabinet de services financiers

Flottes / Voituriers / Canada - USA
Cargo / Entreposage
Biens commerciaux
Responsabilité / Umbrella
Pollution / Cautionnements / Assurance collective



450 662-2210 1 800 662-3313
ostiguygendron.com

26 novembre 2013 – Best Western Hôtel Universel – Drummondville

4^e Journée transport

Enjeux et défis énergétiques

Conférence d'ouverture,
M. Jean-Robert Lessard du Groupe Robert.

Allocation de fermeture : Mme Martine Ouellet,
Ministre des Ressources naturelles et de la faune.

**L'industrie du transport
passe-t-elle par l'électrification,
le gaz naturel, le propane, le pétrole
ou encore le biodiesel ?**

Volet de conférences sur le transport
de marchandises

Volet de conférences sur le transport
de personnes

Foire commerciale en continue

Pour information et inscription, visiter www.aqme.org section événements

Organisé par



Partenaires



Partenaire médias



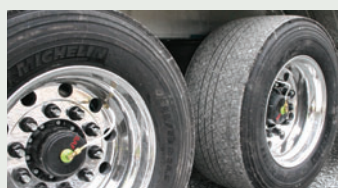
LE GROUPE ROBERT PREND POSSESSION D'UNE REMORQUE-CITERNE TREMCAR UNIQUE

TREMCAR a livré au Groupe Robert la première remorque-citerne à châssis large de 54 pouces en Amérique du Nord.

La nouvelle conception innovatrice permet d'abaisser le centre de gravité de la remorque et ainsi en rehausser la stabilité.

La demande pour une remorque plus large et plus stable, inspirée de ce que l'on voit en Europe, a été faite à Tremcar par le Groupe Robert. L'élargissement du châssis à 54 pouces permet d'abaisser la citerne, ce qui a pour effet de descendre son point de gravité et d'augmenter sa stabilité en réduisant l'effet de ballant transversal produit dans les virages, explique Réjean Croteau, représentant des ventes chez Tremcar. «Cette innovation nous a été demandée directement par le Groupe Robert, un avant-gardiste en matière de sécurité et de transport en Amérique».

Outre sa conception, la nouvelle remorque présente de nombreuses autres caractéristiques qui en rehaussent la sécurité, dont une rampe avec passerelle pneumatique amovible; des freins à disque SAF-Holland, un système de stabilité Meritor RSS, un système MTIS pour contrôler la pression des pneus et des déflecteurs qui améliorent l'aérodynamisme.



◀ La remorque-citerne comporte de nombreuses caractéristiques qui en rehaussent la sécurité et l'efficacité. Montée sur pneus simples à bande large, elle est aussi pourvue d'un système de contrôle de la pression des pneus.

La citerne de type TC/DOT 407 possède un bassin en acier inoxydable et offre une capacité de 7 200 kg. Elle servira au transport de produits chimiques variés. Tremcar ne prévoit pas tenir ce type de remorque en stock mais se dit ouvert à en fabriquer d'autres selon la demande.



SOUPER MOULES & FRITES

JEUDI 21 NOVEMBRE
À COMPTER DE 17H30

RESTAURANT BISTANGO
1200, AVE GERMAIN-DES-PRÉS,
QUÉBEC, QC G1V 3M7

RÉSERVEZ MAINTENANT
PLACES LIMITÉES



GROUPECHO GGO
CANADA

PMTROY
ASSURANCES ET SERVICES FINANCIERS

TRANSPORT MAGAZINE
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS!

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

MEMBRES
NON-MEMBRES

50\$ + TAXES
60\$ + TAXES



RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFICQC.COM

CUMMINS PRÉSENTE SON ISV5.0

Un moteur V8 diesel de 5 litres pour remplacer les moteurs à essence sur les marchés autoroutiers nord-américains

CUMMINS a dévoilé son ISV5.0, un nouveau moteur diesel V8 de 5 litres conçu pour propulser les véhicules courte distance, les camions fourgons surélevés et autres camions moyens et légers ainsi que les autobus scolaires et les véhicules motorisés. Le développement du moteur, qui ne sera pas en production avant un an environ, a, en fait, commencé il y a plus d'une décennie grâce à une subvention du département américain de l'Énergie.

