

Quand camion rime avec révolution

Daimler fait la démonstration de son camion autonome – Page 14



Transport Routier

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

Camions de poids moyen

Comment bâtir celui qui vous convient.

Page 32

Moteurs :

pour en finir avec les problèmes d'EGR.

Page 36

Juillet-août 2014

www.transportroutier.ca

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



Run SmartSM



Services financiers - Camions Daimler

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

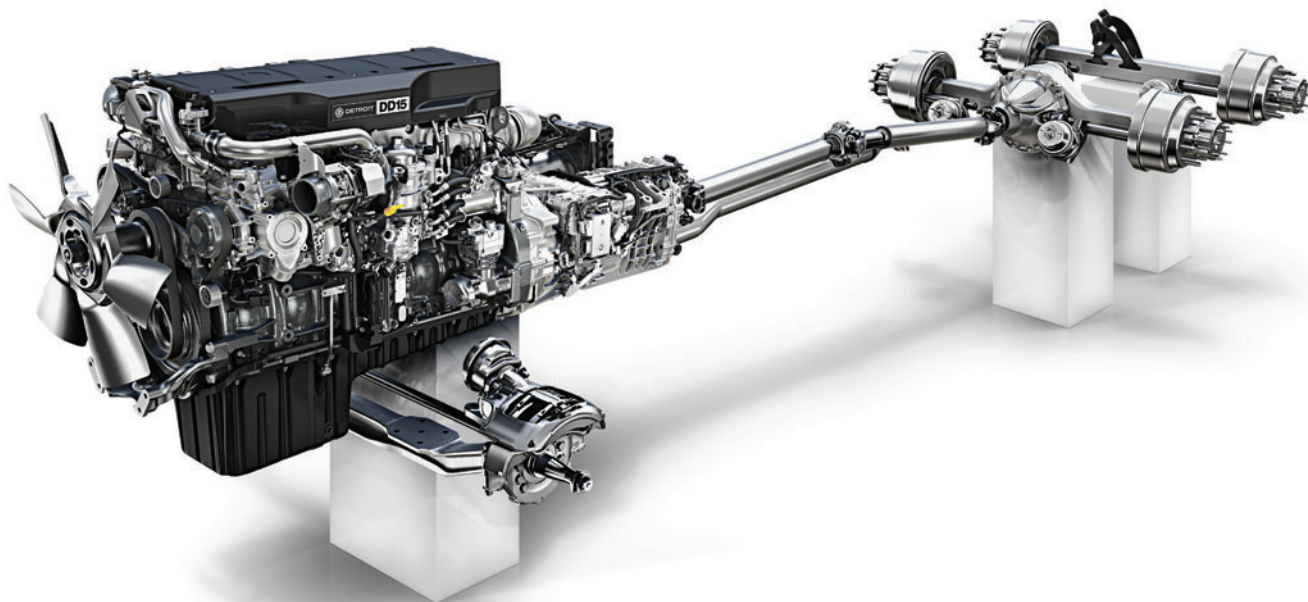
DAIMLER | Freightliner - Une marque du groupe Daimler



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

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

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



VOICI LE GROUPE MOTOPROPULSEUR *intégré* DE DETROIT™

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

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



DETROIT
Powertrain*i*

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

DAIMLER | Detroit - A Daimler Group Brand





32 Prendre les bons moyens



36 Agir sur l'EGR



42 Que la lumière soit

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

14 À L'AFFICHE
MERCEDES LANCE
UNE RÉVOLUTION



15 Les travailleurs étrangers temporaires et le camionnage

20 À surveiller

21 Ventes de camions

AU CARREFOUR

22 Pierre Tanguay

25 Céline Pilote

27 Richard Prévost

29 Têtes d'affiche

DANS CE NUMÉRO

32 EN VEDETTE
CAMIONS DE POIDS MOYEN

Les camions de poids moyen viennent sous toutes les formes pour remplir toutes sortes de tâches. Comment bâtir le vôtre, même si ce n'est pas votre spécialité.

— PAR STEVE BOUCHARD

36 DANS L'ATELIER
MOTEURS 2014

Comment les fabricants de moteurs ont remédié au chaos occasionné par l'EGR, et ce qu'il faut surveiller prochainement.

— PAR JIM PARK

OPINIONS

9 STEVE BOUCHARD

11 VOUS L'AVEZ ÉCRIT

12 ROLF LOCKWOOD

62 J. JACQUES ALARY

DANS L'ATELIER

42 QUE LES DEL ÉCLAIRENT
LA VOIE — Par Tom Berg

47 NOUVEAUX PRODUITS
Detroit dévoile son groupe motopropulseur vraiment intégré, et plus.



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



K. Ann Rake
Présidente, Courtier en
Assurance de dommages



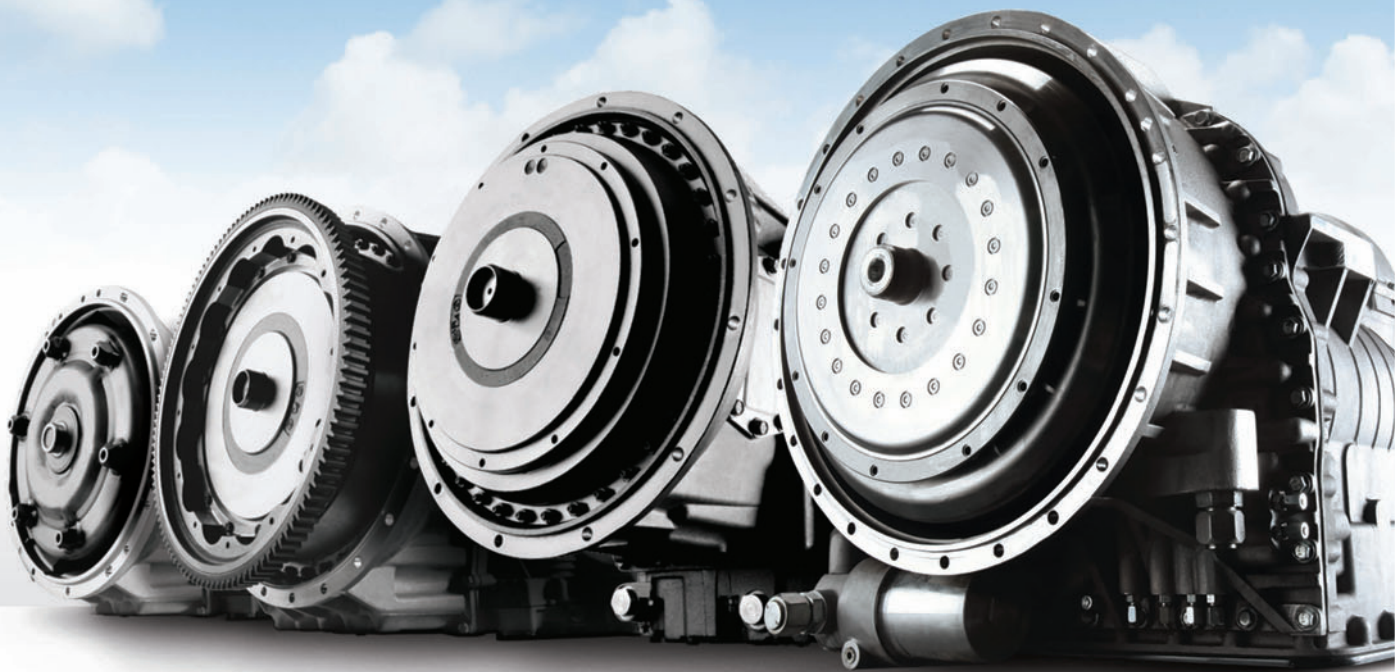
UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT ▲ Cabinet en assurances de dommages




www.univesta.com www.rakestop.com 1.800.361.5626

FUELSense®

DES GAINS ÉNERGÉTIQUES POUVANT ATTEINDRE 20%



Les économies sont automatiques

Découvrez des économies de carburant que vous n'auriez jamais crues possibles. Voici FuelSense® d'Allison Transmission. Votre flotte et vos chauffeurs peuvent améliorer leur efficacité énergétique de 20%. Tout cela avec la facilité et la fiabilité que vous attendez d'une transmission automatique Allison.

Choisissez FuelSense. Cet ensemble donne des résultats.

Demandez à votre concessionnaire de camions de vous parler de FuelSense.

allisontransmission.com/fuelsense



Transport Routier

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

NEWCOM

MÉDIA QUÉBEC INC.

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

ÉDITEUR/DIRECTEUR DES OPÉRATIONS QUÉBEC
Joe Glionna

joe@newcom.ca • 514/938-0639, poste 1

RÉDACTEUR GÉNÉRAL

Rolf Lockwood, MCILT

rolf@newcom.ca • 416/614-5825

RÉDACTEUR EN CHEF

Steve Bouchard

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

RÉDACTEUR ADJOINT

Nicolas Trépanier

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

Collaborateurs

**Jacques Alary, Tom Berg, Peter Carter, Rolf Lockwood,
Céline Pilote, Richard Prévost, 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'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 2014. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à décharger l'éditeur de tout recours juridique en diffamation ou pour affirmation erronée, pour utilisation non autorisée de photographies ou autre matériel utilisé dans le cadre de publicités parues dans Transport Routier. L'éditeur se réserve le droit de refuser toute publicité jugée trompeuse, scatologique ou de mauvais goût. **Maitre de poste** : changements d'adresse à : Transport Routier, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4. Enregistrement des postes canadiennes pour ventes de produits au 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



pierquip.com



Plus de
300
remorques
disponibles

9 succursales 70 postes de travail
33 unités d'assistance routière

Plancher PROLAM
Garanti 10 ans

Remorque Entièrement
Galvanisée Standard

Paiement Remorque
Frigorifique

1049\$/mois**

(Inclut SB230)

Paiement Fourgon

449\$/mois**

Remorques MAC tout aluminium 2015

À partir de **695\$/mois/60 mois****

Plusieurs configurations en inventaire

Remorques
Garanties
10 ans**



1-888-902-4142

MIRABEL: 16079, boul. Curé-Labelle (rte 117), Mirabel, Qc J7J 2G6

PIÈCES ET SERVICE:

Sherbrooke • Boucherville • Drummondville • Québec

Chicoutimi • Mississauga • Ottawa • Kingston

A VENIR... St. John • Moncton • Dartmouth • Halifax

** Certaines conditions s'appliquent. Informez-vous auprès de votre représentant pour de plus amples renseignements.

ÉCONOMIE

de stress

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



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



Brossard

Location de camions et remorques

Du service. De l'est à l'ouest.



Maintenant une
3^e succursale
à Montréal-Est

Par Steve Bouchard



Les deux-roues sont là

J'en suis rendu à l'âge où le métabolisme fait payer très cher la moindre incartade. Où l'aiguille du pèse-personne progresse inlassablement vers le haut. Le cholestérol me guette à chaque carré de beurre. Des petits bobos apparaissent de temps en temps, les courbatures m'attaquent de plus en plus souvent. Les abus alimentaires que je faisais hier dans l'insouciance, mon corps les accepte de moins en moins aujourd'hui.

On n'y échappe pas : passé la quarantaine, les choses commencent à changer. Quand ce n'est pas le médecin qui nous avertit, c'est notre corps qui nous lance des signes qu'il est temps de faire quelque chose. Comme mieux manger, et faire de l'exercice.

La solution que plusieurs ont adoptée pour retrouver ou garder la forme, moi y compris, c'est de faire du vélo. C'est la grande mode. Tout le monde fait du vélo : mes amis s'en achètent tour à tour et je pourrais vous nommer plusieurs personnes dans l'industrie qui ont choisi de chevaucher le Cannondale, le Trek ou le Devinci, version «de route» ou hybride. Nous enfignons plus ou moins élégamment le cuissard et portons nos maillots moulants révélant des formes plus ou moins gracieuses sur nos montures déraisonnablement coûteuses – l'industrie du vélo sait saisir la manne de l'engouement.

Nous voilà donc, seul ou en groupe, grandissant les rangs des cyclistes amateurs sillonnant les villes, les rangs de campagne et les routes.

En plus des quatre-roues, vos devez maintenant composer avec les deux-roues.

Pour certains, le vélo est devenu un moyen de transport, pour d'autres une façon «tendance» de faire de l'exercice ou encore de se balader en famille.

L'enquête *Le vélo dans l'avenir des villes*, publiée en septembre dernier par Vélo Québec, cite un passage d'un article du journal *La Presse* qui dit que «l'usage du vélo connaît une croissance fulgurante. La fréquentation des pistes cyclables a augmenté de 30 % entre 2011 et 2012. Les pistes cyclables sont tellement populaires que des bouchons de circulation s'y forment aux heures de pointe.»

L'enquête de Vélo Québec fait des propositions pour différentes villes du Québec : Gatineau, Longueuil, Laval, Québec. Mais c'est évidemment à Montréal que l'on trouve la plus grande concentration de cyclistes avec 731 000 personnes qui font du vélo, soit 52 pour cent de la population adulte. En 2012, les 49 000 abonnés et usagers occasionnels de BIXI ont fait 4,4 millions de déplacements. Les voies cyclables du centre-ville et de ses abords ont connu une progression d'achalandage de plus de 72 pour cent de 2008 à 2012.

L'organisme s'inquiète toutefois du rythme de progression du réseau cyclable prévu, «alors que la Ville n'a réalisé que 186 des 400 km prévus en 5 ans. La nouvelle administration doit s'engager à réaliser ces travaux d'ici 2015, à raison de 50 nouveaux kilomètres par année».

La bonne nouvelle, c'est qu'après des années à se faire dire de bouger, de faire du sport, d'utiliser des moyens de transport moins polluants, la population a répondu. La moins bonne nouvelle, c'est que le réseau ne s'est pas adapté à la même vitesse que la croissance des cyclistes et que la cohabitation entre cyclistes et véhicules routiers est tout sauf parfaite.

Contrairement à des villes comme Amsterdam, où le vélo fait partie de la vie urbaine depuis des décennies, Montréal n'a pas la «culture» du vélo.

L'année dernière, 19 cyclistes ont été tués, 114 ont subi des blessures graves et 1 768 ont été blessés légèrement sur les routes du Québec, et 2014 est bien mal partie.

Dans des rapports suivant les investigations de trois accidents de vélo mortels survenus à Montréal en 2013, le Bureau du coroner conclut que «certaines dispositions du Code de la sécurité routière ne tiennent pas compte de la réalité de 2013. Elles sont irréalistes, ne protègent pas vraiment les cyclistes ou sont carrément impossibles à respecter».

C'est à Montréal, avec 731 000 personnes, soit 52 pour cent de la population adulte, que l'on retrouve la plus grande concentration de cyclistes.

Soulignant que la vulnérabilité des cyclistes oblige les décideurs à prendre des mesures pour assurer leur protection. Le rapport ajoute qu'un «cycliste a tout avantage à réaliser sa vulnérabilité sur la voie publique et à adopter des comportements qui ne compromettent jamais sa propre sécurité» et déduit que «les comportements téméraires, voire dangereux seraient probablement moins nombreux si les cyclistes disposaient d'un réseau de voies aménagées convenablement».

Le ministre des Transports du Québec, Robert Poëti, s'est dit inquiet et préoccupé par le nombre d'accidents graves impliquant des cyclistes. Il vient de créer un comité sur la sécurité des cyclistes, soulignant qu'une «partie de la solution se trouve directement derrière le volant et le guidon».

Difficile d'être en désaccord avec lui. **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

Le bleu, c'est moins coûteux

Pourquoi convertir votre parc de véhicules au gaz naturel ? Les chiffres parlent d'eux-mêmes :

Jusqu'à **40 %** d'économie par rapport au diesel¹

Et jusqu'à 25 % moins d'émissions de GES²



Pour votre entreprise – et pour tout le Québec – le gaz naturel, ça tient la route.

Découvrez tous les avantages du bleu à gazmetro.com/transport ou composez le 1 855 572-1313.

1. Les économies peuvent varier. 2. Comparativement au diesel et selon la consommation.

 **GazMétro**
la vie en bleu

Pas toujours la faute de l'employeur

M. Alary,

J'aime bien lire votre chronique *Le mot de la fin* à chaque mois. Par contre, j'aimerais réagir à votre dernière chronique sur les fiches électroniques (*Transport Routier*, juin 2014). Vous supposez que la réglementation sur les heures de conduite est violée par les chauffeurs sur incitation des transporteurs. Je suis désolée de vous faire part que cela n'est pas toujours le cas.

À combien de chauffeurs qui ont passé dans ma compagnie avons-nous dit qu'ils devaient quitter le terminal le dimanche à l'heure du dîner afin de pouvoir faire leur livraison aux États-Unis le lundi matin? Malheureusement, nous nous apercevions à l'heure du souper que leur camion était encore dans la cour de la compagnie.

Après, ces conducteurs disent que nous «poussons» parce qu'ils ne sont pas arrivés à temps chez le client. Dans une entreprise normale, c'est l'employeur qui décide de l'heure d'entrée au travail mais, dans le transport, surtout longue distance, c'est le chauffeur qui a le contrôle de son horaire.

Le problème ne vient pas toujours de l'employeur. J'ai vu aussi des chauffeurs qui étaient fâchés de ne pas avoir eu tel ou tel voyage à la place d'un autre. Mais pourquoi avons-nous fait le choix de ne pas leur donner le voyage? Parce qu'ils n'arrivaient pas à faire leur «36 heures» de repos ou avaient déjà fait trop d'heures, mais ils voulaient quand même le voyage en question. Dans ce cas, c'est encore nous qui avons le contrôle. Mais, malheureusement, les chauffeurs ne voient pas cela de la même façon. Et nous passons pour le mauvais employeur.

Je suis tannée de voir qu'à chaque fois on met la faute sur l'entreprise et non sur le chauffeur. J'ai dû intervenir maintes fois auprès de camionneurs délinquants. J'aurais aimé que vous teniez compte de certaines réalités qui ne viennent pas toujours de l'employeur. Pour ma part, je ne fais qu'applaudir les fiches électroniques, car celles-ci vont régler les problèmes réels qui ne viennent pas de la répartition dans les entreprises, mais plutôt des chauffeurs.

