



Transport Routier

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

La *compétitivité* dans la **pérennité**

JEAN-FRANÇOIS AUDET, président de VA,
9^e plus grande flotte de notre Top 25. Page 49

Le Top 25 du Québec

Notre sondage annuel des plus grandes
flottes publiques du Québec. Page 52

Septembre 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.

ÉPROUVÉ ICI.



ET ICI.



ET ENCORE ICI.



Les pneus BFGoodrich^{MD} ont fait leurs preuves dans le désert, dans les montagnes et sur les circuits de course du monde entier. Nous sommes aussi très fiers d'aider les camionneurs à prendre les commandes sur l'autoroute malgré les aléas du quotidien. Les nouveaux pneus pour essieux moteurs **DR454^{MC}** de BFGoodrich^{MD} sont vérifiés SmartWay^{MD} et optimisés pour offrir un meilleur rendement du carburant ainsi qu'une usure lente et uniforme. Vous savez ainsi que vous pouvez leur faire confiance kilomètre après kilomètre. Pour en savoir plus, visitez BFGoodrichTruckTires.com.



49

Les valeurs VA

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 À L’AFFICHE L’ENTENTE TRANSFORCE ET SES EFFETS



- 15 CAT change toutes ses remorques
- 17 Un pont méconnu
- 19 Transport America augmente ses chauffeurs
- 21 L’indice TransCore
- 22 À surveiller
- 23 Ventes de camions

AU CARREFOUR

- 25 Rencontre avec le grand patron de Mack
- 26 De biens beaux camions
- 29 Quand le transport devient un jeu
- 32 Les champions à l’honneur
- 34 Renouveau pour le Rodéo
- 37 Pierre Tanguay
- 39 Samuel Laverdière
- 41 Yves Provencher
- 43 Céline Pilote
- 45 Richard Prévost
- 47 Têtes d’affiche

DANS CE NUMÉRO

49 PROFIL LA COMPÉTITIVITÉ DANS LA PÉRENNITÉ

Comment Jean-François Audet, président de VA, 9^e plus grande flotte publique du Québec, veut positionner son entreprise dans l’ensemble de la chaîne logistique de ses clients.

— PAR STEVE BOUCHARD

52 EN VEDETTE LE TOP 25 DU QUÉBEC

Notre sondage annuel très attendu des plus grandes flottes publiques de la province.

— PAR NICOLAS TRÉPANIÉ



32 Champions chauffeurs



59 Disques à succès

OPINIONS

9 STEVE BOUCHARD

86 J. JACQUES ALARY

DANS L’ATELIER

59 POURQUOI PAS LE DISQUE?

— Par Jim Park

65 NOUVEAUX PRODUITS

Le moteur Cummins Westport ISX12 G bientôt installé dans les Freightliner 114SD, et beaucoup 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

UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT ▲ Cabinet en assurances de dommages

www.univesta.com www.rakestop.com 1.800.361.5626



Bruna Battello
Courtier en assurance de
dommages des entreprises



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 fabricants 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

Transport Routier

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

NEWCOM

MÉDIA QUÉBEC INC.

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

ÉDITEUR/DIRECTEUR DES OPÉRATIONS QUÉBEC

Joe Glionna

joe@newcom.ca • 514/938-0639, poste 1

RÉDACTEUR GÉNÉRAL

Rolf Lockwood, MCLT

rolf@newcom.ca • 416/614-5825

RÉDACTEUR EN CHEF

Steve Bouchard

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

RÉDACTEUR ADJOINT

Nicolas Trépanier

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

Collaborateurs

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

DIRECTEUR DES VENTES

Denis Arseneault

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

DIRECTRICE DU TIRAGE

Lilianna Kantor

lily@newcom.ca • 416/614-5815

CONCEPTION GRAPHIQUE

Tim Norton, directeur

production@transportroutier.ca

416/614-5810

Frank Scatozza, infographiste

BUREAU DES VENTES, TORONTO

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

Transport Routier est publié 10 fois par année par NEWCOM MÉDIA QUÉBEC INC. Il s'adresse expressément aux propriétaires et/ou exploitants d'au moins un camion porteur ou tracteur-remorque, d'une masse totale en charge d'au moins 19 500 livres, ainsi qu'aux concessionnaires de camions/remorques et aux distributeurs de pièces pour véhicules lourds. Les personnes répondant à ces critères peuvent s'abonner gratuitement. Pour les autres, le coût d'un exemplaire est de 5 \$ (plus 0,25 \$ TPS, 0,50 \$ TVQ); l'abonnement annuel au Canada est de 40 \$ (plus 2,00 \$ TPS, 3,99 \$ TVQ); l'abonnement annuel aux États-Unis : 60 \$ US; l'abonnement annuel à l'étranger : 90 \$ US. Copyright 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. **Maître de poste** : changements d'adresse à : Transport Routier, 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal (QC) H4C 1V4. Enregistrement des postes canadiennes pour ventes de produits 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



Gaz naturel : l'avenir se précise

Petit séjour à Seattle le mois dernier, où Kenworth avait mis à la disposition des journalistes présents huit modèles T680 et T880 de différentes configurations, que nous nous sommes amusés à conduire sur la piste du centre technique de Kenworth ainsi que sur un trajet routier de 15-20 kilomètres.

La journée-même de notre essai, Kenworth a annoncé que le moteur au gaz naturel ISX12 G de 400 chevaux est maintenant offert avec le modèle «vocationnel» T880 à cabine de ville. Moteur aussi offert depuis quelque temps avec le modèle autoroutier T680, qui était justement disponible pour les essais. Plusieurs autres fabricants annoncent à tour de rôle la disponibilité de la propulsion au gaz naturel avec différentes configurations de véhicules (voir la section des Nouveaux produits où Freightliner annonce que le ISX12 G sera bientôt offert avec son 114SD de service dur).

Pour la première fois, j'ai donc pu conduire sur quelques kilomètres un camion propulsé par le ISX12 G (le modèle d'essai était alimenté au gaz naturel comprimé).

Globalement, la conduite d'un camion au gaz naturel est semblable à celle d'un camion au diesel, à part un bruit inhabituel qui se faisait entendre lorsque je relâchais la pédale après une accélération. On m'a expliqué que le camion venait tout juste d'être monté et qu'il restait des ajustements et du travail de calibration et de programmation à faire.

Sinon, au risque de me répéter, un chauffeur ne verra pas vraiment de différence dans la conduite. Toutefois, il m'est apparu que si le ISX12 G peut faire le travail avec des charges «américaines» de 80 000 livres, il ne conviendra pas nécessairement aux flottes qui tirent des charges en trois ou quatre essieux sur des routes où il faut graver des pentes.

À une charge de 80 000 lb, la révolution a longuement grimpé autour de 2 100 tours-minute alors que je franchissais la faible pente qui menait au centre technique. Est-ce que cela était dû au manque de temps pour effectuer la calibration? Sans aucun doute, d'après les commentaires que j'ai pu recueillir par la suite. Au tour suivant, le T880 de transport lourd équipé d'un MX-13 de 500 chevaux ne s'est évidemment même pas rendu compte de la pente et les changements de rapports s'effectuaient autour de 1 200 tours-minute.

Non, il n'est pas nécessaire qu'un moteur développe 500 chevaux pour faire du transport autoroutier sur nos routes, et oui, le moteur au gaz naturel de 12 litres est très intéressant, entre

autres pour la collecte des matières résiduelles et les autobus, mais il y a de la place – un besoin plutôt – pour un moteur au gaz naturel de 15 litres dans notre marché.

J'en ai fait la remarque à Andy Douglas, directeur des ventes nationales – marchés spécialisés – pour Kenworth, qui a confirmé : «Le Canada, et d'autres marchés aussi, ont besoin d'un moteur au gaz naturel de 15 litres. J'encourage d'ailleurs nos amis de Cummins à y aller avec un moteur de 15 litres.»

La percée du gaz naturel est beaucoup plus marquée chez nos voisins du Sud qu'ici, notamment en raison de la volonté des Américains de s'affranchir des sources d'énergie extérieures, d'un réseau d'approvisionnement qui prend forme et des économies réalisables avec le gaz naturel. En plus, avec le ISX12 G, on peut rouler au gaz naturel comprimé, qui exige des composantes moins complexes et moins coûteuses, et qui en plus permet de dire adieu aux filtres à particules et aux systèmes de réduction catalytique sélective.

Andy Douglas dit que le marché des moteurs au gaz naturel de 9 à 12 litres est stable dans le segment des

camions de collecte des matières résiduelles et des autobus urbains (aujourd'hui, 40 pour cent des camions de collecte des matières résiduelles roulent au gaz naturel aux États-Unis). «Dans le marché autoroutier, nous n'avons jamais vraiment eu de moteur au gaz naturel. Avec Cummins qui a lancé son ISX12 G, pour la première fois, nous avons un moteur qui répond à des applications de 80 000 livres», dit-il. On prévoit que 8 000 à 10 000 moteurs au gaz naturel de 9 à 12 litres seront vendus en Amérique du Nord cette année.

Finalement, il se pourrait bien que l'avenir à moyen terme passe par le gaz naturel. Mais j'ai l'impression que cet avenir passera par le gaz naturel comprimé et par l'allumage par bougie, qui offrent un avantage non négligeable : celui de pouvoir se conformer aux normes sur les émissions polluantes sans avoir à composer avec la quincaillerie de post-traitement. **TR**

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

À l'affilié

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Pourquoi tout le monde gagne avec l'entente TransForce-Contrans

Le géant du camionnage **TransForce**, plus grande entreprise de camionnage au pays, a offert 14,60\$ en comptant pour les actions de Contrans, compagnie de camionnage de Woodstock en Ontario, qui, avec quelque 1 400 camions et 2 600 remorques, se classe au 10^e rang des plus grandes compagnies de camionnage publiques au Canada selon le Top 100 de notre publication-sœur *Today's Trucking*.

Les observateurs de l'industrie semblent d'accord : l'achat de Contrans par TransForce est une bonne chose pour l'industrie canadienne du camionnage.

D'abord, un secteur autrefois fragmenté est en voie de devenir plus efficace. Puis le manque de chauffeurs contribuera à faire monter les tarifs. Enfin, l'entente entraînera probablement d'autres activités de consolidation.

Doug Payne, président et chef de la direction de la firme de consultants en transport Nulogx, se dit «très heureux de la nouvelle. C'est



bon de voir des entreprises canadiennes avec des stratégies de croissance similaires travailler ensemble. Tout le monde gagne avec cette entente».

Noel Perry, analyste à la firme de consultants FTR

Associates en Indiana, commente : «Historiquement, la consolidation dans l'industrie du camionnage a été limitée en raison de la mobilité des chauffeurs et des volumes d'affaires. Dans les années 90, plusieurs tentatives de conso-

lidation ont échoué parce que les chauffeurs acquis ont quitté et que la base de clients est passée à d'autres transporteurs. Depuis, il y a eu très peu d'acquisitions dans l'industrie américaine du camionnage, certainement



Alain Bédard

L'ACQUISITION EN 7 POINTS

ALAIN BÉDARD a qualifié l'acquisition de Contrans comme étant la transaction «la plus importante et la plus onéreuse de ma vie». Il donne ici sept raisons qui ont mené à cette entente :

1 L'économie canadienne est à plat : «Ce n'est pas facile d'évoluer dans une économie stagnante comme celle qui prévaut présentement au Canada. Les consommateurs sont fortement endettés, et c'est ce qui explique la stagnation économique canadienne», de dire Alain Bédard. Mais, pour TransForce, une acquisition stratégique comme celle de Contrans contribuera à stimuler la croissance dans un environnement anémique. Tout de suite après l'annonce de l'acquisition de Contrans, les actions de TransForce ont atteint un sommet de 27,64\$ à la bourse de Toronto.

2 Les tarifs dans le segment des charges partielles montent lentement : «On constate un peu d'amélioration», a indiqué M. Bédard, «non pas parce que la demande est en forte hausse - la demande connaît probablement une faible croissance. [Mais] il y a peu de chauffeurs, et peu de compagnies sont financièrement en mesure d'acheter du matériel roulant, donc le marché s'améliore lentement et l'équilibre entre l'offre et la demande se fait lentement.

3 La transaction d'une vie : «Le marché canadien est très petit. Il n'y a que trois acteurs importants : Murray Mullen, Stan Dunford et moi. C'est beaucoup d'argent, c'est beaucoup plus que ce que je voulais payer, mais j'ai dit, ok, vous savez quoi? C'est une bonne compagnie qui a une bonne équipe et qui cadre bien avec nous. Je vais conclure la transaction à ce prix.»

4 La création d'une puissance canadienne du camionnage : «Contrans est une excellente entreprise de transport de charges entières possédant une forte présence en Ontario et une faible présence au Québec», précise M. Bédard. «TransForce est complètement à l'opposé avec une forte présence dans le marché des charges entières au Québec, mais nous ne sommes pas vraiment présents en Ontario. Les deux se complètent bien. On assiste vraiment à la création d'un joueur dominant au Canada.»

5 Contrans — une machine bien huilée : «Dans mon esprit, j'achète cette compagnie à gros prix. Je suis d'accord, c'est correct, mais c'est beaucoup d'argent, un gros investissement. Je ne compte donc pas changer la recette», précise Alain Bédard. «J'ai toujours eu comme philosophie qu'on ne change pas une formule gagnante. Pour moi, il est important que le message soit clair : nous n'achetons pas une compagnie de 600 millions pour voir ses gens partir dans six mois parce que nous essayons de changer l'entreprise.» M. Bédard prévoit épargner 10 millions de dollars ou plus en éliminant les coûts associés au statut de compagnie publique de Contrans, mais il insiste pour dire qu'il n'y aura pas de compressions ou de mises à pied. «Contrans est une machine bien huilée qui est gérée sagement.»

6 Pas de chevauchements : «Il n'y a pas de problème concurrentiel ou de concentration», souligne Alain Bédard. «Contrans est véritablement le premier transporteur spécialisé en Ontario et nous avons une division de transport par fourgon en Ontario, mais quand on parle de spécialité, nous ne sommes pas en Ontario, nous sommes très négligeables. La présence de Contrans au Québec est petite, mais elle est là, et la combinaison des deux entreprises ne pose pas de problème. Ils ont une petite division de charges partielles, qui fait majoritairement du transbordement entre l'Ontario et le Québec et New York-New Jersey. C'est si petit, ce n'est rien.»

7 Le marché des charges partielles rétrécit, mais une croissance se pointe aux États-Unis : «Du côté des charges partielles, le marché rétrécit. C'est un fait», observe M. Bédard. «Mais au même moment, les gens dans ce segment commencent à comprendre qu'il est insensé de faire la chasse aux volumes et de perdre de l'argent. Ils comprennent que ces diminutions de volumes, qui ont commencé il y a cinq ans, ne reviendront pas. Je veux dire, nous avons perdu tellement d'usines en Ontario et au Québec; ces usines ne rouvriront pas, donc il faut nous ajuster. Mais TransForce a de la place pour une croissance organique aux États-Unis via des acquisitions», ajoute-t-il. «Si le commerce électronique connaît une croissance aux États-Unis, comme je le pense, et que ce commerce se déplace un peu vers ceux qui couvrent les derniers kilomètres de transport, nous pourrions en profiter. Nous saurons au cours des six prochains mois vers quoi le commerce électronique se dirige.»

moins que dans d'autres marchés. Je m'attends à quelques actions modestes, mais pas à une hausse importante des acquisitions»

En raison des économies d'échelles, certains prévoient qu'il sera difficile de concurrencer TransForce, mais on pense aussi que la réduction du nombre de joueurs pourrait aider à faire monter les taux. Cela s'ajoutant au manque de

chauffeurs qui fait en sorte que les effectifs sont insuffisants pour répondre aux demandes des expéditeurs.

Doug Payne met en garde les petites flottes qui seraient tentées de croire que cette grosse transaction pourrait inspirer des grosses compagnies. L'entente TransForce-Contrans implique deux entreprises cotées en bourse; les flottes de propriété privée qui aimeraient être

achetées doivent se rappeler ceci : un acheteur potentiel peut mesurer la valeur sur le marché d'une compagnie publique comme Contrans. Ce n'est pas aussi facile avec une flotte de propriété privée.

Dans un rapport publié récemment, l'analyste de camionnage Walter Spracklin, de RBC Marchés de capitaux, décrivait TransForce et Contrans comme les deux sociétés «les mieux

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



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

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

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



www.VIPAR.com

© 2014 VIPAR Heavy Duty



Lucie Laguë, employée de longue date de Via Prévention, sœur de Brigitte Laguë de l'Association du camionnage du Québec, sœur de Claudia, épouse de Filippo Pozzolo et mère de Joseph et Yolaine, est décédée le 4 juillet dernier à 51 ans.

Après un premier emploi de secrétaire aide-juridique, Lucie a passé toute sa carrière au service des professionnels du transport chez Via Prévention. Elle a commencé à y travailler en mai 1986 et n'a cessé de tisser des liens étroits avec les travailleurs et les gestionnaires de santé-sécurité. Diane Reid, avec qui elle a travaillé pendant près de 20 ans, souligne que : «Lucie était la mémoire de l'Association. Nous nous souviendrons de son engagement envers les membres de l'association, ses collègues, sans oublier sa famille. »

L'équipe de *Transport Routier* tient à transmettre ses condoléances à toute la famille de Lucie.



ÉCONOMIE DE CARBURANT ÉPROUVÉE. LE GROUPE PROPULSEUR XE TIRE AVANTAGE DE CHAQUE GOUTTE.



«L'économie de carburant n'est pas qu'un élément, c'est la somme de tous les éléments. Lorsque nous jumelons le XE à une aérodynamique et à des spécifications adéquates, cela nous donne un camion pouvant faire environ 10 milles au gallon* (8,3 milles au gallon américain) avec une charge utile raisonnable.»

– Claude Robert, Transport Robert, Québec, Canada

Le groupe propulseur XE (Exceptionnelle Efficacité) intègre la transmission I-Shift et le moteur Volvo, vous permettant de rouler à une vitesse de croisière de 65 milles à l'heure à seulement 1 150 tours-minute, pour jusqu'à 3% d'avantage d'économie de carburant par rapport à un véhicule comparable dépourvu du combo XE. Maximisez votre économie de carburant.



Informez-vous davantage à volvotruckscanada.com.

*10 milles au gallon impérial équivalent à 8,3 milles au gallon américain.

Apple et le logo Apple sont des marques de commerce d'Apple Inc., enregistrées aux États-Unis et autres pays. App Store est une marque de service d'Apple Inc.

Volvo Trucks. Driving Progress



WAXIN100 OFFRE LA MEILLEURE PROTECTION CONTRE L'HUMIDITÉ

Le traitement pour planchers
de remorque **WAXIN100** :
UNE PROTECTION EN PROFONDEUR.

WAXIN100 couvre chaque pouce carré de la surface de votre plancher de remorque et ralentit la pénétration de l'eau dans le bois. L'eau s'évapore avant de pénétrer le bois, réduisant ainsi les dommages causés à votre plancher par les fortes variations d'humidité. Notre protection, installée en usine, s'infiltre en profondeur dans le bois pour créer une protection durable qui résistera à des années de circulation de chariots élévateurs. Des planchers qui nécessitent moins de maintenance et qui durent plus longtemps signifie en bout de ligne plus d'argent dans vos poches.



Visitez le prolamfloors.com ou communiquez avec nous
dès aujourd'hui pour obtenir plus de renseignements.

1 800 883-3975



SUSTAINABLE FORESTRY INITIATIVE

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

PROLAM
Motivé par l'innovation

prolamfloors.com

positionnées afin de tirer profit de l'amélioration des secteurs fondamentaux».

«Nous constatons d'importants résultats à la hausse découlant de l'intégration des récentes acquisitions (particulièrement dans la livraison de colis et courrier et dans les charges partielles) et nos perspectives de revenus pour TransForce surpassent considérablement les prévisions.»

Bob Tebbutt, de la firme Armour Risk, indique que les conséquences de la transaction pourraient être plus larges que prévu, alors que la grande flotte consolidée voudra réduire ses coûts, et cela pourrait mener à une plus grande consommation de carburants de remplacement.

«La consolidation est une bonne chose pour les compagnies», indique M. Tebbutt. «À la recherche de moyens de réduire ses coûts, on peut penser qu'une entreprise plus grande serait tentée de regarder de plus près l'utilisation du gaz naturel.»

Transporteurs

C.A.T. change toutes ses remorques!

C.A.T. vient de passer une première commande de 300 remorques fourgons à deux essieux au fabricant Manac. Pour le président, Daniel Goyette, il était important que ces remorques soient non seulement performantes, fiables et bien conçues, mais il tenait également à ce qu'elles soient à la fine pointe en matière d'économie de carburant.

Il s'est donc assuré de spécifier au fabricant que les remorques commandées devaient être des plus écoénergétiques.

Ces remorque seront fabriquées de panneaux composites et comporteront des jupes aérodynamiques ainsi que des pneus simples à bande large avec système autogonflable. La livraison des 300 premières remorques commencera dès décembre prochain et se fera progressivement, commençant à un rythme d'une cinquantaine d'unités



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



La tournée **Kenworth T680 Advantage** était de passage au Québec en juillet dernier, notamment chez **Kenworth Maska** de Saint-Mathieu-de-Laprairie le 9 juillet. La tournée s'est arrêtée chez 36 concessionnaires canadiens et américains et a permis aux visiteurs de découvrir les caractéristiques du nouveau modèle écoénergétique de Kenworth. Dans la remorque de 53 pieds spécialement aménagée, les participants étaient conviés à une visite guidée interactive présentant les caractéristiques du T680 Advantage, du T880 spécialisé et du moteur PACCAR MX-13 de 12,9 litres.

Le bleu tout-en-un



Vous voulez profiter des nombreux avantages du gaz naturel pour véhicules ?

Nos experts vous accompagnent avec des solutions clé en main :

- Conception, installation et entretien de votre station de gaz naturel pour véhicules
- Déploiement d'un réseau de stations publiques de ravitaillement

Pour savoir comment concrétiser votre projet – sans investissement de départ – composez le 1 855 324-4678 ou consultez le gazmetrost.com/cleenmain

 **GazMétro**
SOLUTIONS
TRANSPORT

mensuellement jusqu'en juin prochain. D'autres commandes seront passées par la suite pour un renouvellement complet de la flotte de remorques d'ici la fin de l'année 2017.

Itinéraires

Le pont le moins fréquenté

Que faire lorsqu'on est la route la moins fréquentée et la moins connue – ou dans ce cas-ci, le pont – et qu'on souhaite augmenter son trafic? On en parle aux camionneurs, bien évidemment!