Ce moteur a initialement été conçu pour être utilisé dans les pickups et, dans les faits, une version du ISV5.0, appelée le Cummins 5.0L V8 Turbo Diesel, a été présentée l'été dernier pour propulser la prochaine génération de pickups Nissan Titan. Nissan n'a pas encore annoncé de date de lancement.

Le motoriste de l'Indiana a été occupé dernièrement : en septembre, il a annoncé une nouvelle plateforme globale pour ses moteurs poids lourd, soit la nouvelle G Series, qui comprend des moteurs à six cylindres en ligne de 10,5 et 11,8 litres conçus pour répondre à une grande variété d'utilisations autoroutières et hors route et satisfaisant aux normes d'émissions européennes et nord-américaines. La G Series sera initialement fabriquée en Chine pour la clientèle mondiale dans le cadre de la coentreprise Beijing Foton Cummins Engine. La production démarrera au premier semestre de 2014, mais seulement pour les marchés autres que l'Amérique du Nord.

La conception et le développement du moteur ont été dirigés par une petite équipe aux États-Unis qui était appuyée par des techniciens globaux et des ressources marketing connaissant les marchés locaux et les besoins des clients.

Pour les marchés autoroutiers, les moteurs diesels G Series porteront les noms de Cummins ISG11 et Cummins ISG12, à ne pas confondre avec les moteurs Cummins ISL G et Cummins Westport ISX12 G au gaz naturel offerts ici présentement.

Le moteur ISV5.0 est compact, léger et écoénergétique, indique la compagnie, et il se veut une solution de rechange aux moteurs à essence et aux autres moteurs diesels de petite cylindrée. Il a été conçu pour s'intégrer facilement là où un moteur à essence V8 ou V10 aurait autrement été

installé. Des options d'entraînement avant multiples permettent d'accommoder les accessoires communs comme les alternateurs, compresseurs et pompes. Le but est de minimiser le temps d'ingénierie et les coûts de remodelage du véhicule.

Le moteur ISV5.0 présente deux caractéristiques que Cummins offre pour la première fois : un bloc-moteur en graphite compact à culasses en alliage d'aluminium, en plus d'un vilebrequin en acier forgé et d'arbres à cames en tête doubles à entraînement par chaîne.

Ces éléments contribuent à réduire le bruit, à rendre le fonctionnement plus doux et aident aussi à rehausser le confort du chauffeur, ce qui était l'un des buts visés lors de la conception.

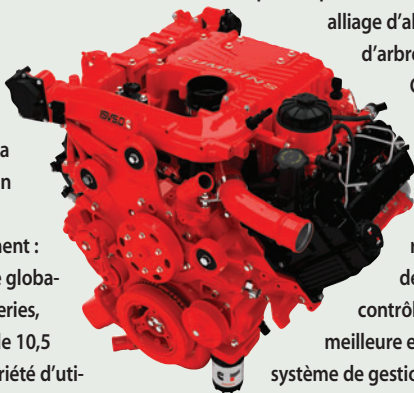
La gestion du carburant est assurée par la plus récente technologie à haute pression par rail commun de Bosch et, par des injecteurs piezo qui procurent un contrôle précis et une combustion optimisée menant à une meilleure efficacité énergétique et à des émissions réduites. Le système de gestion du carburant, jumelé au turbocompresseur à géométrie variable Cummins VGT, permet d'atteindre un couple de pointe de 560 lb-pi. et procure une réponse rapide à l'accélération. Incidemment, ce turbo est une version réduite de celui que l'on trouve avec les moteurs Cummins poids lourd.

Par temps froid, le système avancé d'allumage par bougies en céramique promet de meilleurs démarrages et une demande de courant substantiellement réduite, ce qui diminue l'effort demandé au système. Les bougies en céramique sont conçues pour durer la vie du moteur et ce, sans entretien.

Le nouveau ISV5.0 sera certifié pour être conforme aux normes sur l'oxyde d'azote et les matières particulaires des autorités américaines et canadiennes. Lorsqu'il sera lancé, il répondra aussi aux exigences sur les émissions de gaz à effet de serre 2016 et aux normes Air Resources Board (ARB), y compris celles sur les diagnostics embarqués.