— **Sylvette Lemieux,**
Directrice administrative,
Transport F. Roussel, Rivière-du-Loup

«
Merci pour vos commentaires,

Sachez que je ne mets pas la faute seulement sur les transporteurs; comme vous le mentionnez si bien, le problème vient également des chauffeurs qui trouvent toutes les raisons pour contourner la réglementation et la transgresser. Il vient également de certains expéditeurs. Dans toute industrie, et c'est le cas dans le transport routier, il y a des entreprises sérieuses comme la vôtre et d'autres qui s'en foutent. C'est la même chose pour les chauffeurs.

Ma conclusion sur les fiches électroniques, c'est que ce sera un outil qui obligera autant le chauffeur que le transporteur à gérer le déroulement de leurs opérations dans le respect de la protection des usagers de la route et de la conformité, et qui fera en sorte que cessera la concurrence sur le dos du non-respect de la réglementation. Il en sera de même pour les expéditeurs.

Vos exemples sont pertinents et on peut espérer que les fiches électroniques régleront en grande partie les problèmes que vous soulevez.

— **Jacques Alary** »



Affacturage J D

1-888-694-8721

- * Avance jusqu' a 95%
- * Transfert de fonds en 24 heures
- * Aucun frais d'ouverture de dossier
- * Acces client en ligne 24/7
- * Programme sans recours(garantie)
- * Etudes de credit illimitées

Tracez votre route vers la croissance

fr.jdfactors.com

Le train du blâme

Par Rolf Lockwood

À contrecœur – vraiment à contrecœur – je vais maintenant emprunter une vieille route usée qui, je le croyais, appartenait à un passé lointain. Je croyais, naïf que je suis, que la guerre entre l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire, c'était tellement de l'histoire ancienne.

Sauf que, apparemment, ça ne l'est pas. Du moins pas dans l'esprit d'un certain rédacteur pro-rail qui a récemment publié un article d'opinion dans le **Toronto Star** intitulé «Wrong parties charged in Lac-Mégantic disaster» (Les mauvaises personnes accusées dans la tragédie de Lac-Mégantic) le lundi 18 mai. Le rédacteur en question s'appelle Greg Gormick, et il compte le CN, le CP et Via Rail parmi les clients pour qui il écrit.

Quoi qu'il en soit, M. Gormick affirme que les quatre parties accusées récemment en lien avec la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic survenue l'an dernier, c'est-à-dire la compagnie de chemin de fer Montreal, Maine & Atlantic et trois de ses employés, ne sont pas les véritables coupables. Il jette plutôt le blâme sur «plusieurs décennies de politiques de transport fédérales et provinciales déficientes, de même que sur les décisions de dépenses publiques qui en découlaient».

Plus précisément, il écrit que des gouvernements fédéraux et provinciaux successifs ont financé «grassement» l'industrie du camionnage, alors que la pauvre industrie ferroviaire a dû se débrouiller seule financièrement. Les camions, voyez-vous, circulent sur les routes publiques que notre industrie n'est pas appelée à financer, du moins pas dans la mesure où nous les utilisons, alors que les trains circulent sur un réseau construit et entretenu par les entreprises ferroviaires.

Eh bien, cet argument simpliste est vieux comme la Terre! Et je dirais que n'importe qui d'entre vous circulant sur nos routes et nos autoroutes pourrait montrer à M. Gormick que les transporteurs doivent composer avec des hausses de taxes et de frais à lui faire dresser le poil sur les bras.

Toujours est-il que le problème des taxes, des bénéfices et de qui paie quoi est infiniment plus complexe qu'on pourrait croire, et que les choses ne sont pas définies noir sur blanc.

Mais prenez ces deux simples chiffres : 72,0 et 69,6 pour cent. Territoire inconnu pour toutes les entreprises de camionnage à ma connaissance, il s'agit des ratios d'exploitation du Canadien Pacifique et du Canadien National pour le premier trimestre de 2014. À moins de transporter une cargaison à valeur très élevée, à quand remonte la dernière fois où l'un d'entre vous a fait mieux que 95 pour cent?

Néanmoins, M. Gormick dit du camionnage que c'est de la «concurrence financée par les deniers publics», et voici comment il ramène la tragédie de Lac-Mégantic.

En pleine expansion !

Nous avons présentement des postes à combler dans l'ensemble de nos succursales.

Rémunération compétitive, assurances collectives, fonds de pension et plusieurs autres avantages.

Succursale de Dorval, Est de Montréal et Québec

Mécaniciens de véhicules lourds (camions et ou remorques)
Quarts de travail : soir, nuit

Succursale de l'Est de Montréal

Conseiller en location et en services de réparations (représentant des ventes)

Pour appliquer sur l'un de ces postes, veuillez nous faire parvenir votre cv à : rh@brossard.com

Ressources humaines :
514 367-1343 # 281
1 800-361-9720 # 281
emploi24.ca



Brossard
Location de camions et remorques

GROUPE
ST-HENRI

OFFRE D'EMPLOI DIRECTEUR (TRICE) COMMERCIAL F&I

GREAT DANE MONTREAL, division du Groupe St-Henri inc, est à la recherche d'une personne bilingue, enthousiaste, déterminée avec un minimum de 5 ans d'expérience dans le domaine du marketing et développement des affaires.



Great Dane
MONTREAL

**POUR ENVOYER
VOTRE CV/POUR INFO:**
Michel@greatdane.ca

«L'un des résultats [de la «pauvreté» corporative à laquelle fait face l'industrie ferroviaire] a été l'abandon des lignes à faible densité, où le trafic ne couvre plus les coûts d'entretien et de service», a écrit M. Gormick. «Sur les lignes restantes, les actifs physiques et humains sont constamment réduits pour dégager des profits afin d'entretenir l'infrastructure et les services, tout en gardant les investisseurs heureux. Dans de telles conditions, est-ce surprenant de voir certaines compagnies de chemin de fer – surtout les courtes lignes, plus petites et moins rentables – en venir à couper les coins ronds au point d'affecter négativement la sécurité?»

Eh bien oui, je suis surpris. Royalement surpris de voir que certaines compagnies ferroviaires, petites ou pas, ont été autorisées à couper les coins ronds à ce point. Je suis réellement troublé d'apprendre que la Montreal, Maine & Atlantic a été autorisée – avec approbation réglementaire, pour l'amour de Dieu – à manquer autant de rigueur dans ses pratiques de sécurité. Nous ne pourrions certainement pas nous en tirer aussi facilement.

En février dernier, je suis tombé sur un article de journal portant sur la couverture d'assurance insuffisante que cette petite entreprise était autorisée à avoir. Lisa Raitt, Ministre des Transports, a admis que la MMA n'avait qu'une assurance de responsabilité civile pour tierce partie de 25 millions de dollars, approuvée par le gouvernement fédéral. Pourtant, le nettoyage des écoulements de pétrole brut a semblé coûter, à lui seul, 200 millions de dollars.

Si l'industrie ferroviaire peut s'en tirer avec ce genre de

manquement, pas étonnant que les gros joueurs parviennent à obtenir un ratio d'exploitation de 70 pour cent.

Mais écoutez, je ne suis pas ici pour raviver le conflit opposant l'industrie ferroviaire à celle du transport routier, qui fait rage de manière plus ou moins continue depuis les années 1920, alors que le fret commençait à être transporté des rails jusqu'aux routes. En toute honnêteté, je croyais que ce conflit était terminé depuis plus d'une décennie. Je croyais que nous avions appris à vivre ensemble, dans la paix et l'harmonie. L'industrie ferroviaire a sa place, tout comme l'industrie du camionnage. Parfois elles convergent parfaitement, parfois elles sont en compétition. Tant pis. Aucune des deux ne va s'en aller.

Ce dont nous n'avons pas besoin, ce sont des propos vitrioliques comme ceux tenus par M. Gormick, appuyés par une logique affreusement déformée qui blâme, et pas de façon indirecte, l'industrie du camionnage pour la tragédie de Lac-Mégantic. C'est tout à fait ridicule.

Nous sommes d'accord, c'est la politique du gouvernement le principal coupable ici. Donc restons-en là. S'il vous plait. **TR**

Rolf Lockwood est vice-président à la rédaction de Newcom Business Media et de Newcom Média Québec.



Rolf Lockwood



Chaque Remise en État. Authentique.

Programme de promotion du nécessaire de remise en état ISX

Jusqu'à 1,500 \$ d'économies totales.

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

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



À l'affi

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Quand camion rime avec révolution

Daimler dévoile en Allemagne un camion qui se conduit de lui-même.

DAIMLER TRUCKS a une vision bien définie du camion de l'avenir à court terme, et cette vision implique un camion qui se conduit tout seul. On ne parle pas d'un camion sans conducteur – le chauffeur ne peut pas quitter son siège – mais plutôt d'un camion auquel le chauffeur peut donner presque le plein contrôle sur l'autoroute, pour ensuite faire pivoter son siège à 45 degrés sur la droite lorsqu'il utilise sa tablette pour vérifier le menu du prochain relais routier. Ou planifier sa prochaine cargaison. Ou quoi que ce soit d'autre.

Le **Mercedes-Benz Future Truck 2025** à conduite autonome vient d'être présenté lors d'une conférence de presse en Allemagne qui comprenait une longue démonstration sur un tronçon qui ouvrira bientôt de la nouvelle autoroute A14.



BIENVENUE EN 2025. L'année où Daimler prévoit que l'Actros autonome sera en pleine production.





Le camion à cabine avancée Actros, passablement modifié et attelé à une remorque, roulait à des vitesses atteignant 85 km/h dans des conditions de trafic plus ou moins réalistes, sinon simulées. De lui-même, il a réussi à faire une manœuvre subtile et particulièrement impressionnante : approchant d'un véhicule d'urgence garé sur l'accotement, le camion a légèrement dévié dans la voie pour passer de façon sécuritaire à côté de l'Unimog immobilisé, puis s'est replacé en plein centre de la voie.

«La conduite autonome va révolutionner le transport des marchandises et apporter des avantages à tout le monde», a indiqué le Dr Wolfgang Bernhard, chef des divisions camions et autobus de Daimler, alors qu'il présentait le système d'assistance Highway Pilot à 325 journalistes. M. Bernhard espère que ce véhicule entrera en production commerciale – ou du moins que les européens accepteront l'idée du véhicule autonome – d'ici 2025. L'idée pourrait être plus difficile à vendre aux nord-américains, mais cela reste à voir.

Le camion fait appel à la communication véhicule à véhicule, un concept qui

relève de la connectivité au niveau où les «choses» communiquent avec d'autres «choses», plutôt que de communiquer avec des personnes.

M. Bernhard a expliqué que la communication véhicule à véhicule laisse entrevoir ce qu'il sera possible de faire avec les systèmes de transport en général, et l'événement organisé à Magdeburg en Allemagne avait pour but d'entamer une discussion qui nous amènera en territoire inconnu.

Présentement, le Future Truck 2025 est un mélange de technologies existantes et nouvelles, certaines empruntées au monde de l'automobile, certaines au camionnage. Ultimement, ces camions «intelligents» vont communiquer les uns avec les autres et avec les automobiles, s'échangeant des informations sur leur vitesse et leur positionnement, pour ensuite être en mesure de se partager la route de façon sécuritaire en demandant peu d'attention de la part du chauffeur, du moins sur les autoroutes et les routes principales. Les camions pourront aussi «parler» à la route et aux infrastructures, comme les feux de signalisation, évaluant chaque élément d'information et réagissant en conséquence.

MACK LAVAL OUVRE SES PORTES

Dans le but de remercier sa clientèle et de présenter sa nouvelle succursale, **Mack Laval** a tenu une journée portes ouvertes le jeudi 5 juin dernier. La veille, une cinquantaine de clients ont pris part à un souper VIP auquel participaient également Stephen Roy (président de Mack Trucks Amérique du Nord) et John McQuade (président de Mack Canada).

Mack Laval compte un garage d'une superficie de 19 000 pieds carrés comprenant 14 postes de travail, sur un terrain de 138 000 pieds carrés facilitant les déplacements et muni d'un système de sécurité des plus sophistiqués.

«Nous commençons déjà à travailler sur la deuxième phase, dont les travaux devraient débiter à la fin de 2015», a confié Carolyne Derome, conseillère principale en marketing pour Camions Lourds de Montréal. «Nous sommes à l'étape des plans architecturaux et nous estimons que les travaux seront complétés quelque part en 2016.»

Cette deuxième phase, qui représente un investissement supplémentaire de 2 millions de dollars, devrait notamment permettre l'ajout de postes de travail, l'agrandissement du stationnement, la modification de la salle de montre et l'augmentation de la capacité des pièces en inventaire.

Il est à noter qu'une nouvelle succursale, affiliée à Camions Lourds de Montréal, vient d'ouvrir dans la municipalité de Les Coteaux.

Le Highway Pilot combine des capteurs radars placés à l'avant et sur les côtés du camion, une caméra stéréo positionnée derrière le pare-brise, des cartes tridimensionnelles très précises et un système de communication V2V/V2I (Vehicle to Vehicle et Vehicle to Infrastructure). Daimler compare le Highway Pilot au système de pilotage automatique d'un avion.

Main-d'oeuvre

La révision du Programme des travailleurs étrangers temporaires nuira au camionnage

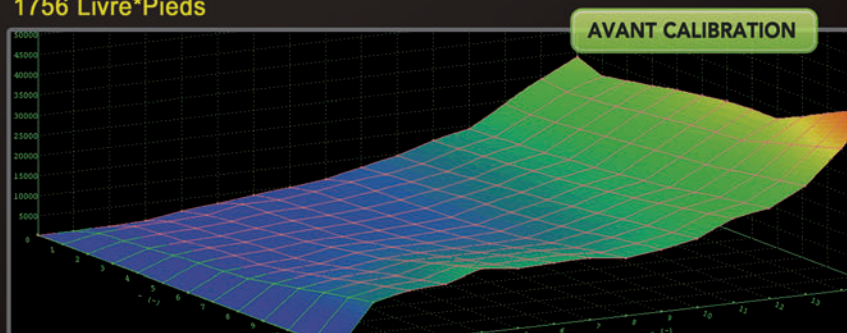
Jean-Marc Picard, directeur général de l'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) a déclaré : «Le Conference Board du Canada a publié un document en 2013 soulignant la pénurie de chauffeurs à

DIESEL SPEC INC

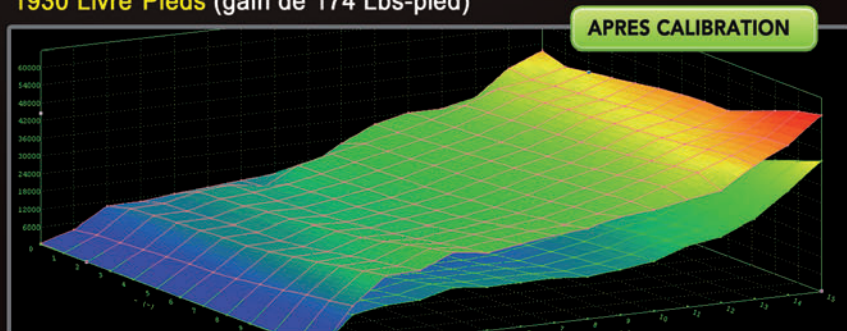
Chef de file Canadien pour la performance des camions lourds

- 5% a 25% d'économie de carburant
- Augmente la puissance jusqu'à 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 résultat.

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

MERITOR EN TOURNÉE

Au cours du mois de juin, deux camions-ateliers de Meritor ont sillonné l'Amérique du Nord pour transmettre de l'information sur les produits du fabricant et offrir de la formation aux techniciens de flotte, aux représentants des ventes de pièces, aux concessionnaires et même aux clients de ceux-ci. Les camions sont équipés d'un système d'alimentation d'air complet, d'un écran de télévision en guise de support vidéo ainsi que de tous les outils nécessaires à une formation interactive exhaustive.

Les ateliers en question sont adaptatifs, c'est-à-dire qu'ils varient en fonction des besoins de chacun. «Certains mécaniciens ont besoin d'une mise à niveau, d'autres de se rafraîchir la mémoire», explique Daniel Gagné, gérant des ventes (Québec ouest, Vallée d'Ottawa) et formateur pour Meritor. «Par exemple, il y en a qui apprennent les



Daniel Gagné, gérant des ventes, Québec ouest et Vallée d'Ottawa pour Meritor, en pleine présentation technique.

freins à disque à l'école et qui n'en font plus du tout après.»

Les freins, c'est justement le sujet de la formation donnée par M. Gagné lors du passage du camion-atelier chez Camions Lourds de Montréal.

«La formation est très intéressante, surtout pour les systèmes de freins à disque qui commencent à faire leur apparition sur les unités que nous recevons dans nos établissements», nous a confié Martin Bouchard, contremaître – quart de jour, après avoir assisté à la formation. «Sans aucun doute, un survol qui vaut la peine d'être fait, surtout pour le nouveau personnel.»

laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui et indiquant à quoi nous devons nous attendre d'ici 2020. Jusqu'à 33 000 chauffeurs seront nécessaires à notre industrie d'ici 2020 et vous pouvez certainement revoir ce nombre dès maintenant puisque le Programme des travailleurs étrangers temporaires est presque inaccessible.»

Le ministre de l'Emploi, Jason

Kenney, a déclaré à la radio de Radio-Canada qu'il supprimerait progressivement le volet des travailleurs faiblement qualifiés du programme après avoir considéré de l'éliminer complètement.

La révision du Programme des travailleurs étrangers temporaires entraînera des changements comme: des frais plus élevés (les frais de demande que doivent payer les employeurs pour chaque

Pré-chauffez et économisez

Avec le chauffe-antigel D5 Hydronic d'Espar

Avec le D5, attendez-vous à:

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



Espar Heaters:
Un choix sensé

www.espar.com

(800) 387-4800



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



CONCOURS CUEILLETTE DE CAMIONNETTE

Participez entre le 1^{er} août et le 30 septembre 2014



C'EST ROBUSTE ET SOLIDE, ET UNE PERSONNE CHANCEUSE LA GAGNERA!

DeloPromotions.com ou
f/ChevronDelo

Delo® On va plus loin.

Aucun achat n'est requis pour participer ou pour gagner. Consultez le règlement officiel pour les détails. © 2014 Chevron Canada Limitée. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce sont la propriété de Chevron Intellectual Property LLC ou de leurs détenteurs respectifs.