Dans le but d'augmenter son trafic de camions, le Pont International Ogdensburg-Prescott, qui enjambe le fleuve Saint-Laurent, vient de mettre sur pied un site web interactif et une vidéo mettant en vedette Benoit Therrien de la station de radio Internet Truck Stop Québec.

Les visiteurs du site en question peuvent conduire un camion virtuel rouge vif sur le pont, en partance de Montréal ou d'Ottawa jusqu'aux États-



NE CHERCHEZ PLUS!

**NOUS AVONS LE CAMION PRÊT À TRAVAILLER
PEU IMPORTE VOTRE APPLICATION!**



MACK LAVAL
(CAMIONS LOURDS DE MONTRÉAL)



PRÊT POUR L'HIVER!



TRANSPORT EN VILLE

ENCORE QUELQUES MODÈLES EN INVENTAIRE !

CONTACTEZ VOTRE REPRÉSENTANT SANS TARDER:

Jean-François Laurin
Lanaudière, 514-607-0210

Robert Thivierge
Ouest de Montréal, 514-246-5532

Patrick Larivière
MTL Est / Laval / Basse-Laurentides,
514-978-5955

Yves Poliquin
Montréal, 514-951-1688

Walter Zangger
Laurentides Nord, 450-898-1301

NOS SUCCURSALES

Succursale de Montréal
1275, boul. Hymus
Dorval (Québec) H9P 1J5

Succursale de Laval
1700, montée Masson
Laval (Québec) H7E 4P2

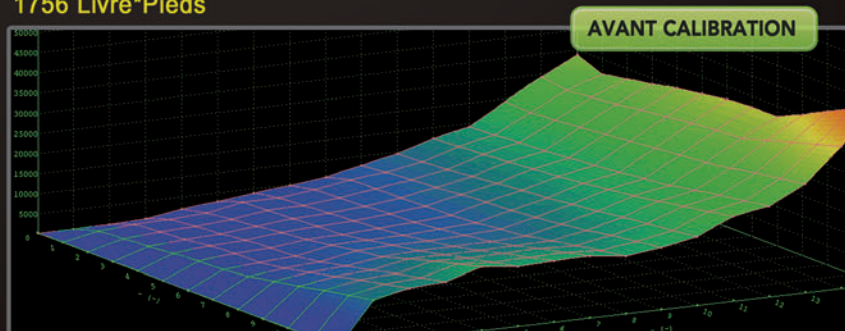
Succursale les Coteaux
180 rue Royale
Les Coteaux (Québec) J7X 1A6

DIESEL SPEC INC

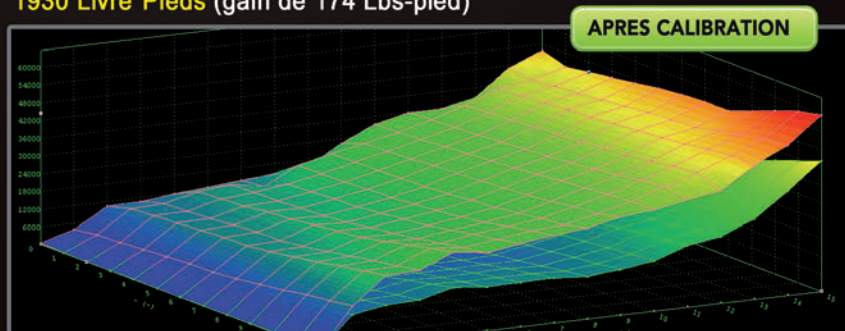
Chef de file Canadien pour la performance des camions lourds

- 5% a 25% d'économie de carburant
- Augmente la puissance jusqu'à 30%
- Calibration hors-route disponible
- Pièces 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 contrôle l'injection électronique du moteur sans changer aucune pièces. 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

Unis, dans une réplique du voyage réel, et par la même occasion obtenir des informations utiles sur le pont.

Voici quelques-unes de ces informations :

- Les péages sont 20 pour cent moins chers, selon les autorités du pont;
- Vous pouvez économiser huit kilomètres dans chaque direction;
- Des rabais sont offerts aux chauffeurs de camion;
- Il y a moins de trafic relié au camionnage;
- Il s'agit de la façon la plus efficace de traverser la frontière Canada-É-U dans l'Est de l'Ontario, selon les autorités du pont.

Si vous souhaitez consulter le site interactif, visitez le : <http://frontiererapide.com>

Rémunération

Transport America augmente le salaire des chauffeurs

Transport America, l'une des divisions américaines du géant canadien TransForce, a augmenté le salaire de ses chauffeurs



La tournée **75^e anniversaire de Peterbilt** était de passage chez **Excellence Peterbilt** de Sainte-Julie le 22 août dernier. La tournée, qui s'est mise en branle le 1^{er} avril, offre une visite interactive retraçant le passé de Peterbilt, démontrant les caractéristiques des modèles et laissant entrevoir ce que réserve l'avenir, le tout dans une remorque déployable tirée par un Peterbilt Model 579 édition anniversaire. Le «mur de l'histoire» décrivant les moments marquants de la compagnie, qui a fabriqué son premier camion en 1939, a particulièrement intéressé les visiteurs.



**Le Club de Trafic
de Montréal**

Tournoi de golf de l'automne

10 septembre 2014

**Club de golf Les Quatre Domaines
18400, chemin Notre-Dame, Mirabel**

Les places sont limitées.
Réservez votre billet dès maintenant!
Détails et inscription: www.tcmtl.com

BGK
Financement Corporatif
Fusions-acquisitions et financement

Vos spécialistes en
vente et achat
d'entreprises



T: 514.905.1231
mosesb@bgk.ca
www.bgk.ca

Moses Bendayan, CFA
Associé F&A
Transport & Logistique



BGK — une entreprise québécoise avec un réseau mondial



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



Ventes ★ Service ★ Pièces



Transcraft



1.888.275.2691
www.wabashcanada.ca



AMERICAN
ROAD SERVICE

514.636.2771 www.americanroadservice.com

actuels et futurs.

Les voituriers-remorqueurs recevront une augmentation de 0,02\$ le mille, les chauffeurs en équipe une augmentation de 0,01\$ le mille et le transport de matières dangereuses (TMD) procurera une augmentation de 0,04\$ le mille. Les chauffeurs nouvellement embauchés peuvent s'attendre à un salaire maximum de 0,40\$ le mille et

de 0,43\$ le mille s'ils ont plus de quatre ans d'expérience.

Cette annonce survient après une annonce similaire de U.S. Xpress et de Con-Way.

«La nouvelle structure salariale renforce la position de Transport America parmi les leaders de l'industrie en ce qui concerne les salaires. Il s'agit d'une des premières flottes d'importance à aug-

menter le salaire de ses chauffeurs», a déclaré Scott Arves, directeur général de Transport America.

TransForce a fait l'acquisition de Transport America pour 310 millions de dollars en juin 2014. Transport America emploie plus de 1 600 chauffeurs et dessert une clientèle locale, régionale, nationale et internationale. **TR**

L'INDICE TRANSCORE

L'indice de fret canadien de **TransCore Link Logistics** affiche son traditionnel déclin estival des volumes de chargement, diminuant de 12 pour cent par rapport à juin. Cependant, les volumes pour juillet ont augmenté de 25 pour cent en glissement annuel. Il s'agit de la meilleure performance pour ce mois depuis que TransCore Link Logistics a commencé à recueillir des données.

Les volumes de chargement transfrontaliers ont représenté en moyenne 69 pour cent du total des volumes. Les chargements transfrontaliers à destination du Canada et les chargements transfrontaliers en provenance du Canada, à destination des États-Unis, ont augmenté de 18 et 37 pour cent respectivement, en comparaison avec juillet 2013.

Les volumes de chargement intra-Canada représentaient 25 pour cent des volumes totaux pour le mois de juillet et ont augmenté de 30 pour cent en glissement annuel.

En comparaison avec la même période l'an dernier, les niveaux de matériel roulant sont demeurés bas en 2014. Malgré une augmentation de 13 pour cent de l'affichage par rapport au mois dernier, les volumes ont chuté de 10 pour cent en glissement annuel. Le rapport matériel roulant/cargaison est passé de 1,47 le mois dernier à 1,89, mais il se situait à 2,62 en juillet dernier. Cela représente une amélioration de 39 pour cent en glissement annuel.


ROBERT BERNARD
TRM Ltée



RECHAPAGE
MICHELIN
XDS^{MD}

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

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



LA PLUS GRANDE USINE DE RECHAPAGE MICHELIN AU CANADA!



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

www.robertbernard.com



3 octobre

Programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). «TMD : quels sont les impacts des récentes modifications réglementaires sur vos opérations?» Centre de formation en transport de Charlesbourg. 514-932-0377, poste 217. www.carrefour-acq.org/formations

8 octobre

Atelier technique de la **Société des surintendants de transport de Québec**. Présentation de ARI-hetra Est du Canada : colonnes de levage mobiles et système d'extraction de CO2.

14 octobre

Dégustation gastronomique d'huîtres du **Club des professionnels du transport (Québec) inc.** Château Royal. Laval. 514-945-0697. www.cptq.ca

17 octobre

Party d'huîtres. **Club de trafic de Québec**. Hôtel Plaza. Québec. www.clubtraficqc.com

24 octobre

Dîner annuel de crustacés de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). Club de golf Métropolitain. Anjou. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

27 octobre

51e Conférence annuelle de l'**Association canadienne d'équipement de transport**. Delta Edmonton South Hotel & Conference Centre. Edmonton. 519-631-0414. www.ctea.ca

12 et 13 novembre

Congrès annuel de l'**Association du camionnage de l'Ontario**. Ritz Carlton Hotel. Toronto. 416-249-7401. www.ontruck.org

18 novembre

Atelier mensuel du **Comité technique de camionnage du Québec**. Comment les lubrifiants peuvent-ils réduire les coûts de carburant? Par Pierre-Yves Larose de Chevron Canada. Centre des congrès Renaissance. Montréal. 450-669-3584. www.ctcq.ca

Maintenant les mots "fait pour durer" trouvent leurs sens

Nouveau

Modèle 567



Camions Excellence
Peterbilt inc.

www.excellence-peterbilt.com

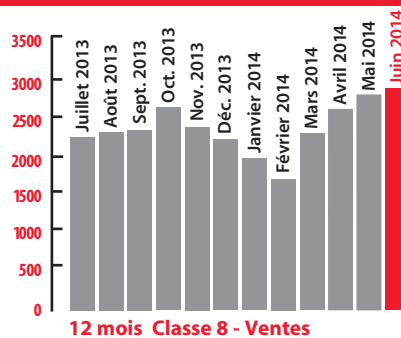
Un seul numéro, trois adresses

514-861-PETE (7383)

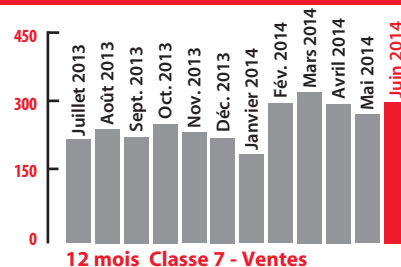
Ventes de camions au Canada

Juin 2014

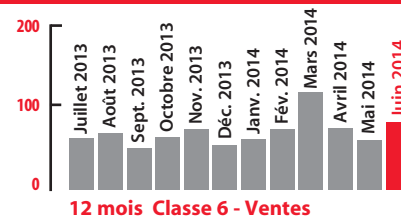
CLASSE 8	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	686	3272	3583	23,5%	25,8%
Volvo	576	2306	1618	16,6%	11,6%
Kenworth	407	2242	2552	16,1%	18,4%
Peterbilt	304	1891	1954	13,6%	14,1%
International	382	1873	1937	13,5%	13,9%
Mack	217	1201	1070	8,6%	7,7%
Western Star	228	1132	1188	8,1%	8,5%
TOTAL	2800	13 917	13 902	100,0%	100,0%



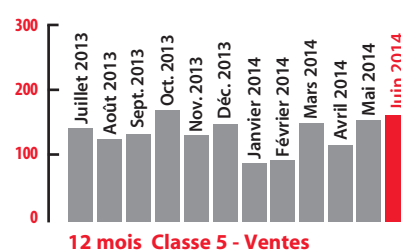
CLASSE 7	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	71	451	401	26,9%	26,3%
International	98	404	349	24,1%	22,9%
Kenworth	45	297	293	17,7%	19,2%
Peterbilt	33	290	264	17,3%	17,3%
Hino Canada	52	236	217	14,1%	14,2%
TOTAL	299	1678	1524	100,0%	100,0%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	28	163	144	38,4%	38,2%
Hino Canada	32	148	130	34,8%	34,5%
International	10	114	92	26,8%	24,4%
Peterbilt	0	0	11	0,0%	2,9%
TOTAL	70	425	377	100,0%	100,0%

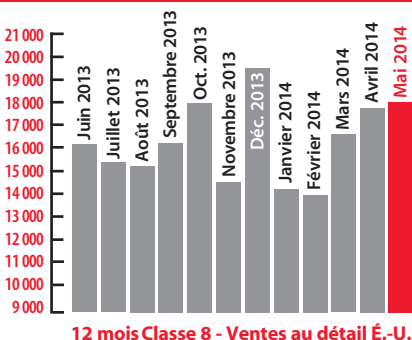


CLASSE 5	Ce mois	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Hino Canada	109	480	509	64,5%	62,8%
International	30	198	229	26,6%	28,2%
Mitsubishi Fuso	13	56	62	7,5%	7,6%
Kenworth	1	7	0	0,9%	0,0%
Freightliner	1	3	8	0,4%	1,0%
Peterbilt	0	0	3	0,0%	0,4%
TOTAL	154	744	811	100,0%	100,0%



Ventes au détail É.-U. *

CLASSE 8	Mai 2014	DDA 14	MP 13	PDM 14	PDM 13
Freightliner	6301	28 536	27 489	35,5%	39,3%
International	2335	12 297	10 011	15,3%	14,3%
Kenworth	2528	10 893	9208	13,6%	13,2%
Peterbilt	2368	10 614	9330	13,2%	13,3%
Volvo	2464	10 233	7106	12,7%	10,2%
Mack	1673	6490	5427	8,1%	7,8%
Western Star	316	1234	1326	1,5%	1,9%
Autres	5	16	13	0,0%	0,0%
TOTAL	17 990	80 313	69 910	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
Juin 2014

CLASSE 8	Juin 2014	DDA
Freightliner	72	516
Kenworth	70	386
International	48	332
Volvo Trucks	72	331
Peterbilt	38	236
Western Star	51	182
Mack	19	140
TOTAL	370	2123

CLASSE 7	Juin 2014	DDA
Freightliner	7	55
International	17	73
Kenworth	20	61
Peterbilt	2	33
Hino	7	21
TOTAL	53	243

CLASSE 6	Juin 2014	DDA
Freightliner	1	7
Hino	3	7
International	0	6
Peterbilt	0	0
TOTAL	4	20

CLASSE 5	Juin 2014	DDA
Hino	45	210
Mitsubishi Fuso	8	39
International	3	29
Kenworth	0	2
Freightliner	1	1
Peterbilt	0	0
TOTAL	57	281

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

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



Au carrefour

AUSSI : 37 Pierre Tanguay
39 Samuel Laverdière
41 Yves Provencher
43 Céline Pilote
45 Richard Prévost
47 Têtes d'affiche

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

Stephen Roy, président des ventes et du marketing, Amérique du Nord, pour Mack Trucks.



La vision de Mack

Rencontre avec le président de Mack Trucks et discussion sur ses projets de développement pour la vénérable marque au bulldog. Par Steve Bouchard

Le grand patron de Mack, Stephen Roy, était de passage à Montréal récemment dans le cadre de l'ouverture de la nouvelle concession Mack Laval. **Transport Routier** a eu l'occasion de s'entretenir avec lui et d'aborder des sujets importants, à l'heure où le fabricant consent d'importants investissements pour stimuler sa croissance, optimiser son soutien après-vente et renforcer sa présence sur le marché.

Au cours des derniers mois, Mack Trucks, qui célèbre ses 114 ans d'existence, a renouvelé son image corporative, notamment en donnant une allure plus moderne à son célèbre bulldog, mais aussi en investissant plus de 350 millions de dollars dans son réseau de concessionnaires nord-américains depuis 2010. Cela en plus des investissements faits à l'usine de moteurs et de transmissions d'Hagerstown au Maryland (64 millions \$), à l'usine de Macungie en Pennsylvanie, où sont fabriqués les camions Mack (20 mil-

lions \$) et à son Customer Center d'Allentown en Pennsylvanie (2 millions \$).

«De ce montant, quelque 35 millions de dollars ont été investis chez nos concessionnaires canadiens, y compris l'ouverture de la nouvelle concession de Laval», de préciser M. Roy en entrevue.

Maintenant, Mack se concentre à augmenter ses parts de marché. M. Roy se dit confiant de pouvoir franchir la barre des 10 pour cent dans les ventes des camions de classe 8 en Amérique du Nord. «Nous avons obtenu 9,9 pour cent au dernier trimestre de 2013; il n'y a pas de raison pour que Mack ne se retrouve pas au-dessus de 10 pour cent cette année.»

Mack travaille à accroître sa présence au Mexique, mais l'accent reste sur les marchés américain et canadien. Au Canada, le fabricant a gagné un point par rapport à l'année dernière, affichant des parts de marché de 8,1 pour cent, avec des pointes tout près de 10 pour cent au cours des derniers mois.

Mack compte dorénavant 428 conces-

sions complètes en Amérique du Nord.

«Nous voulons nous assurer que nous avons les bons produits, le bon soutien après-vente et les bonnes solutions», nous a dit M. Roy. «Nous voulons accroître notre empreinte, augmenter la capacité dans nos ateliers et offrir des belles installations qui vont attirer les nouveaux talents.»

Au cours des cinq dernières années, Mack a aussi augmenté le nombre de ses techniciens dans les ateliers ainsi que ses heures de service, cela afin de se doter d'une plus grande flexibilité et d'être en mesure de mieux servir ses clients.

Stephen Roy souligne que Mack veut mettre l'accent sur l'entretien et la maximisation des heures de productivité de ses camions. «Nos solutions de diagnostic à distance, Guard Dog Connect et ASIST, nous permettent d'offrir un soutien hors pair à nos clients», indique-t-il. La télématique fait dorénavant partie intégrante des produits Mack, et les services sont offerts sans frais au cours des deux premières années d'utilisation. Mack a d'ailleurs récemment annoncé des partenariats avec Telogis et PeopleNet. «Nous ne serons jamais des gourous de la télématique. Il existe d'excellentes compagnies dans ce secteur et c'est avec elles que nous travaillons», d'ajouter Stephen Roy. «La télématique nous permettra de voir en tout temps où se trouvent les camions et de gérer le flot de travail chez nos concessionnaires.»

Mack a fait sa réputation avec les camions spécialisés, particulièrement avec ses camions de construction reconnus pour leur robustesse. Stephen Roy tient à ce que Mack conserve sa place dans le marché, mais il veut aussi accroître sa présence dans le segment des camions autoroutiers. «Nous savons que pour développer ce créneau, nous devons disposer d'un solide réseau de concessionnaires, c'est ce qui explique en bonne partie les investissements de 350 millions de dollars que nous y avons consentis.» **TR**



De bien beaux camions

Les gagnants du concours de graphiques de camion sont la preuve de ce qui peut être accompli avec un peu d'imagination et de marketing intelligent. Par Peter Carter

Voici quelque chose que vous ne savez pas : avec la Beetle, Volkswagen détient le record de la plus longue durée de production pour un même véhicule. En seconde position? Le bon vieux camion laitier Divco.

Et en juin c'est un Divco – évocateur d'une autre époque apparemment plus simple – qui a décroché l'un des 18 prix lors du populaire Fleet Graphics Award, une initiative de l'Association

canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE). L'événement célèbre cette année son 29^e anniversaire.

La compétition est parrainée par 3M Canada et s'adresse à toutes les flottes, publiques ou privées, et attire des inscriptions de partout à travers le continent.

Le Divco en question, utilisé comme véhicule de promotion pour les Vitamines Ddrops, a remporté le second prix dans la catégorie «Événements spéciaux/Promotion». Ddrops avait chargé

l'entreprise Alpine Graphic Productions, à Schomberg en Ontario, de lui fournir le graphisme.

Parmi les gagnants figurent trois entreprises québécoises, soit : Glace Laurentides / Les Vers Michel (lauréat dans la catégorie véhicule commercial léger), Nutri-Zoo (catégorie intérêt humain) et Broue Alliance (catégorie camion porteur, mention honorable).

COMBINAISON TRACTEUR-REMORQUE :

Pet Valu

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

Boissons Coca-Cola

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Lowen Corporation

Mention honorable : Mastronardi Produce Ltd.

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

CAMION PORTEUR :

Pet Valu

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

Purity Life Health Products

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Twin City Graphics Inc.

Mention honorable : Broue Alliance

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Lettrapub



Dégustation gastronomique d'huîtres

Le Château Royal
3500 boul. du Souvenir Laval

Mardi 14 octobre 2014

Pour information :
Raymonde Legendre 514 945-0697
cptq@hotmail.fr
www.cptq.ca



Au carrefour

ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX/PROMOTION :

Highland Transport

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

Ddrops Company

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Alpine Graphics Productions Ltd.

Mention honorable : Brick Brewing

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Twin City Graphics Inc.

CAMION COMMERCIAL LÉGER :

Glace Laurentides / Les Vers Michel



- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

Renditions

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Market Your Car

Mention honorable : Boissons Coca-Cola

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Lowen Corporation

GRAPHIQUES IDENTITAIRES DE FLOTTE :

Roberts Racing

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

TFX

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

Mention honorable : Ocean Jewel Seafood

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Toronto Digital Imaging Inc.

INTÉRÊT HUMAIN :

Nutri-Zoo

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Lettrapub



Continental Cosmetics

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : Market Your Car

Mention honorable : Saputo Dairy Products Canada G.P.

- Type de pellicule graphique : 3M
- Fournisseur graphique : National Graphic Solutions Inc.



Nous livrons la marchandise. Un point c'est tout.

Le **MCP50** peut simplifier la gestion de votre flotte et améliorer votre rentabilité. Comment?

- Permet des économies de carburant
- Simple à utiliser
- Automatise les journaux de bord
- Messagerie répartiteurs-chauffeurs améliorée
- Facile à installer

Laissez-nous vous aider. Parce que vous avez une entreprise à gérer, pas seulement une flotte.



