



Transport Routier

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



Plus:

Comment prendre soin de vos planchers de remorque.
Page 36

Les Super spécialisés : le camion-vacuum.
Page 38

Mai 2015

www.transportroutier.ca

6x2:

**QU'EST-CE QUI
VOUS RETIENT?**

— Page 30 —

LE TRAJET N'EST JAMAIS TERMINÉ TANT QUE LE CHAUFFEUR N'EST PAS RENTRÉ À LA MAISON EN SÉCURITÉ.



*Run Smart*SM



Services financiers - Camions Daimler
Nous investissons dans votre réussite.

Financement concurrentiel offert via Daimler Trucks Financial. Pour connaître le concessionnaire Freightliner Trucks le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. FTL/MC-A-1385. Les caractéristiques sont sujettes à changement sans préavis. Copyright © 2015 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.



**AIDE BISON TRANSPORT À TRANSPORTER DES CHARGEMENTS DOUBLES EN TOUTE SÉCURITÉ
ET À DIMINUER SON VÉRITABLE COÛT DE REVIENTSM**

Lorsqu'il transporte des marchandises sur l'autoroute Transcanadienne, Bison Transport accorde une grande importance à l'efficacité énergétique. Et ses camions Freightliner Cascadia® Evolution livrent la marchandise à coup sûr.

Mais Bison Transport considère également la sécurité et le temps de productivité comme des priorités de grande valeur. C'est pourquoi il s'est associé à Freightliner Trucks afin de l'aider à garder ses chauffeurs en sécurité et ses camions sur la route. Simplement deux autres façons pour Freightliner Trucks d'aider Bison Transport à diminuer son véritable coût de revient.

Pour en apprendre davantage sur l'histoire de Bison Transport, visitez le RCO.FreightlinerTrucks.com/Bison

NOS CLIENTS SAVENT QU'ILS EN OBTIENNENT DAVANTAGE AVEC NOS PRODUITS.

Seulement PROLAM vous offre ces trois technologies novatrices et exclusives qui, combinées, constituent la meilleure solution contre l'humidité. Elles garantissent une durabilité significative à long terme et le plus bas coût d'entretien possible.



Augmente la résistance au stress et réduit la pénétration de l'eau dans les joints du plancher grâce à notre conception exclusive.



Protège le dessous du plancher de la remorque grâce à une couche de plastique lisse, épaisse et uniforme.



Protège le dessus du plancher grâce à un procédé innovateur qui imprègne de la paraffine solide profondément dans le plancher.

PROLAM, C'EST TOUT ÇA !

De la conception des joints jusqu'à la protection contre l'humidité.



40 Les ensembles AeroSmart et SmartAdvantage disponibles avec le Cascadia.



21 Tout le monde en parle... des ressources humaines



30 Technologie avancée. Réglementation démodée?

ACTUALITÉS ET NOUVELLES

10 À L’AFFICHE
CONSULTATION NATIONALE



- 12 Entendu en passant
- 13 Changements à la direction de J.E. Fortin
- 14 Bilan positif pour ExpoCam 2015
- 16 À surveiller
- 17 Ventes de camions

AU CARREFOUR

- 18 L’art et la route
- 21 Ressources humaines
- 25 Samuel Laverdière
- 27 Céline Pilote
- 28 Têtes d’affiche

DANS CE NUMÉRO

30 EN VEDETTE
MAINTENIR LE SUSPENS

Quelles occasions d'économie de carburant ratez-vous à cause de l'interdiction qui pèse sur les tracteurs dotés de suspensions 6x2 de technologie avancée?
— PAR JIM PARK

36 DANS L’ATELIER
TOUCHER DU BOIS

Des idées pour rehausser la durée de vie de vos planchers de remorque en bois.
— PAR TEONA BAETU ET NICOLAS TRÉPANIER

OPINIONS

- 9 STEVE BOUCHARD
- 54 J. JACQUES ALARY

AIRE DE SERVICE

- 38 LES SUPER SPÉCIALISÉS : LE CAMION-VACUUM
- 40 NOUVEAUX PRODUITS
Davantage de choix pour les Cascadia, et beaucoup plus.