Rejoignez-nous sur Facebook **f**

Les produits Chevron sont offerts aux emplacements suivants :

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

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

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

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

UFA
4838, Richard Rd. SW,
Bureau 700
Calgary (AB) T3E 6L1
Tél : (403) 570-4306
ufa.com

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

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

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

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

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

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

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

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



travailleur passent de 275\$ à 1000\$, en vigueur immédiatement); de lourdes amendes allant jusqu'à 100 000\$ pour les employeurs qui abusent du programme débuteront cet automne; la publication du nombre de postes approuvés par le programme sur une base trimestrielle et la réduction de la durée d'emploi maximale d'un travailleur étranger temporaire au Canada, de quatre à deux ans.

«Nos membres sont extrêmement préoccupés par cette situation. Le programme a bien fonctionné pour notre industrie et, maintenant, ils ne savent pas où ni comment ils trouveront des chauffeurs pour transporter les marchandises de leurs clients», de commenter M. Picard.

D'ici 2016, indique M. Kenney, «le gouvernement pourrait décider... d'éliminer le volet des travailleurs faiblement qualifiés [du programme], mais

nous essayons de le faire de manière prudente en modérant les coûts d'ajustement, évitant ainsi de provoquer des dégâts majeurs pour des milliers d'entreprises».

M. Picard a ajouté que «des efforts sont en cours à travers le Canada pour attirer des chauffeurs»

et que dans les provinces de l'Atlantique, l'APTA travaille à la promotion de l'industrie et à l'élimination des barrières au financement, mais il souhaiterait que le camionnage soit reconnu comme un métier spécialisé.

«L'industrie du camionnage préférerait embaucher des Canadiens qualifiés comme chauffeurs de camion; aucune entreprise de camionnage n'inclut dans son plan d'affaires l'emploi de travailleurs étrangers temporaires pour développer ses activités. Il s'agit d'une pratique coûteuse qui comporte plusieurs obstacles, alors les entreprises qui utilisent le programme ne le font que lorsqu'elles ont épuisé leurs ressources pour attirer des Canadiens qualifiés», de conclure M. Picard.

Manufacturiers

Manac acquiert Peerless Limited

Manac Inc. a annoncé l'acquisition de la totalité des actions émises et en circulation de Peerless Limited, pour un montant en espèces de 14,75\$ millions, sujet à ajustement pour fonds de roulement.

Établie à Penticton en Colombie-

Britannique, Peerless conçoit et fabrique des semi-remorques et châssis hautement spécialisés pour le transport de marchandises et d'équipements destinés à des applications d'exploitation pétrolière, gazière, minière et forestière, ainsi que de construction. Peerless opérait la division Mobile Solution de McCoy Corporation depuis 2004.



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

SAF
SAF-HOLLAND Group

Capacités allant de
23 000 à 30 000 lb.*

Conception de poutre fusionnée
ALLÉGÉE

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

Optez pour les suspensions multi-essieux SAF CBX.

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

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



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



VOIR LA VIDÉO

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

© 2013 SAF-HOLLAND Inc. Tous droits réservés.



9 août

61^e Championnat des chauffeurs professionnels de camion.
Organisé par l'**Association du camionnage du Québec**.
CFTR de St-Jérôme (Mirabel). 514-932-0377.
www.carrefour-acq.org

15 au 17 août

9^e édition du **Challenge 255**. Baie-du-Febvre. 450-783-0255.
1-866-883-0255. www.challenge255.com

23 au 31 août

Compétition de tir et d'accélération de camion.
St-Joseph-de-Beauce. 418-397-6260. 418-222-3089.
www.accelerationcamionstjoseph.com

29 août au 1^{er} septembre

Foire du camionneur de Barraute. 819-734-6618.
1-888-523-6473. www.lafoireducamionneur.com

6 et 7 septembre

23^e Congrès annuel de l'**Association des mandataires en vérification mécanique du Québec**. Hôtel L'Estérel.
Saint-Sauveur. 819-566-2917. www.asmavermeq.ca

7 au 13 septembre

Semaine nationale du camionnage. Partout au pays. Un événement annuel pancanadien qui souligne la contribution des quelque 400 000 hommes et femmes qui œuvrent dans l'industrie au pays. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

10 septembre

Golf d'automne. **Club de trafic de Montréal**. Golf les Quatre Domaines. Mirabel. 514-874-1207. www.tcmml.com

12 septembre

Soirée «hommage à notre industrie», dans le cadre de la Semaine nationale du camionnage. Organisée par l'**Association du camionnage du Québec**. Hôtel Omni. Montréal. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

17 septembre

Assemblée annuelle de la **Société des surintendants de transport de Québec**. Lieu à confirmer. www.sstquebec.org

18 septembre

Soirée vins et fromages du **Club des professionnels du transport Québec inc.** Temple maçonnique de Montréal, salle Memorial. www.cptq.ca

INVITATION



22 août 2014

de 10h à 14h
1041 rue Nobel, Sainte-Julie
Info.: (450) 649-3221



Peterbilt fête 75 ans d'innovation

Venez visiter la caravane Peterbilt de la grande tournée nord-américaine qui s'arrêtera à notre succursale.



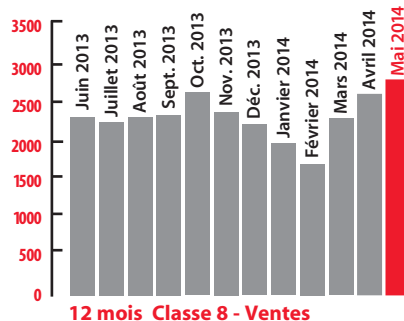
Le thème de la journée sera aussi consacré à l'économie de carburant et aux solutions alternatives! Venez visiter la tente du futur et échanger avec les spécialistes de l'heure sur ce sujet.

www.excellence-peterbilt.com

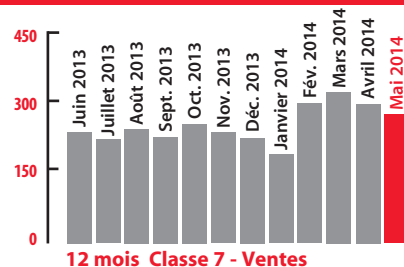
Ventes de camions au Canada

Mai 2014

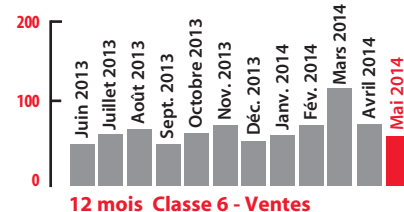
CLASSE 8	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	543	2586	2995	23,3%	25,9%
Kenworth	457	1835	2184	16,5%	18,9%
Volvo	534	1730	1341	15,6%	11,6%
Peterbilt	360	1587	1617	14,3%	14,0%
International	286	1491	1637	13,4%	14,2%
Mack	301	984	836	8,9%	7,2%
Western Star	230	904	946	8,1%	8,2%
TOTAL	2711	11 117	11 556	100,0%	100,0%



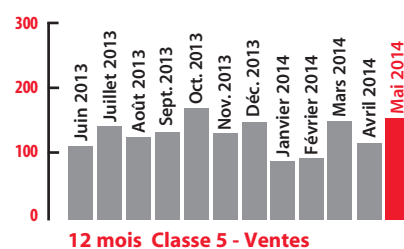
CLASSE 7	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	62	380	322	27,6%	25,1%
International	59	306	289	22,2%	22,5%
Peterbilt	56	257	229	18,6%	17,8%
Kenworth	51	252	259	18,3%	20,2%
Hino Canada	51	184	185	13,3%	14,4%
TOTAL	279	1379	1284	100,0%	100,0%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	14	135	129	38,0%	37,9%
Hino Canada	23	116	115	32,7%	33,8%
International	18	104	85	29,3%	25,0%
Peterbilt	0	0	11	0,0%	3,2%
TOTAL	55	355	340	100,0%	100,0%

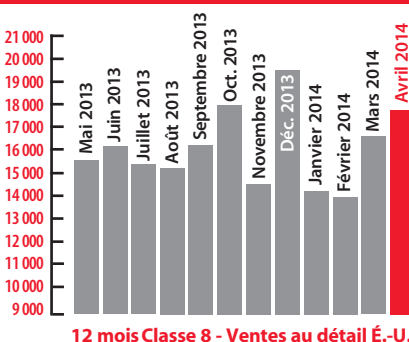


CLASSE 5	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino Canada	104	371	445	62,9%	63,7%
International	27	168	194	28,5%	27,8%
Mitsubishi Fuso	15	43	50	7,3%	7,2%
Kenworth	1	6	0	1,0%	0,0%
Freightliner	2	2	7	0,3%	1,0%
Peterbilt	0	0	3	0,0%	0,4%
TOTAL	149	590	699	100,0%	100,0%



Ventes au détail É.-U. *

CLASSE 8	Avril 2014	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	6132	22 235	22198	35,7%	40,8%
International	2668	9962	8073	16,0%	14,8%
Kenworth	2609	8365	6852	13,4%	12,6%
Peterbilt	2185	8246	7113	13,2%	13,1%
Volvo	2284	7769	5102	12,5%	9,4%
Mack	1639	4817	4072	7,7%	7,5%
Western Star	258	918	1028	1,5%	1,9%
Autres	1	11	13	0,0%	0,0%
TOTAL	17 776	62 323	54 451	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
Mai 2014

CLASSE 8	Mai 2014	DDA
Freightliner	107	454
Kenworth	72	316
International	51	284
Volvo Trucks	56	259
Peterbilt	39	198
Western Star	38	131
Mack	38	121
TOTAL	401	1763

CLASSE 7	Mai 2014	DDA
International	17	55
Freightliner	17	48
Kenworth	10	41
Peterbilt	5	31
Hino	3	14
TOTAL	52	189

CLASSE 6	Mai 2014	DDA
Freightliner	0	6
International	0	6
Hino	1	4
Peterbilt	0	0
TOTAL	1	16

CLASSE 5	Mai 2014	DDA
Hino	50	165
Mitsubishi Fuso	10	31
International	3	26
Kenworth	0	2
Freightliner	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	63	224

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

SOURCES: Association canadienne des constructeurs de véhicules et Ward's Communication.

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



Transport routier à la sauce Sénégalaise

Par Pierre Tanguay

Au mois de mai 2013, j'ai eu le plaisir de faire un voyage à l'ouest du continent africain, plus précisément, au Sénégal.

L'Afrique, considérée comme le berceau de l'humanité, était pour moi un territoire inconnu; découvrir et explorer ce vieux continent ne pouvait que m'être formateur.

Dans l'avion, entre Paris et Dakar, j'ai longuement discuté avec un couple qui n'en n'était pas à sa première visite dans la région, ce qui m'a permis d'en savoir un petit peu plus sur la culture et le mode de vie d'un peuple dont la moyenne d'âge se situe entre 25 et 30 ans.

Les Sénégalais sont des gens très fiers et, malgré la grande pauvreté qui règne dans ce pays où le taux de chômage est très élevé, vous ne verrez pas de mendiants.

Par contre, vous apercevrez plusieurs étalages en bordure des rues offrant des produits de consommation à usage quotidien et une multitude de vendeurs ambulants proposant des articles de toutes sortes aux touristes, tels que des montres, du parfum, des verres fumés ainsi que des objets de nature artisanale fabriqués à la main.

La religion prend une place importante dans la population sénégalaise, 85 pour cent de croyance musulmane et 15 pour cent catholique. Tous vivent en parfaite harmonie et en respect d'autrui.

Le manque d'instruction est probablement le plus grand problème de ce pays, ce qui freine considérablement son développement, laissant ainsi une grande place à la corruption dans l'économie sénégalaise.

Du haut de la passerelle qui donnait accès au tarmac de l'aéroport, j'ai été saisi par la chaleur humide de la région et par



l'odeur saline de la mer, me rappelant que Dakar est situé en bordure de l'océan Atlantique.

Je ne vous cacherai pas ma crainte face à ce dépaysement mais, j'étais bien conscient que pour les deux prochaines semaines, j'allais devoir sortir de ma zone de confort pour vivre pleinement cette expérience dans ce pays où le temps n'a pas d'importance.

Un comité d'accueil m'attendait à l'aéroport; ma conjointe et ma belle-fille qui étaient déjà sur place depuis près de six semaines pour un projet d'aide humanitaire.

J'allais les rejoindre pour la portion touristique de leur séjour et c'est en compagnie d'un guide d'expérience que nous allions découvrir ce pays.

Le patron de l'agence qui nous fournissait les services du guide était sur place pour nous informer du déroulement des activités à venir, nous amenant à parcourir d'est en ouest et du nord au sud ce beau pays.

Dès le lendemain matin nous avons fait la connaissance de notre guide (Lamp) et du chauffeur (Hibou) qui allaient nous accompagner dans les différentes étapes de notre voyage. D'entrée de jeu, ils nous ont expliqué qu'ils préféraient se faire

appeler par ces pseudonymes étant donné la complexité de leur nom.

Notre première destination fut l'île de Gorée, un lieu reconnu comme le point d'embarquement des esclaves qui étaient vendus pour aller travailler en Europe et en Amérique du Nord. Une période de l'histoire dont il faut se rappeler pour ne pas répéter ces atrocités commises par nos ancêtres.

Arrivés au quai d'embarquement pour prendre le bateau qui nous permet de rejoindre l'île, mon attention fut attirée par le bruit d'un tuyau d'échappement en mauvais état produisant une épaisse fumée blanche. Des tracteurs munis de leurs semi-remorques surchargées, s'affairant au transport de poches d'oignons, étaient arrimés de façon rudimentaire et non sécuritaire selon nos normes.

Lamp m'expliqua que le parc d'automobiles et de camions de son pays était composé de véhicules d'occasion, des véhicules d'expérience comme diraient certains, qui avaient déjà connu leurs meilleures années dans d'autres régions de la planète.

La pollution de l'air fait partie des problèmes majeurs du pays et l'utilisation de ces vieux véhicules mal entretenus, fonctionnant à l'essence au plomb et au diesel, n'est d'aucune aide pour

améliorer la situation.

Qu'on parle de voitures, d'autobus ou de camions, le parc de véhicules est très âgé, en très piteux état, mal entretenu et peu sécuritaire.

Mais ces véhicules sont essentiels à l'économie et leurs chauffeurs font tout ce qui est possible pour les garder sur la route.

Il est courant de voir, en bordure des chemins, des véhicules en panne sur lesquels on effectue des réparations.

Tout bon chauffeur sénégalais se doit d'avoir des habiletés en mécanique, et plus particulièrement les routiers qui sont en équipe de deux à trois dans la cabine pour parer à toutes éventualités durant le trajet.

Lors de ce séjour, j'ai vu à quelques reprises des voitures et des camions récents. Ceux-ci étaient des véhicules gouvernementaux ou appartenaient à des entreprises pétrolières.

Sur le chemin du retour, revenant de la ville de Touba (ville sainte) vers Kaolack (ville-relai considérée comme la plaque centrale du commerce), nous avons emprunté une route goudronnée et parsemée de trous. Par moment, il était même préférable de circuler sur l'accotement et sur les terrains adjacents afin d'éviter ces cahots.

Le réseau routier est en très mauvais état et quand on compare nos nids-de-poule aux nids d'autruche de cette région, on se console.

Du point de vue réglementation régissant l'industrie du transport, il y a place à beaucoup de liberté à tous les égards. Aucune réglementation sur les heures de conduite, sur l'entretien des équipements, sur les normes de sécurité et d'arrimage, etc.

Durant nos déplacements, nous avons croisé quelques postes de contrôle improvisés et la vérification effectuée par les préposés semblait se limiter à l'identité des occupants des véhicules.

Lors de notre visite de la région de Saint-Louis, ancienne capitale du Sénégal, nous avons fait un tour de calèche dans le village de Get N'Dar habité par une communauté de pêcheurs. Là où l'industrie de la pêche est une affaire de famille et où, du plus grand au plus petit, tout le monde a son rôle à jouer.

Complètement indépendant de l'État, ce village a développé une autonomie lui permettant de faire de la pêche sa

principale activité économique.

À toute heure du jour, de nombreuses pirogues multicolores et de toutes les dimensions prennent le large pour vaquer à leur travail : la pêche. Et lors du retour des pêcheurs, l'action prend vie à la grandeur du village.

Tous participent au déchargement de ces cargaisons de poissons et de crustacés de toutes sortes.

Certains de ces produits seront directement chargés dans des camions frigorifiques ou simplement remplis de blocs de glace, et prendront la direction de plusieurs destinations nécessitant parfois des déplacements de quelques jours.

Les autres prises seront séchées ou fumées à même des tables entassées sur la plage, avant d'être transportées vers leur lieu de consommation.

J'ai été grandement impressionné par tout ce va-et-vient impliquant tous les membres de cette collectivité et cela, dans une parfaite harmonie.

Lors d'une discussion pendant un repas, j'ai montré des photographies de mon camion actuel à Lamp et à Hibou. Quel fut l'étonnement de ces derniers quand ils ont vu le véhicule qui m'était fourni par mon employeur pour l'exécution de mes fonctions, et toutes les commodités dont on bénéficie à l'intérieur!

Lamp, sans hésitation, me dit : «Et en plus de ça, il te paie pour conduire un tel véhicule?»

On ne peut pas rester indifférent à une réflexion aussi simple mais qui explique très bien la chance que nous avons de vivre dans un pays développé économiquement tel que le nôtre.

Je me permets de souligner l'excellent travail de notre guide et de notre chauffeur, ce qui nous a permis de découvrir ce pays merveilleux.

Pour tous ceux qui seraient intéressés à vivre l'aventure sénégalaise, n'hésitez pas à communiquer avec moi et je vous donnerai de l'information sur les personnes à contacter qui sauront vous garantir un voyage des plus plaisant et enrichissant.

Bonne route et soyez prudents. 

Pierre Tanguay Ambassadeur de la route 2007/2009, Routier Professionnel US chez Transport Gilmyr inc. abeautifulday_3.1@hotmail.ca



LE SPÉCIALISTE EN ASSURANCE TRANSPORT



Spécialiste
en flottes



Assurance
des
voituriers



Courtiers
en transport



Assurance
commerciale



Assurance
des
particuliers



Service
de
réclamations



Nos experts
à votre
service

Montréal:

514-374-9600

Québec:

418-653-3900

Saint-Félicien:

418-679-1266

Courriel:

que.transport@hubinternational.com



Célébrons les 40 ans de Hino au Canada!