Informez-vous dès aujourd'hui sur le nouveau MCP50 :
www.shawtracking.ca/mcp50 ou 1 800 478 9511

DES RÉSULTATS
CONCLUANTS.

Repérage **Shaw**)



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

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

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

HOWES LUBRICATOR
PRODUCTS

Professional Grade Performance Since 1920

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

GRATUIT

Canif de collection Howes

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

Première série,
édition limitée!





Camionneurs virtuels recherchés

Euro Truck Simulator 2 vous permet de vivre la vie d'un routier professionnel sans quitter le confort de votre salon.

Par Nicolas Trépanier

Sorti en octobre 2012, Euro Truck Simulator 2 est un jeu de simulation de poids lourds dans lequel on doit effectuer des livraisons de marchandises à travers l'Europe. Vous l'aurez deviné, il s'agit de la suite d'Euro Truck Simulator (2008), également développé par la société tchèque SCS Software. Il est disponible sur les plateformes Windows et Linux, et une version pour Mac OS devrait bientôt voir le jour.

Dans ETS2, le joueur commence sa «carrière» en tant que camionneur contractuel; il n'a donc pas à se soucier des dépenses de carburant ni des réparations à effectuer. Il devra multiplier les livraisons et amasser suffisamment d'argent pour acquérir son propre camion, avec toutes les dépenses supplémentaires que cela implique. Le joueur pourra éventuellement posséder



SCS Software espère que tous les fabricants américains autoriseront la reproduction de leurs camions pour American Truck Simulator, comme l'ont fait les manufacturiers européens.

plusieurs véhicules, ouvrir son propre garage et engager des conducteurs qui effectueront des livraisons pour lui. Bien entendu, il est également possible de personnaliser son camion avec l'argent amassé en cours de route.

Tous les véhicules utilisables repré-

sentés dans le jeu sont d'authentiques répliques de leurs équivalents faits d'aluminium et d'acier, en plus d'être autorisés par les principaux fabricants de camions européens, c'est à dire **DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania** et **Volvo**. Il est d'ailleurs possible de choisir entre une transmission automatique simplifiée – qui permet de jouer sans avoir à changer les vitesses – une transmission automatisée et une bonne vieille transmission manuelle. Quant à l'option «boîte en H», elle n'est disponible qu'avec un contrôleur spécial offrant davantage de réalisme.

Des points d'expérience sont également attribués après chaque livraison, que le joueur a le loisir d'utiliser pour acquérir des options d'éco-conduite ou pour obtenir des certifications spéciales, permettant notamment de transporter des matières dangereuses ou des cargaisons fragiles.

Il existe même une option «simulation de la fatigue» qui peut être désactivée si le joueur souhaite conduire durant de longues périodes, sans avoir à se reposer. Pour ajouter à l'immersion, la musique du jeu provient d'authentiques chaînes de radio-satellite européennes syntonisées en temps réel. Ainsi, lorsque vous parcourez les plaines polonaises avec votre

semi-remorque, il suffit d'allumer la radio du véhicule pour vous imprégner des couleurs radiophoniques locales, entraînant à coup sûr un dépaysement total.

ETS2 est ainsi marqué d'un grand réalisme, tant par ses graphiques – qui n'ont rien à envier à certaines productions de plus grande envergure – que par sa représentation fidèle de l'industrie du transport routier. Un jeu parfait pour les

amateurs de camions et/ou de simulateurs vidéo!

À surveiller : la franchise comptera sous peu un nouveau titre dont l'action se déroulera entièrement aux États-Unis, soit American Truck Simulator.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires ou pour télécharger ETS2, visitez le <https://www.eurotrucksimulator2.com>. **TR**



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

Optimisez vos opérations et maximisez vos profits.



Télémétrie Véhiculaire
La puissance du savoir

TROIS QUESTIONS À PAVEL SEBOR, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SCS SOFTWARE

Q. Le jeu est extrêmement réaliste. Est-ce que d'authentiques camionneurs sont impliqués dans le processus créatif?

R. Quand nous avons commencé à faire des jeux sur le camionnage il y a plus de 10 ans, notre connaissance des camions était très limitée. Avec du recul, il y avait tellement d'erreurs dans nos premiers jeux! Mais nous avons appris beaucoup depuis, nous avons un ancien instructeur de conduite de camion dans notre équipe, et il y a beaucoup de chauffeurs professionnels parmi notre communauté de fans, qui nous donnent des conseils et qui nous aident, même lors des bêta-tests.

Q. Comment expliquez-vous l'enthousiasme suscité par les jeux de simulation de conduite, et plus particulièrement par les simulateurs de poids lourds?

R. Nous avons une communauté de fans extrêmement fidèles et expressifs; ils demandent constamment plus de fidélité et de précision dans nos simulateurs. Plusieurs d'entre eux sont en contact avec nous depuis des années et nous avons des joueurs avides de tous âges. Nous présumons que les enfants considèrent souvent le métier de camionneur comme un «vrai métier d'homme», avec un certain romantisme, alors que beaucoup de nos fans adultes sont d'anciens camionneurs, des camionneurs ou des aspirants camionneurs. Les camions sont un passe-temps et nos simulateurs de camionnage leur permettent de rêver.

Q. Que pouvez-vous dévoiler sur American Truck Simulator?

R. Il s'agit de notre plus gros projet jusqu'à présent. Nous sommes toujours à l'étape du développement – nous avons commencé à créer le monde virtuel de la côte Ouest des États-Unis – mais souhaiterions éventuellement couvrir la totalité du territoire. En plus de développer les caractéristiques du jeu (la création d'un seul modèle de camion 3D fonctionnel peut demander jusqu'à une demi-année de travail à un employé), l'un des principaux défis consiste à entrer en contact avec les fabricants de camions afin d'obtenir leur consentement. Nous nous efforçons de fournir aux joueurs des véhicules authentiques et entièrement autorisés par les fabricants. Il nous a fallu plusieurs années pour éventuellement convaincre tous les principaux fabricants de camions européens de signer avec Euro Truck Simulator 2. Nous espérons qu'avec ce précédent, nous n'aurons pas à attendre aussi longtemps avant d'obtenir le consentement des fabricants de camions pour American Truck Simulator.

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 



Champions chauffeurs à l'honneur

Justin Campagna, 19 ans, brille en enlevant la première place de sa catégorie et le titre de recrue de l'année.

Par Nicolas Trépanier

C'est le samedi 9 août que s'est déroulée la 61^e édition du Championnat provincial des chauffeurs professionnels de camions, au CFTR Saint-Jérôme. Organisé en collaboration avec l'industrie du transport routier et l'Association du camionnage du Québec (ACQ), cet événement annuel incontournable met à l'épreuve les talents et aptitudes de nombreux camionneurs et camionneuses en provenance de partout au Québec. Les vainqueurs sont déterminés en fonction de leur performance lors d'un tournoi d'habileté en circuit fermé, ainsi que par les résultats d'un examen écrit.

En détail, voici les vainqueurs de ce 61^e Championnat provincial :

Catégories «habileté»	Chauffeurs 1 ^{re} place	Chauffeurs 2 ^e place	Chauffeurs 3 ^e place
2 essieux	Jessica Baribeau Groupe Boutin/Transnat	Marcel Durocher Hector Larivée	Pierre Provost Hector Larivée
3 essieux	Marc Léger Transport Robert	Michel Carrière Groupe Jean Coutu	Dany Desautels-Gauthier Société des alcools du Québec
4 essieux	Marcel Pena Gomez FedEx Freight Canada	Claude Tessier Transport Robert	Louis Gauthier Groupe Jean Coutu
5 essieux	Justin Campagna Rip-O-Bec	Richard Potvin Sobeys Québec	Richard Fleurent Sobeys Québec
Train	Jean-Marc Laurin Transport W.J. Deans	Benoit Lestage Transport Robert	Denis Francoeur Tim Hortons
	1 ^{re} place	2 ^e place	3 ^e place
Étudiants	Michael Blais CFT Charlesbourg	Étienne Simard CFTR Saint-Jérôme	Kevin Beauregard CFTR Saint-Jérôme
Formateurs	Christian Leblanc CFT Charlesbourg	Bertrand Fontaine Société des alcools du Québec	Pierre Boyer CFTR Saint-Jérôme

Étoile montante

La 61^e édition du Championnat provincial des chauffeurs professionnels a été marquée par la performance d'un jeune phénomène – véritable étoile montante du camionnage – ayant surpassé les vingt autres concurrents de sa catégorie.

Finissant du programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL), Justin Campagna, chauffeur pour Rip-O-Bec, n'est âgé que de 19 ans. Il a d'ailleurs remporté, en plus de la première place dans la catégorie «5 essieux», le titre de «Recrue de l'année». L'an dernier, alors qu'il représentait le CFT Charlesbourg, il avait obtenu la 3^e place dans la catégorie «Étudiant».

Fils unique d'André Campagna, Justin a déjà envisagé une carrière en informatique mais s'est rapidement réorienté vers le camionnage. «Ça m'a toujours intéressé», lance-t-il lors d'un entretien téléphonique. «Mon grand-père conduisait des camions, mon père aussi. J'étais tout le temps assis sur le siège passager, même quand j'avais trois ans avec mon grand-père.» Originaire de Saint-Charles-de-Bellechasse, le jeune prodige a pu compter sur les encouragements de sa famille lors de ce 61^e Championnat des chauffeurs. «Ils ont tous apprécié leur journée et ont profité de l'occasion pour discuter avec d'autres chauffeurs de métier», de conclure la coqueluche de la soirée.

Prix spéciaux

Cette année encore, plusieurs prix spéciaux ont été décernés lors de la soirée.

Dans la catégorie «Hors route», c'est Rick Burton, de Bison Transport, qui a



remporté les honneurs.

Le prix pour la meilleure «Attitude professionnelle» a été attribué à David Leroux de l'entreprise Martin-Brower du Canada.

Marcel Pena Gomez, de FedEx Freight Canada, a remporté le convoité titre de «Grand champion» de l'événement.

Enfin, les prix Équipe «publique» et Équipe «privée» ont été remis au Groupe Robert et à Sobeys Québec respectivement. Félicitations aux gagnants!

Les membres du Comité organisateur sont très satisfaits du déroulement des compétitions, du taux de participation et des diverses activités offertes aux visiteurs tout au long de cette journée.

Tournoi national

Les chauffeurs ayant obtenu la première place dans les catégories «2, 3, 4, 5 essieux et Train» ont représenté le Québec lors du Tournoi national des chauffeurs qui s'est tenu ici même au Québec, dans la région des Laurentides, du 4 au 7 septembre (notre reportage à suivre dans le numéro d'octobre). Cette année, l'équipe du Québec se distinguera notamment par la présence de Jessica Baribeau dans la catégorie 2 essieux, représentant le Groupe Boutin-Transat.

L'équipe sera complétée par Marc Léger du Groupe Robert (première place, catégorie 3 essieux), Marcel Pena Gomez de FedEx Freight Canada (première place, catégorie 4 essieux), Jean-Marc Laurin de Transport W.J. Deans (première place, catégorie Train) et bien entendu Justin Campagna de Rip-O-Bec (première place, catégorie 5 essieux).

L'équipe de Transport Routier souhaite la meilleure des chances aux cinq grands gagnants. **TR**



L'équipe provinciale : Le président du comité organisateur, Michel Beaulac (à gauche) et les champions de chacune des catégories qui représenteront le Québec au championnat national : Jessica Baribeau, Marc Léger, Marcel Pena Gomez, Justin Campagna et Jean-Marc Laurin.



Marcel Pena Gomez, de FedEx Freight Canada (deuxième à gauche), a été déclaré Grand champion du 61^e Championnat provincial. Il est accompagné sur la photo de Sylvain Bélisle (Papineau International), Sébastien Roy (CFTR Saint-Jérôme) et Michel Beaulac.



Sobeys Québec a raflé les honneurs dans la catégorie «flotte privée».



Dans la catégorie «flotte publique», l'équipe de Groupe Robert s'est démarquée en prenant le premier rang.

est précieux ...

LE CHOIX #1 DES TRANSPORTEURS

GROUPE

ST HENRI

Great Dane
MONTRÉAL

514.363.0000



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

Au carrefour



Renouveau pour le Rodéo

Près de 45 000 personnes prennent part à la 34^e édition de cette grande célébration du camion. Par Nicolas Trépanier

Une fois de plus, la petite municipalité de Notre-Dame-du-Nord a été prise d'assaut par les amateurs de sensations fortes dans le cadre du **Rodéo du camion**, qui s'est déroulé du 31 juillet au 3 août derniers. L'événement, qui célèbre cette année son 34^e anniversaire, constituait pour moi une première incursion dans «le plus gros festival du camionneur de l'Est du Canada».

D'entrée de jeu, lors du souper VIP qui marquait le début des festivités, il est question du célèbre Show & Shine qui brillera cette année par son absence. Mais Marc Champagne, nouveau président du Rodéo, se fait rassurant : «Nous travaillons fort pour ramener le Show & Shine l'année prochaine».

Au cours de cette soirée, on m'informe que le festival a connu des «irrégularités financières» par le passé, que la transition entre les différents membres du comité organisateur n'a pas toujours été de tout repos, et que la récession de 2008-2009, dont les répercussions sont encore bien présentes dans l'industrie, s'est avérée particulièrement dure pour l'événement. Bref, il suffit de lire entre les

lignes pour comprendre que le Rodéo est en période de renouveau.

À l'extérieur, une fine pluie n'améliore en rien l'air maussade des commerçants qui semblent tous se demander si le public sera au rendez-vous cette année.

Arrive enfin le jour J et les spectateurs répondent à l'appel, tout comme le soleil. Le Rodéo livre la marchandise promise avec plus de 300 courses endiablées, dont la moitié aura lieu samedi, réparties en plusieurs classes et catégories.

«Il y a la catégorie chargé et la catégorie *bobtail*», m'explique Normand Royer, propriétaire de l'entreprise Transport Norvinic et coureur lors du Rodéo. «Les camions doivent monter une côte sur une piste qui fait environ 650 pieds.»

M. Royer est ce qu'il est convenu d'appeler un habitué du Rodéo. Ancien propriétaire et exploitant d'une station-service, il a fondé sa première entreprise de transport en 1997. Il ne disposait alors que d'un seul camion et effectuait du courtage pour un autre transporteur. Aujourd'hui, il possède trois compagnies totalisant 24 camions, dont Transport Norvinic située à quelques centaines de mètres à peine de la ligne de départ.

Au carrefour

De 1988 à 1992, M. Royer a fait partie du comité organisateur du Rodéo. Il était directeur du circuit et s'occupait de l'organisation des courses. «Avant, la route n'était pas bloquée», se remémore-t-il. «C'était compliqué de gérer la circulation et le trafic avec les courses sur la rue Principale». Avec le temps, la sécurité des participants et des spectateurs a bien sûr été rehaussée comme il se doit.

Au volant de son Peterbilt 379 équipé d'un moteur Caterpillar 475, M. Royer participe à la compétition depuis une dizaine d'années, mais plus sérieusement depuis environ quatre ans.



«Les bourses sont mineures, surtout par rapport à ce que ça peut coûter en réparations et en carburant», m'a-t-il confié. «On fait surtout ça par satisfaction personnelle, par passion».

Fait à souligner : le Peterbilt en question a été remporté lors du tirage de la 19^e édition du Rodéo et vendu à M. Royer par la suite. Le tirage fait toujours partie intégrante du festival mais le camion a été remplacé par un prix en argent de 100 000 dollars, sans doute plus alléchant pour le commun des mortels. Au cours des années, les tirages du Rodéo ont permis de remettre plus de 4,6 millions de dollars à des organismes et à la collectivité.

Une fois la nuit tombée, l'aspect festif du Rodéo demeure palpable. Jeunes

et moins jeunes, mais surtout des jeunes, déambulent à travers le «son et lumière», un rassemblement qui porte merveilleusement bien son nom. Pas moins d'une centaine de véhicules sont réunis dans le stationnement des camions, où les bruits de moteurs et de klaxons se fondent en une symphonie démentielle perceptible à plusieurs centaines de mètres à la ronde, étouffant presque le groupe rock qui s'époumone à proximité. Décidément, les habitants de Notre-Dame-du-Nord ne manquent pas de tolérance, bien au contraire.

Lorsque minuit sonne, cette impressionnante démonstration audiovisuelle n'a perdu que très peu d'intensité – à ma grande surprise – et la fête bat toujours son plein. Il y a fort à parier que ce ne sont pas les mêmes personnes qui assisteront à la Messe du camionneur le lendemain matin.

La journée de dimanche est semblable à celle de samedi, mis à part les gagnants qui sont annoncés à la fin des courses. Soulignons notamment la performance de Sylvain Noël qui a remporté la première position dans les catégories classe A bobtail, classe A chargé, «free for all bobtail» et «3 remorques», une nouvelle course hors concours qui consiste à tirer, vous l'aurez deviné, trois remorques attelées l'une à la suite de l'autre.

La soirée est également plus tranquille. Pendant que le groupe Cherry Chérie fait patienter les spectateurs en attendant le tirage, les commerçants et exposants commencent à plier bagage sous une fine pluie qui se lève, ayant miraculeusement épargné l'essentiel des festivités.

Cette 34^e édition du Rodéo du Camion s'est avérée un franc succès sur toute la ligne. Selon des estimations préliminaires, près de 45 000 personnes ont une fois de plus pris part à cette grande célébration du camion. Pas mal pour une municipalité qui compte moins de 1 500 habitants.

Avec un comité organisateur aussi dévoué, une équipe de généreux bénévoles et surtout, le public qui répond à l'appel année après année, il va sans dire que le Rodéo de Notre-Dame-du-Nord est sur la bonne voie. **TR**

Surveillance du prix de détail du

diesel



TOTAL



VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	143,9	-2,5	125,8
VANCOUVER *	146,6	0,9	101,9
VICTORIA	138,5	-0,2	101,7
PRINCE GEORGE	139,2	-0,1	105,9
KAMLOOPS	136,5	-0,1	103,3
KELOWNA	136,4	0,2	103,2
FORT ST. JOHN	145,1	-0,2	111,5
YELLOWKNIFE	144,9	0,0	124,9
CALGARY *	120,9	0,2	102,1
RED DEER	122,3	1,0	103,5
EDMONTON	119,0	0,0	100,3
LETHBRIDGE	124,9	0,3	106,0
LLOYDMINSTER	136,2	0,0	116,7
REGINA *	126,7	1,8	101,6
SASKATOON	127,9	-0,8	102,8
PRINCE ALBERT	128,9	-2,0	103,8
WINNIPEG *	126,7	0,0	102,7
BRANDON	127,4	-0,9	103,3
TORONTO *	127,5	0,0	94,5
OTTAWA	131,2	0,6	97,8
KINGSTON	130,4	1,5	97,1
PETERBOROUGH	127,4	0,9	94,4
WINDSOR	127,2	-0,1	94,3
LONDON	128,4	-0,5	95,3
SUDBURY	129,1	0,1	95,9
SAULT STE MARIE	131,7	0,3	98,2
THUNDER BAY	135,3	0,1	101,5
NORTH BAY	128,9	-0,2	95,8
TIMMINS	132,6	0,0	99,0
HAMILTON	129,8	-1,4	96,6
ST. CATHARINES	129,6	2,0	96,4
MONTRÉAL *	136,1	-0,1	94,2
QUÉBEC	135,7	0,2	93,9
SHERBROOKE	135,2	0,8	93,3
GASPÉ	136,4	-0,5	98,3
CHICOUTIMI	132,4	-0,3	94,8
RIMOUSKI	135,7	-0,5	95,7
TROIS RIVIÈRES	135,4	0,0	93,6
DRUMMONDVILLE	134,9	0,0	93,1
VAL D'OR	133,9	0,0	96,1
SAINT JOHN *	134,5	-0,4	95,8
FREDERICTON	135,1	-0,1	96,3
MONCTON	135,4	1,3	96,6
BATHURST	137,0	0,0	98,0
EDMUNDSTON	135,7	-0,1	96,9
MIRAMICHI	136,6	0,0	97,7
CAMPBELLTON	135,7	0,0	96,9
SUSSEX	133,7	-0,5	95,1
WOODSTOCK	137,3	-0,1	98,3
HALIFAX *	131,4	0,0	94,8
SYDNEY	135,1	0,0	98,1
YARMOUTH	134,2	-9,0	97,3
TRURO	133,1	-0,1	96,4
KENTVILLE	132,2	0,0	95,6
NEW GLASGOW	134,3	1,1	97,4
CHARLOTTETOWN *	137,0	0,0	96,0
ST JOHN'S	136,8	0,0	100,6
GANDER	136,3	0,0	100,1
LABRADOR CITY	149,5	-0,6	111,8
CORNER BROOK	137,5	0,0	101,2
MOYENNE AU CANADA (V)	130,1	0,3	98,2

Mises à jour au www.kentgroupdtd.com • Prix en date du 12 août 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
ÉCONOMISER, PERFORMER & SÉCURISER



PASSEZ À APRIL



APRIL

www.aprilsuperflo.com

Solution clé en main

*Lubrifiants et liquides d'entretien
pour camions et équipement lourd*



APRIL SUPER FLO
9, rue Béland, L'Isle-Verte (Québec) G0L 1K0
(418) 898-5151 • 1 800 393-3921



Certifié ISO 9001 : 2008



GPS et GBS: l'un ne va pas sans l'autre

Par Pierre Tanguay

Le 12 août dernier, sur la route 275 en périphérie de Detroit, j'ai suivi pendant quelques kilomètres un camion qui louvoyait de gauche à droite et dont la vitesse irrégulière laissait supposer que le chauffeur était occupé à autre chose qu'à sa conduite.

Lors d'une manœuvre de dépassement, j'ai constaté que ce routier était très affairé : le téléphone cellulaire à la main et un atlas routier déposé sur son volant, qu'il regardait d'un œil furtif tout en essayant de suivre la route.

Voilà les raisons de sa conduite inappropriée; j'en conclus qu'il tentait d'évaluer la meilleure route à prendre pour se rendre à destination.

Continuant ma route en direction de mon client situé à Toledo (Ohio), et suivant les directives qui apparaissaient sur l'écran de mon appareil de navigation (GPS) préalablement programmé, je me suis remémoré mes débuts dans la profession et les techniques utilisées à ce moment, me permettant de dresser l'itinéraire à suivre en direction d'une livraison ou d'une cueillette.