“Notre équipe vous conseille depuis 60 ans”

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

Martine Lapierre
Courtier en assurance de dommages



UNIVESTA
Cabinet en assurance de dommages et en services financiers

Une réponse intelligente



UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT ▲ Cabinet en assurance de dommages

www.univesta.com • 514.385.6991 • 1.800.361.5626

DANS SA QUÊTE D'EFFICACITÉ

MANAC POURSUIT SES RECHERCHES SUR L'AÉRODYNAMISME



DIFFÉRENTES OPTIONS



Jupes aérodynamiques
« Green Wing »



Dispositif aérodynamique
arrière « Green Tail »



Longeron supérieur
avant aérodynamique



Garde-boue
aérodynamiques



Pneus à bande large



manac
PEU IMPORTE TA ROUTE

Bureaux de ventes
Montréal: 800 361 7900
Québec: 800 463 2615

Rivière-du-Loup: 877 653 7092

www.manac.ca

 facebook.com/manacinc

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, Teona Baetu, Peter Carter,
Samuel Laverdière, Rolf Lockwood,
Jim Park, Céline Pilote

DIRECTEUR DES VENTES

Denis Arsenalault

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 2015. Tous droits réservés. Reproduction interdite, en tout ou en partie, sans autorisation préalable de l'éditeur. Les annonceurs s'engagent à dégager 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 no 41590538. ISSN No. 1494-6564. **Imprimé au Canada.**

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

Canada



Lauréat
Kenneth R. Wilson



Membre
Alliance for Audited Media
L'Alliance des Bureaux d'Analyses et de Certifications

Vous avez le choix

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

transportroutier.ca/magazine.cfm



ÇA FONCTIONNE, VRAIMENT

Howes Meaner Power Kleaner est habilement formulé pour nettoyer les dépôts les plus tenaces dans les injecteurs, même sur les nouveaux systèmes d'injection directe à haute pression. Meaner Power Kleaner élimine ces dépôts qui affectent la performance, grâce à un mélange de détergents maximisant votre puissance et votre efficacité énergétique, tout en augmentant la lubrification afin d'éliminer la friction visqueuse dans les pompes et les injecteurs. Et il est appuyé par une des meilleures garanties de l'industrie.

- ✓ Plus de puissance avec moins d'émissions
- ✓ Nettoie les réservoirs et les conduits – le système de carburant en entier
- ✓ Minimum de 5 % d'économie de carburant – c'est garanti
- ✓ Une lubrification rehaussée pour une usure réduite
- ✓ Sécuritaire pour les garanties de tous les systèmes d'émissions diesel, y compris les catalyseurs d'oxydation diesel (DOC)
- ✓ Élimine l'eau sans danger



Howes
Lubricator
Performance de qualité professionnelle depuis 1920

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



GRATUIT!

Lampe de Poche Extensible Howes

À l'achat de trois bouteilles de Howes Meaner Power Kleaner. Visitez www.howeslube.com ou composez le 1-800 GET HOWES. Offre se termine le 30 septembre 2015. Disponible jusqu'à épuisement des stocks.

Gardez en tête les coûts réels.

Les ignorer coûte trop cher.



Laissez-nous vous faire une **évaluation gratuite**
de l'impact de vos coûts d'opération
et vous serez en mesure de prendre
la meilleure décision.



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

Un vrai service. Un vrai prix.

3 succursales et un seul numéro : 1 800 361-9720
Dorval • Montréal-Est • Québec
brossard.com



Par Steve Bouchard



Le cri du cœur d'un camionneur

Normalement, un éditorial est un commentaire qui exprime l'opinion d'un journaliste ou celle de la direction d'une publication. Cette fois-ci, je fais exception et je partage plutôt l'opinion d'une personne que je respecte énormément, et qui fait une analyse très intéressante d'un phénomène inquiétant et grandissant.

Cette personne, c'est Jean-François Foy, voiturier-remorqueur depuis 1977, lauréat en 2007 du prix Highway Star de l'année honorant le camionneur de l'année au Canada, président fondateur du Festival du routier de Donnacona, qui est venu en aide pendant quelques années aux enfants atteints de dysphasie et j'en passe. Un camionneur qui est prêt à défendre son métier bec et ongles, mais qui est très lucide aussi quant aux réalités de l'industrie.