De ses modestes débuts au Canada en 1974 à son statut actuel de fabricant canadien réputé de fabricant de camions de poids léger et moyen, 2014 marque la **40^{ème} année de Hino au Canada**.

À l'origine basée à Burnaby, en Colombie-Britannique, Hino est désormais bien implantée au sein du marché canadien, avec un réseau de 49 concessionnaires d'un océan à l'autre, une usine d'assemblage canadienne à Woodstock, en Ontario, ainsi que son siège social et son centre de distribution de pièces à Mississauga, aussi en Ontario. Maintenant plus que jamais, Hino est positionnée pour offrir un soutien total à tous ses clients.

Merci pour ces 40 années de confiance en la capacité de Hino de livrer la marchandise.

L'ADN Hino: Qualité, durabilité et fiabilité



www.hinocanada.com



Les cinq erreurs à éviter pour réussir

Par Céline Pilote

En coachant des entrepreneurs, j'ai réalisé qu'ils font souvent les mêmes erreurs. Je vous partage aujourd'hui les cinq plus communes afin que vous puissiez les éviter.

Ne pas vouloir agir comme homme à tout faire

Souvent les nouveaux entrepreneurs se font prendre à leur propre jeu. Ils sont des nouveaux patrons, ils surfent sur leur vague et ils ne veulent pas s'abaisser à faire certaines tâches qu'ils jugent ingrates.

Au contraire, le patron doit accepter de faire le ménage, de répondre au téléphone, de faire ses photocopies au besoin. Avant de se doter d'une infrastructure coûteuse, il doit rentabiliser son propre temps et y aller avec une embauche graduelle en maximisant le travail effectué par lui-même et par ses employés.

Souvent, une tâche peut être répartie parmi plusieurs personnes qui ont le temps et les capacités de faire cette tâche avant d'embaucher un nouvel employé. Ce n'est souvent pas très productif de toute façon de travailler en vase clos. En plus, l'entrepreneur qui démarre peut s'attendre à être le seul employé pour une certaine période; il n'aura donc pas le choix d'être l'homme à tout faire.

Ne pas avoir de budget ou ne pas le respecter

Comment peut-on rentabiliser les opérations d'une entreprise si on ne suit pas ses chiffres

religieusement? Ce n'est pas à la fin de l'année, lorsqu'on se rend compte que la rentabilité n'est pas au rendez-vous, qu'il est temps de redresser la situation. On aurait pu corriger la situation problématique en cours d'année si on avait suivi nos chiffres de près. On aurait ainsi peut-être pu finir l'année avec un profit au lieu d'une perte. Le budget de l'année à venir doit être prêt au moins deux mois avant la

Si, par manque de focus, on décide de baisser notre prix parce que la concurrence le fait, on doit penser que nos ventes devront être augmentées de beaucoup pour garder le même profit en fin d'année.

fin de l'année en cours. Il faut faire un suivi à chaque mois, poste par poste, pour être en mesure d'apporter des correctifs immédiatement, pour respecter son budget et terminer son année avec les résultats escomptés.

Ne pas congédier rapidement

Lorsqu'un employé ne fait pas l'affaire, c'est beaucoup plus coûteux de le garder à notre emploi que de le congédier rapidement.

Normalement, on n'a pas besoin de se rendre à la fin de la période de probation pour voir si la personne fera l'affaire; on s'en rend compte assez rapidement. En plus, en ne la congédiant pas même si elle ne fait pas l'affaire, on se prive d'un nouvel employé qui pour-

rait être beaucoup plus performant. Aussi, pour les autres employés, devoir travailler avec un employé non performant peut devenir un élément de démotivation et de frustration.

Sous-estimer les besoins financiers actuels et futurs

Trop souvent, l'entrepreneur, par optimisme, surestime les revenus à venir et/ou sous-estime les dépenses. Par exemple, une entreprise qui crée un site Internet de vente en ligne pourrait facilement sous-estimer les coûts annuels d'entretien de son site dans les années à venir, sans compter les mises à jour à faire pour les nou-

veaux systèmes d'exploitation ou les applications mobiles à développer et à mettre à jour.

Les frais financiers sont, aussi, souvent sous-estimés, soit pour le financement de l'équipement ou pour les transactions bancaires. Il faut aussi penser à l'expansion : si tout va comme prévu dans notre plan, voudra-t-on croire et passer à une autre étape? Souvent, passer à une autre étape demande un plus grand investissement que prévu. L'important est de ne pas dépenser plus que notre budget nous le permet. De là, encore une fois, l'importance de suivre religieusement son budget et de faire des réserves.

Se laisser distraire

Le manque de focus est courant. C'est tellement facile

de se laisser détourner du chemin prévu. Si dans notre budget on avait calculé un prix de vente prévu pour un service particulier, et si par manque de focus on décide de baisser notre prix parce que la concurrence le fait, on doit penser que nos ventes devront être augmentées de beaucoup pour garder le même profit en fin d'année.

On doit penser à toutes les répercussions de cette décision non réfléchie dans son plan d'ensemble. Par exemple, si on est manufacturier et qu'on doit vendre plus pour le même profit en fin d'année, on devra garder un plus grand inventaire, payer plus d'heures de production, etc., tout ça pour vendre plus mais avec le même profit à la fin, parce qu'on n'a pas suivi notre plan.

Même chose si on fait du transport de marchandises et qu'un client nous demande d'entreposer sa marchandise en plus : il faudra louer un gros entrepôt pour offrir ce service, simplement parce qu'on a eu une demande à cet effet. Rien ne doit être improvisé, tout doit être réfléchi et faire partie d'un plan d'ensemble.

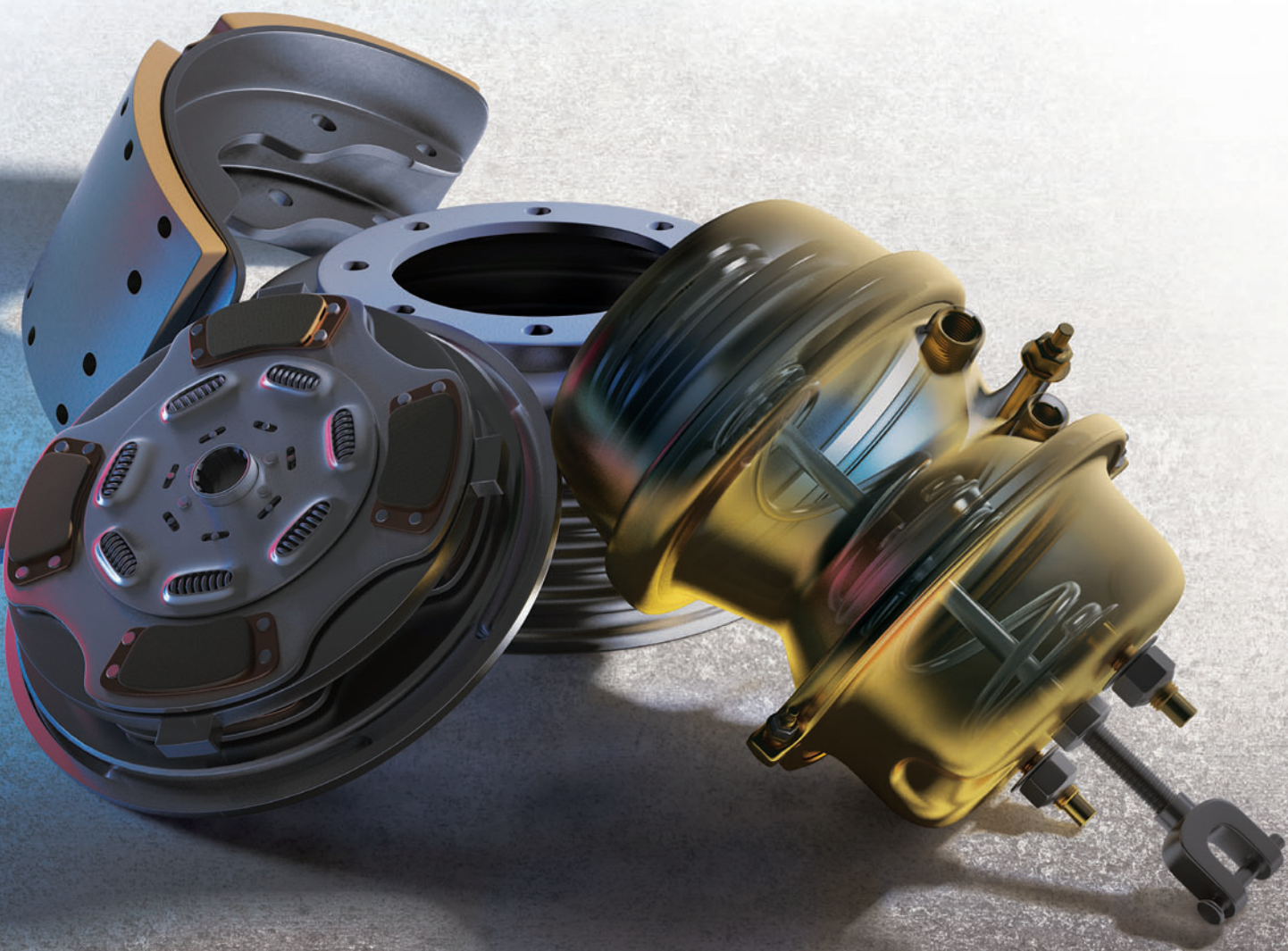
On fait tous des erreurs... mais en étant sensibles aux plus fréquentes, vous augmenterez vos probabilités de succès! **TR**

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



®

UNE QUALITÉ ET UNE VALEUR EN
LESQUELLES VOUS AVEZ CONFIANCE.
TRP EST LE LEADER TOUTES MARQUES CONFONDUES.



Trouvez les pièces dont vous avez besoin chez ces concessionnaires:



TRPParts.com

TRP est une marque déposée de PACCAR INC.



De l'équipement qui rapporte ?

Par Richard Prévost

Quand vient le temps de choisir les spécifications et les options d'un camion neuf, une belle brochette de possibilités s'offre à vous. Définir le fabricant, le moteur et la transmission est un défi qui peut vous causer quelques maux de tête, mais qu'en est-il de toute la ribambelle d'options et d'équipements disponibles? Chaque article coché sur l'écran du représentant va probablement influencer le prix final (à la hausse). Est-ce qu'un camion moins cher est un meilleur camion? Rarement. Le prix d'achat et le paiement mensuel ne doivent pas vous détourner de votre mission: bâtir un outil de travail efficace dont la productivité, le rendement et la sécurité réduiront vos frais d'exploitation tout au long de sa vie utile.

Le VRAI coût de revient d'un camion, c'est beaucoup plus que la somme de ses paiements. Quand on cumule toutes les dépenses engendrées pour un seul véhicule lourd pendant cinq ans, on dépasse généralement 500 000 \$. Si on rajoute la perte de revenus et de productivité, on constate qu'on est loin de l'option à 400 \$ qui vous a fait hésiter au moment de passer la commande. Je ne suis pas en train de vous dire qu'un camion plus cher est automatiquement plus rentable, mais certains choix doivent être considérés comme un investissement plutôt qu'une dépense.

Le chrome fait économiser?

Malgré un coût initial plus élevé, les options chromées représentent généralement une économie à long terme. Un pare-chocs en plastique est un tantinet plus aérodynamique mais aussi beaucoup plus fragile. Lorsqu'endommagé, il requiert l'atelier de carrosserie, générant souvent une facture atteignant 2 500 \$ en pièces et un autre 400 \$ pour la peinture et le temps d'atelier, sans compter le «downtime» et la perte de revenus. Un pare-chocs chromé peut coûter 1 200 \$, ne nécessite aucune peinture et se remplace en 30 minutes sans aucun outil spécialisé. J'applique le même raisonnement aux miroirs et à toutes les pièces esthétiques qui ont le potentiel d'être endommagées ou carrément arrachées.

Look d'enfer, durabilité et sécurité

Pour certains, un volant de bois est considéré comme un luxe extravagant mais, dans les faits, ça pourrait devenir un investissement très rentable. Moins poreux, donc plus hygiénique et plus facile à nettoyer, son verni le protégera très longtemps, sans oublier le plaisir visuel non négligeable pour le chauffeur.

Les roues d'aluminium sont dans la même catégorie. Plus chères mais aussi plus légères que l'acier, elles permettent d'augmenter la charge utile tout en améliorant le look. Les roues d'acier sont plus économiques mais

la rouille finit par affecter leur image... et la vôtre.

Même si elle demeure invisible, la sécurité ne doit pas être négligée. Les systèmes qui préviennent les renversements, les mises en portefeuille et les collisions peuvent vous soutirer quelques centaines de dollars mais, selon le type de transport et le profil de vos chauffeurs,

retire un chauffeur à qui l'on offre un peu de chrome, un volant de bois et un onduleur 110 volts pourrait s'avérer être un investissement plus payant que vous ne le pensez.

Publicité et recrutement

Vos équipements sont des bannières publicitaires et vos chauffeurs sont vos ambassadeurs. À chaque jour, ils



envoient un message puissant, croisant des usagers de la route, des clients actuels et des clients potentiels, mais aussi des chauffeurs à qui vous pourriez donner envie de travailler pour vous. Le recrutement est un dossier pénible et aucun budget de publicité ne pourra jamais égaler les retombées d'un véhicule propre et bien équipé conduit par un chauffeur heureux. **TR**

Rétention des chauffeurs

Ne sous-estimez jamais le plaisir et la fierté que beaucoup de chauffeurs retirent chaque jour de leur outil de travail. À l'achat de nouveaux véhicules, tout bon gestionnaire se doit de considérer l'aspect financier et purement rationnel, mais le confort et la passion ont aussi une grande influence sur la rentabilité d'une entreprise. La valorisation que

envoient un message puissant, croisant des usagers de la route, des clients actuels et des clients potentiels, mais aussi des chauffeurs à qui vous pourriez donner envie de travailler pour vous. Le recrutement est un dossier pénible et aucun budget de publicité ne pourra jamais égaler les retombées d'un véhicule propre et bien équipé conduit par un chauffeur heureux. **TR**

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

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

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

Shell LubeAnalyst aide à surveiller le rendement de votre matériel

Shell LubeMatch offre des recommandations permettant d'obtenir une lubrification optimale

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

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

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



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



Têtes d'affiche

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



1 C'est le jeudi 29 mai qu'avait lieu la 17^e soirée annuelle de homards et crabes du **Club de Trafic de Montréal** (CTM). Pour l'occasion, près de 1 400 amateurs de crustacés se sont donné rendez-vous à la gare maritime Iberville du Port de Montréal. Sont présents sur la photo, spécialement costumés pour l'événement, les membres du comité organisateur.

2 **Fourgons Leclair** annonce la nomination de *Guy Boisvert* à titre de représentant des comptes commerciaux pour la région de Québec. M. Boisvert cumule plus de 25 ans d'expérience dans la vente de produits commerciaux reliés à l'industrie du camionnage.

3 Ouvrant dans le monde du camionnage depuis plus de 20 ans, dont 13 dans la vente de camions, Yves Cloutier fait maintenant partie de l'équipe de **Granby Hino** à titre de directeur des ventes.

4 Le mercredi 18 juin dernier, transporteurs et fournisseurs étaient conviés à une croisière-conférence de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). À bord du *Cavalier Maxim*, la conférencière invitée *Marie-Claude Savard* a évoqué son parcours professionnel des 15 dernières années, tout en établissant de nombreux parallèles avec l'industrie du transport. Sur la photo, elle est accompagnée de Marc Cadieux, président-directeur général de l'ACQ.

5 *Pierre Boucher*, vice-président/directeur général de **Nordic Réfrigération**, annonce la nomination de *Robert Garon* au poste de directeur du service. M. Garon sera responsable de tout ce qui a trait au département de service.

6 Le 10 juin dernier avait lieu le tournoi de golf du **Club des professionnels du transport Québec inc.** (CPTQ) qui, dans sa nouvelle formule, regroupe maintenant le tournoi des membres et celui des membres et invités. Pas moins de 300 golfeurs étaient réunis au club Summerlea, à Vaudreuil-Dorion, pour profiter de l'activité dont les commanditaires sont présents sur la photo.



Du 7 au 13 septembre 2014

PARTAGER UNE ROUTE VERTE

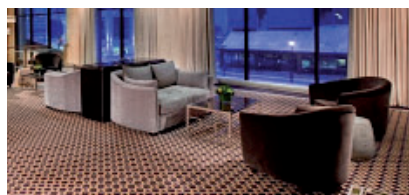
L'industrie
du camionnage
au **cœur**
de votre vie



Crée **49182** emplois de qualité au Québec
Génère un revenu de **7,6 milliards \$**

Soirée de l'industrie, 12 septembre 2014

À l'occasion de la Semaine nationale du camionnage, l'ACQ organise une Soirée à l'Hôtel Omni, Montréal



Au programme :

18h Cocktail réseautage

19h Dîner 4 services

Une soirée idéale pour inviter vos employés et clients et souligner les réalisations de notre main-d'œuvre.

Les transporteurs non-membres
sont les bienvenus

Cette soirée de reconnaissances sera animée par Étienne Phénix



Simon Leblanc

En spectacle : Simon Leblanc
Gagnant trophée « Découverte »
Gala des Oliviers 2014
Un humoriste à découvrir!

Remise des certificats 20, 30, 40 et 50 ans
aux employés œuvrant dans notre industrie

Faites-nous
connaître les
noms de vos
employés!

Reconnaissance des chauffeurs, étudiant et formateur
s'étant illustrés lors des compétitions provinciale et nationale des Championnats de chauffeurs professionnels de camions.

Profitez de nos forfaits pour remercier vos employés qui se distinguent, vos collègues et clients.

POUR VOUS INSCRIRE, CONTACTEZ L'ASSOCIATION :
www.carrefour-acq.org/evenements - 514 932-0377, poste 201

Bâtir votre poids moyen

Les camions de poids moyen viennent sous toutes les formes pour remplir toutes sortes de tâches. Comment bâtir le vôtre, même si ce n'est pas votre spécialité.