Je me suis souvenu du nombre important de cartes routières que je devais consulter en rapport avec les différents États américains et provinces canadiennes que je devais traverser, sans compter celles des villes importantes les plus souvent visitées.

Je me suis souvenu également des appels téléphoniques me permettant de

recevoir les directions finales afin d'accéder à l'établissement du client, informations qui malheureusement n'étaient pas toujours fiables à 100 pour cent. Parfois, des renseignements donnés par une personne interpellée en bordure de route nous confirmaient un chemin à emprunter en voiture, mais qui n'était pas toujours approprié pour les véhicules lourds.

Un jour, alors que j'étais en route pour une livraison

Malgré la qualité et l'exactitude de ces appareils, il ne faut surtout pas oublier que leur programmation peut parfois comporter des erreurs.

dans l'état du New-Jersey en compagnie d'un autre chauffeur qui allait, lui aussi pour la première fois, à la même destination, nous nous sommes arrêtés dans un relai routier situé à Wilton (New York) et là, nous avons fait la rencontre d'un confrère qu'on surnommait **M. Magoo** pour ses traits caractéristiques du personnage de dessin animé de l'époque : un homme de petite taille aux yeux à demi ouverts et qui marmonnait avec une petite voix roque.

Il avait la réputation d'être le spécialiste de la côte Est américaine. Tenant compte de ses nombreuses années d'expérience, il était probablement en mesure de nous informer sur les directions à suivre pour

nous rendre à bon port.

À l'aide d'un petit calepin usé à force d'être consulté, M. Magoo trouva la page appropriée et nous donna les informations pertinentes à l'attention de notre destination.

Ce précieux outil, élaboré au fil des années, contenait également divers renseignements tels que les heures d'ouverture et certaines procédures particulières à suivre.

Il ne nous restait qu'à suivre les directions que nous

avons méticuleusement transcrites pour nous rendre à notre lieu de livraison.

Mais revenons au vif de notre sujet : **GPS** et **GBS**.

Les routiers peuvent maintenant compter sur l'aide des systèmes de navigation par satellites, communément appelés **GPS**.

Ces appareils ont énormément simplifié nos vies et, une fois que les paramètres de nos équipements ont été programmés dans le système, nous pouvons accéder à nos adresses de livraison et de cueillette en empruntant la route répondant le mieux aux restrictions de nos véhicules.

Malgré la qualité et l'exactitude de ces appareils, il ne faut surtout pas oublier que leur programmation peut parfois comporter des erreurs ou omissions des données enregistrées.

C'est là qu'il faut faire preuve de **GBS** (gros bon sens), un allié des plus utiles

dans les prises de décision de dernière minute, telles que des restrictions de circulation concernant certaines routes, viaducs ou ponts qui n'étaient pas signalés par les autorités lors de la cueillette de renseignements permettant la programmation des cartes incluses dans nos appareils.

Chaque chauffeur a sa façon de procéder dans l'établissement de son itinéraire. Pour ma part, je procède selon les étapes suivantes :

1. Enregistrement de l'adresse dans l'appareil de navigation et consultation de l'itinéraire proposé.
2. Validation de celui-ci à l'aide d'un atlas ou d'une carte routière permettant une vue générale de la route suggérée.
3. Vérification des tableaux de restrictions des routes et des ponts à partir des informations fournies par les autorités des États et provinces.
4. Consultation à partir de mon iPad de l'emplacement de mon client, me permettant ainsi de voir une photographie aérienne des lieux.

Une fois ces quatre étapes confirmées, je peux suivre les informations fournies par mon appareil **GPS** et en cas de besoin, il me reste toujours le **GBS**. 

Pierre Tanguay

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

DES IDÉES QUI CONDUISENT À DES RÉSULTATS

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



DEMANDEZ LA BOÎTE AVEC LE TAUREAU.

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



Coéquipiers : objectif zéro

Dans le sport comme dans l'industrie du transport, la participation de tous est essentielle dans l'atteinte de l'objectif zéro accident. Par Samuel Laverdière

Vous lisez présentement la première chronique de prévention et de sécurité au travail depuis le tragique décès de mon collègue Langis Lafrance, survenu en novembre dernier. Je me dois de rendre hommage à celui qui a œuvré plus de 25 ans dans le domaine de la santé-sécurité du travail, et qui a notamment partagé son riche bagage professionnel via sa chronique dans *Transport Routier*. Je ne tenterai pas de chausser les grands souliers d'un préventionniste aguerri de la trempe de Langis. J'irai plutôt de ma propre plume, le tout dans l'idée de vous informer sur la prévention des lésions professionnelles.

Avec ma première chronique, j'ai décidé d'y aller vers un sujet d'intérêt général. Comme certainement la majorité d'entre vous, je suis un grand partisan de hockey. Par rapport à la prévention, l'analogie s'applique facilement. Peut-être vous souvenez-vous d'un journaliste mentionnant qu'un entraîneur tire le meilleur des joueurs ou bien qu'il a «perdu son vestiaire»? Ou alors que les joueurs sont «vendus» au système de jeu de l'entraîneur? Le travail d'équipe vise à éliminer les silos et à favoriser le partage d'informations pour atteindre un objectif d'équipe. Faisons le parallèle entre l'industrie du transport, le monde du sport et la prévention des accidents de travail.

Une organisation avec une vision

Un employeur a besoin, comme une équipe sportive, de dirigeants qui aspirent à être les meilleurs dans leur domaine. Quelle que soit notre fonction dans l'entreprise, que l'on soit président, directeur des ressources humaines ou superviseur de l'atelier mécanique, chacun doit faire en sorte que les orientations soient connues et que l'équipe de travailleurs sur le terrain soit en mesure de les appliquer. L'élaboration d'un plan de match devient alors essentielle afin de déterminer les stratégies, les priorités d'action, voire la planification de la relève. Pour éviter que nos effectifs ne se retrouvent sur la liste des joueurs blessés, mieux vaut faire en sorte de s'organiser pour qu'ils demeurent en santé!

Des joueurs impliqués

Les meilleures équipes sont celles qui peuvent compter sur un groupe de joueurs unis, qui travaillent avec un objectif commun. Lorsque chaque coéquipier met la main à la roue, l'organisation obtient alors une des plus importantes sources d'engagement et d'information sur les besoins, les soucis et les préoccupations de son équipe. Quand les joueurs adoptent la même vision que la direction, l'équipe ne peut qu'aspirer aux plus grands honneurs. Je parle ici d'un milieu de travail performant, sain et sécuritaire. C'est du gagnant-gagnant!

Capitaine et assistants

Parfois, il devient intéressant de nommer des représentants de nos travailleurs pour faciliter la communication intra-équipe. Tout bon gestionnaire-coach sait qu'il a besoin de joueurs engagés qui sauront le soutenir dans ses efforts.



Au hockey, nous avons dans chaque équipe un capitaine et des assistants. Un bon capitaine est un leader naturel, quelqu'un qui sait prendre la parole au bon moment et qui est respecté de ses pairs. En milieu de travail et spécifiquement dans le dossier de la santé/sécurité, on parlera alors d'un représentant à la prévention. Si la tâche est trop imposante pour un seul individu, il pourrait y avoir nomination d'assistants pour ainsi former, avec la direction, un comité de santé et sécurité du travail. Une table neutre est alors créée pour qu'ensemble, la direction et les joueurs atteignent leurs objectifs.

Faire face à l'adversité

Le travail d'équipe ne prend pas effet que dans les situations positives de croissance, de performance et de

contrôle des risques. Il arrive parfois qu'il y ait de la discordance entre les joueurs et le groupe de direction, que des accidents de travail se produisent et même qu'il y ait des morts. Dans l'industrie du transport, c'est particulièrement vrai. Les accidents de la route au travail repré-

sentent près du tiers des accidents mortels au travail, selon une étude de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST). L'équipe est ainsi mise à l'épreuve. Mais c'est aussi dans l'adversité qu'on reconnaît les leaders et les champions.

Collaboration, partage et volonté sont des éléments essentiels pour que vos équipes de travail soient en haut du classement, vers l'atteinte de l'objectif zéro accident de travail. **TR**

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

Pneus Lachine acquiert Pneus Southward

2 succursales pour
mieux vous servir

12 baies de service.
unités service routier.



Un des **plus gros** détaillant poids lourds à Montréal

PNEUS **SOUTHWARD**

514-335-2800

5125, Côte-Vertu, St-Laurent, Québec H4S 1E3

PNEUS **LACHINE**

514-637-4603

578 Boulevard Saint Joseph, Lachine, Québec H8S 2L9



Steve Géraldeau
Président, directeur général



Marc Joncas
Représentant commercial



Michel Monast
Représentant commercial



Michel Paiement
Directeur des achats



Gaetan Gendron
Gérant de service

Franchisé Rechapage





Programmation des moteurs

Laissez-vous inconsciemment de l'argent sur la table?

Par Yves Provencher

Au cours d'une conférence technique tenue à Dearborn au Michigan, un fabricant de camions m'a confié une réalité quelque peu décourageante. Les motoristes, ces entreprises spécialisées dans la conception et la construction de moteurs de camions, offrent au-delà de 200 paramètres configurables pour optimiser la performance de leurs moteurs en fonction de l'utilisation. Cependant, les acheteurs n'en tiennent pas compte au moment de la sélection et ne s'y intéressent que très peu suite à l'achat.

En fait, plus de 80 pour cent des moteurs sont vendus avec les paramètres par défaut! Des économies de l'ordre de 10-15 pour cent pourraient être obtenues dans certaines circonstances. Au cœur du problème : les acheteurs ignorent la plupart du temps les gains associés à l'optimisation des moteurs de camions et ainsi, les concessionnaires ne voient pas d'incitatif à présenter le potentiel d'optimisation des moteurs et à les optimiser une fois que le camion est vendu. Une source directe d'économie de carburant est donc totalement ignorée. Notez en plus que cette programmation est gratuite à l'achat du véhicule!

Il n'en fallait pas plus pour que les ingénieurs du groupe PIT, le groupe de recherche de FPIinnovations spécialisé en gestion de flottes et en efficacité énergétique, y voient une occasion d'aider les

membres du groupe à améliorer le rendement de leurs véhicules. Une première question s'est rapidement imposée : pourquoi les acheteurs de camions ne demandent-ils pas une programmation optimisée de leur(s) véhicule(s) en fonction de leur usage? Un bref sondage a rapide-

consommation de carburant et les émissions».

L'objectif principal du projet sera de développer des paramètres adaptés à diverses applications puis de mesurer et diffuser les économies potentielles. Ce projet permettra non seulement d'optimiser les nouveaux

Une demande de financement vient d'ailleurs d'être acceptée en ce sens par le Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétiques (BEIE) du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec.

Les partenaires qui ont accepté de se joindre à PIT sont Cummins Est du Canada et l'ASMAVERMEQ. Bien entendu, des flottes œuvrant dans diverses applications viendront aussi se greffer au groupe pour permettre l'étude et le développement des paramètres et des programmations. Le groupe PIT est très fier de l'engouement lié à ce projet. La Société des alcools du Québec et Cascades Transport inc. ont d'ailleurs déjà confirmé leur intérêt.

Les prochaines étapes à court terme sont de solliciter des flottes de longue distance, de ramassage de résidus, d'autobus ainsi que des flottes forestières pour les inclure au projet.

N'hésitez pas à vous manifester auprès de l'équipe du Groupe PIT si vous êtes intéressés. Nous utiliserons la tribune offerte par l'équipe de *Transport Routier* pour vous faire part en temps et lieu des opportunités et défis dans cet important dossier. **TR**

Yves Provencher est ingénieur et directeur au PIT, un groupe de FPIinnovations. Vous pouvez communiquer avec lui au 514-782-4523 et à yves.provencher@fpinnovations.ca



ment démontré au groupe le manque de connaissances reliées à l'optimisation des moteurs dans tous les secteurs de l'industrie. Les réponses allaient de «on ne savait pas!» à «est-ce que ça donne vraiment quelque chose?».

À la défense des répondants, on trouve en fait très peu de littérature indépendante concernant les différents paramètres adaptés aux utilisations spécifiques et les économies réalisables. Un nouveau projet s'imposait, et c'est ainsi qu'est née l'initiative de «Programmation des moteurs des véhicules commerciaux pour réduire la

moteurs, mais les programmations développées pour des utilisations ciblées et rendues disponibles seront utiles pour faciliter l'optimisation ou encore changer la configuration d'un moteur lorsqu'un camion change de vocation.

Le groupe PIT a donc rencontré divers partenaires pour monter un projet qui pourrait évaluer l'impact d'une programmation optimisée dans diverses applications. Les retombées recherchées de ce projet sont évidemment l'amélioration de la compétitivité des flottes de transport ainsi que la réduction des gaz à effet de serre émis en transport.

IL EXISTE UNE HUILE QUI, COMME VOUS, NE TRAVAILLE PAS DE 9 À 5, MAIS EN TOUT TEMPS.

De longues heures. Des trajets de nuit. Pour vous, c'est tout à fait normal. Voilà pourquoi nous avons mis au point une huile qui travaille tout le temps. Shell Rotella^{md} T6 entièrement synthétique est notre huile moteur qui trime le plus dur à ce jour. Elle procure la propreté du moteur et la protection contre l'usure auxquelles vous vous attendez de Shell Rotella^{md}, une protection améliorée à des températures extrêmes ainsi que des économies de carburant pouvant aller jusqu'à 1,5 %*. En fait, Shell Rotella^{md} T6 n'arrête jamais de vous donner ce qu'il y a de mieux chaque jour. Un peu comme vous. Pour en savoir plus : www.shell.ca/rotellaf



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



*D'après des essais réalisés sur route en 2009 sur des camions de poids moyen, comparativement à Shell Rotella^{md} T Triple protection^{md} 15W-40.
^{md} Marque déposée de Shell Brands International AG, utilisée en vertu d'une licence.



La croissance : primordiale à la survie de l'entreprise

Par Céline Pilote

En tant qu'entrepreneur, il faut toujours avoir en tête de maximiser la valeur de l'entreprise afin que, lorsqu'il sera temps de vendre ou de transférer l'entreprise, l'entrepreneur obtienne le plus gros rendement d'investissement possible.

Il y a plusieurs façons de faire croître l'entreprise.

Croissance organique

Cette façon consiste à optimiser les ventes avec les clients actuels. Souvent, on cherche à acquérir de nouveaux clients sans même optimiser nos relations avec ceux qu'on a déjà. Il arrive qu'un client nous connaisse pour une gamme de produits qu'il est habitué d'acheter de nous et ne connaisse pas tous les autres produits disponibles.

On pense que nos clients nous connaissent et savent tout ce qu'on peut offrir mais, dans bien des cas, ce n'est pas vrai. C'est à nous de leur parler de tous les services offerts et de maximiser nos ventes avec eux. C'est plus facile et beaucoup moins coûteux d'augmenter les ventes chez nos clients actuels que d'essayer de développer une nouvelle clientèle. Un bon logiciel de gestion de la relation client (CRM) est un excellent outil pour aider à la croissance organique.

Croissance par acquisition de nouveaux clients

Qui est mieux placé que nos clients actuels pour nous référer à de nouveaux clients? J'ai toujours fait croître mes

entreprises de cette façon. J'appelais mes clients et leur demandais de me consacrer une trentaine de minutes pour m'aider dans mon développement d'affaires. J'allais les rencontrer et ils me dressaient une liste de contacts qu'ils se faisaient une joie de me référer. Je ne manquais pas de les tenir au courant des développements et de les remercier pour leur aide précieuse.

Je n'ai jamais vraiment cru aux «cold calls»; c'est tellement plus facile de contacter un client potentiel en étant référé par quelqu'un qui apprécie faire affaire avec nous. En plus, en se déplaçant chez nos clients pour cet



exercice, on aura la chance de rencontrer d'autres personnes dans l'entreprise qui pourraient avoir besoin de nos services. On fait alors d'une pierre deux coups.

Croissance par fusion

C'est une des façons les plus rapides de croître. En fusionnant nos opérations avec une autre entreprise dans le même domaine, on accroît notre chiffre d'affaires et on réduit nos dépenses. Un autre avantage non négligeable : nous n'avons pas à déboursier pour acheter une entreprise.

Par contre, pour réussir une fusion, les valeurs des dirigeants et des employés des deux entreprises doivent être les mêmes ou se ressembler à plusieurs égards. Souvent, les fusions ne fonctionnent pas ou sont un échec tout simplement parce que les cultures des deux entreprises sont trop différentes.

Croissance par acquisition

Acheter une entreprise qui est dans le même domaine nous permet d'accroître nos ventes, mais aussi d'éliminer un concurrent. Encore là, les cultures doivent être semblables sinon les chances de réussite seront minces. Le désavantage, c'est que nous aurons à déboursier un montant important pour acheter l'entreprise. En outre, la transition entre le vendeur et nous prendra un certain temps : le vendeur

doit bien transmettre les connaissances et s'assurer le plus possible que ses clients nous seront fidèles. La cohabitation entre le président qui vend et celui qui achète est parfois difficile. Le nouveau veut faire les choses à sa façon et l'ancien a de la difficulté à lâcher prise.

Croissance par l'embauche de vendeurs

Trouver un bon vendeur, c'est un peu comme gagner à la loterie : c'est rare. Les bons travaillent déjà ailleurs, gagnent un très bon salaire

et ne sont souvent pas prêts à laisser leur confort et leur sécurité pour recommencer dans une autre compagnie. En plus, ils ont souvent dans leur contrat d'embauche une clause de non-concurrence qui ne leur permet pas de travailler pour un concurrent avant quelques années. Il faut qu'ils soient vraiment malheureux, ou qu'on leur offre une augmentation de salaire substantielle, pour qu'ils considèrent changer d'entreprise. Pas facile...

On peut toujours se tourner vers des vendeurs juniors qu'on formera à notre façon. C'est un chemin plus long, mais qui peut être très payant à moyen et long terme. À moins que notre représentant une fois formé ne décide d'aller travailler ailleurs pour un plus gros salaire!

La croissance d'une entreprise peut se faire de différentes manières; il n'y en a pas une meilleure que l'autre. Par contre, peu importe la façon choisie, la croissance organique est primordiale et constitue un minimum pour assurer une croissance minimale des ventes. Dorlotez vos clients, intéressez-vous à eux, développez des relations durables et privilégiées avec eux. La croissance organique contribuera alors à une importante proportion de l'augmentation de vos ventes. **TR**

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



UN ESSAI ET VOTRE IDÉE CHANGERA AUTOMATIQUEMENT.



mDRIVE^{MC}

Tirer une pleine charge entre deux lignes blanches peut s'avérer épuisant — à moins que ce soit le camion qui fasse le gros du travail. Voici l'avant-gardiste Mack® mDRIVE^{MC} — la boîte automatisée qui change de vitesse en parfaite douceur et rend le transport de lourdes charges plus aisé, plus sécuritaire et plus écoénergétique. Abordez toutes les situations en confiance, même l'imprévisible. Et vous n'aurez plus jamais à penser aux changements de vitesse.

Faites l'essai de la boîte mDRIVE chez le concessionnaire Mack le plus près.

MackTrucks.com

TOUJOURS PRÊT.



Combien ça coûte?

Par Richard Prévost

Dans notre vie personnelle, nous sommes tous des consommateurs. Est-ce que la qualité du bien convoité convient à nos besoins? Quel est le juste prix? Doit-on sacrifier la qualité et remplacer plus souvent ou viser une qualité supérieure et gagner en longévité? Est-ce que la sécurité est compromise par une qualité inférieure? La gestion de flotte nous met devant ces mêmes dilemmes quand on parle des pièces de remplacement.

Le besoin primaire à combler, c'est celui du transporteur : garder l'équipement sur la route en assurant sécurité, conformité et performance, tout en contrôlant les coûts. Le choix des pièces de remplacement doit donc être un processus rationnel, réfléchi et mesurable. Ça ne devrait jamais être un choix émotif basé sur un rabais surprise, sur l'urgence de remplir une tablette vide ou sur l'envie soudaine d'un manufacturier ou d'un distributeur d'atteindre un quota mensuel.

Le prix d'achat initial d'une pièce ne devrait jamais être le seul facteur à considérer pour évaluer le rendement et le coût de revient total (total cost of ownership). Le VRAI coût de revient se calcule en comparant le prix et la durée de vie utile (par kilomètre, par an ou par heure). Économiser est inutile si un rendement déficient ou une durée écourtée fait augmenter vos frais d'exploitation. Le choix de la qualité et du fournisseur ne

doit donc pas être un choix impulsif; il doit se baser sur des faits mesurables. Votre allié le plus fidèle n'est donc pas votre téléphone intelligent, c'est votre calculatrice.

La meilleure façon d'être bien informé sur la qualité des pièces, sur leur rendement attendu et surtout, sur leur garantie, c'est de parler directement avec les manufacturiers. Comme lorsqu'on avait huit ans et qu'on jouait au téléphone arabe avec nos amis : plus on ajoute d'inter-

façon engendre des pertes annuelles de 12 milliards en bris, perte de productivité et accidents.

L'industrie souffre également de failles dans la réglementation. Quand on achète un camion neuf, le fabricant doit se conformer à l'ensemble des normes et lois en vigueur. Là où la sauce se gâte, c'est qu'une fois sorti de l'usine, ce même camion peut être réparé par n'importe qui avec n'importe quoi. Par exemple, la *National Highway*

La NHTSA a récemment modifié les normes concernant la distance de freinage des véhicules lourds neufs, réduisant celle-ci d'environ 30 pour cent. Malgré ça, vous pouvez remplacer les freins d'un camion «conforme» par une pièce de qualité moindre ou carrément par une contrefaçon sans que personne ne s'y objecte.

médiaires, plus l'information se perd. Sans éloigner le distributeur du processus, n'hésitez pas à contacter directement les manufacturiers pour avoir l'information de première main. Savez-vous combien d'argent vous pouvez gaspiller annuellement en remplaçant à vos frais des pièces déjà couvertes par une garantie?

La contrefaçon de pièces est aussi un fléau qui coûte très cher à l'industrie. L'*American Trucking Associations* (ATA) chapeaute le *Technology & Maintenance Council* (TMC). Cet organisme vise à améliorer la qualité des équipements, les procédures d'entretien et l'expertise des gestionnaires de flotte. Le TMC estime que la contre-

Traffic Safety Administration (NHTSA) a récemment modifié les normes concernant la distance de freinage des véhicules lourds neufs, réduisant celle-ci d'environ 30 pour cent. Malgré ça, vous pouvez remplacer les freins d'un camion «conforme» par une pièce de qualité moindre ou carrément par une contrefaçon sans que personne ne s'y objecte. La sécurité routière se voit donc compromise par des choix douteux que seuls votre conscience, votre fonds de roulement et votre couverture de responsabilité civile pourront éviter.