Jean-François Foy

C'était en mars, un vendredi je crois. Jean-François m'appelle. Il est à Alexandria, sur le chemin du retour à la maison. «Tu es disponible pour qu'on se voie dans une heure environ? Il y a quelque chose dont je veux te parler», me dit-il. Justement, j'étais sur la route, pas très loin de l'autoroute 20, alors nous nous sommes donné rendez-vous.

Ce que j'ai à te dire, c'est un cri du cœur, tu en feras ce que tu veux, m'avait-il dit aussi. Alors ce que j'en fais, je le partage ici.

Jean-François constate que, depuis cinq ou six ans, on assiste à un nombre grandissant de carambolages sur la route. Vous vous rappellerez peut-être qu'en mars dernier, justement, un immense carambolage est survenu sur l'autoroute 401 à Trenton. En avril dernier, un autre gros carambolage au Wyoming a défrayé les manchettes. Faites une recherche sur Google avec le mot «carambolage» et vous ne manquerez pas de résultats.

«Avant, les camionneurs criaient dans leur CB avant que ça cogne. On était au courant et on était vigilants», lance Jean-François Foy.

Non seulement les camionneurs se protégeaient-ils entre eux en sonnait l'alerte par CB, mais ils protégeaient aussi les automobilistes en plaçant leurs camions de manière à ralentir la circulation.

La cause du nombre galopant de carambolages, selon lui, c'est que les camionneurs ne se parlent pas. Ou, plutôt, qu'ils ne se parlent plus.

«Sur les ondes des CB, de nos jours, on n'entend plus rien. Plus personne ne se parle. Même entre camionneurs de la même compagnie, on ne se parle pas.»

«Il y a une loi non écrite entre les camionneurs qui dit que, devant une situation dangereuse, un incident ou un accident, on avertit les confrères», poursuit-il.

Jean-François déplore l'individualisme des chauffeurs. C'est là son cri du cœur. «Aujourd'hui, les camionneurs sont coiffés d'un casque d'écoute sophistiqué, ils ont un téléphone cellulaire, consultent leur GPS, tapent sur leur clavier. On les croirait aux commandes d'une navette spatiale sortie tout droit de la NASA, mais ils ne savent pas ce qui se passe deux kilomètres devant eux. Ils sont sur Waze, sur Facebook... ils pitonnent là-dessus, mais ça peut cogner pendant qu'ils font ça!»

Son opinion, c'est que les camionneurs doivent revenir à la base, et la base, c'est le CB. «C'est ça qui va nous protéger. Si le CB de tous

les camionneurs avait été ouvert au canal 19, il n'y aurait probablement pas eu d'accident à cause du brouillard au Michigan en début d'année», croit-il. Ce genre de situation était rarissime il y a quelques années.

Jean-François enjoint les camionneurs à prendre des renseignements dans leur environnement immédiat, à être conscients de ce qui se produit autour d'eux, et à développer l'automatisme de prévenir les confrères de ce qui se passe sur la route. Les dirigeants des entreprises de transport ont leur part à faire également, car certains interdiraient à leurs chauffeurs d'utiliser le CB.

Il croit que, malheureusement, à cause de cet individualisme, on n'a pas fini d'entendre parler de carambolages. **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

Consultation nationale

L'Alliance canadienne du camionnage consultera les associations provinciales à propos des futures technologies environnementales.

offrant des crédits pour les spécifications et les technologies de véhicules favorisées par les flottes canadiennes. Il est également primordial que la spécification des véhicules, selon les règles sur les GES, reflète les différentes normes canadiennes en matière de charges et dimensions pour camions lourds», affirme Geoff Wood, vice-président opérations et sécurité pour l'ACC.

Afin de saisir toute l'étendue des problèmes de pre-

L'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis devrait présenter en juin sa proposition de règlement pour la deuxième phase de la réglementation sur les gaz à effet de serre (GES) pour camions lourds. Lorsqu'il sera entré en vigueur, ce règlement établira de nouvelles exigences pour les fournisseurs de camions lourds et de moteurs ainsi que pour les fabricants de remorques. Ces technologies permettront aux fournisseurs d'obtenir des crédits annuels qui mesureront leur niveau de conformité à la nouvelle réglementation sur les GES.