Par Steve Bouchard

Vous êtes un électricien hors pair. Un entrepreneur aux compétences reconnues. Un expert pour qui l'aménagement paysager n'a pas de secret. Mais voilà, vous avez besoin d'un ou de plusieurs camions de poids moyen pour faire votre travail, et savoir comment bâtir le véhicule qui répondra exactement à vos besoins n'est probablement pas votre spécialité. Qu'à cela ne tienne! Voici quelques conseils qui vous aideront à prendre les bonnes décisions à l'achat de votre prochain camion de poids moyen.

Mitsubishi Fuso Trucks of America explique clairement que c'est ce que vous transportez qui déterminera quel type d'équipement de caisse convient à votre camion. Si vous transportez des produits périssables ou congelés, vous vous tournerez bien sûr vers un fourgon frigorifique. Si vous transportez des boîtes, du pain, des meubles ou des produits électroniques, un fourgon standard est approprié.

Mais si vous transportez des produits agricoles ou de construction, des fournitures de plomberie ou des objets imposants et lourds, un camion à plateau-ridelle, à panneaux rabattables ou muni d'un hayon élévateur pourrait constituer votre meilleur choix. Le même principe s'applique aux entreprises d'aménagement paysager et aux compagnies d'entretien de pelouse qui doivent transporter des plantes ou de l'équipement. Il existe aussi des fourgons utilitaires conçus pour répondre aux besoins particuliers des électriciens, des plombiers, des mécaniciens en bâtiment et des entrepreneurs en construction.

Il sera plus facile de déterminer les caractéristiques et les options de votre camion de poids moyen après avoir évalué avec soin vos exigences et vos préférences avec votre représentant.

Prenez le temps également d'étudier les fiches des caractéristiques de chacun des modèles. Rappelez-vous également que certaines caractéristiques sont offertes à un coût additionnel chez certains fabricants, mais en équipement de série chez d'autres. Prenez le temps de bien comparer.

Deux éléments de base sont essentiels à une spécification de camion réussie : une bonne communication avec son représentant et une connaissance approfondie des besoins de l'acheteur. Gregory Stub, directeur national, planification des produits et affaires juridiques pour Hino Motors Canada, propose cette liste de questions à vous poser préalablement afin de déterminer quel type de châssis conviendra le mieux à vos besoins :

- Quel(s) type(s) de camion(s) est ou sont utilisés présentement (PNVB, spécifications de base du châssis)?
- Quel(s) type(s) de marchandises(s) transportez-vous et à quel(s) poids?
- De quel type de fourgon avez-vous besoin (fourgon standard, frigorifique, à plateau, citerne, etc.) et de quelles dimensions?
- Avez-vous besoin d'équipement additionnel (hayon monte-charge, grue, coffres à outils, réservoir de carburant d'appoint, etc.)?
- De quel type de châssis avez-vous besoin; avec freins hydrauliques ou pneumatiques, suspension à ressort ou pneumatique, transmission automatique ou manuelle?



- Quelle classe de permis de conduire doit permettre de conduire le camion?
- Le camion doit-il avoir la hauteur requise pour reculer à un quai de chargement?
- Un châssis à profil bas est-il nécessaire?
- Est-ce que le camion sera en mesure de répondre à la croissance d'affaires prévisible de votre entreprise?

Une fois que vous aurez répondu à ces questions, attardez-vous à déterminer, parmi les nombreuses options disponibles, lesquelles seraient utiles ou essentielles à vos opérations.

Par exemple, des freins à disque (plus lourds et plus coûteux mais plus performants, plus durables et plus faciles à entretenir) sont disponibles avec certains modèles de camions de poids moyen.

Si les cargaisons ou l'équipement que vous transportez sont sensibles aux chocs, ou si vous devez être en mesure d'abaisser la suspension, pensez à opter pour une suspension pneumatique.

Des roues en aluminium sont un peu plus coûteuses, mais elles permettent de réduire le poids du camion et elles en rehaussent l'apparence.

M. Stub conseille aussi de considérer l'installation d'une troisième batterie, utile comme aide au démarrage par temps froid ou si vous devez équiper votre camion d'un hayon monte-charge.

Spécifiez aussi en fonction de la revente

Il n'y a pas de meilleur moment pour penser à la valeur de revente que le moment où vous bâtissez votre camion de poids moyen.

«Vous obtiendrez la meilleure valeur de revente avec un camion offrant une combinaison des caractéristiques les plus populaires et pourvu de l'équipement de caisse approprié au châssis», souligne Gregory Stub de Hino Motors Canada.

Par exemple, si vous optez pour une transmission manuelle dans un marché où il y a une forte tendance pour les transmissions automatiques, vous perdrez à la revente du camion. Autre exemple : un camion de classe 7 à empattement court, équipé d'un fourgon court et pourvu d'un seul réservoir à carburant sera plus difficile à revendre qu'un modèle présentant un empattement long, un fourgon long et comportant deux réservoirs à carburant.

Les options qui favorisent le confort du chauffeur sont gagnantes non seulement pendant que vous possédez le camion, mais aussi au moment où vous le revendrez.

«Pensez à l'équipement qui rehaussera le confort du chauffeur et qui sera pratique pour lui dans le cadre de son travail», suggère M. Stub. Des exemples? Un siège pneumatique, l'air climatisé, un volant inclinable et télescopique, des glaces et des portières à commande électrique, une suspension pneumatique, un régulateur de vitesse, des réservoirs de carburant de grande capacité, un système GPS, un système audio avec Bluetooth, un tableau de bord avec des cadrans faciles à lire, de nombreux espaces de rangement et des porte-gobelets.

QU'EN EST-IL DE L'HYBRIDE ET DU GAZ NATUREL?

La popularité de la technologie hybride électrique-diesel ne semble pas avoir atteint les sommets qu'on lui promettait il y a quelques années. Nous avons demandé à Gregory Stub de Hino Motors Canada de nous donner ses commentaires sur la situation.

«Nous avons eu des commentaires positifs de nos clients qui ont fait l'acquisition de notre modèle 195 hybride», d'indiquer M. Stub. «Cependant, nous croyons que son acceptation à grande échelle sera possible quand des mesures d'encouragement gouvernementales seront offertes afin de compenser la différence de prix de l'option hybride.»

Il est à noter que les ventes de modèles hybrides sont beaucoup plus fortes aux États-Unis, particulièrement en Californie, où le gouvernement offre des mesures incitatives. M. Stub croit qu'il y a un avenir pour les camions hybrides au Canada, un avenir qui devient plus prometteur chaque fois que le prix du carburant monte.

Bien que Hino n'offre pas une option au gaz naturel pour le moment, le fabricant s'intéresse néanmoins aux carburants de remplacement et son intérêt se concentre justement sur le gaz naturel. M. Stub a indiqué qu'une option au gaz naturel sera offerte dans l'avenir, «lorsque l'infrastructure d'approvisionnement au Canada sera plus complète».

Pas plus, pas moins

La sous-spécification, ou le choix de composantes insuffisantes pour la tâche, est un problème que l'on rencontre souvent dans le segment des camions de poids moyen. Gregory Stub dit voir régulièrement des utilisateurs qui veulent un camion de classe 4 ou 5 pour livrer des charges de classe 6 ou 7. Si vous sous-spécifiez, vous courez des risques dont le plus évident est la surcharge du véhicule. Mais vous risquez aussi de vous retrouver avec un camion instable, de voir ses composantes s'user prématurément, de travailler avec un véhicule non sécuritaire et de causer l'insatisfaction de votre clientèle.

On voit plus rarement des camions sur-spécifiés et, lorsque cela arrive, il en résulte que vous payez trop cher pour vos besoins, notamment en ce qui a trait au carburant, aux assurances, à l'entretien et aux immatriculations.

Le poids technique maximal d'un véhicule isolé (Gross Vehicle Weight Rating) combine le poids total du camion et de tout ce qui se trouve à l'extérieur et à l'intérieur, y compris le conducteur et les passagers. Mitsubishi Fuso indique qu'il est préférable de sous-charger un camion d'un poids technique maximal plus élevé que de surcharger un camion d'une plus petite capacité. Donc, pensez aux charges que vous transportez et assurez-vous de spécifier votre camion en conséquence.

Évitez de confondre le poids technique maximal avec le poids à vide (curb weight), soit le poids d'un camion vide et sans per-

sonne à bord. Fuso indique que plus le poids à vide est bas, mieux c'est, car le camion offre alors une plus grande charge utile.

Essence ou diesel?

Certains fabricants offrent des camions de poids moyen propulsés à l'essence ou au diesel. Quel est le meilleur choix? Cela dépend de ce que vous faites et à qui vous parlez.

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

Mobil Delvac^{MC}
Longue vie à votre moteur



La loi du moteur le plus endurant



Fuso indique qu'à long terme, le diesel a tendance à être le meilleur choix. Le diesel déploie un couple plus élevé à un régime plus bas, ce qui lui permet plus facilement de faire avancer un camion commercial à partir de la position arrêtée. En outre, les moteurs diesel sont conçus pour durer plus longtemps. Alors qu'un camion à essence peut devoir être rebâti à partir de 100 000 milles, il n'est pas rare que les moteurs diesel n'en aient pas besoin avant 300 000 milles s'ils sont bien entretenus. Leurs intervalles d'entretien sont aussi plus longs que ceux des moteurs à essence.

Mais le moteur à essence a aussi ses avantages. Isuzu offre le choix de moteur à essence ou diesel dans les camions de sa série N de classes 4 et 5 affichant un poids technique maximal allant de 12 000 à 14 500 livres. Le moteur à essence offert est un General Motors Gen IV V8 de six litres d'une puissance de 297 chevaux et d'un couple de 372 lb-pi, «le même que l'on retrouve dans le Cadillac Escalade», précise Malek Toursal, directeur des ventes chez Camions Inter-Anjou, concessionnaire International et Isuzu, qui vend ses poids moyens en version essence ou diesel en proportions équivalentes. Les camions de la série N peuvent aussi être convertis au gaz naturel comprimé ou au propane liquide, un type d'alimentation qui serait particulièrement intéressant pour les plombiers, les électriciens et les entreprises de déménagement.

Le prix est l'un des avantages du moteur à essence par rapport au diesel, souligne M. Toursal, le camion à essence se vendant quelque 10 000\$ de moins que son équivalent au diesel. «Avec une capacité de charge nette de 6 000 livres, les modèles à essence s'avèrent un excellent choix pour les entreprises de déménagement, par exemple.»

Autre avantage selon M. Toursal : l'absence de filtre à particules, «une composante recherchée par les voleurs pour la platine qu'elle contient». Enfin, M. Toursal fait valoir les frais d'entretien plus bas de la motorisation à essence et son efficacité au démarrage l'hiver.

Côté consommation, on peut s'attendre à obtenir un rendement de 22 litres/100 km avec le diesel et de 28 litres/100 km avec le moteur à essence.

Cabine avancée ou cabine conventionnelle?

Les deux configurations offrent leurs avantages. Les cabines avancées sont très populaires dans certains segments, comme la livraison urbaine, en raison de leur maniabilité. La possibilité de relever la cabine et ainsi avoir accès à toutes les composantes à partir du sol facilite

aussi l'entretien. Les cabines conventionnelles, de leur côté, sont reconnues pour pouvoir accommoder des moteurs plus puissants, pour offrir plus de confort et d'espace au chauffeur et pour être plus abordables à l'achat.

Voilà! Vous devriez maintenant être en mesure de bâtir le camion de poids moyen qui répond le mieux à vos besoins, quels qu'ils soient! **TR**



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



Ventes ★ Service ★ Pièces



1.888.275.2691
www.wabashcanada.ca



AMERICAN
ROAD SERVICE

514.636.2771 www.americanroadservice.com

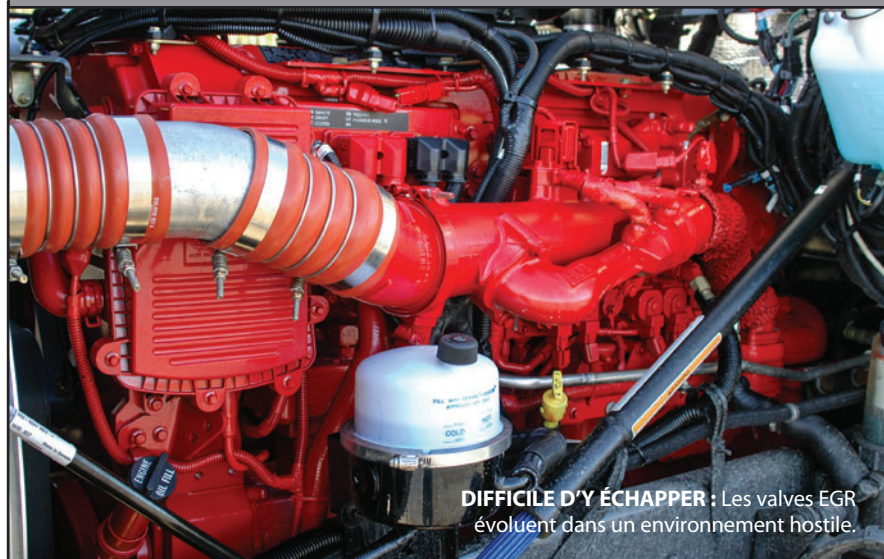
Dans l'atelier

AUSSI :

42 Éclairage

47 Nouveaux produits

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



DIFFICILE D'Y ÉCHAPPER : Les valves EGR évoluent dans un environnement hostile.

La solution est là

Moteurs 2014 *Comment les fabricants de moteurs ont remédié au chaos occasionné par l'EGR, et ce qu'il faut surveiller prochainement. Par Jim Park*

Alors que la plupart des anciens problèmes concernant les systèmes de recirculation des gaz d'échappement ont été réglés sur les moteurs diesel propres d'aujourd'hui, des refroidisseurs corrodés, des soupapes collées et autres problèmes affligent toujours les propriétaires de véhicules plus anciens.

Malheureusement, vous ne pouvez pas faire grand-chose en matière de maintenance préventive planifiée pour garder ces systèmes en état de marche. Cependant, garder un œil sur les signes avant-coureurs de défaillance imminente peut contribuer à maintenir les coûts de réparation bas, en planifiant l'événement plutôt que d'être surpris par ce dernier.

«La performance du véhicule, l'efficacité énergétique et la fréquence des régénérations actives sont de bons indicateurs de l'état du moteur», explique Roy Horton, directeur du marketing, produits

du groupe motopropulseur pour Mack. «Adhérer à un programme d'entretien régulier et résoudre les problèmes dès qu'ils surviennent sont essentiels pour prévenir les dommages au véhicule.»

Avec les refroidisseurs EGR, par exemple, les fuites externes ne sont pas un bon indicateur d'une défaillance interne. En revanche, Mark Ulrich, directeur du service à la clientèle pour Cummins Engine Business Unit, suggère de porter une attention particulière au remplissage du liquide de refroidissement.

«Les flottes devraient surveiller la consommation de liquide de refroidissement», affirme-t-il. «Si elles doivent ajouter, disons, un demi-gallon de liquide par semaine, mais qu'il n'y a aucune fuite externe, c'est un bon indicateur d'une fuite interne au refroidisseur EGR.»

M. Ulrich ajoute qu'une huile présentant une teneur élevée en sodium et en potassium indique une contamination

du liquide de refroidissement, qui pourrait provenir du système EGR.

Selon Mike Dowling, technicien formateur accrédité sur les moteurs diesel autoroutiers Detroit, qui travaille avec Clarke Power Services à Saint-Louis (Missouri), les anciens refroidisseurs EGR étaient des accessoires à réparer au fur et à mesure, et des indices annonçant une défectuosité n'étaient pas particulièrement faciles à percevoir à l'avance.

«Nous disons à nos techniciens de surveiller l'apparition d'un résidu blanc à l'extrémité du refroidisseur», ajoute-t-il. «Vous ne seriez pas nécessairement en mesure d'identifier une fuite de liquide de refroidissement, mais le liquide brûlé laisse un résidu blanc – l'additif complémentaire – qui est bien visible. Une fois que le refroidisseur se trouve hors du moteur, vous pouvez le tester physiquement et souffler dessus pour enlever les résidus d'échappement, mais le mal est fait.»

M. Ulrich indique qu'avec les refroidisseurs à tubes et calandre comme ceux utilisés par Cummins, l'interface où les tubes sont soudés à la plaque collectrice s'est avérée l'un des points faibles.

«Il s'agissait simplement d'un cycle de fatigue induite par la dilatation et la contraction des composantes, alors que le gaz d'échappement chaud circulait à travers le refroidisseur», affirme-t-il. «Nous avons changé la manière dont circule le liquide de refroidissement et nous avons aussi apporté quelques modifications dimensionnelles et matérielles.»

John Moore, directeur, produits du groupe motopropulseur pour Camions Volvo, affirme que les défaillances observées sur les anciennes soupapes de recirculation des gaz d'échappement appartiennent maintenant au passé, alors que des modifications ont été apportées aux matériaux et à la conception.

«La recirculation des gaz d'échappement dans les moteurs diesel réintroduit la suie d'échappement qui peut

LAVAL HINO

À l'égard de l'excellence!

Ventes • Pièces & Service • Location



En exclusivité

- Heures d'ouverture prolongées
- Contrats d'entretien et de réparation
- Services de location

Une compagnie du groupe **TOYOTA**



HINO 



PRENEZ LE VOLANT DE LA DIFFÉRENCE.

LE PROSTAR® PROPOSE UNE GAMME ÉPROUVÉE DE MOTEURS À RCS.

À titre de camion de l'année 2014, le ProStar propose les options de moteur dont vous avez besoin pour afficher un haut rendement énergétique. Que ce soit des choix de moteurs ou des options de spécifications sur mesure, nos spécialistes travaillent avec vous pour veiller à ce que chaque caractéristique du ProStar soit calibrée de façon à optimiser les économies de carburant. Pourquoi ne pas hausser encore votre productivité et prendre le volant de la différence, dès aujourd'hui?

Allez à : **CA.InternationalTrucks.com.**



non seulement corroder les soupapes et les refroidisseurs lorsqu'il y a condensation, mais également les faire coller en position ouverte ou fermée à cause de l'accumulation excessive de dépôts gommeux», indique M. Moore. «Ces défaillances ne sont pas aussi communes aujourd'hui en raison de changements dans la conception des composantes, et avec un carburant diesel à ultra-basse teneur en soufre comme seule option d'alimentation. Cela réduit considérablement la corrosion et l'accumulation de dépôts.»