Le Cummins ISV5.0, de même que le moteur V8 Turbo Diesel de 5 litres pour pickups, seront fabriqués à l'usine de moteurs de Cummins à Columbus.

Visitez le www.cumminsengines.com



www.cptq.ca

6E TOURNOI DE POKER TEXAS HOLD-EM

JEUDI LE 21 NOVEMBRE 2013

Tables de 10 joueurs, places limitées

Des tables écoles seront disponibles avant le début du tournoi

Réservez vos places rapidement!

Club de golf Islemere, 1199, bord de l'eau, Sainte-Dorothée, Laval

Réservation : Raymonde Legendre • Tél. : 514 945-0697 • cptq@hotmail.fr

Club des Professionnels du Transport Québec inc.



Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage



- Grande vente de liquidation, de fin d'automne.
- Plus de 45 camions en inventaire.
- Financement sur place.
- Nouveau département de camion usagé, pour mieux vous aider.
- Défier le géant : faites une offre.



Venez voir notre inventaire de camions neufs
www.kwmaska.com

**Kenworth
Maska**



La Présentation : sortie 123 aut. 20
St-Mathieu-de-Laprairie : sortie 38 aut. 15

Évitez les bouchons sur les ponts.
Bénéfiez de la fluidité de la A30

30 minutes!
Oubliez le Traffic!

Kenworth Maska

Kenworth Maska vous sert sur la Rive-Sud de Montréal
Jamais plus loin qu'un **ARRÊT** de l'autoroute!

4000D-X
COMPOSITE™



Action Utility Québec Inc.
Semi-Remorques

3000R®

4000A™

www.actionutilityquebec.com

ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES

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



POIDS LÉGERS, MOYENS OU LOURDS GLOBOCAM SURCLASSE LA CONCURRENCE



**PLUS DE 5 000 000\$
DE PIÈCES
EN INVENTAIRE**



8 CAMIONS DE LIVRAISON



WESTERN STAR



FUSO

**TROIS MARQUES
PARMI LES PLUS GRANDES**

VENEZ DÉCOUVRIR NOS NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS DE LA RIVE-SUD

- 13 portes de garages
 - Surface supplémentaire de 6000 pieds carrés
 - 7 nouvelles baies de camions
 - Entrepôt pour le département des pièces
- Et plus encore...**

Globocam Anjou

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

Globocam Rive-Sud

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

Globocam Montréal

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

GLOBOCAM
LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA

RESSORTS

MONTREAL-NORD
LTÉE



**Vérification
mécanique**
Mandataire

Société de l'assurance
automobile

Québec



Véhicules lourds
Unité mobile (SAAQ)
Véhicules légers



Tél. : 514.643.1121

www.ressortsmontrealnord.ca

**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

ENEZ VOIR NOS NOUVELLES INSTALLATIONS

2401, rue Michelin, Laval (Québec) H7L 5B9



FISHER

Réparation et entretien de camions
et remorques légers et lourds

Pièces et Service

WESTERN



Centre de
service



Concessionnaire Satellite
(Pièces et service)



Programme de
prévention périodique



Vente de pièces et d'accessoires.
Camions légers & lourds.



POUR TOUT RENSEIGNEMENT CONTACTEZ-NOUS AU

(450) 629-6211

Heures d'ouverture: de 6:30 à 00:30

www.cobrex.ca

PENSEZ ÉCONOMIES!

Dépositaire

Webasto
Feel the drive

Génératrice Rig Master

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



Chauffe cabine AT 2000 ST de Webasto



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



Nous réparons tous les types de chauffage auxiliaires

Montréal



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

Estrie



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

Rive-Sud



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

les revêtements AGRO

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

Tél. : 450.776.1010

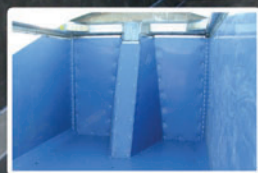
Sans Frais : 1.800.463.2906

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!