On s'attend à ce qu'Environnement Canada applique la même réglementation que l'EPA. Cependant, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) tient à s'assurer que

les exigences canadiennes comprendront des crédits de conformité pour les fabricants répondant à des besoins d'exploitation et à des réalités spécifiques au Canada, qui diffèrent de ce que l'on retrouve aux États-Unis. En formulant leur réglementation, les législateurs américains n'ont pas évalué ses répercussions sur les flottes transportant des charges plus lourdes (supérieures à 80 000 livres); pas plus qu'ils n'ont examiné les différentes configurations multi-essieux que nous avons au Canada, ou les conditions climatiques extrêmes dans lesquelles ces véhicules sont utilisés.

«L'Alliance canadienne du camionnage souhaite s'assurer que la réglementation finale d'Environnement Canada va refléter les réalités opérationnelles canadiennes, tout en





Les Ambassadeurs 2013-2015: Benoit Bouchard (Transport O.S.I.); Charles Brisson (Transport Jacques Auger); Richard Maskaleut (Groupe Robert); André Lemonde (Transport Réal Poirier) et Yves Ricard (Sobeys).

mière ligne et de bâtir sur le succès des ateliers transporteur-fournisseur tenus lors de la réunion printanière du conseil de l'ACC, le personnel de l'ACC, en partenariat avec les associations provinciales de camionnage, vont mener une série d'ateliers de consultation avec des transporteurs et des fournisseurs à travers le pays. Chaque événement mettra l'accent sur les détails des conditions régionales d'exploitation et sur les pré-

férences des transporteurs en ce qui a trait à la spécification de leurs tracteurs, moteurs et remorques d'un point de vue écoénergétique. De plus, l'ACC aimerait recueillir des commentaires auprès de la communauté de transporteurs sur les technologies de pointe qu'ils considèrent implanter, et celles qu'ils préféreraient éviter à court ou à moyen terme.

Tous les commentaires issus de la série d'ateliers seront recueillis et compilés dans un rapport de l'ACC portant sur l'avenir des règlements sur les GES au Canada et leurs répercussions sur l'équipement poids lourd canadien. Ce rapport sera disponible à l'automne 2015.

«Il s'agit d'une occasion pour l'industrie du camionnage d'avoir un certain contrôle sur les futures normes d'efficacité énergétique dans le contexte canadien, et de plaider pour ce que souhaite et réclame la communauté de transporteurs au Canada afin de maintenir leurs modèles d'exploitation existants. Cela met également la table pour la future orientation des modifications aux règlements provinciaux sur les charges et dimensions», d'ajouter M. Wood.

LES AMBASSADEURS AU TRAVAIL POUR L'INDUSTRIE

En début d'année a eu lieu, dans les bureaux de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), la cinquième rencontre périodique de la présente équipe des Ambassadeurs de la route. Ces rencontres périodiques se déroulent deux fois par année et permettent aux intervenants d'aborder les dossiers chauds de l'industrie, y compris les masses et dimensions, les heures de service et les nouvelles technologies permettant de s'y conformer.

Formés d'un groupe de chauffeurs professionnels en transport routier qui possèdent des dossiers de conduite exemplaires, les Ambassadeurs de la route ont pour mission d'encourager tous les usagers du réseau routier à devenir partenaires en sécurité. Ils possèdent une impressionnante quantité de renseignements à partager sur la sécurité routière et sur l'industrie du camionnage en général, ce qu'ils font par le biais de conférences sur les différentes techniques de partage de la route.

De plus, les membres de l'équipe assurent une présence dans divers salons d'emploi et donnent régulièrement des conférences à des jeunes du secondaire ainsi qu'à un public adulte, portant sur la sécurité routière et sur les possibilités de carrières dans le domaine du transport routier des marchandises. Soucieux de la prudence et faisant preuve d'un grand professionnalisme, ils doivent également posséder de bonnes habiletés à communiquer. C'est pourquoi ils sont épaulés par Étienne Phénix, communicateur et collaborateur de l'industrie québécoise du camionnage à l'ACQ, qui s'occupe notamment de leur formation : trucs pour parler en public, conseils sur la façon de s'adresser aux médias, etc.