Ken Pickett, un représentant du service à la clientèle pour Clarke Power Services à Wentzville, au Missouri, souligne que les défaillances du refroidisseur EGR annonçaient souvent la défaillance d'une soupape EGR.

«Si vous pouviez attribuer une durée de vie à un refroidisseur, vous pourriez être en mesure de prévoir quand il risque de briser et de le retirer avant que ça arrive», avance-t-il. «Si vous avez eu un problème

cher la contamination prématurée», selon Mme Maurer. «Les utilisateurs devraient suivre les programmes d'entretien recommandés pour leur utilisation.»

Bien entendu, ces petits conseils, de même que le contexte historique, ne s'appliquent pas nécessairement à toutes les marques de moteurs. Ils sont propres à certains fabricants, mais peuvent parfois s'appliquer de manière générale.

Partant de là, les propriétaires de camions peuvent encore éviter les gros ennuis en observant les changements dans la consommation d'huile ou de liquide de refroidissement, dans la consommation de carburant et dans le rendement.

«Une augmentation des régénérations actives du DPF avec les camions datant d'avant la réduction catalytique sélective peut indiquer que le filtre nécessite un entretien», de signaler M. Moore.

Les propriétaires peuvent aider à prévenir la détérioration progressive de leurs systèmes de post-traitement grâce

de bord. Lorsqu'une défectuosité apparaît, soyez attentif.

«Les codes de défectuosité sont historiques, et toutes les défectuosités sont signalées», explique M. Dowling de chez Clarke. «Mais les bonnes vieilles variations de rendement ou de consommation de fluide sont toujours de bons indicateurs que quelque chose a changé. Ne les ignorez pas non plus.»

Départager les responsabilités

Les propriétaires et les fabricants de camions se partagent la responsabilité quant à la conformité aux nouvelles normes sur les émissions de dioxyde de carbone et sur l'efficacité énergétique, bien que le fardeau initial incombe aux fabricants d'équipement.

En septembre dernier, lors de la réunion du Technology and Maintenance Council tenue à Pittsburgh, les commentaires du représentant d'un fabricant quant à la façon dont la réglementation sera appliquée ont inquiété les gestionnaires de flotte.

De manière générale, il a été compris que les fabricants de moteurs et de camions, et non pas les propriétaires, auront la responsabilité de se conformer aux réglementations de l'Environmental Protection Agency et de la National Highway Traffic Safety Administration, en vigueur depuis le 1er janvier. Ces réglementations limitent le dioxyde de carbone et contraignent les camions commerciaux à une meilleure économie de carburant.

«L'intention de l'agence était de diriger l'obligation de conformité vers les fabricants d'équipement», a déclaré Glen Kedzie, vice-président et conseiller aux affaires énergétiques et environnementales pour l'American Trucking Associations (ATA).

«C'est une fois que la flotte a le matériel roulant entre les mains que la question de la réglementation entre dans une zone grise, selon ce qui arrive avec le véhicule en question au cours de sa durée de vie utile une fois qu'il n'est plus sous la responsabilité du fabricant. Je ne crois pas que les flottes seront imputables face à la réglementation une fois qu'elles



de refroidisseur, il y a des chances que la soupape ne soit pas loin derrière.»

Les moteurs conformes aux normes d'émissions EPA-2007 ont également connu quelques problèmes avec les filtres à particules, communément appelés DPF.

Elissa Maurer, porte-parole de Navistar, souligne que l'utilisation d'un lubrifiant adéquat est essentielle à la longévité de ces DPF.

«En plus des régénérations, le DPF nécessitera probablement un nettoyage physique au cours de sa vie, mais le fait d'utiliser les bonnes huiles peut empê-

à un entretien adéquat respectant les intervalles recommandés. Si le système de refroidissement EGR montre des problèmes de performance, des codes de défectuosités apparaîtront. Ne les ignorez pas. Faites réparer le système immédiatement pour éviter des réparations plus coûteuses», ajoute-t-il.

Bien que la capacité de diagnostic des moteurs modernes soit grandement améliorée par rapport aux premiers modèles, les propriétaires devraient porter attention aux signaux qu'ils reçoivent des lumières clignotantes sur le tableau



Comité
Technique de
Camionnage du
Québec

RÊVER DEMAIN?



Congrès & Soirée 2014

25 septembre - Centre des Congrès Renaissance
& 27 septembre - Manoir St-Sauveur

UN CONGRÈS POUR 169\$*, OUI C'EST POSSIBLE!

*sous certaines conditions

JEUDI - 25 SEPTEMBRE 2014 - CONGRÈS ANNUEL AU CENTRE DES CONGRÈS RENAISSANCE
7550 boul. Henri-Bourassa Est, Montréal, Qc H1E 1P2

HEURE	SALLE	ACTIVITÉ	INTERVENANT(E)S
9h00 à 10h00	Botticelli	- Inscriptions - Réseautage - Brioches et café - Visite des kiosques	Visite Libre
10h00 à 10h30	Botticelli	- Kiosque des Exposants (Fonctionnement) - Congrès - Déroulement - Calendrier des Activités 2014-2015	Le Président du CTCQ Paul Ratté
10h30 à 10h45	Botticelli	Simulateur de Conduite de Camions lourds : Le rêve ou la réalité? « Testez vos habilités »	Ministère des Ressources Naturelles Douglas Labelle ing.
10h45 à 11h30	Botticelli	La relève des contremaîtres, un enjeu d'avenir!	UQAM Line Légaré
11h30 à 12h00	Botticelli	KIOSQUES DES FOURNISSEURS ET ESSAI DU SIMULATEUR	Visite Libre
12H00 À 12H45	Donatello	DÎNER	
12H45 À 14H30	Donatello	CONFÉRENCE - RÊVER DEMAIN?	Conférencier invité Jean-Marc Chaput
14h30 à 14h45	Botticelli	KIOSQUES DES FOURNISSEURS ET ESSAI DU SIMULATEUR	Visite Libre
14h45 à 16h00	Botticelli	Sur la route de la prévention, ça rapporte!	CSST : Janine Gingras ASP : Alain Lajoie
16h00 à 16h30	Botticelli	« PITCHS DE VENTE » 3M - Les avantages monétaires des graphismes de véhicules versus les autres médias publicitaires ESPAR - Les nombreux avantages d'un système de chauffage auxiliaire	3M : Lawrence Aird Trans-Artik : Gilles Carboneau
16h30 à 17h15	Donatello	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DES MEMBRES - Élections	C.T.C.Q. La Direction et membres réguliers
16h30 à 17h15	Botticelli	KIOSQUES DES FOURNISSEURS ET ESSAI DU SIMULATEUR	Visite Libre
17h15 à 19h00	Botticelli	- Tournée des kiosques des fournisseurs par le président - Tirage - Prix de participation « Essai du simulateur » - Tirage - Prix de présence - Cocktail d'înatoire des exposants	C.T.C.Q. Les fournisseurs-exposants soulignent votre présence!



Jean-Marc Chaput

SAMEDI - 27 SEPTEMBRE 2014 - SOIRÉE DE GALA AU MANOIR ST-SAUVEUR
246 Chemin du Lac-Millette, St-Sauveur, Qc J0R 1R3



MANOIR
SAINT-SAUVEUR

• **Inscription et apéro (offert par TRACTION)**
Foyer Everest / St-Moritz 17h30 à 18h30



• **Souper et Soirée de Gala** - Everest 19h00 à 1h00

• Orchestre **Groupe SHINE**

IMPORTANT : Réservez votre chambre **MAINTENANT**
en mentionnant CTCQ au 450 227-1811.

**TIRAGES WOW ! SI VOUS ÊTES PRÉSENT À LA SOIRÉE
DE GALA, COUREZ LA CHANCE DE GAGNER :**

- **Las Vegas ou Rêver Demain! (2500\$)** - Commandité par Transport Routier, Voyages Tour'Ailes Avantage et CTCQ
- **Superbes Coutelleries (2)** - Commanditées par Wajax
- **Pneus - 500\$ (1)** - Commandité par Goodyear
- **Cadeau par couple (1) et Cadeaux Surprise\$**



Partenaires média :



auront pris possession de nouveau matériel roulant.»

Mais Zach Slaton, ingénieur principal chez Kenworth, a déclaré à l'auditoire du TMC que la réglementation sur les gaz à effet de serre rejetait également la responsabilité sur les propriétaires, tout comme c'est présentement le cas avec les normes sur les émissions d'échappement diesel.

Les flottes doivent maintenir leurs camions tels que construits pendant des périodes de «vie utile» minimum, c'est-à-dire 435 000 milles pour les camions de classe 8 et 135 000 pour les poids moyens, a-t-il déclaré.

Plus tard, il a dit s'être prononcé d'après les renseignements de Dan Kieffer, directeur de la conformité des émissions chez Paccar, la société mère de Kenworth et Peterbilt.

M. Kieffer a confirmé son interprétation de la réglementation sur les émissions et a cité un paragraphe clé (traduction libre): «Les fabricants de moteurs et de véhicules, de même que les propriétaires et les exploitants de véhicules sujets aux exigences de la présente partie, ainsi que toute autre personne, doivent respecter les dispositions de la présente partie, [et] les dispositions du Clean Air Act...» C'est-à-dire le paragraphe (a) de l'article 1037.601 de la réglementation, a-t-il ajouté.

Cela signifie que les propriétaires ne peuvent rien modifier de ce qui touche aux gaz à effet de serre ou à l'économie de carburant, à moins que ce soit justifié par un changement de fonction ou de paramètre régional. Les composantes concernées comprendront les carénages aérodynamiques, les pneus écoénergétiques et les paramètres de limite de vitesse réglés dans les modules de contrôle électroniques du moteur. Si le limiteur de vitesse d'un module de contrôle électronique est réglé à 65 mph, personne ne peut légalement en augmenter la limite durant la période de vie utile, selon M. Slayton.

Les carénages aérodynamiques doivent être conservés sur le véhicule et entretenus de manière à ce qu'ils fonctionnent comme prévu. Et les pneus à faible résistance au roulement doivent être remplacés par des pneus neufs ou rechapés qui offrent également une faible

CECI N'EST PAS UNE MENACE EN L'AIR

L'année dernière, le **California Air Resources Board** (CARB) a annoncé avoir réglé 256 cas d'infractions liées à la qualité de l'air impliquant des flottes de camions lourds et d'autobus propulsés au diesel qui ne se conformaient pas à ses divers programmes sur la qualité de l'air. Ces infractions ont coûté un total de 2,2 millions de dollars aux flottes de camions et d'autobus.

Les compagnies ayant payé les montants les plus élevés :

- Thermo King Corporation – 213 200\$
- California Gas Transport – 136 125\$
- GC Harvesting – 120 000\$
- KS Industries – 230 250\$
- Roly's Trucking – 58 000\$
- White Arrow- 50 700\$
- THX Transport – 50 000\$

Il y avait 40 entreprises supplémentaires impliquées dans divers règlements. Les 209 cas restants, qui ont été réglés individuellement pour moins de 10 000\$, totalisaient des amendes s'élevant à 449 838\$.

Les infractions comprenaient notamment la non-conformité au Statewide Truck and Bus Program (du CARB), les procédures de vérification/certification pour les filtres à particules, l'auto-inspection adéquate des flottes propulsées au diesel pour en assurer la conformité aux normes d'émissions de fumée de l'État, de même que la répartition de camions non-conformes sur les routes californiennes.

Les sommes amassées sont versées au California Air Pollution Control Fund (CAPCF) ainsi qu'à une fondation de collèges communautaires. Le CAPCF recevra plus de 1,7 million de dollars pour des projets de recherches visant à améliorer la qualité de l'air en Californie. L'argent restant ira au district de collèges pour financer des cours éducatifs sur les émissions diesel – ainsi que des certificats et programmes universitaires sur la technologie diesel – donnés par les collèges communautaires californiens participants à travers l'état. Enfin, près de 58 000\$ serviront à financer l'installation de filtres à particules sur des autobus scolaires.

résistance au roulement. Cela a amené un gestionnaire de flotte exaspéré à poser la question suivante :

«Qu'arrive-t-il si mon camion a une crevaison en route vers la Californie, et que le camion de service qui répond à l'appel remplace le pneu crevé par un pneu qui n'est pas du même type et de la même marque que l'original?», a demandé Tom Wildish, directeur de l'entretien chez Freymiller Trucking à Oklahoma City. «Est-ce qu'un inspecteur verra ensuite que le camion a neuf pneus d'une sorte et que le 10^e est différent? Va-t-il me donner une contravention?»

Nous avons posé la question à l'EPA et avons appris que la réponse se trouve dans le manuel du propriétaire. Voici ce que l'agence a répondu:

«En termes de conformité, la consigne principale pour les propriétaires et exploitants se trouve dans la section 'maintenance' du manuel du propriétaire que les

fabricants fournissent à leurs clients.»

«Le fabricant doit fournir des indications aux propriétaires de véhicules pour qu'ils puissent maintenir leurs véhicules en conformité avec la réglementation sur les GES.»

Ces indications sont comprises dans le manuel du propriétaire et couvrent plusieurs aspects comme le remplacement des pneus d'origine par des pneus offrant des caractéristiques de résistance au roulement équivalentes ou supérieures, ainsi que l'entretien recommandé de toutes les composantes de réduction des GES installées sur le véhicule.

«Durant le processus de certification, les fabricants soumettent une ébauche de leurs instructions d'entretien à l'EPA pour révision et approbation.» L'EPA cite l'article 1037.655 du Clean Air Act, qui précise les modifications qui peuvent et ne peuvent être effectuées au cours de la vie du véhicule. TR



Des phares DEL sur mesure sont installés d'usine sur l'International ProStar. Truck-Lite fabrique également des DEL pour le Freightliner Cascadia et le VNL de Volvo.

Que les DEL éclairent la voie

Éclairage Malgré leur coût plus élevé, les phares DEL éclipsent leurs équivalents halogènes selon les utilisateurs.

Par Tom Berg

Si vous étiez dans le camionnage il y a 30 ans, vous vous souvenez peut-être de la transition des phares incandescents scellés aux phares halogènes, qui représentaient une telle amélioration que certains conducteurs ont cessé d'utiliser les phares antibrouillard et les feux de croisement. Plus récemment nous avons assisté à l'avènement des phares projecteurs, dont les dispositifs optiques améliorent la visée du flux lumineux des phares halogènes et éclairent la voie encore plus efficacement pour les chauffeurs.

Maintenant, nous avons les phares à diodes électroluminescentes (DEL) qui

éclipsent l'halogène de façon spectaculaire. Tout comme les feux de signalisation à DEL présentés pour la première fois par Grote il y a plus de 20 ans et qui sont si répandus aujourd'hui, les phares DEL sont beaucoup plus onéreux que les précédents modèles mais offrent une meilleure sécurité. Ils ont également une durée de vie plus élevée et offrent des coûts d'entretien réduits.

Les phares DEL d'un diamètre de sept pouces de l'entreprise Truck-Lite ont été conçus pour les camions militaires durant les guerres d'Irak et d'Afghanistan, remplaçant les anciens phares incandescents scellés utilisés depuis la

Seconde Guerre mondiale. Les phares DEL principaux et secondaires ont permis de sauver des vies, notamment en aidant les soldats à repérer les menaces comme des bombes en bordure de route.

Aujourd'hui, les phares DEL se sont frayé un chemin jusqu'au monde civil. Truck-Lite a commencé à vendre des DEL circulaires pour remplacer les phares existants et d'autres fournisseurs n'ont pas tardé à offrir des produits similaires.

«Nous n'avons pas entendu un seul commentaire négatif à propos de nos phares DEL en circulation, et nous en avons 10 000 paires», d'affirmer Brad Van Riper, directeur de la technologie chez Truck-Lite. «Les chauffeurs ajoutent 'qu'ils voient mieux et que les phares procurent un meilleur contrôle de l'éblouissement'. C'est une chose très difficile d'ajouter de la lumière sur la route sans éblouir le trafic qui vient en sens inverse. Nous utilisons un progiciel optique sophistiqué pour concevoir les lentilles. Elles résistent aux chocs et aux vibrations, ont une faible consommation de courant et durent beaucoup plus longtemps.»

NOUVEAUX FEUX DE SIGNALISATION DEL À FAIBLE COÛT

De nouveaux feux de signalisation (arrière, d'arrêt et clignotants) à diode simple viennent d'être annoncés par Optronics International, qui affirme qu'ils sont la première solution de rechange économiquement viable aux phares incandescents et qu'ils les rendront désuets.

Les progrès en matière de technologie des diodes et des prix plus avantageux ont permis à Optronics de concevoir sa série à diode simple – à faible coût – qui comprend les formats circulaires de 4 pouces et ovales de 6 pouces, selon ce qu'a déclaré Brett Johnson, président et chef de la direction. La combinaison de feux arrière/d'arrêt/clignotants est offerte en rouge et les clignotants seuls sont de couleur ambre. Ils répondent à toutes les exigences photométriques fédérales pour la visibilité et la sécurité.

Les lentilles et les boîtiers sont faits d'un matériau polycarbonate résistant qui est soudé par ultrasons, et chaque phare est accompagné d'une garantie à vie. Les phares ont un dispositif d'état solide monté en surface qui protège l'électronique contre la moisissure, les chocs et les vibrations.

Les phares de couleur rouge et ambre ressemblent à des phares incandescents, coûtent un peu plus cher, mais durent plus longtemps, rappelle M. Johnson. Et ils coûtent beaucoup moins cher que plusieurs DEL rouges à diodes multiples maintenant offerts sur le marché.

Les feux arrière/d'arrêt/clignotants rouges à diode simple et les clignotants ambres coûteront moins cher que les phares à diodes multiples et à peine plus que les phares incandescents, selon Optronics. Des versions allongées font également partie de la série.

Dans son usine située dans l'État de New York, l'entreprise fabrique présentement des produits sur mesure pour plusieurs tracteurs lourds commerciaux. Ces produits sont désormais installés d'usine sur le Cascadia Freightliner et l'International ProStar, et sont depuis peu offerts en option sur les modèles VNL et VNX de Volvo. Les constructeurs de camions qui ont adopté la technologie DEL comme équipement standard affirment l'avoir fait pour des raisons de sécurité et de longévité, et ils prévoient équiper d'autres modèles de phares DEL.