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



GROENEVELD QUÉBEC

SYSTÈME DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE



Serait-il le 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



Nouvelles.
Opinions.
Informations.

www.transportroutier.ca



**GROSSE BAISSÉ DE PRIX
SUR NOS PNEUS NEUFS**

315/80R22.5
275\$ / unité

ST956

11R22.5
245\$ / unité



275/80R22.5
230\$ / unité

DSR266



12R22.5
300\$ / unité

DSR08



11R24.5
260\$ / unité

DSR355



11R24.5
250\$ / unité

ST936



11R22.5
245\$ / unité

HR169



FAIT POUR
LES GROS
TRAVAUX

11R22.5
250\$ / unité

ROCKSTONE



11R22.5
225\$ / unité

ROUE D'ALUMINIUM



11R24.5
265\$ / unité



SUCCURSALE DU
GROUPE GAMACHE
8300 Ray-Lawson,
Montréal
gamache.ca

APPELEZ-NOUS POUR ÉCONOMISER!

1 866 799-9617



DISPONIBLES AUSSI À NOTRE SUCCURSALE DE MONTRÉAL

* Les prix sont sujets à changement sans préavis.

Simple. Rapide.
Efficace.



TruckandTrailer.ca
On vend votre équipement



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

Annonces nationaux

Affacturage J.D.	15
AQME	50
Camions Lourds de Montréal	48
Club de trafic Québec	51
CPTQ	52
Cummins Est du Canada	17
Diesel Spec	24
Espar	31
Excellence Peterbilt	16
Freightliner	2, 3
Groupe Ostiguy	
Gendron	49
Hino Canada	6
Howes Lubricator Products	45
Hub International	43
Kenworth	8
L'Impériale	30

Location Brossard	4
Peterbilt	64
Petro-Canada	22
Pierquip	14
Pneus SP	39
Rake	5
Robert Bernard TRM	20
SAF Holland	47
Total Canada	12, 35
TRP	38
TruckPro	36
Truck Stop Québec	42
Truck World	18, 19
VIPRO TruckForce Centre de service	7
Wakefield Canada/Castrol	63
Wakefield Canada/H2Blu	32

Le Marché Routier

Action Utility Québec	54
Cobrex	57
Diesel Spec	59

Gamache	60
Globocam	55
Groeneveld	60
Kenworth Maska	53
Le Groupe Guy	56
Les Revêtements AGRO-115	58
Pneus Lachine	61
Remco Air	58
Ressort Montréal-Nord	56

**Notre travail
peut être votre
meilleur outil
promotionnel**

*Commandez des tirés à part
de Transport Routier*

Denis Arsenault

(514) 938-0639, poste 2

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

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



PNEUS LACHINE
www.pneuslachine.com

- Alignement
- Pneus automobiles et camions
- Équilibrage, Freins et suspension
- Service rapide et spécialisé garanti
- Personnel qualifié
- Pour tout type de roue

514.637.4603
578, Boul. St-Joseph, Lachine, QC H8S 2L9








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

Vos chauffeurs utilisent-ils le bon GPS?

Cela vous semble peut-être une drôle de question, mais les autorités gouvernementales, comme la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) s'y intéressent. Une des raisons de cette préoccupation est la protection des ponts et tunnels et la prévention des accidents causés par des camions ou des autobus hors normes pour certains ponts et certains tunnels. Une des causes de ces accidents, selon la FMCSA, est que certains chauffeurs ont utilisé des systèmes de navigation développés pour les automobilistes plutôt que pour les chauffeurs de camions et d'autobus.

La FMCSA veut donc sensibiliser les chauffeurs professionnels à l'importance de choisir un système de navigation adapté aux véhicules lourds. Il faut penser qu'un chauffeur peut se retrouver, à cause de mauvaises informations, face à des pancartes interdisant le passage de véhicules lourds et s'engager sur la route puisque le système de navigation, dessiné pour une automobile, ne le met pas en garde du danger. Il peut également s'ensuivre des infractions (11 000,00\$ pour le transporteur et 2 750,00\$ pour le chauffeur), des points de démerite versés au dossier de conformité du transporteur et du chauffeur, en plus des dommages à une structure ou des accidents avec blessés ou décès. En passant, aux États-Unis, 65,000 ponts ont des problèmes de structure.