Pour la toute première fois, M. Phénix a pris part à l'une de ces rencontres afin de débriefer les Ambassadeurs actuels, en vue de former encore plus adéquatement la prochaine équipe. Comment s'est déroulé leur mandat? À quelles difficultés ont-ils été confrontés? De quoi auraient-ils besoin pour faciliter leurs tâches? Les réponses à ces questions (et à bien d'autres) permettront donc à l'ACQ et ses partenaires d'offrir davantage de soutien et d'encadrement aux prochains Ambassadeurs de la route.

L'ACQ, qui s'est dite satisfaite, entend bien répéter l'expérience dans un avenir rapproché.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les Ambassadeurs de la route, organiser une visite ou soumettre une candidature, veuillez consulter le site web de l'ACQ :

www.carrefour-acq.org.

Entendu en passant

■ **THD** annonce l'acquisition de **Claude Roussel Transport (CRT)**, une entreprise de transport général fondée en 1986. Cette transaction permet aux clients de Claude Roussel Transport de bénéficier d'une couverture accrue au Québec et en Ontario. Elle leur permet également de bénéficier de services de transport de marchandises à température chauffée ou réfrigérée, et de services d'entreposage à température ambiante dans les installations de 35 000 pieds carrés de THD.

«Cette décision d'affaires est axée sur la synergie et la croissance», explique Luc P. Cartier, président de THD. «Nos entreprises partagent les mêmes valeurs familiales et s'entendent sur l'importance d'offrir aux clients une expérience hors pair.»

«Je suis très heureux de cette transac-

tion qui procurera plusieurs avantages à nos clients respectifs», affirme pour sa part Claude Roussel, fondateur de Claude Roussel Transport. «Elle assurera de plus la pérennité de l'entreprise que j'ai fondée il y a près de 30 ans et permettra à notre équipe de progresser.»

Les activités de Claude Roussel Transport, autrefois situées à Laval, ont été relocalisées dans les installations de THD dans l'arrondissement de Saint-Laurent, à Montréal.

■ Après une belle et longue carrière de plus de 43 ans, dont 33 ans au sein de **UAP inc.**, Pierre Piché, vice-président région de l'est, a pris sa retraite le 1^{er} février dernier.

De 1982 à 1997, M. Piché a occupé divers postes de gestion dans la division NAPA Québec. C'est en 1997 qu'il a joint la division des Véhicules lourds, au poste de vice-président. Il a grandement contribué au développement et à la croissance de la division, particulièrement au développement du réseau de magasins Traction et



à la création de la bannière TruckPro. Sur la photo, Pierre Piché est entouré de sa conjointe, de ses fils, de quelques membres de sa famille ainsi que de membres de son comité de direction.

■ **Globocam Anjou** a été honoré par Mitsubishi Fuso Truck of America (MFTA) en étant nommé concessionnaire MFTA canadien de l'année pour 2014. Les lauréats sont déterminés en fonction de critères d'évaluation rigoureux et doivent avoir surpassé de façon constante les attentes de leur clientèle.



202 - 5275, rue Jean-Talon Est
Saint-Léonard QC H1S 1L2

Rantucci, Maciocia & Associés Ltée

CABINET EN ASSURANCE

DE DOMMAGES

VOTRE COURTIER EN ASSURANCES

DES TRANSPORTEURS

NOS SPÉCIALITÉS:

- Flotte et voiturier
- Local et longue distance
- Biens en entreposage
- Cautionnement divers:
 - Douane
 - Entrepôt
 - et autres...

APPELEZ UN SPÉCIALISTE

514 253.2000



- UN ENVIRONNEMENT **HUMAIN ET VRAI**
- UN LIEN D'EMPLOI **SÉCURISANT**
- UN PARCOURS **ÉVOLUTIF**

Carrière dans le transport

(répartiteurs, camionneurs, etc.)