Constructeurs, les flottes achètent

«Les phares DEL créent une lumière plus naturelle, ce qui entraîne une meilleure reconnaissance des objets en pleine nuit, ainsi qu'un motif de faisceau qui réduit la fatigue oculaire pour le conducteur», explique Steve Gilligan, vice-président, planification des produits et information chez

Navistar International.

«Nous voulons offrir à nos clients les dernières innovations en matière de technologie et de performance, et les phares DEL haute-visibilité de Truck-Lite procurent une meilleure visibilité nocturne, une plus grande durabilité dans des conditions météorologiques extrêmes et une longévité jusqu'à 50 fois supérieure à la technologie halogène conventionnelle», d'ajouter Mary Aufdemberg, directrice du marketing des produits pour Freightliner.

Vers la fin de 2012, Penske Truck Leasing a annoncé que 5 000 tracteurs Freightliner Cascadia, appartenant à sa flotte de location commerciale, seraient rétro-équipés de phares DEL et que cela deviendrait une caractéristique de base pour tous les nouveaux tracteurs.

Les ampoules halogènes courantes sont généralement remplacées chaque année sur les tracteurs qui en sont équipés, au coût de 20\$ à 25\$ par phare, sans compter la main d'œuvre si le chauffeur ne les remplace pas

Surveillance du prix de détail du

diesel



TOTAL



VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	149,4	-4,5	131,1
VANCOUVER *	147,9	-2,2	103,2
VICTORIA	141,5	-2,1	104,6
PRINCE GEORGE	141,4	-2,3	108,0
KAMLOOPS	138,9	-0,6	105,6
KELOWNA	138,1	-1,0	104,9
FORT ST. JOHN	144,4	-1,0	110,9
YELLOWKNIFE	144,9	0,0	124,9
CALGARY *	127,7	1,8	108,6
RED DEER	129,7	0,0	110,5
EDMONTON	123,8	-1,0	104,9
LETHBRIDGE	130,2	-2,3	111,0
LLOYDMINSTER	137,2	0,0	117,7
REGINA *	130,2	-1,3	105,0
SASKATOON	131,9	-3,0	106,6
PRINCE ALBERT	131,9	-3,7	106,6
WINNIPEG *	128,9	-1,6	104,8
BRANDON	133,5	-2,1	109,1
TORONTO *	130,9	-1,2	97,5
OTTAWA	132,9	-2,0	99,3
KINGSTON	129,6	-3,2	96,4
PETERBOROUGH	129,4	-2,0	96,2
WINDSOR	127,5	-1,1	94,5
LONDON	129,2	-1,0	96,1
SUDBURY	133,4	-1,4	99,7
SAULT STE MARIE	134,9	-2,3	101,1
THUNDER BAY	138,8	-1,4	104,5
NORTH BAY	133,7	-1,0	100,0
TIMMINS	139,1	-0,2	104,8
HAMILTON	133,2	-1,2	99,5
ST. CATHARINES	131,9	-0,7	98,4
MONTREAL *	140,1	-0,8	97,7
QUÉBEC	140,1	-1,3	97,7
SHERBROOKE	138,4	-2,5	96,2
GASPÉ	139,0	-2,5	100,5
CHICOUTIMI	136,7	-0,6	98,5
RIMOUSKI	139,7	-1,2	99,2
TROIS RIVIÈRES	138,4	-0,5	96,2
DRUMMONDVILLE	139,2	-0,3	96,8
VAL D'OR	137,4	-1,0	99,1
SAINT JOHN *	135,9	-3,3	97,0
FREDERICTON	137,9	-1,6	98,9
MONCTON	137,8	-2,4	98,7
BATHURST	139,5	-2,7	100,3
EDMUNDSTON	138,2	-1,4	99,1
MIRAMICHI	138,8	-2,5	99,6
CAMPBELLTON	138,4	-3,0	99,3
SUSSEX	137,3	-1,2	98,3
WOODSTOCK	139,5	-0,5	100,2
HALIFAX *	132,8	-3,4	96,0
SYDNEY	136,0	-3,7	98,9
YARMOUTH	135,8	-3,0	98,7
TRURO	134,6	-3,3	97,6
KENTVILLE	133,7	-3,2	96,8
NEW GLASGOW	135,5	-3,5	98,4
CHARLOTTETOWN *	141,6	0,0	100,0
ST. JOHN'S *	139,1	-2,4	102,6
GANDER	138,5	-2,4	102,1
LABRADOR CITY	152,0	-2,5	114,0
CORNER BROOK	139,5	-2,7	103,0
MOYENNE AU CANADA (V)	134,0	-0,7	101,8

Mises à jour au www.mjervin.com • Prix en date du 8 juillet 2014 • 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



CONSUMEZ MIEUX
économisez, protégez et sécurisez





SOIRÉE DE GALA

Faites vite les places sont limitées !

**Inclus dans
le Membership**

**LE 27 SEPTEMBRE, NE MANQUEZ PAS NOTRE SOIRÉE DE GALA ANNUELLE
AU MANOIR ST-SAUVEUR : 246 CHEMIN DU LAC-MILLETTE, ST-SAUVEUR, QC J0R 1R3.
VOUS L'AUREZ DANS LA MÉMOIRE LONGTEMPS !**

TIRAGES WOW !

**SI VOUS ÊTES PRÉSENT À LA SOIRÉE DE GALA,
COUREZ LA CHANCE DE GAGNER :**

- **Las Vegas Rêver Demain! d'une valeur de 2500\$**
Commandité par Transport Routier, Voyages Tour'Ailes Avantage et CTCQ
- **Superbes Coutelleries (2)** - Commanditées par Wajax
- **Pneus - 500\$ (1)** - Commandité par Goodyear
- **Cadeau par couple (1) et Cadeaux Surprise\$**

**VOYEZ EN SPECTACLE
SHINE**



INFORMATION ET INSCRIPTION : ENDROIT : Manoir St-Sauveur - Heure d'arrivée - 17h30
Code vestimentaire - La tenue de Soirée est de rigueur !
RETENEZ dès maintenant vos places (Billets remis au Congrès le 25 Sept.)
pour cette magnifique Soirée INCLUSE dans votre
Membership pour 2 personnes, en s'adressant
par courriel : gala@ctcq.ca ou par téléphone (438) 969-3284



MANOIR
SAINT-SAUVEUR
VILLÉGIATURE-SPA-CONGRÈS



HÉBERGEMENT:

**- Manoir Saint-Sauveur -
Tarif Spécial 189\$ pour 2 personnes.**

**RÉSERVEZ vos Chambres directement au Manoir St-Sauveur
au 450 227-1811 en mentionnant le code secret CTCQ,
Il n'y a pas de Bloc de chambres de réservé,
FAITES VITE SVP.**

www.ctcq.ca

lui-même. Un des inconvénients du DEL, c'est qu'il est plutôt facile de retirer une ampoule halogène et de la remplacer par une nouvelle, alors que la nouvelle conception DEL requiert un assemblage complet. M. Jeffress comprend qu'il en coûtera plus cher pour remplacer un nouveau luminaire. Mais les ampoules sont couvertes par une garantie : la première année par Freightliner et les deux années suivantes par Truck-Lite.

Les phares DEL sont une option de suppression et, bien que Freightliner ne dévoile pas le montant du crédit qu'un acheteur obtiendrait en demandant plutôt des phares halogènes ou incandescents de conception plus ancienne, M. Jeffress estime qu'il s'agit d'environ 600\$. Il estime également que ce montant sera vite rentabilisé si les DEL durent entre quatre et cinq ans, comme on le prévoit.

Options de remplacement

Les camions existants peuvent aussi bénéficier de phares DEL. Les entreprises J.W. Speaker, Optronics International et Peterson vendent plusieurs modèles de phares de remplacement circulaires et rectangulaires. Et les prix ont diminué, en partie grâce à la concurrence.

«Allez sur Internet. Certains vendeurs demandent environ 180\$ par phare au lieu de 235\$, c'est donc une réduction de 30 pour cent dans les 12 à 18 derniers mois», de déclarer Steve Meaher, directeur du marketing des produits chez Peterson. «Pour nous, il s'agit du premier projet d'éclairage avant. Il y a beaucoup d'intérêt de la part des ateliers de modification et des gens qui pratiquent la course hors-route. Dans le segment des camions commerciaux, le marché se trouve dans la rétro-installation, particulièrement sur les bétonnières, les bennes basculantes et les camions de collecte des ordures.»

Chez J.W. Speaker, le meilleur vendeur est un phare rectangulaire de 4 pouces sur 6 pouces commun à plusieurs modèles, comme le Freightliner FLD Classic, le Kenworth W900 et le Kenworth T800. J.W. Speaker offre également un phare DEL rectangulaire de 5 pouces sur 7 pouces ainsi qu'un phare

circulaire de 5,75 pouces de diamètre. Ryan Mayrand, directeur du marketing, ajoute qu'ils sont de plus en plus populaires auprès des chauffeurs de camions commerciaux, «surtout au Canada, car je crois qu'il fait un peu plus sombre là-bas, plus longtemps, alors il y a plus d'intérêt pour un meilleur éclairage».

Les DEL circulaires de 7 pouces Opti-Brite d'Optronics consomment moins de

deux ampères chacun (une fraction de la consommation moyenne des phares halogènes) et produisent une lumière plus blanche. M. Van Riper de Truck-Lite affirme que la couleur de l'éclairage DEL est semblable à la lumière du soleil à midi, alors que la vision humaine est la plus efficace. La lumière halogène (et tungstène) est plus jaune comme au lever et au coucher du soleil. **TR**



Trois choses sur lesquelles vous pouvez toujours compter :

1. Le soleil qui va se lever demain matin
2. Un chevreuil qui veut jouer au plus fort avec vous sur la route
3. Le diesel à ultra faible teneur en soufre qui fait la vie dure à votre système toute l'année

Pour le point 3, Howes peut vous aider. Lorsque la température se réchauffe, Meaner Power Kleaner combat activement la perte de lubrification et l'usure excessive responsables des bris prématurés de pièces. Vous pouvez compter sur Meaner Power Kleaner pour combattre ce que le diesel à ultra faible teneur en soufre a de pire à vous offrir.

- ✓ Plus de puissance et moins d'émissions
- ✓ Nettoie les réservoirs et les canalisations – tout le circuit d'alimentation
- ✓ Efficacité énergétique au moins 5% supérieure – garanti
- ✓ Meilleure lubrification réduisant l'usure
- ✓ N'affecte pas le filtre à particules ni la garantie
- ✓ Élimine l'eau sans danger



GRATUIT!! Glacière camo Howes

à l'achat de trois bouteilles de Meaner Power Kleaner de Howes. Visitez le www.howeslube.com ou composez le 1-800 GET HOWES. L'offre prend fin le 30 septembre 2014 ou à l'épuisement des stocks.



HOWES LUBRICATOR
PRODUCTS

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

**Transport
Routier**

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

TSA
TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB
TECHNOLUB®



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



Michel Robert
Vice-président Exécutif

Depuis sa création en 1946, Groupe Robert perpétue une tradition d'excellence qui fait de lui un chef de file dans la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord. Groupe Robert offre des solutions logistiques intégrées en transport général et spécialisé, en distribution et en logistique.

Groupe Robert se positionne comme une entreprise qui a su conserver ses valeurs familiales, son caractère efficace et innovant qui en fait un employeur de choix. Nos 3 300 employés constituent la pierre angulaire de notre succès, qui repose sur un solide savoir-faire. Engagés et motivés, nos employés travaillent chaque jour pour fournir le meilleur d'eux-mêmes et ainsi assurer la qualité et l'excellence de nos services.

Truckstopquebec.com nous permet de rejoindre en tout temps de nouveaux talents qui partagent les mêmes valeurs et convictions que nous.



www.robert.ca

RECRUTEMENT

Nous vous offrons la solution pour votre recrutement
Placez vos offres d'emplois sur Truck Stop Québec

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



A la recherche de routiers, 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:



NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS



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



DETROIT DÉVOILE SON GROUPE MOTOPROPULSEUR VRAIMENT INTÉGRÉ

Appelé IDP, il combine le moteur Detroit DD15, la transmission Detroit DT12 et les essieux Detroit

DETROIT DIESEL présente son nouveau groupe motopropulseur entièrement intégré, appelé IDP (pour Integrated Detroit Powertrain), qui combine le moteur Detroit DD15, la transmission Detroit DT12 ainsi que les essieux avant et arrière Detroit sur les camions Freightliner Cascadia Evolution ou Western Star 5700. La prise de commandes débutera au troisième trimestre de cette année, alors que la production commencera en janvier 2015.

La compagnie affirme que le groupe IDP procure un gain énergétique de l'ordre de cinq à sept pour cent avec le Cascadia, comparativement à un modèle 2010 équivalent non pourvu de la transmission DT12 et des diverses nouvelles calibrations. Des versions 6X2 et 6X4 de l'IDP sont disponibles et c'est la version à un différentiel qui a permis d'atteindre la marque des sept pour cent d'économie. La configuration 6X2 comprend un essieu trainé sans différentiel sur le tan-

dem, ce qui réduit de presque 400 livres le poids de l'ensemble.

DTNA affirme que, puisque tout a été conçu et fabriqué sous un même toit, les composantes individuelles ont été agencées pour travailler ensemble et offrir un maximum d'efficacité. Les ingénieurs de Detroit ont mis au point de nouveaux rapports de pont pour s'ajuster aux nouvelles puissances des moteurs. Avec un nouveau rapport de pont de 2,41 pour la configuration 6X4 et un bas rapport de 2,28 pour la version 6X2, le groupe IDP est synonyme de «downspeeding».

Le moteur DD15 présente une nouvelle puissance de «downspeeding» à 400 chevaux et 1 750 lb-pi. qui permet de rouler à un régime moteur plus bas peu importe la vitesse de croisière, ce qui se traduit ultimement par une meilleure efficacité énergétique; on parle de 1 200 tours-minute plutôt que 1 350. Une nouvelle carte de carburant et une nouvelle stratégie de changement de rapport abaissent le point de couple optimal à 975 tours-minute seulement, faisant en sorte que la conduite et la performance ne sont pas compromises. Detroit affirme que les chauffeurs apprécieront.

Le système exclusif de diagnostic embarqué Detroit Virtual Technician est lui aussi intégré au groupe IDP.

La transmission manuelle automatisée DT12 intégrée fait appel à une nouvelle technologie de gestion intelligente du groupe motopropulseur (Intelligent Powertrain Management ou IPM) qui utilise des cartes topographiques pré-chargées et à un GPS afin de voir la route et ajuster automatiquement le fonctionnement de la transmission et du moteur en conséquence. L'IPM s'assure que le camion prend le tempo optimal en fonction de la route, que ce soit en approchant une côte, en montant une pente ou en circulant en terrain vallonné, indique Detroit, ce qui influe directement sur l'efficacité énergétique.

Visitez le www.demandetroit.com

Nouveaux produits

SYSTÈME DE PROTECTION CONTRE LES CHUTES

PERMACCÈS VEUT OFFRIR UNE SOLUTION ÉCONOMIQUE, FLEXIBLE ET RAPIDE À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Permaccès, une division d'Échafaudage Falardeau inc., présente un système de protection contre les chutes pensé pour l'industrie du camionnage. Le fabricant indique que son système se démarque

par sa tour centrale triangulaire qui permet de mieux résister aux efforts de torsion, et donc de réduire le poids et la quantité d'acier utilisé.

Étant manufacturier, Permaccès se dit en mesure de réduire les coûts de transport et de distribution. Le système peut être installé par le fabricant en une demi-journée et peut être déplacé par les propriétaires et les utilisateurs à l'aide

d'un chariot élévateur, par exemple pour en faire le remisage. Les systèmes de Permaccès sont conformes à la norme CSA et au règlement de la CSST qui exige que tous les camionneurs et les autres travailleurs devant monter à plus de dix pieds du sol utilisent un système antichute. «C'est principalement pour déneiger la toiture du camion et de la remorque, ou encore pour enlever la toile ou procéder à l'arrimage de certaines cargaisons, que les conducteurs ou autres travailleurs montent sur les véhicules», explique Michel-Olivier Huard, directeur des opérations et ingénieur chez Permaccès.

Le système le plus populaire, le Falardeau C401, permet de sécuriser un travailleur à la fois sur une remorque de 53 pieds. La compagnie offre également des structures de longueurs et de capacités accommodant de un à trois tra-



vailleurs sur une portée de 15 à 64 pieds. Les systèmes sont également offerts en version permanente, avec fondation de béton sur pieux.

M. Huard indique que Permaccès croit offrir à l'industrie du camionnage une solution économique, flexible et rapide qui aidera les gestionnaires de flotte et les opérateurs à se conformer à la loi, sans pour autant repousser d'autres projets d'investissements en santé et sécurité. «Notre principal objectif est surtout de garder nos camionneurs québécois en vie et en santé», ajoute-t-il.

Le fabricant de Québec souligne que ses systèmes sont galvanisés à chaud pour offrir une durée de vie accrue. L'achat d'un système comprend tous les documents d'ingénierie nécessaires ainsi qu'une formation; son utilisation peut débiter le jour même.

Visitez le www.permaccès.com

34^E ÉDITION
31 JUILLET
1-3 AOÛT 2014

RODEO du CAMION
TRUCK RODEO

NOTRE-DAME-DU-NORD
TÉMISCAMINGUE - QUÉBEC - CANADA

DESIGN : TMR COMMUNICATIONS

DES GROS CAMIONS!
DU GROS FUN!

SUPER TIRAGE*
178 000\$
EN ARGENT COMPTANT

TIRAGE
100\$
/bILLET
4000 BILLETS EN CIRCULATION

TIRAGE MISE-TÔT | 20 JUIN 2014
TOTAL DE **28 000\$**
En argent comptant

TIRAGE FINAL | 3 AOÛT 2014
TOTAL DE **150 000\$**
En argent comptant

*LE TIRAGE SERA SOUS LA SUPERVISION DE

1 877 357-6336
ELRODEO.COM | f |

Tourisme Québec

LOTO QUÉBEC

YVON CHAMPOUX

Desjardins

FM 98.1

Transport Routier

Today's Trucking

Ontario

KENWORTH
TIMMINS
NEW LISKEARD

Truck Trailer
Truck Trailer.ca

FORD PRÉSENTE SON FORD TRANSIT 2015

UN TRANSIT AUX CONFIGURATIONS MULTIPLES

Le tout nouveau **Ford Transit 2015** sera livrable avec un choix de deux empattements (standard et allongé), trois hauteurs sous pavillon et en configuration châssis-cabine, fourgon tronqué ou fourgon tourisme. Il promet une économie de carburant améliorée de 25 pour cent en moyenne et il peut transporter au moins 136 kilogrammes (300 livres) de plus que les véhicules de l'actuelle Série E.