Outre la sécurité et le coût au kilomètre, vos décisions influencent également le rendement de vos techniciens. Choisir de remplacer une pièce précise par un

modèle différent pour économiser sur son prix d'achat peut avoir un effet négatif sur la productivité de votre atelier. Demandez-vous s'il y a des répercussions sur la formation nécessaire, sur le temps d'installation ou si des modifications à l'équipement seront requises. Tous ces facteurs peuvent rapidement faire oublier l'économie réalisée au départ. Expliquez également à votre équipe d'entretien les raisons qui motivent vos choix. Aidez-la

à voir le remplacement de pièces comme un facteur influent du coût au kilomètre, et non comme un acte spontané et

répétitif sans lien avec la rentabilité globale de l'entreprise.

La gestion des pièces de remplacement n'est pas une science floue. Il n'y a aucune recette magique, seulement un peu de logique et beaucoup de calculs.

Cette chronique a été réalisée grâce à la collaboration de Stéphane Godbout, vice-président à la gestion du parc des véhicules chez Location Brossard. Le sujet lui tient à cœur et son expertise m'a apporté une vision très claire sur ce vaste sujet. Merci, Stéphane! 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.



CONSOMMEZ MIEUX

TOTAL RUBIA TIR 7900 FE 10W-30

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

JUSQU'À **3%** D'ÉCONOMIE EN CARBURANT



AVANTAGES

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

HOMOLOGATIONS ET SPÉCIFICATIONS

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

total-lub.ca



Têtes d'affiche

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



1



2



3



4



5



6



7



8

1 Robert Heroux de Lorrainville, adepte du **Rodéo du Camion** depuis plus de 10 ans, a eu toute une surprise en grattant un billet gagnant de la **Roue de fortune chez vous!** plus tôt cet été. C'est d'ailleurs au Rodéo qu'il a choisi de faire tourner la roue, en compagnie de proches et d'une foule de curieux venus l'encourager. Sur la photo il est en présence d'*Anick Dumontet*, animatrice de l'émission.

2 Gaëtan Couture annonce, au nom de toute l'équipe de **Gaëvan**, la venue de **Robert Thompson** en tant que directeur des ventes. Celui qu'on surnomme «BobHino» compte plusieurs années d'expérience dans le domaine du camion.

3 Luc Rivard, président de **Camions Isuzu Montréal Ouest**, annonce la nomination de **Claude Deslauriers** au poste de directeur, département de service. M. Deslauriers possède plus de 45 ans d'expérience dans le domaine du service après-vente ainsi que de l'entretien de flotte de camions.

4 Daniel Deschatelets, vice-président de **Camions Isuzu Montréal Ouest**, annonce la nomination de **Mark Tatigian** au poste de gestionnaire senior, développement des affaires. M. Tatigian possède plus de 30 ans d'expérience dans le domaine de la vente et du service de camions.

5 Daniel Deschatelets, vice-président de **Camions Isuzu Montréal Ouest**, annonce la nomination de **Ryan Lapointe** au poste de gestionnaire senior, développement des affaires. M. Lapointe possède une vaste connaissance du domaine du transport ainsi que de la location et des services d'entretien de flotte. Il a d'ailleurs travaillé au développement de la nouvelle clientèle pour la compagnie **Ryder** au cours des trois dernières années.

6 Le tournoi de golf du **Comité technique de camionnage du Québec (CTCQ)** s'est déroulé le 29 mai dernier au Centre de golf Le Versant, à Terrebonne. Cette année, les golfeurs amateurs jouaient au profit de l'**Auberge Le Tournant**, qui accueille et accompagne des jeunes en difficulté. Sur la photo on retrouve, de gauche à droite : **Jonathan Painchaud** (porte-parole pour la Fondation Le Tournant), **Paul Ratté** (président du CTCQ), **Sylvie Barbeau** (directrice de la Fondation Le Tournant), **André St-Pierre** (directeur au CTCQ et responsable de l'organisation) et à l'arrière-plan **Sylvain Martin** (DG de l'événement).

7 Le 5 juillet dernier avait lieu la croisière annuelle des feux d'artifice du **Club des professionnels du transport Québec inc. (CPTQ)**, alors que l'Italie était la vedette du spectacle pyrotechnique. L'événement, qui affichait complet, a été rendu possible grâce à la générosité des entreprises commanditaires.

8 Le **Groupe Morneau** annonce la nomination de **François-Nicolas Carrier** au poste de directeur des ressources humaines. Ce dernier collaborera, entre autres choses, à l'élaboration de la structure RH de l'organisation. Diplômé de l'Université Laval en relations industrielles, M. Carrier a débuté sa carrière de conseiller en ressources humaines en 1999 au sein de l'entreprise **Eskimo Express inc.**, aujourd'hui propriété du Groupe Morneau.



UN AÉRODYNAMISME TRANCHANT.
Le tout nouveau 5700. Dès l'automne 2014.

Inscrivez-vous pour des mises à jour par courriel au allnew5700.com

WS/MC-A-504F. Les spécifications sont sujettes à modification sans préavis. Western Star Truck Sales, Inc. est homologué ISO 9001:2008 et ISO 14001:2004. Droits d'auteur © 2014 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Western Star Truck Sales, Inc. est une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une entreprise du groupe Daimler.

DAIMLER | Western Star - Une marque du groupe Daimler



La **compétitivité** dans la **pérennité**

Jean-François Audet veut positionner VA dans l'ensemble de la chaîne logistique de ses clients. Il a la vision et l'équipe pour le faire.

Par Steve Bouchard

En 35 ans d'existence, **VA inc.** a connu deux années charnières : 2006 et 2009. Durant cette courte période, un conflit de travail aurait pu tout faire chavirer. Au contraire, il a servi de catalyseur aux changements qui ont mené à la plus grosse acquisition de la compagnie. Deux événements et trois années qui ont déterminé la destinée de la 9^e plus grande flotte pour compte d'autrui au Québec, selon notre Top 25 2014.

Jean-François Audet, 48 ans, était aux commandes lors de ces deux événements déterminants pour l'entreprise, fondée à Laurier-Station en 1954 par son arrière grand-père Zéphirin Lapointe et son grand-père André, puis reprise par son père Viateur Audet dans les années 70.

Formé en administration, il a plongé dans l'entreprise très jeune, tout comme sa sœur Isabelle, avocate de formation qui s'occupe des affaires légales de l'entreprise. «Certains se font dire, va apprendre ailleurs et tu reviendras à la maison, d'autres

se font dire viens-t'en dans la compagnie, on a besoin de toi. Je fais partie du deuxième groupe», sourit-il.

Prendre la relève de l'entreprise familiale était écrit dans son code génétique. «J'aime les affaires, la logique derrière les affaires», confie-t-il. «Ce qui m'allume, c'est de créer de la valeur, de mettre en place une organisation performante et de voir une équipe qui a du plaisir, qui se réalise et qui avance.»



Photo : Yan Villeneuve, Studio Yamoo

Une période charnière

À sa toute première année à la présidence, en 2006, Jean-François Audet a été confronté au premier grand défi de sa carrière : une négociation difficile qui a mené à une grève, puis une entente intervenue après dix semaines a permis de poursuivre sur de nouvelles bases.

Spécialisée dans le transport de meubles, VA n'avait plus la flexibilité

requis pour faire face à son principal concurrent, la compagnie ontarienne Nesel Fast Freight, qui avait acquis Transport Gingras quelque temps auparavant. Les deux entreprises avaient les mêmes clients, exploitaient des entrepôts près l'un de l'autre. Tout était en double.

«Nous étions confrontés à un choix : ou nous changions complètement de domaine, ou nous tentions de consolider

le marché», explique M. Audet.

En 2009, le jeune président a posé le geste le plus important de sa carrière et de son entreprise en faisant l'acquisition de Nesel.

VA a entrepris une consolidation et a été en mesure de rationaliser d'année en année pour maintenir les volumes dans un marché en baisse et diminuer les coûts.

«Il va sans dire que l'acquisition de Nesel représente la plus grosse décision que nous ayons prise. Nous avons doublé le nombre de nos employés, notre chiffre d'affaires et le nombre de camions. Mais la réussite de cette transaction résidait dans la rationalisation, ce que nous avons fait par la suite», souligne Jean-François Audet.

Une vision logistique

Si VA a renforcé sa position dans son marché, il n'en reste pas moins que le secteur manufacturier demeure «soft», analyse M. Audet, qui évalue que le chiffre d'affaires de la compagnie a diminué de 25 pour cent depuis cinq ans. Des décisions ont été et sont prises pour réduire les coûts et optimiser les opérations, mais la pression est forte et les négociations sont serrées.

Le secteur du meuble a changé du tout au tout depuis les débuts de la compagnie. Le marché manufacturier s'est complètement métamorphosé et VA a dû s'adapter à plusieurs reprises. L'époque où le centre du Québec comptait de nombreux fabricants de meubles, et où chaque village avait son détaillant est révolue. Aujourd'hui, le marché se compose des gros détaillants en milieu urbain et de détaillants régionaux de taille moyenne. La chaîne d'approvisionnement, les méthodes de distribution et les modèles de transport ont changé.

«Dans le domaine manufacturier, on avait tendance à centraliser les expéditions à un transporteur, mais ce n'est plus le cas», analyse M. Audet. «Nous sommes dans une industrie de forte rationalisation et nous sommes constamment mis en compétition. C'est à nous de choisir si on veut se plier à la pression des taux et s'affaiblir, ou mieux choisir ses clients et répondre aux besoins de leurs modèles logistiques.»

C'est dans cette approche d'intégration

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.

Photo: VA



à la chaîne d'approvisionnement que VA se démarque et veut se démarquer plus encore. Encore là, l'entreprise s'assure de s'ajuster aux changements du marché, en ajoutant un terminal ou en ajoutant une nouvelle opération pour répondre aux besoins spécifiques du client. «Ensuite, tu essaies d'intégrer l'ensemble de tes clients dans ton nouveau modèle», indique-t-il.

«Les 3PL qu'utilisent les grandes entreprises analysent les systèmes de distribution et leurs coûts. Il faut être en mesure de discuter avec eux, même si cela remet en question ton propre modèle, et il faut être capable en temps et lieux de s'adapter aux modèles souhaités par ses clients.»

Toujours se réinventer

S'ajuster, s'adapter. Voilà la réalité à laquelle VA a été confrontée dans le passé et avec laquelle la compagnie devra composer dans un avenir qui s'annonce encore plus changeant.

Que réserve cet avenir? Jean-François Audet envisage plus d'achats par Internet, donc moins de magasins et plus de livraisons directes, ce qui laisse une plus grande place à prendre dans la chaîne de distribution. Il veut demeurer à l'affût des besoins de ses clients actuels et futurs.

Les fermetures d'usines et de centres de distribution au Québec ont beaucoup fait changer le modèle logistique de transport, concentrant géographiquement les volumes de masse davantage vers l'Ontario et les États-Unis. Par souci de complémentarité à ses activités actuelles, la famille Audet a fait l'acquisition de l'entreprise de transport Terra-Nova dans les Maritimes et a commencé à desser-

vir l'est des États-Unis, créant ainsi un triangle permettant un meilleur équilibre fonctionnel de ses opérations routières.

«Cela nous permet d'offrir une chaîne logistique optimisée au client. Nous voulons nous positionner dans plusieurs maillons de la chaîne, c'est-à-dire en approvisionnement, distribution, livraison à domicile, entreposage, etc. Cela nous permet aussi d'élargir notre présence dans le marché, ce qui devrait nous amener à couvrir l'ensemble du Canada.»

À plusieurs reprises durant notre entretien, Jean-François Audet est revenu sur l'importance de ses employés, de son équipe. Il cite l'ancien coureur automobile Alain Prost : «La vraie réussite d'une équipe, c'est d'assurer la compétitivité dans la pérennité.»

Pour assurer cette pérennité de l'entreprise, croit-il, il faut être compétitif dans le marché, résister à l'envie de dire oui à des tarifs qui affaiblissent l'entreprise et bien mesurer les répercussions de ses décisions sur la qualité des revenus.

«Nous avons une responsabilité sociale envers nos employés et leurs familles, nous avons la responsabilité de bâtir quelque chose de solide qui leur donne une certaine sécurité», lance M. Audet. «Nous nous devons de créer de la valeur avec nos entreprises. Les entreprises qui vont se différencier demain sont celles qui seront capables de créer un environnement social exceptionnel pour les gens qui y travaillent et pour leurs familles, un environnement qui soit valorisant et dans lequel ils peuvent se développer.»

«Notre objectif, c'est la compétitivité dans la pérennité. C'est simple à dire, mais ce n'est pas magique et nous y travaillons fort.» **TR**

GOODYEAR

pneus-sp.ca



PNEUS SP

POIDS LOURDS

Pneus SP Anjou
Anjou
514 354-7444

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

Pneus RCL
St-Eustache
450 491-1302



UNIPNEU
CERTIFIÉ
POIDS LOURD

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
1 - TransForce inc.	16 700	0*	4 240	12 460	7 500	13 300



500-8801, route Transcanadienne, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z6

Tél. : (514) 331-4000 Téléc. : (514) 337-4200

Site Internet : www.transforcecompany.com

Courriel : administration@transforcecompany.com

± : même Fondation: 1997 Secteurs : LTL, TL, M, E, V, C, U, L, Me

Colis et Courrier

Canpar Courier – Brian Kohut (Vice-président exécutif) ICS Courier – Brian Kohut (Vice-président exécutif) Dynamex (Canada) – Brian Kohut (Vice-président exécutif) Dynamex (USA) – Scott Leveridge (Président) Ensenda – Scott Leveridge (Président) Loomis Express – Rick Hashie (Président) TForce Integrated Solutions – Rick Hashie (Président)

Transport de lots brisés

Canadian Freightways – Rob O'Reilly (Vice-président exécutif) Clarke Transport – Darell Hornby (Président) Concord – Rick Hashie (Président) Kingsway – Rob O'Reilly (Vice-président exécutif) La Crete Transport – Jake Fehr (Directeur général) McMurray Serv-U Expediting – Elvis Penton (Directeur général) Quik X Transportation & Quixtrax Intermodal – Jeff King (Vice-président, directeur général) TST Overland Express – Rob O'Reilly (Vice-président exécutif) Vitran – Tony Trichilo (Président)

Transport de lots complets

A & M International & Ganeca – Yvan Lapointe (Directeur général) Besner – Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) Clarke Road Transport – Darell Hornby (Président) Couture – Serge Poulin (Directeur général)

Grégoire – Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) Highland & Highland Intermodal – Terry Gardiner (Vice-président et directeur général) JC Germain – Jean-Claude Germain (Président) Papineau International – Philippe Papineau (Directeur général) Roadfast – John Brodigan (Directeur général) Transport America – Scott C. Arves (Président) TST Truckload & TST Load Brokerage – Tom Philips (Vice-président et directeur général)

Services spécialisés de lots complets

Bergeron – André Bergeron (Directeur général) CF Truckload & Logistics – Robert McGonigal (Directeur général) Durocher International – Steve Lamontagne (Directeur général) E.L. Farmer – Dave Musgraves (Président) GHL Transport – Patrick Sarrazin (Directeur général) Golden International – Martin Godbout (Directeur général) Kingsway Bulk – Junior Roy (Président) McArthur Express – Rick Hashie (Président) Logistique Mirabel – Patrick Sarrazin (Directeur général) Nordique – Philippe Papineau (Directeur général) P&W Intermodal & MTMX – Mark Joczys (Directeur général) Rebel Transport – Ron Lystang (Vice-président et directeur général) Trans4 Dedicated Delivery –

Équipe du siège social :

Alain Bédard, FCPA, FCA : Président du conseil, président et chef de la direction
Johanne Dean : Vice-présidente, marketing et communications
Sylvain Desaulniers, CIRC : Vice-président, ressources humaines
Louis Gagnon : Vice-président, développement des affaires
Josiane M. Langlois, LL.M. : Vice-présidente, affaires juridiques et secrétaire corporative
Chantal Martel, LL.B. : Vice-présidente, assurance et conformité
Martin Quesnel, CPA, CA : Vice-président, finances
Alain Raquepas, CPA, CA, LL.B. : Chef de la direction financière
Margaret Smith, CA : Vice-présidente, finances – soutien opérationnel
Ken Tourangeau, CPA, CA : Vice-président, administration

Équipe de l'exploitation :

Scott C. Arves : Président et chef de la direction – Transport America
Jean-François Dodier, CPA, CMA : Vice-président exécutif
Brian Kohut : Vice-président exécutif
Scott Leveridge : Président, Dynamex, USA
Rob O'Reilly : Vice-président exécutif
Dave Richmond : Président – Gestion des déchets

Brenda Everitt (Vice-présidente et directrice générale) TST Expedited & TST Air – Jeff Laforet (Vice-président et directeur général) Westfreight Systems – Robert McGonigal (Directeur général) Winalta – Robert McGonigal (Directeur général)

Albert Léger (Président) Kobelt Transportation – Chris Forsythe (Président) Patriot Freight Services – James Lavoie (Président) Quik X Logistics & Axiom Warehousing – Jeff King (Vice-président et directeur général) St-Lambert – Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) Stream Logistics – Rick Baird (Directeur général) TLS Location de remorques – Norman Brazeau (Vice-président et directeur général) Trans4 Logistics – Brenda Everitt (Vice-présidente et directrice générale)

Services spécialisés

Gestion de déchets

Malex – Matrec – Thibault – Daniel Boulianne (Président)
Lafleche – Brian King (Président)

Services de logistique

CF Dedicated Services – Robert McGonigal (Directeur général)
CK Logistics – Connie Roberts (Présidente) E&L Logistics –

Services de déplacement d'appareils de forage

TForce Energy Services (U.S.A.) – Jay Garner (Président)

* TransForce nous fournit ses chiffres en termes d'unités motrices et de remorques. Comme nous n'avons pas la ventilation entre les camions et les tracteurs, nous les avons tous regroupés sous l'appellation «tracteurs»

2 - Groupe Robert

4 400

0

1 100

3 300

0

2 900

20, boulevard Marie-Victorin
Boucherville (Québec) J4B 1V5
Tél. : (514) 521-1011; (800) 263-0022
Téléc. : (450) 641-3476

Site Internet : www.robert.ca

± : même Fondation : 1946

Secteurs : LTL, TL, V, E, R, C, L, I, déchets dangereux, produits chimiques, broyage de bois, éoliennes, transit international



Personnes-ressources :

Président : Claude Robert
Vice-président exécutif : Michel Robert
Vice-président, Sécurité et conformité : Jean-Yves Letarte
Vice-président, Ressources humaines : Éric Trudeau
Vice-président Finances : Marcel Boily
Vice-président, Centres de distribution : Réjean Lacharité
Vice-président, Ventes : Gilbert Duquette

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
3 - SGT 2000 inc. 354, route 122, Saint-Germain (Québec) J0C 1K0 Tél. : (819) 395-4213; (800) 363-4216 Téléc. : (819) 395-5161 Site Internet : www.sgt2000.com Courriel : info@sgt.com ± : même Fondation : 1988 Secteurs : TL, E, C, L	1 925	0	325	1 600	15	400
	Personnes-ressources : Président : Denis Coderre Vice-président : Jean Courchesne Vice-président finances : Serge Tremblay Directeur de la flotte et de l'entretien : Denis Coderre Directeur de la sécurité : Jean-Pierre Rabbath Directeur des ventes : Philippe Bourret					
4 - Transport Américain Canadien C.A.T. inc. 4, rue du Transport, Coteau-du-Lac (Québec) J0P 1B0 Tél. : (450) 763-6363; (800) 363-5313 Téléc. : (450) 763-2400 Site Internet : www.cat.ca Courriel : cat@cat.ca ± : même Fondation : 1978 Secteurs : TL, E, C, L	1 700	0	350	1 350	45	450
	Personnes-ressources : Président : Daniel Goyette Vice-président senior : François Nadeau Directrice des ventes : Annie Goyette Directrice des opérations : Karine Goyette Directeur de l'entretien : Hugo Brouillette					
5 - Simard Transport Ltée 1212, 32 ^e avenue, Lachine (Québec) H8T 3K7 Tél. : (514) 636-9411 Téléc. : (514) 633-8078 Site Internet : www.simard.ca Courriel : info@simard.ca ± : même Fondation : 1943 Filiales : Entrepôt Simard Inc., Sim-Tran (Ontario) Inc., Simard Westlink Inc. Secteurs : LTL, TL, E, C, L	1 537	73	394	1 070	224	898
	Personnes-ressources : Président : Peter Abraham Vice-président exécutif : Ferris Abraham Vice-président Ventes : Joe Vannelli Vice-président Colombie-Britannique : Denis Bertrand Vice-président Québec & Ontario : Donald Abraham Vice-président Finances : Evangelos Manos Directeur de l'entretien : Daniel Blouin Directeur des ressources humaines : Michel Auclair Directeur de la sécurité : André Gagnon Directeur de l'entrepôt : Sylvain Vallée					
6 - Groupe Guilbault Itée 435, rue Faraday, Ste-Foy (Québec) G1N 4G6 Tél. : (418) 681-0575; (800) 463-2655 Téléc. : (418) 681-9198 Site Internet : www.groupeguilbault.com Courriel : administration@groupeguilbault.com ± : même Fondation : 1929 Filiales : Transport Guilbault, Transport Guilbault Canada, Transport Guilbault International, Transport Guilbault Atlantique Secteurs : LTL, TL, R, C, U, L, E, A	1 398	5	293	1 100	63	617
	Personnes-ressources : Président : Eric Gignac Vice-présidente Tarification : Nadine Guilbault Vice-président Opérations : Ghislain Poirier Vice-président Finances : Daniel Gariépy Vice-présidente Administration et Contrôle : Guylaine Ouellet					
7 - Groupe Morneau 40, rue Principale, Saint-Arsène (Québec) G0L 2K0 Tél. : (418) 862-2727 Téléc. : (418) 862-6472 Site Internet : www.groupe-morneau.com Courriel : info@groupe-morneau.com ± : même Fondation : 1942 Filiales : Eskimo Express inc., Solution Morneau Inc., Groupe Réflexion Logistique, Transport Sego Secteurs : LTL, TL, R, C, U, E, L	1 385	25	382	978	50	980
	Personnes-ressources : Président : André Morneau Vice-président : Jacques Pelletier Vice-présidente ressources humaines : Micheline Morneau Directeur général : René Thériault Directeur des opérations : Denis Therrien Directeur de la flotte : Denis Marcotte Directeur des ressources humaines : François-Nicolas Carrier Directeur de la sécurité : Régis Chénard Coordinatrice de la formation : Maryse Pelletier Directeur des ventes : Sylvain Lavoie Directeur du marketing : Serge Rémy Directeur du trafic : Dominic Germain					