La FMCSA donne quelques conseils à l'industrie :

- Choisir un système de navigation électronique dessiné pour les véhicules lourds (camions et autobus);
- avant de commencer le voyage, entrer les données sur le(s) véhicule(s), le poids par essieux, les matières dangereuses transportées, etc., pour permettre au système de générer les trajets adéquats;
- suivre la route recommandée par le système, mais toujours se conformer à la signalisation, car il se peut que le système ne soit pas à jour;
- ne pas se laisser distraire en conduisant en entrant une adresse ou une information dans le système de navigation;
- s'assurer que les mises à jour du système de navigation se fassent automatiquement ou s'assurer d'obtenir la mise à jour des cartes régulièrement pour toujours disposer de renseignements optimisant le trajet sécuritaire à suivre.

L'utilisation d'un système de navigation adéquat fait gagner du temps, épargne du carburant et réduit les coûts, en plus de prévenir les dommages et les accidents.

Petit rappel réglementaire

Le fait d'avoir conduit après huit heures de conduite sans avoir pris 30 minutes de repos verse sept points au dossier SMS 7.

Depuis le premier juillet 2013, pour que la remise à «0» des heures des chauffeurs circulant aux États-Unis soit valide, le chauffeur doit avoir deux périodes de repos successives entre 1h et 5h. Cette remise à «0» ne peut être valable qu'une fois par période de sept jours (168 heures). Vous devez donc compter 168 heures à partir du début de la période de remise à «0» pour confirmer la remise à «0» suivante.

Par exemple, si la période de remise à «0» a débuté à 15h le vendredi, le nouveau quart de travail ne peut pas débuter avant 5h le dimanche matin, soit un repos de 1h à 5h le samedi et 1h à 5h le dimanche. Pour déterminer la prochaine remise à «0», il faut compter (sept jours) 168 heures à partir de 15h le vendredi. Ce ne sera donc pas avant 15h le vendredi suivant que pourra débuter la période de remise à «0» pour être valable. Elle pourra débuter

après, mais pas avant 15h le vendredi. Pour déterminer la période de remise à «0» suivante, il faut refaire le même exercice.

S'il n'est pas nécessaire d'avoir une remise à «0» et que nous utilisons le cycle de huit jours, on peut toujours continuer à utiliser la règle des sept derniers jours pour les États-Unis, soit 70 heures moins les heures travaillées dans les sept derniers jours pour connaître les heures disponibles pour la journée en cours.

Cellulaire et texto

Utiliser un téléphone cellulaire en main ou texter au volant verse 10 points au dossier SMS du transporteur et 10 points au dossier professionnel américain du chauffeur (coût de l'infraction : 11 000\$ pour le transporteur et 2 750\$ pour le chauffeur). Le téléphone peut être utilisé en main libre. Il doit être placé à la portée du chauffeur sans nuire à l'efficacité de la ceinture de sécurité, être utilisé avec une oreillette ou un système de haut-parleur et permettre d'utiliser un seul bouton pour recevoir, terminer ou faire des appels.

Texter au volant augmente le risque d'accident de 23,2 fois. À 90 km/h, un chauffeur qui quitte la route de vue pendant 4,6 secondes parcourt l'équivalent d'un terrain de football.

Pas de téléphone, pas de texto, pas d'infraction! 

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

MEILLEURE PERFORMANCE.

PROTECTION PLUS PUISSANTE.

DURÉE PROLONGÉE.

Passez plus de temps sur la route et moins de temps à vous inquiéter de votre chiffre d'affaires.



La gamme complète de lubrifiants Heavy Duty de Castrol est mise à l'essai sur le terrain et approuvée pour les parcs de véhicules. En plus de donner à votre équipement une protection extrême et des intervalles de vidange prolongés, elle vous aide à réduire vos frais d'entretien et à favoriser votre chiffre d'affaires. Moins de carburant, moins de pleins d'huile et plus de temps sur la route vous permettent de réduire vos frais d'exploitation et d'avoir un parc de véhicules plus efficace.

Pour de plus amples renseignements au sujet de la gamme Heavy Duty de Castrol, composez le 1 888 CASTROL ou visitez www.castrol.ca

Castrol
LUBRIFIANTS
HEAVY DUTY



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.