Il s'agit d'un «camion mondial», Ford misant sur sa stratégie One Ford (Une vision Ford) pour répondre aux besoins des clients du Transit sur six continents et 116 marchés.

En Amérique du Nord, le Transit viendra remplacer la Série E, vendue pour la première fois en 1961 sous le nom de Ford Econoline, le fourgon commercial le plus vendu au pays depuis 33 ans.

Ford abandonne une gamme de moteurs exclusivement à essence - deux V8 et un V10 - sur les véhicules de Série E pour offrir aux clients un moteur V6 de 3,7 L de série, le même moteur EcoBoost de 3,5 L que l'on retrouve sur le Ford F150 et un tout nouveau moteur diesel Power Stroke de 3,2 L à cinq cylindres. Ford équipera le moteur V6 de 3,7 L du Transit d'un préaménagement pour moteur au gaz naturel comprimé/gaz propane liquéfié (GNC/GPL). Chaque moteur est couplé à une boîte automatique six vitesses; les fourgons sont à propulsion arrière.

Le toit élevé du Transit offre une hauteur de chargement intérieur de 207 cm (81,5 po). Le toit moyen peut accueillir un chargement de 182 cm (72 po) de haut et le toit surbaissé offre une hauteur de chargement de près de 142 cm (56 po). Le volume de charge du véhicule varie entre 7 000 et 14 000 litres environ (250 à près de 500 pi³). Les portes de chargement arrière du Transit peuvent

s'ouvrir jusqu'à 270 degrés.

L'intérieur du Transit a été conçu pour l'aménagement facile de supports, de bacs de rangement, de tablettes et d'autres dispositifs d'entreposage du chargement et solutions de transport. La plus grande version tourisme peut accueillir jusqu'à 15 passagers.

Visitez le www.ford.ca/commercial-trucks

VOLVO DÉVOILE SA TRANSMISSION DUAL CLUTCH I-SHIFT

TRANSMISSION À DOUBLE EMBRAYAGE

Volvo Trucks lance en Suède la I-Shift Dual Clutch, la première transmission pour véhicules lourds sur le marché pourvue d'un système de double embrayage.

En fait, Mitsubishi Fuso avait devancé Volvo en 2011 avec sa transmission à

VIVRE UNE PASSION



Conditions
avantageuses
pour
couples !

Trans West
"THE TIME SAVERS"

- ✓ Nouveaux taux à l'embauche jusqu'à 0.395\$ / mile
- ✓ 6 200 miles / semaine
- ✓ Respect de VOS disponibilités
- ✓ Flotte de camions renouvelée tous les 30 mois
- ✓ Traitement de la paie 3 fois par semaine
- ✓ Médecin pour les routiers et leur famille

Nous RECRUTONS TEAM pour la CALIFORNIE



LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES

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

Nouveaux produits

double embrayage Duonic, qualifiée à l'époque de première boîte automatisée à double embrayage au monde offerte dans un camion commercial. Mais, à ma connaissance, il s'agissait uniquement de camions de poids moyen. En 2012, elle a remporté le Technological Development Award remis par la Japan Society of Automotive Engineers.

La transmission à double embrayage I-Shift de Volvo promet des changements de rapport sans interruption de transfert de puissance, ce qui fait en sorte que la puissance de couple est constante et que le camion ne perd pas de vitesse. Cela devrait rendre les chauffeurs heureux.

«Dans les situations requérant de nombreux changements de rapport, par exemple en montagne ou sur les routes sinueuses, la I-Shift Dual Clutch apporte une toute nouvelle dimension à la conduite d'un camion», d'indiquer Claes Nilsson, président de Volvo Trucks.

La transmission comporte deux

I-Shift Dual Clutch



arbres de sortie et un embrayage double. Cela signifie que deux engrenages peuvent être choisis simultanément, l'embrayage déterminant lequel des deux doit être actif. La transmission est basée sur la I-Shift, mais la moitié avant de la boîte a été redessinée et comporte des composantes entièrement nouvelles.

Volvo indique qu'en conduisant, vous avez l'impression d'avoir accès à deux boîtes de transmission, le prochain engrenage étant déjà prêt à intervenir, ce qui ferait une différence majeure dans la conduite. La compagnie ajoute que plus la charge est lourde et que les opérations sont difficiles, plus le chauffeur sera gagnant.

Les changements de rapport sans interruption de puissance font en sorte qu'il est plus facile de suivre le rythme de la circulation, ce qui contribue à rendre le chauffeur plus relax et plus sûr, indique Volvo.

La transmission I-Shift Dual Clutch devrait faire une grande différence dans le transport de matières mouvantes ou liquides, comme le transport d'animaux et le transport par citernes, étant donné que les changements de rapport fluides imposent moins de mouvements à la cargaison elle-même.

La consommation de carburant devrait être la même qu'avec la transmission I-Shift régulière, indique Volvo.

La nouvelle transmission sera initialement offerte avec les camions ou les tracteurs suédois FH, comme solution de rechange à la I-Shift et aux transmissions manuelles. On n'a pas encore entendu parler des intentions du fabricant pour le marché nord-américain.

Visitez le www.volvogroup.com



Vous êtes impliqués dans l'industrie du transport?

Augmentez vos relations d'affaires et votre réseau avec nous!

Le Club de trafic de Québec, c'est :

- Le plus important regroupement de réseautage dans l'industrie du transport de la grande région de Québec depuis plus de 50 ans.
- Une visibilité exceptionnelle pour vous et votre entreprise.
- Compte près de 200 membres actifs.
- 8 activités de choix annuellement dont certaines réservées uniquement aux membres.
- Plus de 1000 personnes participent aux activités annuellement.

Les avantages d'être membre du Club de Trafic de Québec :

- 15% de réduction sur les activités (8 activités au total).
- Le meilleur endroit de réseautage pour l'industrie du TRANSPORT de la région de Québec.
- Inscription sur le site web du club (nom du membre et entreprise).
- Participation à des activités réservées uniquement aux membres.
- Être membre d'une association de transports reconnue partout au Québec.



Pour devenir membre et ainsi bénéficier de tous ces avantages en plus d'un tarif réduit aux activités, visitez le www.clubtraficqc.com

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

Kenworth Maska



Toutes les routes vous mènent chez Kenworth Maska.



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

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



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



T680

kenworthmaska.com

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



ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES

25 ans

QUALITÉ - EXPÉRIENCE - STABILITÉ



actionutilityquebec.com



Tél: 514-633-5377

info@actionutilityquebec.com

1100, Courval,
Lachine, Québec
H8T 3P5



Globocam Anjou

8991, boul. Métropolitain Est, Anjou (Québec) H1J 1K2
514-353-4000 • www.globocam.ca

Globocam Rive-Sud

1300, rue Newton, Boucherville (Québec) J4B 5H2
450-641-4008 • www.globocam.ca

Garage Marcel Simard inc.

2802 Boul. Talbot, Chicoutimi (Québec) G7H 5B1
418-549-3625 • www.garagemarcelsimard.com

Fuso Montréal

7700 rue Saint-Patrick, Montréal (Québec) H8N 1V1
514-483-0680 • www.fusomontreal.com

Fuso Montréal (Laval)

2685 Francis Hugues, Laval (Québec) H7L 3S8
450-629-7444 • www.fusomontreal.com

Carrefour du Camion R.D.L.

100, boul. Industriel C.P.325,
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 3Y9
418-862-3192 • www.freightlinerrdl.com

Camions Freightliner Drummondville

5770 Place Kubota Drummondville
(Québec) J2B 6V4 • 819-474-2264
www.freightlinerdrummondville.com

Vanier Mitsubishi Fuso

300 rue Étienne-Dubreuil (Québec)
G1M 3K6 • 418-687-3003
www.fuso.ca



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



**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

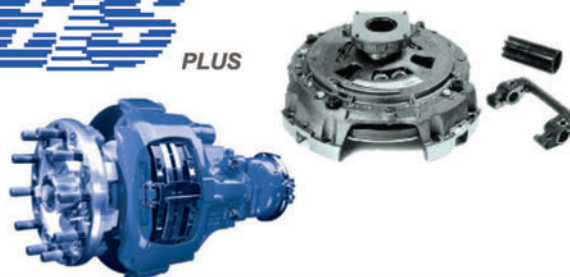
GLOBOCAM
LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA

À VOTRE SERVICE DEPUIS 55 ANS



EMBRAYAGES



RADIATEURS ANJOU inc.



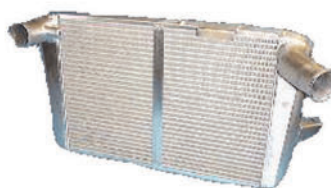
**ROULER VERT,
C'EST PAYANT!**



Informez-vous:

**514-648-7403
1-800-361-1997**

VINCENT RADIATEURS INC



CONTACTEZ-NOUS 1-800-361-1997

Commandes électroniques : commande@freno.ca

Siège social

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

Anjou

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

Boucherville

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

Ville St-Laurent

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

OUVERT TOUS LES SAMEDIS DE 8H00 À 13H00



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

BOISVERT ISUZU CAMIONS

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

CAMIONS ISUZU MONTRÉAL OUEST

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

CENTRE DU CAMION STE-MARIE

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

PARÉ CENTRE DU CAMION

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

PARÉ CENTRE DU CAMION

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

CAMIONS ISUZU ANJOU

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



VOUS PENSIEZ QU'IL FALLAIT ALLER LOIN...
MAIS NOUS SOMMES PROCHES DE VOUS!



RAM
PROMASTER

À PARTIR DE **31 945\$**



RAM PROMASTER: Offert en 3 empattements,
4 longueurs de carrosserie et 2 hauteurs de toit.

MEILLEURE CAPACITÉ DE CHARGEMENT DE SA CATÉGORIE!

Au Centre-du-Québec, Bernier Crépeau Drummondville est
VOTRE CONCESSIONNAIRE DE CHOIX!



**Bernier
Crépeau**



Sortie 177 de l'autoroute 20
160 Boul. St-Joseph, Drummondville

1-888-379-1913
1-819-477-8503



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

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

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

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

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

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

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

Hino Gatineau
1045, boul. de la Carrière
Gatineau, Qc J8Y 6W5
819-772-4242
www.hinogatineau.com

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

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

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

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

les revêtements **AGRO**

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

Glis-Tout pour camion à benne basculante



NOUVEAU

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications :

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



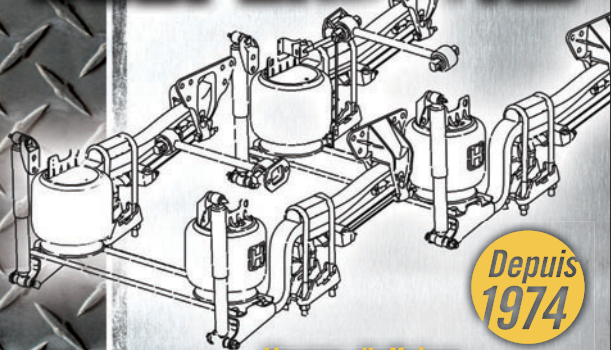
LA RÉFÉRENCE DEPUIS

25 ANS!

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

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

ST-LAURENT SUSPENSIONS



Depuis
1974

Heures d'affaires :

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



514-336-1910

stlaurentsuspensions.com

Achetez, Vendez, Prospérez

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



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

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

Annonces nationaux

ACQ	30, 31
Affacturage J.D.....	11
Allison Transmission	6
American Road Service	35
Chevron	18
Club de trafic de Québec ...	50
CPTQ	61
CTCQ	40, 44
Cummins Est du Canada....	21
Cummins Overhaul.....	13
Detroit.....	4
DieselSpec.....	16
Espar	17
Excellence Peterbilt	20
Freightliner	2, 3
Gaz Métro	10
Groupe St-Henri.....	12
Hino Canada	24

Hino Laval	37
Howes Lubricator Products..	45
Hub International	23
International.....	38
Investa Rake	5
L'Impériale.....	34
Location Brossard.....	8, 12
Meritor	63
Peterbilt	64
Pierquip	7
Rodéo du camion	48
SAF Holland	19
Shell.....	28
Total Canada.....	43
Trans West.....	49
TRP.....	26
Truck Stop Québec.....	46

Diesel Spec Inc.	52
Freno.....	56
Fuso.....	54
Globocam	55
Hino.....	59
Isuzu	57
Kenworth Maska	51
Les Revêtements	
AGRO-115	60
St-Laurent Suspensions	60
Truck and Trailer	60

Notre travail peut être votre meilleur outil promotionnel

*Commandez des tirés à part
de Transport Routier*

Denis Arsenault

(514) 938-0639, poste 2

Le Marché Routier

Action Utility Québec	53
Bernier Crépeau.....	58



Soirée vins et fromages

18 septembre 2014

Mémoriale de l'édifice des Francs Maçons
1850, Sherbrooke ouest, Montréal

Pour information :

Raymonde Legendre 514 945-0697

cptq@hotmail.fr

www.cptq.ca





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

Imputabilité : est-ce seulement un mot ?

On entend un peu partout qu'il faut rendre imputables les uns et les autres. Il se passe quelque chose de négatif et personne n'est imputable. Vous êtes-vous demandé pourquoi ? Pour rendre quelqu'un imputable, il faut d'abord commencer à l'informer de ce qu'on attend de lui. Dans bien des cas, on demande à une personne de faire un travail sans lui dire ce qu'on attend comme performance. Par exemple, un chauffeur ayant une classe «1» est supposé connaître son métier. Lorsqu'il fait une gaffe, on le congédie et on le remplace par un autre chauffeur et ainsi de suite. Après cela, on se demande pourquoi le taux de rétention et d'insatisfaction est élevé dans le transport routier.

On est tellement à court de personnel qu'on ne s'arrête pas pour faire connaître nos attentes. Pour plusieurs entreprises, tant que le candidat a peu de points à son dossier conducteur et qu'il passe le test routier d'une demi-heure, c'est un chauffeur satisfaisant.

Couchons sur papier des critères de performance et vérifiez si vos chauffeurs et vos gestionnaires les connaissent:

Qualité du travail

- Respect des directives (remise des feuilles de route et des rapports de voyage conformes dans les délais);
- Poids des charges vérifié et conforme;
- Arrimages, inspections du véhicule, matières dangereuses...
- Signature sur les documents;
- Arrimage conforme, toilage, etc.

Dossier conducteur et accident

Accident (ce qu'on entend par accident)

- Perte ou déplacement de chargement, d'équipement ou d'une partie de pièce de véhicule;
- Renversement, perte de contrôle ou sortie de route du véhicule lourd;
- Collision entre le véhicule lourd et un autre véhicule, un animal ou un objet fixe;
- Accrochage et incident;
- Infractions aux différents codes de la sécurité et aux règlements.

Comportement

- Débrouillardise face aux imprévus et aux urgences;
- Attitude positive;
- Attitude envers ses collègues de travail;
- Attitude envers ses supérieurs;
- Attitude sur la route;
- Attitude générale; ■ Fiabilité; ■ Comportement routier;

- Conduite préventive; ■ Sécurité routière;
- Apparence générale et propreté;
- Conformité aux réglementations;
- Honnêteté.

Ponctualité

- Assure les chargements et déchargements dans les délais prescrits;
- Se présente à la répartition selon l'horaire prévu;
- Est disponible.

Service à la clientèle

- Respect des règles chez les clients;
- Politesse et courtoisie envers la clientèle;
- Propage une image professionnelle et positive de l'entreprise.

Soin du véhicule

- Propreté et soins du camion;
- Applique une conduite économique.

Connaissance et compétence réglementaire (Canada & États-Unis)

- Heures de conduite;
- Vérification journalière ;
- Arrimage des charges;
- Matières dangereuses;
- Masse et dimensions;
- Stupéfiants et alcool;
- Permis spécial de circulation.

Une fois les critères déterminés, ne serait-ce pas une bonne idée de mettre en place une approche de formation et d'intégration en tenant compte de l'ensemble de nos critères retenus ? Par la suite, on pourrait quantifier leur importance dans l'organisation de l'entreprise et développer une évaluation de performance basée sur des critères objectifs. Après l'évaluation, on pourrait faire connaître à chaque chauffeur ses faiblesses et les améliorations qu'on attend de lui pour l'année qui vient.

Ne pensez-vous pas que cette approche favoriserait le développement du sentiment d'appartenance et de considération et la reconnaissance des efforts fournis par le chauffeur ? Moi, je le pense ! **TR**

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



DES IDÉES QUI CONDUISENT À DES RÉSULTATS

DES AMORTISSEURS ROBUSTES ET PERFORMANTS PROCURANT CONTRÔLE, CONFORT ET PROTECTION DU CHARGEMENT.



IL Y EN A PLUS À L'INTÉRIEUR, DONC VOUS EN OBTENEZ PLUS.

ALLFIT

Bien des choses distinguent les amortisseurs AllFit de Meritor. De leur conception à leur fabrication, en passant par le meilleur soutien de l'industrie. Les amortisseurs AllFit de Meritor offrent des composantes et des matériaux de qualité supérieure, et sont appuyés par un service et un soutien inégalés. Choisissez parmi les amortisseurs Premium ajustables, les amortisseurs standard et les amortisseurs pour cabine, disponibles pour les véhicules de classe 6 à 8. Ils constituent un choix idéal pour les véhicules d'aujourd'hui, tout en procurant une conduite agréable pour le chauffeur et une protection maximale de la cargaison. Si vous souhaitez obtenir un meilleur rendement de vos amortisseurs, visitez le MeritorAllFitShocks.com, balayez le code QR ou communiquez avec notre centre de service à la clientèle au 800-387-3889.

©2014 Meritor, Inc.



MERITOR



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.