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2013 **LTL** : charges partielles **TL** : charges entières **V** : vrac **C** : conteneurs **CL** : citernes liquides
CV : citernes vrac **Me** : messagerie **E** : entreposage **F** : forestier **I** : intermodal **L** : logistique **U** : urgences **M** : meubles **R** : réfrigéré **A** : autres

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
8 - Normandin Transit inc.	1 323	1	329	993	30	558
151, boul. Industriel, Napierville (Québec) J0J 1L0 Tél. : (450) 245-0445; (800) 667-8780 Télec. : (450) 245-0441 Site Internet : www.normandintransit.com Courriel : danielle@normandintransit.com ± : même Fondation : 1988 Secteurs : LTL, TL, M, R, L, A (chauffé)					Personnes-ressources : Président : André Normandin Vice-présidente : Danielle Normandin Vice-président Développement des affaires : Éric Raimondo Vice-président Finances : Benoit Martel Vice-présidente Logistique : Tracey Raimondo Directeur général : Alain Panneton Directeur des opérations : François Duplessis Directeur de la flotte : Gilles Guillard Représentant, Développement des affaires : Alain Benoit Directrice de la sécurité : Linda Bernard	
9 - VA inc.	1 015	11	186	818	0	450
600, rue Louis Pasteur, Boucherville (Québec) J4B 7Z1 Tél. : (450) 641-0082 Télec. : (450) 641-9985 Site Internet : www.vatransport.com Courriel : information@vatransport.com ± : même Fondation : 1979 Filiale : Nesel Fast Freight Incorporated Secteurs : LTL, TL, M, C, E, L					Personne-ressource : Président-directeur général : Jean-François Audet	
10 - Groupe Boutin inc.	951	13	269	669	9	516
1397, Savoie, Plessisville (Québec) G6L 1J8 Tél. : (819) 362-7333; (800) 567-5841 Télec. : (819) 362-3857 Site Internet : www.boutinexpress.com Courriel : boutinexpress@boutinexpress.com ± : même Fondation : 1945 Filiales : V. Boutin Express inc., Frontenac Express inc., Transnat Express inc., Transport Jean Beaudry Inc. Secteurs : LTL, TL, E, R, C, L, A (gestion de flotte privée)					Personnes-ressources : Président : Bernard Boutin Directeur Finances et Administration : Marc Binette Directeurs des opérations : Dominique Marcoux Directeur de la flotte : Jean-Robert Fontaine Directeur Gestion des risques et Conformité : Stephen Leblanc Directrice des ventes : Suzie Morin Directeur des systèmes d'information : Jean-Philippe Boutin Directeur du prix de revient : Andrée Pellerin Directeur des ressources humaines : Marc-André Landry	
11 - Groupe Transport St-Michel/Distribution Marcel Dion	716	7	155	554	35	240
340, chemin Pigeon, St-Michel (Québec) J0L 2L0 Tél. : (450) 454-9903; (866) 554-9903 Télec. : (450) 454-2492 Site Internet : www.transportstmichel.com ± : ↑ 7 Fondation : 1995 Secteurs : TL, V, C, E, I, L, U					Personnes-ressources : Président : Sylvain Oigny Directrice des opérations : Josée Cardinal	
12 - Les services logistiques Trans West inc.	715	0	210	505	90	470
1900, 52^e avenue, Lachine (Québec) H8T 2X9 Tél. : (514) 345-1090; (800) 361-4965 Télec. : (514) 631-5111 Site Internet : www.groupeptranswest.com Courriel : info@groupeptranswest.com ± : ↓ 1 Fondation : 1989 Secteurs : LTL, TL, M, E, R, C, U, L, A Location de remorques réfrigérées					Personnes-ressources : Président : Réal Gagnon Vice-président : Denis Paquet Vice-président Ventes & Opération : Jean-Louis Brault Vice-président Développement Technologique : André Boisvert Vice-président ressources humaines : Pascal Gaudet Directeur de la conformité : Guy Roy	
13 - Transport Bourassa inc.	654	1	172	481	1	380
800, rue de Dijon, Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 8G3 Tél. : (800) 363-9254 Télec. : (450) 346-5153 Site Internet : www.bourassa.ca Courriel : jbeaucage@bourassa.ca ± : ↓ 1 Fondation : 1956 Filiales : Entrepasage Plaspak, Entrepôt de douane St-Jean Secteurs : LTL, TL, E, R, C, U, L, A					Personnes-ressources : Président : Jean Bourassa Directrice des opérations : Marie-Ève Turcot Directeur de la flotte et de l'entretien : Serge Bergeron Directrice des ressources humaines : Louise Fournier Directeur des ventes et tarification : Jean Pelchat Développement des affaires : François Breault	

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
14 - Transport Hervé Lemieux	575	41	254	280	29	401
6500, ch. Saint-François, Saint-Laurent (Québec) H4S 1B7 Tél. : (514) 337-2203; (800) 561-2923 Téléc. : (514) 337-9556 Site Internet : www.transportlemieux.com Courriel : info@transportlemieux.com ± : ↓ 1 Fondation : 1947 Filiales : Location Hervé Lemieux, Translem inc. Secteurs : TL, R, L, gestion de flotte privée						
 Personnes-ressources : Président : Richard Lemieux Vice-président exécutif : Guy Lemieux Directeur général : Jean-François Pagé Directeur des opérations : Christian Lesage Directeur de la flotte : François Fortin Directrice Ressources humaines : Sylvie Picaizen Développement des affaires : Alain Gosselin Directeur Tarification et prix de revient : Martin Mercier Coordonnateur Sécurité : Michel Lavoie Directrice des finances : Élise Marsolais						
15 - Groupe Jules Savard	540	0	160	380	1	300
2390, Bauman, C.P. 817, Jonquière (Québec) G7X 7W6 Tél. : (418) 548-7187; (800) 463-9621 Téléc. : (418) 548-9696 Site Internet : www.jules.savard.qc.ca Courriel : carll@jules.savard.qc.ca ± : ↓ 1 Fondation : 1972 Secteurs : TL, C, E, L, U, A						
 Personnes-ressources : Président : Jules Savard Directeur des opérations et des ventes : Guy Savard Directeur de la flotte et de l'entretien : Stéphane Tremblay Directeur des ressources humaines : Éric Dubé						
16 - Transport TYT	523	0	98	425	40	225
675, boulevard Lemire Ouest, Drummondville (Québec) J2B 8A9 Tél. : (819) 474-4884; (800) 567-9498 Téléc. : (819) 474-5316 Site Internet : www.groupepytyt.ca Courriel : info@groupepytyt.ca ± : ↓ 1 Fondation : 1980 Secteurs : LTL, TL, V, C, E						
 Personnes-ressources : Président : Patrick Turcotte Vice-président - développement des affaires : Mickaël Turcotte						
17 - Transport Bourret	475	10	151	314	9	436
375, boul. Lemire, C.P. 816, Drummondville (Québec) J2B 8G8 Tél. : (819) 477-2202; (800) 567-1470 Téléc. : (819) 477-2717 Site Internet : www.bourret.ca Secteurs : LTL, TL, E, L, A (remorques chauffées) ± : même Fondation : 1928						
 Personnes-ressources : Président : François Bourret Directeur des opérations Transport Bourret : Alain Lemieux Directeur des opérations Bourret International : Yves Lemire Directeur parc véhicules et infrastructures : François Desjardins Directeur atelier mécanique : Marc-André Guilbault Directeur des ressources humaines : Frédéric Ouellet Directeur des ventes : André Prud'homme Directeur de la tarification : Jean-François Gingras						

Légende : **±** : gain ou perte de rangs par rapport à 2013 **LTL** : charges partielles **TL** : charges entières **V** : vrac **C** : conteneurs **CL** : citernes liquides
CV : citernes vrac **Me** : messagerie **E** : entreposage **F** : forestier **I** : intermodal **L** : logistique **U** : urgences **M** : meubles **R** : réfrigéré **A** : autres



assurance

"GRANDIR ENSEMBLE"

m2assurance.com
855-425-0505

Marc Fugère et Matthieu Préfontaine



	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
18 - Groupe Goyette	429	1	50	378	35	159
2825, boulevard Casavant Ouest, Saint-Hyacinthe, (Québec) J2S 7Y4 Tél. : (450) 773-9615 Téléc. : (450) 773-9832 Site Internet : www.groupegoyette.com Courriel : admin@groupegoyette.com ± : ↓ 2 Fondation : 1956 Secteurs : TL, LTL, L, C, E, I, V, A Filiales : Goyette Transport Inc., Goyette Logistiques Inc., Entreposage Maska Inc., Les Immeubles Goyette Inc., Location Goyette Inc.					Personnes-ressources : Président : Alain Caron, cpa Vice-présidente exécutive : Line Caron Directeur des finances : Stéphane Doucet, cpa Directeur des Opérations Transport : Daniel Poissant Directeur des ventes : Michel L'Heureux Directeur de la flotte et de l'entretien : Robin Pigeon Directeur Entreposage : Benoit Morin Directrice Ressources humaines et sécurité : Jacinthe Meloche, MBA	
19 - Transport Bernières	395	0	100	295	0	225
1721, A-R. Decary, Québec (Québec) G1N 3Z7 Tél. : (418) 684-2421; (800) 463-6722 Téléc. : 1-866-860-0284 Site Internet : www.bernieres.ca Courriel : ventes@bernieres.ca ± : même Fondation : 1979 Secteurs : TL, C, L, R					Personnes-ressources : Président et chef de la direction : Daniel Bouchard Directeur général : Yves Thibault Directeur des finances : Marc-André Bédard, CPA, CMA Directeur conformité / Prévention et sécurité : Guy Brochu	
20 - Transport Bessette et Boudreau inc.	376	2	137	237	4	178
8350, avenue Émilien-Letarte, Saint-Hyacinthe (Québec) J2R 0A3 Tél. : (450) 796-2919 Téléc. : (450) 796-2918 Site Internet : www.b-b.ca Courriel : rener@b-b.ca ± : ↑ 4 Fondation : 1976 Filiales : Bessette & Boudreau Inc. Val-Joli (Qc), Bess Tank Lines Inc., Calgary (Alberta) Cooney's Farm Services Ltd. High River (Alberta) Secteurs : TL, V, I, E, CL, CV					Personnes-ressources : Président Directeur Général : René Rouillard Vice-Président Exécutif : Benoît Rouillard Directeur Finances : Pierre Robert Directeur Opérations : Jean Lemieux Directeur de la flotte : Gilles Hébert Directrice de la formation, des ressources humaines et de la sécurité : Jessica Rouillard	
21 - Transport Gilmyr inc.	373	0	98	275	27	210
315, chemin du Coteau, Montmagny (Québec) G5V 3R8 Tél. : (418) 248-3030 ; (800) 895-7053 Téléc. : (418) 248-1537 Site Internet : www.gilmyr.com Courriel : gilmyr@gilmyr.com ± : même Fondation : 1993 Secteurs : LTL, TL, C, E, L, M, R, A					Personnes-ressources : Président : Gilbert Thibault Vice-présidente : Myrtha D'Amours Directeur des opérations : Marcus Deschênes Contrôleur financier : Karl Martin	
22 - Transport LFL	352	43	83	226	2	180
431, chemin de l'Écore, Vallée-Jonction (Québec) G0S 3J0 Tél. : (418) 253-5423; (800) 463-8881 Téléc. : (418) 253-5117 Site Internet : www.transportlfl.com ± : ↓ 2 Fondation : 1978 Filiales : Roc Bis, 27585793 Québec inc. Secteurs : TL, R, C					Personnes-ressources : Président : Dominique Turcotte Directeur financier : Claude Poulin Directeur des ventes : Daniel Lareau Directeur des opérations : Martin Deschamps Directeur de l'entretien : Steve Vachon Directeur de la sécurité et formation : Magella Gilbert Directrice des projets spéciaux : Line Langlois	

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2013 **LTL** : charges partielles **TL** : charges entières **V** : vrac **C** : conteneurs **CL** : citernes liquides
CV : citernes vrac **Me** : messagerie **E** : entreposage **F** : forestier **I** : intermodal **L** : logistique **U** : urgences **M** : meubles **R** : réfrigéré **A** : autres

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
23 - Gosselin Express	319	9	60	250	2	110

1537, rue Caouette Ouest, Thetford Mines (Québec) G6G 5S5
Tél. : (418) 335-7551; (800) 463-3138 **Téléc.** : (418) 338-5036

Site Internet : www.gosselinexpress.com

Courriel : gosselinexpress@gosselinexpress.com

± : ↓ 1 **Fondation** : 1929

Filiales : Entreposage et Distribution Gosselin,
 Déménagement Gosselin, Location Express

Secteurs : LTL, TL, M, E, V, C, L, U, A



Personnes-ressources :

Président : Louis Gosselin

Vice-présidente finance : Carole Paiement

Vice-président aux opérations : Sylvain Poirier

24 - Transport Matte Ltée	310	1	114	195	0	122
----------------------------------	------------	----------	------------	------------	----------	------------

487, rue Pagé, Donnacona (Québec) G3M 1W6

Tél. : (418) 285-0777

Téléc. : (418) 285-1393

Site Internet : www.transportmatte.com

Courriel : administration@transportmatte.com

± : ↓ 1 **Fondation** : 1951

Secteur : V



Personnes-ressources :

Propriétaires : René Matte, Line Matte, Jean Matte, Anny Matte,
 Mélany Matte, Simon Matte et Kéven Desroches

Directeur des opérations : René Matte

Directeur de la flotte : Jean Matte

Directrice des ressources humaines : Mélany Matte

Directeurs des ventes : Léo Cayer et Simon Matte

25 - J.E. Fortin inc.	270	0	100	170	10	105
------------------------------	------------	----------	------------	------------	-----------	------------

116, boulevard Fortin, Saint-Bernard-de-Lacolle (Québec) J0J 1V0

Tél. : (514) 878-4474 **Téléc.** : (450) 246-4255

Site Internet : www.jefortin.com

Courriel : fortinjc@jefortin.com

± : même **Fondation** : 1923

Filiale : TSX

Secteurs : TL, R



Personnes-ressources :

Président : Jean-Claude Fortin

Première vice-présidente : Annie Fortin

Directeur de l'entretien : Jean-Claude Ménard

Directeur des ressources humaines : Guy Dupuis

Directrice de la sécurité : Caroline Fortin

Directeur des ventes : Pierre Lafaille

Contrôleur : Benoît Gosselin

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2013 **LTL**: charges partielles **TL**: charges entières **V**: vrac **C**: conteneurs **CL**: citernes liquides
CV: citernes vrac **Me**: messagerie **E**: entreposage **F**: forestier **I**: intermodal **L**: logistique **U**: urgences **M**: meubles **R**: réfrigéré **A**: autres

Nous vous avons manqué?

Votre entreprise devrait figurer parmi les 25 plus grandes flottes publiques mais elle ne s'y trouve pas?

Dites-le nous par courriel : nicolas@newcom.ca • Téléphone : (514) 938-0639, poste 4 • Télécopieur : (514) 335-5540



assurance

**NOUS TRANSIGEONS
 AVEC LES MEILLEURS ASSUREURS
 EN FLOTTE DE CAMIONS**

m2assurance.com
855-425-0505

Marc Fugère et Matthieu Préfontaine





FICHE JOURNALIÈRE DU CHAUFFEUR

Approuvée par la SAAQ, bilingue, illustrée de pictogrammes faciles à comprendre, enrichie d'espaces plus larges pour les observations. Conforme aux exigences des réglementations en vigueur au Canada et aux États-Unis.

Format 8,5 x 5,5. Deux copies avec papier carbone.

À partir de 0,85 \$ / livret



RAPPORT D'INSPECTION DU VÉHICULE

Approuvé par la SAAQ, bilingue. Comportant une définition claire des points de vérification, une conception graphique facilitant l'utilisation, le respect des minimums réglementaires en rapport avec le nombre de points de vérification, une chronologie de vérification permettant une inspection optimale.

Format 8,5 x 5,5. Trois copies NCR.

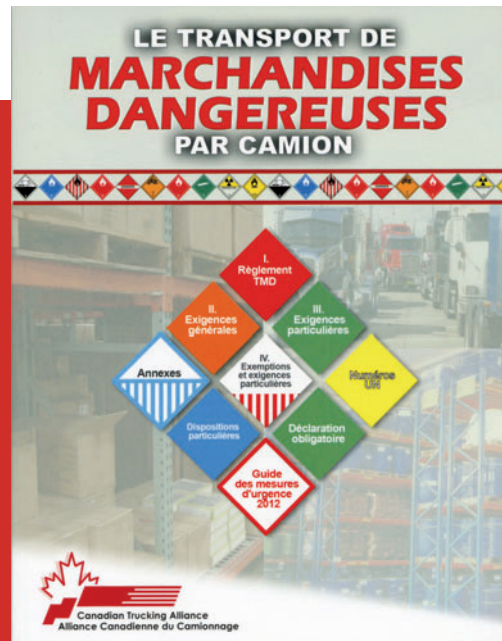
À partir de 1,70 \$ / livret



GUIDE DES HEURES DE SERVICE - 2014

Une référence complète de la réglementation canadienne et américaine sur les heures de service.

À partir de 16,75 \$ / livre

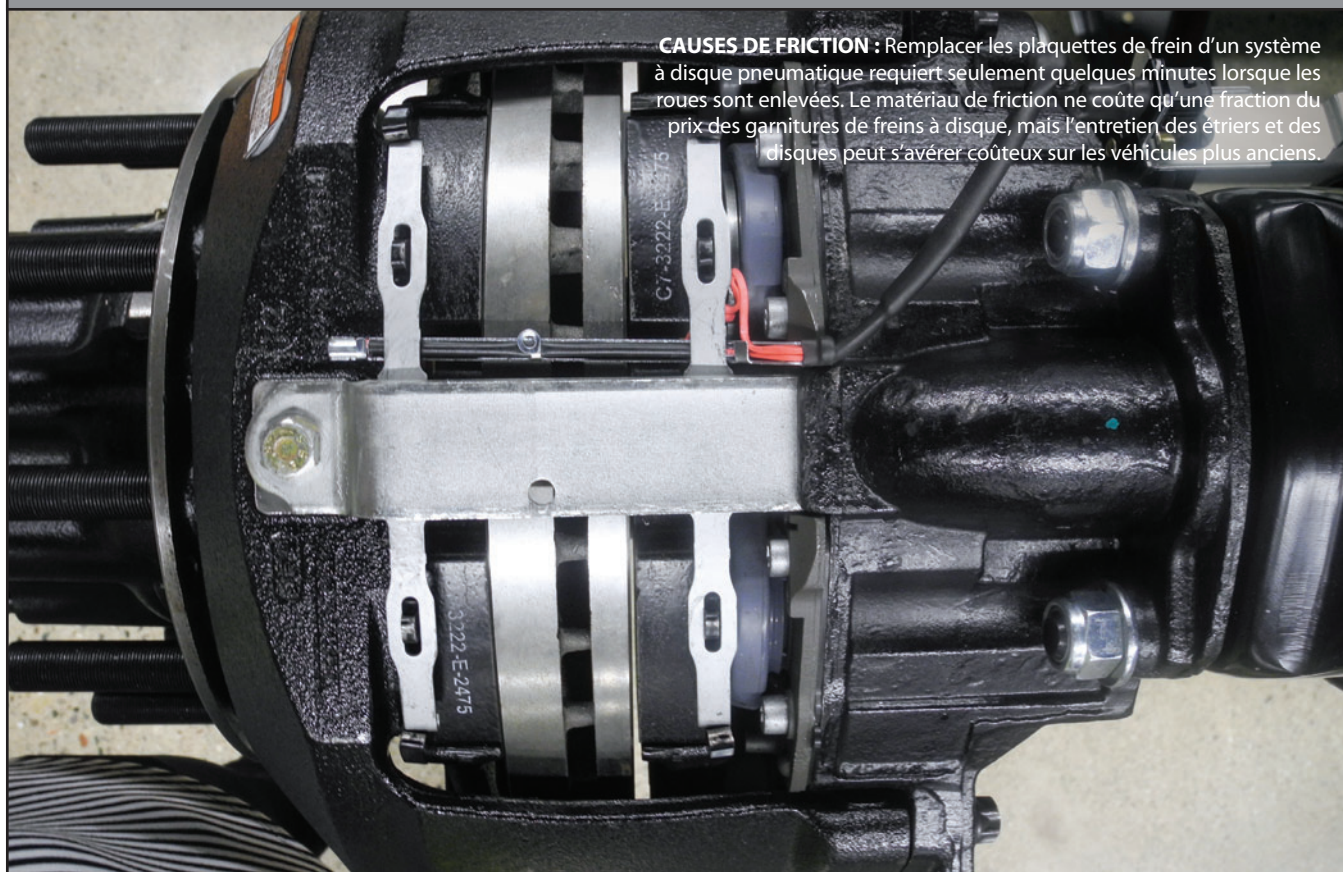


GUIDE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CAMION - 2014

Ce guide a pour objectif d'aider les employés du secteur du camionnage à comprendre les exigences et règlements de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et à s'y conformer.

À partir de 13,75 \$ / livre

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



CAUSES DE FRICTION : Remplacer les plaquettes de frein d'un système à disque pneumatique requiert seulement quelques minutes lorsque les roues sont enlevées. Le matériau de friction ne coûte qu'une fraction du prix des garnitures de freins à disque, mais l'entretien des étriers et des disques peut s'avérer coûteux sur les véhicules plus anciens.

Disques à succès

Malgré leurs avantages en matière de rendement, les freins à disque pneumatiques ne trouvent pas facilement preneurs au Canada. Par Jim Park

Avons-nous vraiment besoin de freins à disque pneumatiques au Canada, quand les freins à tambour traditionnels semblent assez bons? Depuis que la dernière génération de freins à disque a refait surface en Amérique du Nord il y a plus d'une décennie, leur adoption par les flottes longue distance a été dérisoire, soit à peine plus de 10 pour cent. Malgré la supériorité technique et les avantages de performance reconnus des disques, les flottes semblent heureuses avec ce à

quoi elles sont habituées. Et pourquoi pas? Les freins à tambour fonctionnent, ils nous sont familiers, ils répondent à toutes les normes réglementaires et peuvent être réparés partout.

Malgré cela, il faut se demander si les Européens savent quelque chose que nous ne savons pas. Le rapport entre les freins à tambour et les freins à disque à travers l'Union européenne est pratiquement inversé. Tous les véhicules commerciaux autoroutiers de l'UE sont maintenant équipés de freins à disque.

Certains camions hors route, comme ceux appartenant aux secteurs minier et de la construction, sont toujours équipés de freins à tambour, de même que certains véhicules militaires. Les freins à tambour représentent environ 18 pour cent de la demande de freins de l'UE.

Pourquoi, dans ce cas, les nord-américains n'ont-ils pas adopté les freins à disque pneumatiques?

Selon Chad Mitts, directeur général – Freins Amérique du Nord chez Meritor – nous sommes différents des Européens, voilà tout.

«L'Europe est un marché différent ayant des motivations technologiques différentes», dit-il. «Les nord-américains conduisent des camions différents, sur des routes différentes avec des modèles d'affaires différents. Il n'est pas dit que

nous allons adopter la même technologie pour les mêmes raisons qu'eux.»

M. Mitts affirme qu'il y a plusieurs raisons pour lesquelles les flottes nord-américaines sont à la traîne par rapport aux Européens, en ce qui concerne l'adoption des freins à disque :

- En Europe, les fabricants d'équipement décident à quoi ressemblera le camion. Les fabricants de camions nord-américains construisent le camion que le client veut; en Europe, les flottes obtiennent ce que les fabricants construisent.
- Une infrastructure d'entretien différente : La plupart des camions européens sont entretenus chez les concessionnaires par des techniciens formés en usine. Ici, les camions sont entretenus par les techniciens de flotte, les sous-traitants, les concessionnaires, etc., ce qui rend l'adoption d'une nouvelle technologie plus difficile. Vous devez composer avec des nouvelles pièces et des nouvelles procédures, et il y a des problèmes de formation des



MEILLEURS À LA CHALEUR : Lorsque la perte de freinage attribuable à une utilisation intense prolongée devient préoccupante, les disques présentent un net avantage – plus ils deviennent chauds, mieux ils fonctionnent.

techniciens à surmonter.

- Nos camions conventionnels plus longs sont dynamiquement différents des camions à cabine avancée et à empatte-

ment court que l'on retrouve en Europe. En situation d'arrêt brusque, la répartition de la force de freinage est complètement différente avec un camion

PRENEZ LE CONTRÔLE.

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

EATON

Powering Business Worldwide

©2014 Eaton. Tous droits réservés.



APPUYÉ PAR LE SOUTIEN
Roadranger

LES FREINS À DISQUE SONT-ILS TROP BONNS?

Pour chaque action, il y a une réaction égale et opposée. Dans l'industrie du camionnage, cette réalité est parfois appelée la loi des conséquences involontaires. Dans ce cas-ci, nous pensons à des arrêts brusques qui projettent la cargaison contre le panneau avant de la remorque. Le propriétaire d'une très importante flotte canadienne nous a dit avoir déjà eu un tel problème, et il en connaît plusieurs autres qui ont fait face à des difficultés similaires, indirectement liées à la performance supérieure des freins à disque pneumatiques.

«Les freins à disque ne sont pas le problème», affirme-t-il, «mais plutôt ce qui arrive à la cargaison lorsqu'elle est soumise à une plus grande accélération gravitationnelle qu'avec les freins à tambour.»

Il décrit la puissance de freinage des disques comme étant «incroyable», particulièrement sur des grands trains routiers pourvus de disque à chaque roue. Il mentionne que dans une situation de freinage intense, l'accélération gravitationnelle initiale peut être étonnamment élevée par rapport à des camions équipés de freins à tambour, et doublement si ces camions fonctionnent à la limite de leur longueur de course.

«Nous avons connu des situations où le chargement a été déplacé et l'extrémité avant de la remorque a été endommagée à la suite d'un freinage brusque», a-t-il ajouté. «J'ai eu ces problèmes avec

certaines de mes remorques et j'ai vu des entreprises concurrentes transporter des panneaux d'aggloméré dans des semi-remorques où la totalité du chargement est passée à travers l'extrémité avant. Ce n'est pas la faute des freins à disque; c'est plutôt la manière dont les semi-remorques étaient chargées. Il n'y avait rien pour bloquer les panneaux dans les semi-remorques.

Ce n'est pas la faute des freins à disque; c'est plutôt la manière dont les semi-remorques étaient chargées.

Le propriétaire de cette importante flotte canadienne affirme qu'il exige maintenant des freins à disque à chaque roue pour la plupart de son matériel roulant, et il examine attentivement ses modes d'arrimage ainsi que les méthodes de construction de ses fournisseurs de remorques.

«Le problème touche véritablement l'arrimage des semi-remorques», souligne-t-il, «et pas la capacité de freinage accrue.» En même temps, il avise que lorsque vous changez une partie de l'équation, les utilisateurs ont intérêt à anticiper des conséquences involontaires. «Nous avons dû apporter quelques modifications à notre matériel et à nos pratiques de chargement. Nous n'avons eu aucun problème depuis.»

CAMIONS VOLVO MONTRÉAL (CAMIONS LOURDS DE MONTRÉAL)



DEUX DERNIERS MODÈLES 2013 EN INVENTAIRE ! À QUI LA CHANCE?

**SOYEZ PRÊTS POUR L'HIVER
À PRIX EXCEPTIONNELLEMENT BAS!**

VHD - 12 ROUES - AVEC BENNE ACNS

MOTEUR VOLVO: D13 435 HP
TRANSMISSION VOLVO I-SHIFT
SUSPENSION: 20 000 LBS AVANT
46 000 LBS ARRIÈRE

VHD



**DERNIER VHD 2013
PRÊT À ÊTRE PERSONNALISER!**

VHD - 12 ROUES

MOTEUR VOLVO: D13 435 HP
TRANSMISSION VOLVO I-SHIFT
SUSPENSION: 20 000 LBS AVANT
46 000 LBS ARRIÈRE

VHD



Jacques Lacourse
514 917-1013

Dany Bujold
514 246-5356

Robert Depelteau
514 246-5405

Raymond Nadeau
514 249-3306

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

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

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

WWW.CAMIONSMONTREAL.COM

VOL-08-14

nord-américain typique. Les avantages des freins à disque sont toujours perceptibles avec nos tracteurs traditionnels, mais ils sont moins prononcés qu'avec les modèles à cabine avancée et à empattement plus court.

- Les flottes nord-américaines sont très sensibles aux coûts, et tant que des solutions à faible coût existent, elles ont généralement la faveur.

La distance n'a pas toute l'importance

Lorsqu'ont débuté les discussions visant à réviser les exigences fédérales en matière de distance d'arrêt – mises en vigueur en 2011 – plusieurs ont cru qu'il s'agirait d'un point tournant pour les freins à disque pneumatiques. Au lieu de ça, les fabricants de systèmes de freinage

ont mis au point des systèmes avancés de freins à tambour possédant des plus grandes surfaces de friction. Ils ont facilement atteint les nouvelles normes et ont efficacement ralenti les ventes de freins à disque, mais c'est ce que les flottes avaient demandé.

Le fait que les systèmes avancés de freins à tambour soient conformes aux nouvelles exigences sur les distances d'arrêt ne représente qu'une partie de l'histoire. La performance de freinage est démontrée sur une piste d'essai avec des freins froids, dans des conditions soigneusement contrôlées.

«Les nouvelles exigences que doivent atteindre les fabricants de freins en matière de distance d'arrêt ne correspondent pas aux conditions du monde réel», croit Gary Ganaway, directeur du marketing et des solutions clients globales pour Bendix Spicer Foundation Brake LLC. «Il s'agit d'exigences que le camion doit atteindre une seule fois. Dans le vrai monde, avec des camions dévalant des collines et où toutes les conditions sont généralement contrôlées avec moins de précision, les freins à disque surpasseront les tambours à chaque fois.»

M. Ganaway affirme qu'il y a une acceptation croissante de la réalité suivante : la discussion ne commence ni ne finit avec les exigences sur les distances d'arrêt.

«Même avec le supplément [d'environ 1000\$ par essieu], nous continuons d'augmenter considérablement ce segment de notre entreprise», souligne-t-il. «C'est tout simplement parce que si un client ou un de ses chauffeurs essaye les freins à disque, il sera très difficile de retourner aux freins à tambour».

M. Ganaway reconnaît que le prix est un facteur évident, mais peut-être moins lorsque la sécurité et la conformité sont de véritables préoccupations.

«Si le coût était le même, nous ne vendrions plus aucun frein à tambour», selon lui. «C'est une chose de regarder le prix d'un article et c'en est une autre d'en présumer la valeur, alors nous avons fait beaucoup d'efforts pour que la clientèle monte dans le camion afin de constater les avantages de rendement.»

Christopher Trajkovski, vice-président de l'entretien de la flotte chez Bison



Des sellettes bien faites.



SAF-HOLLAND Group

55,000 lb
Charge verticale maximum

150,000 lb
Effort de traction maximum

**6 ANS/
1 000 000 KM**
Garantie Performance

La sellette d'attelage HOLLAND FW35 est toujours derrière vous.

Reconnue par les flottes comme étant la sellette d'attelage la plus polyvalente et la plus éprouvée de l'industrie, la FW35 définit les normes de fonctionnalité et de valeur des sellettes d'attelage. La gamme comprend la FW31 NoLube^{MC}, la seule sellette d'attelage entièrement sans graissage au monde. Et, une première dans l'industrie, la Garantie Performance de 6 ans/1 000 000 de kilomètres. Pourquoi choisiriez-vous autre chose?



FW35 avec ILS



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

© 2013 SAF-HOLLAND, Inc. Tous droits réservés.



DISQUES DERRIÈRE : L'utilisation de freins à disque pneumatiques sur des remorques réduit les préoccupations liées à l'ajustement des freins et procure un excellent retour d'investissement durant la vie utile du véhicule. Et les voituriers-remorqueurs adorent les bons freins de remorque.

Transport (à Winnipeg), affirme que les coûts intangibles sont les moins souvent pris en compte.

«Vous pouvez faire des calculs de retour d'investissement sur les freins pneumatiques et monter un dossier intéressant, mais cela me dérange que les incroyables avantages de rendement des disques pneumatiques ne soient pas toujours pris en considération», déplore-t-il. «Chez Bison, nous sentons que nous avons une responsabilité envers les automobilistes de faire la bonne chose, et toutes les données que j'ai vu privilégient les freins pneumatiques sur le plan de la sécurité.»

Et les freins à tambour demeurent notre talon d'Achille lors des contrôles routiers. Ils se retrouvent généralement dans le top 5 des mises hors service, selon M. Mitts. Même avec des régleurs de jeu automatiques, 15 à 20 pour cent des camions sont mis à l'écart lors des contrôles routiers et des opérations de vérification des freins pneumatiques de la Commercial Vehicle Safety Alliance. Des chiffres similaires sont signalés lors de nombreuses inspections éclair qui ont lieu tout au long de l'année.

Les problèmes liés à l'ajustement des freins sont facilement détectables avec des inspections de routine, si elles sont effectuées correctement, mais M. Mitts affirme que l'industrie doit vraiment s'éloigner de la pratique qui consiste à simplement réajuster les freins qui montrent une course de tige excessive. Tous les fabricants de freins vous le diront : si un régleur de jeu automatique est déré-

glé, c'est probablement le symptôme d'un problème avec le frein de base, et non d'un problème avec le régleur de jeu.

Le problème est pratiquement inexistant avec les freins à disque. Cela ne signifie pas qu'ils sont à toute épreuve, mais les contrôleurs routiers n'ont pas encore de norme nationale pour mettre des freins à disque hors service en raison d'un réglage incorrect. **TR**



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



16, 17 et 18 avril 2015

Place Bonaventure • Montréal, QC, Canada



Le carrefour de l'industrie du camionnage du Canada

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



Commanditaire
Platine:

Endossé par:



Association du
Camionnage du
Québec



www.expocam.ca

NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS



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



GAZ NATUREL POUR CAMION DE SERVICE DUR

Le moteur Cummins Westport ISX12 G bientôt installé
d'usine en option dans les Freightliner 114SD

FREIGHTLINER TRUCKS a annoncé que le moteur lourd au gaz naturel Cummins Westport ISX12 G sera offert comme option installée en usine avec ses modèles de service dur 114SD de l'année-modèle 2015.

La combinaison 114SD/ISX12 G vise les utilisations exigeantes comme les bétonnières, les grues et les camions-pompes. Ce moteur au gaz naturel de 12 litres livre une puissance et un couple pouvant atteindre 400 chevaux et 1 450 lb-pi; il fonctionne au gaz naturel comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL). Les réservoirs installés derrière la cabine en usine sont offerts à des capacités de 60 et 75 gallons de diesel équivalents.

Le 114SD est offert avec un moteur au gaz naturel Cummins Westport ISL G de

9 litres depuis 2011.

Monté sur la plateforme de service dur de Freightliner, le polyvalent 114SD comprend un châssis conçu pour faciliter l'installation de l'équipement de caisse et il est offert avec une vaste gamme de suspensions arrière spécialisées et d'options de châssis d'une résistance pouvant atteindre 4,4 millions RBM (résistance à la flexion). Grâce à son châssis de service dur, à sa cabine en aluminium renforcée d'acier et à ses spécifications flexibles, le 114SD est idéal pour les plus gros travaux, indique le fabricant.

Depuis 2008, Freightliner Trucks a vendu plus de 3 500 camions et tracteurs alimentés au gaz naturel. Visitez le www.FreightlinerTrucks.com

PROTECTION DES CARGAISONS

TRAKLOK INTERNATIONAL AMÉLIORE SON SYSTÈME INTÉGRÉ DE VERROUILLAGE, ALERTES ET REPÉRAGE

TrakLok International, firme de sécurité spécialisée dans la protection de remorques et de conteneurs, a ajouté de nouvelles caractéristiques à sa plateforme de protection des cargaisons. Les dernières améliorations apportées à ce système de verrouillage, alerte et repérage intégré permettent aux flottes de protéger les cargaisons grâce au suivi et à l'émission d'alertes lors des changements au verrouillage, d'entrées et de sorties aux clôtures et lorsque le niveau des batteries baisse.

Le système de sécurité des cargaisons TrakLok comprend: un verrou en métal durci résistant aux forces de levier, au coupage et aux outils à chocs; une alerte intégrée qui avertit en cas de tentatives non autorisées d'accès à la cargaison, et un système de repérage GPS relié à un portail Web Cloud qui permet d'accéder en temps réel à la localisation et à l'intégrité de la marchandise.

La compagnie indique que sa plateforme offre une approche à plusieurs niveaux qui combine le repérage avec une solution de verrouillage robuste afin



de dissuader les accès non autorisés aux cargaisons éloignées ou en transit. Les nouvelles caractéristiques de sécurité permettent aussi d'éviter la falsification de la cargaison.

Les nouvelles fonctionnalités d'alerte comprennent quatre nouvelles alarmes pour le verrouillage/déverrouillage et le couplage/découplage, une alerte confi-

Service aux entreprises

Des formations et notre expertise à votre service

APPAREILS de LEVAGE



MAÎTRE - CHAUFFEUR MAÎTRE - INSTRUCTEUR



CONDUITE PRÉVENTIVE CONDUITE HIVERNALE ÉCOCONDUITE

Perfectionnement
de **conduite**
sur la
route



ATELIERS

sur la **RÈGLEMENTATION**

FICHE JOURNALIÈRE DU CHAUFFEUR - DRIVER'S DAILY LOG

Date: _____

HEURE DU DÉBUT de la journée si différente de minuit: _____

HEURE DE FIN de la journée si différente de minuit: _____

Activité - DUTY STATUS

GRILLE - GRID

Utiliser l'heure inscrite au terminal d'attache / Cycle 1 (7 jours - 7 days) ☐ Cycle 2 (14 jours - 14 days) ☐

Use local time standard de votre terminal /

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

Occupations / REMARQUES

Adresse du terminal d'attache / Home Terminal Address / (Chauffeur(s) de valeur)



CENTRE DE FORMATION
EN TRANSPORT
DE CHARLESBOURG

Commission scolaire des Premières-Seigneuries



SERVICE
AUX ENTREPRISES

1 866 849-5580 418 634-5580
Courriel : cftc.info@cstdps.qc.ca

gurable en cas de saisie de code erronée et une alerte si la charge de la batterie descend sous un niveau prédéterminé.

Le système d'alarme TrakLok offre une couverture même si le chauffeur n'est pas disponible. Les émissions d'alertes et alarmes ainsi que la localisation par GPS se font sans fil.

Parmi les autres caractéristiques de TrakLok, on trouve la géolocalisation qui empêche le déverrouillage ailleurs que dans des endroits déterminés par l'utilisateur. Le système peut être transféré d'une remorque ou d'un conteneur à un autre en moins de 30 secondes.

TrakLok a récemment décroché un contrat de 450 000\$ en vue d'offrir du support technique au projet Global Threat Reduction Initiative Transportation du Oak Ridge National Laboratory, projet qui vise à rehausser la sécurité des sources radioactives durant leur transport aux États-Unis.

Visitez le www.traklok.com

L'EPA APPROUVE LE MOTEUR GNL AUTOROUTIER DE PSI

LE MOTEUR DE 8,8 LITRES POUR UTILISATIONS AUTOROUTIÈRES DE POWER SOLUTIONS INTERNATIONAL CONVIENT AUX POIDS MOYENS ET AUX AUTOBUS **Power Solutions International** a annoncé que l'Environmental Protection Agency (EPA) a approuvé son moteur au gaz naturel de 8,8 litres en utilisations autoroutières.

Le moteur sera offert avec une variété de camions commerciaux de poids moyen et d'autobus. Il convient aux camions vocationnels, aux camions de collecte des ordures, aux véhicules récréatifs, aux autobus scolaires, aux autocars, aux dépanneuses et aux camions utilitaires.

Gary Winemaster, président de PSI, a indiqué que le moteur se veut une réponse aux clients qui demandent une solution motrice répondant aux normes sur les émissions polluantes.

«Nos moteurs à carburant de remplacement sont plus propres et considérablement moins coûteux que les solutions au diesel», a-t-il expliqué. «Avec ce moteur, nous offrons une solution de rechange de qualité d'origine pour les

utilisations autoroutières, qui répond aux attentes en matière de puissance, de conformité et d'économie, cela en procurant aux clients la flexibilité de choisir la meilleure stratégie d'alimentation en carburant, pour aujourd'hui et pour l'avenir.»

M. Winemaster a ajouté que le moteur de 8,8 litres règle deux problèmes importants dans le marché

actuel des carburants de remplacement : la variété limitée de plateformes disponibles, et les lacunes de qualité et de rendement des produits actuels. Les fabricants de l'industrie du diesel ont exploré des solutions de rechange, mais n'en ont pas encore trouvé une pour répondre aux exigences en matière de dimensions et de puissance.

Avec le resserrement des normes sur



C'EST VOTRE «TRUCK»!

Confiez-le à des spécialistes.

VIPRO
TruckForce
Centre de service

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

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

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

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

Avec le soutien de ces marques de qualité :



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

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

Dîner annuel de crustacés le vendredi 24 octobre 2014

au Club de golf Métropolitain
9555, boulevard du Golf à Anjou



Huîtres, crevettes et homard à volonté

**Une occasion exceptionnelle de se rencontrer et d'échanger
autour de carapaces et de coquilles servies à volonté.**

Dès 18 h

Bar ouvert

Services des huîtres et des canapés

**Danse après le
service du repas**

Dès 19 h

Salade mesclun et saumon fumé

Crevettes froides

Homard bouilli et riz basmati

Dessert du chef

**Tarif de groupe pour les
tables de 10 personnes!**

Réservez vos billets dès aujourd'hui

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

Partenaires « Médias »

les émissions et le prix du diesel qui n'est pas près de baisser, PSI croit qu'il y a une demande pour des carburants de remplacement. La compagnie est d'avis que son moteur nouvellement certifié aidera à ouvrir le marché des carburants de remplacement.

Le moteur à injection est conçu pour reproduire le comportement d'un moteur diesel; sa puissance maximale de 270 chevaux est livrée à 2 600 tours-minute et son couple de 565 lb-pi. est produit jusqu'à 1 500 tours-minute.

Le moteur est compatible avec les interfaces de transmission SAE2 et 3, ce qui ouvre la voie à de nombreuses possibilités pour les fabricants en matière de groupe propulseur. En outre, tous les moteurs PSI de 8,8 litres sont livrés de série avec un ventilateur à couplage visqueux à commande électronique, un alternateur intégré de 320 ampères, un compresseur d'air climatisé sur socle et des courroies à huit rainures.

PSI fait équipe avec Delphi pour les dispositifs de commande avancée et avec Ricardo pour les tests, la validation et la validation du moteur.

Visitez le www.psiengines.com

GESTION DE LA FLOTTE ET DES PNEUS

ADVANTAGE PRESSUREPRO ET REPÉRAGE SHAW S'ASSOCIENT POUR OFFRIR LA GESTION DU RENDEMENT DES PNEUS EN TEMPS RÉEL

Les solutions et technologies de gestion du rendement des pneus d'Advantage PressurePro sont maintenant offertes

avec les systèmes de gestion de flottes de **Repérage Shaw**. Les clients dis-

posent dorénavant d'informations en temps réel et pleinement intégrées sur le rendement de leurs véhicules.

Les solutions de gestion du rendement du pneu de **PressurePro** seront offertes avec toutes les plateformes informatiques mobiles (MCP) embarquées de Repérage Shaw. Cet ajout permet au chauffeur de faire la surveillance de l'état des pneus sur l'écran MCP

placé dans la cabine. La technologie permet aussi d'assurer la surveillance.

L'option de surveillance à distance permet aux utilisateurs non seulement de faire le suivi de chaque pneu d'une flotte à partir d'un seul endroit, mais aussi de saisir et d'analyser cette information et d'atteindre un rendement sans précédent au chapitre des pneus, indique PressurePro.

Les gestionnaires de flotte peuvent maintenant surveiller activement les données sur le gonflage des pneus afin de répondre rapidement aux besoins en matière d'entretien des pneus, de prolonger la vie des pneus et de prévenir les accidents attribuables à un entretien inadéquat des pneus», souligne Shaw.

Visitez le www.shawtracking.ca et le www.pressurepro.us

NOUVELLE TECHNOLOGIE

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



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

HUNTER
Engineering Company
www.hunter.com/HD

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

Pour information : Pierre Bernier • 514-804-0871

Nouveaux produits

PLAQUE DE MONTAGE POUR ORDINATEUR PORTABLE

LE SYSTÈME DE SNAP-ON PERMET AUX TECHNICIENS DE METTRE LEUR PORTABLE LÀ OÙ ILS VEULENT

Trouver un endroit pour placer un ordinateur portable ou un appareil de diagnostic sur certaines armoires à outils peut s'avérer problématique, mais

le nouveau système 'Handle Mount' (KAMH) de Snap-on permet aux utilisateurs de placer leur moniteur, clavier, ordinateur portable ou tablette exactement où ils veulent, sans interférer avec l'espace de travail.

Ces «extensions solides et durables» donnent de la polyvalence aux armoires à outils Snap-on», affirme le fabricant.

Le système comprend une plaque de



montage ainsi qu'un bras pivotant vertical et horizontal.

Les plaques de montage sont entièrement réglables dans un spectre de 90 degrés pour créer l'angle de vision idéal et éviter les obstacles visuels.

Le système comprend un bras pivotant qui tourne à 360 degrés et muni de deux pivots horizontaux pour permettre plusieurs angles d'accès.

Les composantes sont faites d'aluminium usiné de qualité aéronautique, avec un revêtement noir offrant une finition «vraiment durable», toujours selon le fabricant.

Des plaques optionnelles peuvent être apposées sur le bras pour fixer des moniteurs, ordinateurs portables, tablettes et claviers.

Visitez le www.snapon.com/toolstorage

PUISSANCE POUR CAMION DE TRAVAIL

MILLER AMÉLIORE SON SYSTÈME ENPAK POUR REHAUSSER LA PRODUCTIVITÉ ET LES FONCTIONNALITÉS SUR LES LIEUX DE TRAVAIL

Miller Electric a apporté des améliorations à son système EnPak pour camion de travail, qui comprend un compresseur de 60 cfm, une pompe hydraulique Eaton de 20 gpm, un groupe électrogène de 6 000 watts et un onduleur EnVerter de 2 400 watts alimenté par un moteur diesel Kubota de 24,8 chevaux conforme aux normes Tiers IV Final. Intégré au système d'alimentation en carburant et en électricité du camion, EnPak est entièrement fonctionnel sur les sites de travail sans besoin de faire tourner le moteur du camion.

Des améliorations techniques apportées au système de gestion de la charge ainsi que des composantes plus efficaces permettent à l'EnPak de fournir 60 cfm

VIVRE UNE PASSION



Conditions
avantageuses
pour
couples !

Nous RECRUTONS TEAM pour la CALIFORNIE



LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES

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

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

(comparativement à 40 auparavant). Offrant une capacité pneumatique 50 pour cent supérieure, EnPak peut facilement alimenter des clés à chocs d'un pouce et plus ainsi que d'autres outils et pompes pneumatiques pour répondre à une panoplie d'utilisations. La gestion de l'air à la demande élimine les délais que l'on retrouve communément avec les systèmes à réservoir, qui n'activent le compresseur seulement après qu'une pression minimum ait été atteinte.

Le système exclusif de gestion de la charge fait en sorte que l'EnPak maximise l'efficacité énergétique en ne livrant que la puissance requise tout en permettant l'utilisation simultanée du groupe électrogène, du compresseur et de l'hydraulique. Un mécanicien peut souder d'un côté du camion alors qu'un autre peut meuler ou utiliser une clé à chocs en même temps de l'autre côté, sans interruption de puissance.

Miller souligne que la technologie de départ automatique/arrêt, qui arrête le moteur lorsque aucune charge n'est



détectée et le démarre lorsqu'une tâche doit être effectuée, permet aussi de réaliser des économies. Le système d'alimentation EnVerter livre 2 400 watts de tension sinusoïdale continue à 120 volts et 60 Hz, ce qui permet d'utiliser plusieurs outils à des régimes plus bas, réduisant le bruit en plus de favoriser l'économie de carburant.

Le fabricant indique que le moteur utilise jusqu'à 30 pour cent moins de carburant qu'un moteur de camion et qu'il coûte beaucoup moins cher à entretenir. Des essais en situations réelles ont montré des économies d'entretien pouvant atteindre 79 pour cent en mode marche au ralenti, comparativement à un camion traditionnel muni d'une prise de mouvement, indique Miller.

Visitez le www.millerwelds.com

ENSEMBLES À ÉNERGIE SOLAIRE

LA GAMME D'ENSEMBLES DE PANNEAUX SOLAIRES ET D'ONDULEURS DE MARQUE ZAMP SOLAR – AVEC OU SANS FIL – EST BIEN ADAPTÉE AUX RÉFRIGÉRATEURS/ CONGÉLATEURS TRUCKFRIDGE

Zamp Solar, entreprise basée en Orégon, fabrique des systèmes de panneaux solaires de 12 volts en courant continu

de haute qualité, pour charger des batteries 12 volts à décharge profonde. En utilisant seulement la plus récente technologie et des cellules solaires monocristallines à haut rendement, Zamp est en mesure d'offrir une garantie de puissance de sortie de 25 ans sur l'ensemble de ses panneaux solaires.

Northern Fridge est l'un des nombreux distributeurs canadiens, mais le système



- ✓ Plus de **45** centres de services au Québec et plus de **90** au Canada
- ✓ Plusieurs mandataires* de la **SAAQ**
- ✓ Des mécaniciens **spécialisés**
- ✓ Une **garantie** nationale d'un an

Abonnez-vous à notre infolettre pour connaître nos offres spéciales!



*Plusieurs de nos centres de services TRUCKPRO sont mandataires de la SAAQ. Consultez notre site internet afin de connaître le plus près.

**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:



est particulièrement bien adapté à sa gamme de produits Truckfridge.

La gamme Zamp comprend 18 ensembles différents conçus spécialement pour répondre à différents besoins et marchés, notamment les camions équipés d'un compartiment couchette.

Tous les ensembles sont conçus pour une installation facile et comprennent tous les accessoires nécessaires pour charger une ou plusieurs batteries de 12 volts, y compris les panneaux, l'unité de commande, les câbles et les connecteurs, les supports de montage et toute la quincaillerie.

Northern Fridge indique que les ensembles Zamp sont compacts, légers, abordables et conviennent particulièrement bien à sa gamme de réfrigérateurs/congélateurs Truckfridge de 12/24 volts, intégrés ou portables, de même qu'à tous les électroménagers comme les téléviseurs et les magnétoscopes, les ordinateurs, les cafetières et les micro-ondes.

Visitez le www.northernfridge.ca et le www.zampsolar.com

FORD REDESSINE SES CAMIONS DE CLASSES 6 ET 7

FORD A PRÉSENTÉ AU MARCHÉ CANADIEN SES CAMIONS F-650 ET F-750 DE CLASSES 6 ET 7 ENTIÈREMENT REDESSINÉS



L'association entre **Ford** et Navistar dans le segment des camions de classes 6 et 7 arrivera à terme en 2016, au moment où la compagnie lancera ses camions F 650 et F 750 redessinés. Les nouveaux camions, qui devraient arriver sur le marché à la mi-2015 pour l'année-modèle 2016, seront entièrement construits par Ford, y compris le moteur et la transmission. Ils seront en outre livrables avec des freins hydrauliques ou pneumatiques.

Présentement, les F 650 et F 750 sont fabriqués au Mexique; ils sont

équipés de transmissions Allison et de moteurs Cummins.

La nouvelle gamme sera fabriquée à l'usine de Ford en Ohio, là où sont produits la majorité des véhicules commerciaux de la série E. Les camions E-350 et E-450, en versions tronquée et «châssis nu» seront toujours disponibles en Amérique du Nord, du moins jusqu'à la fin de la décennie.

Les F 650 et F 750 offrent les masses totales en charge les plus élevées de la gamme (jusqu'à 6 577 kg ou 14 500 livres). Typiquement utilisés pour les autobus scolaires, les navettes et les ambulances, les nouveaux modèles Transit n'offrent tout simplement pas de telles capacités de cargo.

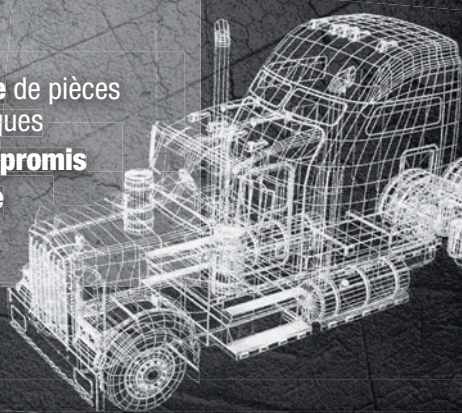
Visitez le www.ford.ca/commercial-trucks



DES PIÈCES DE QUALITÉ OEM SANS VIDER VOTRE PORTEFEUILLE

HD Plus c'est :

-  Une **gamme complète** de pièces pour camions et remorques
-  Une **qualité sans compromis**
-  Une **garantie inégalée**
-  Des **prix avantageux**





EXIGEZ HD PLUS

En exclusivité dans les magasins Traction.



SIMARD SUSPENSIONS ET MACK DÉVELOPPENT LE DRAMIS D50T

LE CAMION DE SERVICE INTENSE S'ADRESSE NOTAMMENT AUX SECTEURS MINIER ET PÉTROLIER

En démonstration lors de la journée portes ouvertes chez **Mack Laval** en juin dernier, le **DRAMIS D50T** s'adresse notamment aux gros projets du secteur minier et pétrolier.

Développé par **Simard Suspensions**, en partenariat avec **Mack**, ce camion de travail intense est muni d'une suspension électrohydraulique sur essieux moteurs permettant de garder la plateforme à niveau et d'éviter les renversements. Des capteurs analysent la position du châssis par rapport à son environnement et la suspension compense la dénivellation du terrain – jusqu'à un maximum de 7 degrés.

«Toute l'expertise de Simard se retrouve dans chacun de ces véhicules», a déclaré Alain Bourbeau, directeur approvisionnement et ventes pour Simard Suspensions. «On connaît Mack et on est à l'aise avec leurs produits».

Cependant, puisque l'entente avec Mack est maintenant terminée, il sera bientôt possible d'adapter la technologie du D50T à d'autres marques de camions.

Le D50T en bref :

- En développement depuis plus de deux ans;
- Testé sur plusieurs chantiers au Québec et maintenant prêt à être commercialisé;



- Possibilité de se déplacer sur les gros chantiers ET sur la route;
- Consommation de carburant équivalente à celle d'un Caterpillar 770;
- Disponible avec une capacité de charge de 50, 55, 60 et 65 tonnes;
- Muni d'un châssis renforcé;
- Boîte de 28 mètres cubes augmentant la capacité de chargement de 42 pour cent (en comparaison avec le Caterpillar 770).



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.



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

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

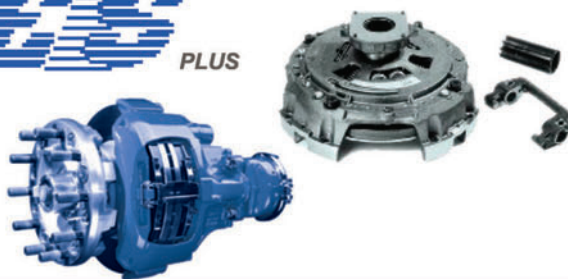
GLOBOCAM
LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA

À VOTRE SERVICE DEPUIS 55 ANS



EMBRAYAGES



RADIATEURS ANJOU inc.



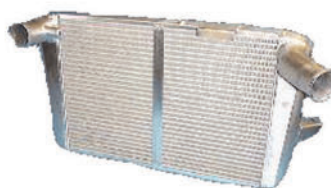
**ROULER VERT,
C'EST PAYANT!**



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



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.)



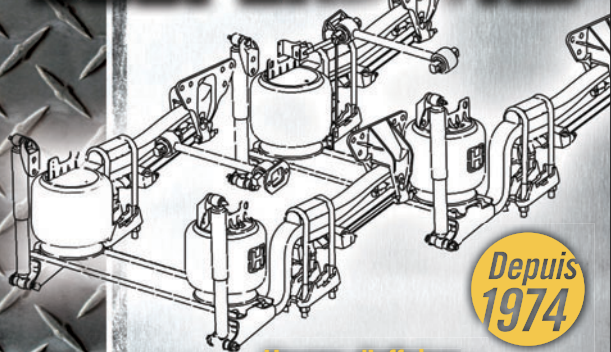
LA RÉFÉRENCE DEPUIS

25 ANS!

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

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

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



COLLECTION auzone

MANUFACTURIER / DISTRIBUTEUR
IMPORTATEUR
www.embleme.ca



- pantalons • polos • chemises • manteaux • casquettes
- tuques • vestes de sécurité • gants de travail

**POUR VOS BESOINS D'UNIFORMES
OU VÊTEMENTS PERSONNALISÉS.**



625, rue Léon-Harmel, Granby, Québec J2G 3G6
Tél.: 450-375-2917 • Sans frais: 1-877-375-2917

POUR UNE MEILLEURE VISIBILITÉ CORPORATIVE!



LeCamionàCabineAvancéeSurbaissée(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.camionstемarie.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





GROENEVELD QUÉBEC

SYSTÈME DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE



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

Systèmes Groeneveld Québec Inc.

2190 boul. Hymus, Dorval (Qc) H9P 1J7

Tél.: 514-685-6336 / Fax: 514-364-9790



REMORQUES LABELLE

www.remorqueslabelle.com

1-800-909-3554

MAINTENANT
DISPONIBLE

eclipse
REMORQUE
CROSS COUNTRY



PRODUIT  CANADIEN



AIMEZ NOTRE
PAGE FACEBOOK



Nouvelles. Opinions. Informations.

www.transportroutier.ca



Simple. Rapide. Efficace.

 **Truck and Trailer.ca**

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

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



Les Modifications de Camions
TARDIF & FILS INC.
Depuis 1974



Transformation de camion 12 roues

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

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



Manufacturiers convertis:

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

450-492-1087

1084, rue Lévis, Terrebonne, Québec



43
ANS
D'EXPÉRIENCE

www.tardifetfils.com

Nouvelles. Opinions. Informations.

www.transportroutier.ca

On s'occupe
de vous

DEPUIS
50
ANS



Carrosserie
Service

Air climatisé

Alignement électronique

Pièces d'origine Freightliner

Entretien Préventif PEP

Mandataire SAAQ

DÉPOSITAIRE AUTORISÉ



Tél : 514-765-0811

1-888-765-7481 • Fax : 514-765-7481

4850, Avenue Dunn, Montréal, H4E 1C1

Transport Routier Annonceurs nationaux

ACQ	58, 68	Hub International	34	TruckPro.....	71
Action Utility Québec	63	Hunter Engineering	69	TSQ.....	72
Affacturage J.D.....	15	Investa Rake	5	VIPAR Heavy Duty.....	12
American Road Service	20	Isaac Instruments	30	ViPro TruckForce.....	67
April Super Flo	36	L'Impériale.....	24	Volvo.....	13
BGK	19	Location Brossard	8	Western Star.....	48
Camions Lourds de Montréal	17, 61	M2 Assurance.....	55, 57		
CFT Charlesbourg	66	Mack	44	Le Marché Routier	
Club de trafic de Québec	85	Meritor	38	Bernier Crêpeau.....	83
Club de trafic de Montréal	19	Michelin Amérique du Nord	4	Diesel Spec	76
CPTQ	26	Peterbilt	88	Emblème	80
Cummins Est du Canada.....	23, 74	Pierquip	7	Freno.....	78
Diesel Spec	18	Pneus SouthWard	40	Globocam	77
Eaton.....	60	Pneus SP.....	51	Groeneveld	82
Espar	50	Prolam	14	Hino.....	79
Excellence Peterbilt	22	Remorques St-Henri.....	32, 33	Isuzu	81
ExpoCam	64	Repérage Shaw	27	Kenworth Maska	75
Freightliner.....	2, 3	Robert Bernard TRM.....	21	Le Groupe Guy.....	84
Gaz Métro	16	SAF Holland	62	Les Revêtements AGRO	80
Great Dane Trailers.....	87	Shell.....	42	Remorques Labelle	82
Hino Canada	6	Total Canada	35, 46	St-Laurent Suspensions	80
Hino Laval	31	Traction	73	Tardif & Fils	84
Howes Lubricator Products	28	Transwest	70		

CTQ
Club de trafic de Québec



PARTY D'HUÎTRES

VENDREDI 17 OCTOBRE
À COMPTER DE 17H30

HÔTEL PLAZA QUÉBEC
3031, BOULEVARD LAURIER
QUÉBEC, QC G1V 2M2



SOMMELIER SUR PLACE
FAITES VITE !
PLACES LIMITÉES

SAVOUREZ DES HUÎTRES APPRÊTÉES DE TOUTES LES FAÇONS !

GROUPECHO GCO

PMTROY
ASSURANCES ET SERVICES FINANCIERS

IDEAL
ENTREPRISE / TRANSPORT / LOGISTIQUE

TRANSPORT MAGAZINE
TOUTES LES NOUVELLES DU SECTEUR

Transport
Routier

GRH|Experts

Brossard
Location de camions et remorques

MEMBRES
NON-MEMBRES

95\$ + TAXES
125\$ + TAXES

PARTICIPATION PAYABLE AVANT L'ÉVÉNEMENT.



RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFICQC.COM



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

Fiches électroniques : il est minuit moins une

Eh oui! L'obligation d'utiliser les fiches électroniques pour l'industrie du transport routier est proche. Le gouvernement Obama donne jusqu'à la mi-janvier 2015 à la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) pour établir les règles d'utilisation des fiches électroniques sur les heures de conduite et de repos. On s'entend que si le gouvernement américain donne le coup d'envoi, le Canada va suivre.

Est-ce une bonne affaire ou non? Selon moi, ce sera l'agent régulateur le plus efficace à ce jour et ce sera un bénéfice pour les transporteurs et les chauffeurs. Pourquoi j'avance cette thèse? Regardez autour de vous et vous constaterez que la concurrence se fait en trichant la réglementation des heures de conduite et de repos. Il est facile pour l'expéditeur de donner des voyages sachant très bien qu'il est impossible de les réaliser dans les délais demandés sans enfreindre la réglementation. Il est facile pour les expéditeurs de faire attendre les chauffeurs des heures et des heures avant de charger ou décharger leur cargaison.

Il est facile pour les transporteurs de demander d'exécuter des mouvements sachant très bien que pour les réaliser, il faudra arranger les fiches journalières pour qu'en apparence, les informations soient plausibles. Il est facile de couper les taux en se rattrapant sur des dérogations à la réglementation sur les heures de service.

Il est facile pour le chauffeur d'enfreindre la réglementation sur les heures de service sous prétexte qu'il attend chez les clients, qu'il doit se faire une paie ou répondre aux exigences de son répartiteur.

Le principal objectif de la réglementation sur les heures de conduite et de repos est d'assurer la protection des usagers de la route. Un autre objectif est d'assurer une concurrence légitime entre des différents prestataires de services. Le problème, c'est que sans les outils efficaces, on ne peut pas atteindre ces objectifs, sauf par volonté d'offrir un service de qualité dans le respect de la sécurité et de la conformité.

Si on utilise bien les fiches électroniques, on atteindra une grande part de ces objectifs. Les clients devront changer leurs habitudes et intégrer correctement le transport routier dans leur chaîne logistique, s'ils veulent servir efficacement leurs

clients à leur tour. S'ils veulent des tarifs satisfaisants, ils devront planifier correctement la réception des marchandises et leur expédition en diminuant les temps d'attente improductifs.

Les transporteurs devront apprendre à gérer les déplacements sur la route plutôt que de les laisser gérer par les chauffeurs, encore là, pour éviter les pertes de temps improductives.

Pour leur part, les chauffeurs devront apprendre à mieux planifier leurs déplacements pour réduire les pertes de temps improductives et ainsi mieux gérer leur fatigue.

Plusieurs transporteurs ont emboîté le pas en utilisant des fiches électroniques et ils ne reviendraient pas en arrière.

Déjà, plusieurs transporteurs ont emboîté le pas en utilisant des fiches électroniques et ne reviendraient pas en arrière, avec les fiches sur papier. Ils sont même en mesure de constater une baisse du taux d'accidents et d'incidents.

L'utilisation obligatoire des fiches électroniques des heures de conduite et de repos changera la façon de faire de l'industrie pour le mieux et assurera, d'une manière plus efficace, la sécurité des usagers de la route. Bien sûr, pour atteindre ces objectifs, il faudra la collaboration de ceux qui appliquent la réglementation et une ouverture d'esprit de ces derniers. Il ne faudra pas que l'utilisation des fiches électroniques soit un outil de pression contre les transporteurs et les chauffeurs, comme c'est le cas dans une certaine région du Québec. Les fiches électroniques sont reconnues partout aux États-Unis et au Canada sauf, encore une fois, dans une certaine région québécoise.

À quand l'ouverture d'esprit? L'important, est-ce de savoir le lieu exact où se trouvait un camion à telle heure, ou plutôt de respecter les heures de conduite et de repos? Lequel est plus important pour la sécurité des usagers de la route? Pour moi, c'est le deuxième! Et pour vous? **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.

CHAMPION **CP**

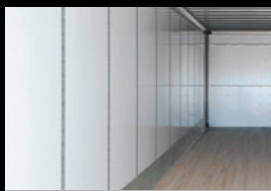


LE CŒUR D'UN CHAMPION ET LA FORCE QUI VIENT AVEC

Des charges utiles maximales entraînent des profits maximaux.

La Champion CP vous offre les deux de façon exceptionnelle.

Conçu pour transporter plus de marchandises avec son intérieur



Les murs de la Champion CP sont plus forts et plus rigides que ceux de la concurrence, offrant ainsi un rendement et une durabilité rehaussés.

de 101 pouces de largeur, ce bourreau de travail excelle aussi à protéger la charge utile. Offrant la construction la plus robuste de l'industrie, un intérieur dégagé et une structure de châssis arrière de conception supérieure, la CP livre un rendement optimal et un solide retour d'investissement. Fiable, durable et conçue pour offrir une capacité cubique incomparable. Il faut pour cela avoir le cœur d'un Champion.



Great Dane

DRIVE AWAY WITH MORE

Disponible avec CorroGuard pour une vie utile maximale.

www.greatdanetrailers.com/champion-cp

Great Dane de Montréal • 8000 Rue St-Patrick • Montreal, QC H8N1V1 • (514) 363-0000



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.