Si vous êtes à la recherche d'un emploi dans le domaine du transport, sachez que Harnois Groupe pétrolier offre fréquemment de nouvelles opportunités.

Pour faire partie de notre équipe, visitez notre site internet et prenez connaissance des emplois disponibles.

Nous offrons :

Salaire compétitif | Formation sur place et rémunérée
Plan de bonification | Gamme d'avantages sociaux
Uniforme fourni

Direction des ressources humaines
Harnois Groupe pétrolier
Télec. : 450 759-7001 | 1 888 332-6033
RH@harnoisgroupepetrolier.com
www.harnoisgroupepetrolier.com/carriere

À l'affiche

majeure pour nous, et c'est la raison pour laquelle nous sommes emballés de présenter une version de notre site en français afin de mieux desservir nos clients sur le web.»

La croissance de la clientèle franco-phonique de TransCore Link Logistics est essentiellement attribuable au marché québécois, mais elle est également une réalité au sein de nombreuses col-

lectivités de partout au Canada – ce qui a motivé l'entreprise à produire une version en français de son site web. Tout comme la version anglaise, la version française permettra aux visiteurs du site de découvrir de l'information au sujet des produits offerts et d'en apprendre davantage sur l'entreprise, dans la langue de leur choix.

Pour accéder à la version en français, visitez le <http://transcore.ca/fr>. Des mises à jour ainsi que des ressources additionnelles seront disponibles un peu plus tard cette année.

Industrie

Bilan positif pour ExpoCam 2015

Après deux ans d'attente, ExpoCam était de retour à la Place Bonaventure de Montréal les 16, 17 et 18 avril derniers. Cette année encore, le salon national du camionnage au Canada s'est avéré un véritable succès, réunissant pas moins de 14 813 membres de l'industrie, dont 300 exposants.

«Une autre édition réussie d'ExpoCam est derrière nous : 5 000 visiteurs se sont présentés jeudi et vendredi, soit le 2^e plus haut total de l'histoire d'ExpoCam», a déclaré Joe Glionna, vice-président et directeur général de Newcom Business Media. «Nous avons vu des exposants redoubler d'ingéniosité avec de magnifiques kiosques, des réceptions cocktail et des invités spéciaux.»



Photo: © Tim Norton

Parmi les faits marquants du salon, soulignons les 2 000 casquettes distribuées gratuitement samedi matin, lors de la toujours populaire «journée de la casquette», la remise du prix Highway Star de l'année décerné à Guy Broderick, ainsi que le pavillon du recrutement qui était de retour cette année, où 23 entreprises de transport à la recherche de nouveaux candidats ont pu s'entretenir avec de nombreux étudiants et chauffeurs d'expérience.

«Nous vous attendons à Truck World l'an prochain, du 14 au 16 avril à Toronto», de conclure M. Glionna.

N'IMPORTE QUELLE ROUTE N'IMPORTE QUELLE CHARGE

OPTEZ POUR LES SUSPENSIONS MULTI-ESSIEUX SAF CBX

SAF

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

- Capacités allant de 23 000 à 30 000 lb.*
- Conception de poutre fusionnée allégée
- Essieux Auto-Vireurs: Angles de braquage 20° - 30°



VOIR LA
VIDÉO



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



www.safholland.ca 1-519-537-3494

© 2015 SAF-HOLLAND, Inc. Tous droits réservés.

SAF Holland



KENWORTH.
The World's Best.™

Centre
Bell



T370 classe 7



T270 classe 6

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

PACCAR



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

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

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

www.kenworth.com



A **PACCAR** COMPANY



PACCAR
FINANCIAL

Follow us on



Ask your Kenworth dealer about excellent leasing and financing options.
ISO 9001:2000 © 2015 Kenworth Truck Company. A PACCAR company.



28 mai

Tournoi de golf annuel. **Comité technique de camionnage du Québec**. Au bénéfice de l'Institut Des Cèdres contre le cancer. Centre de golf Le Versant. Terrebonne. 450-669-3584. www.ctcq.ca

30, 31 mai et 5 au 7 juin

Super party des camionneurs. Mont-Laurier. 819-4360611. www.superpartycamionneurs.com

5 juin

Tournoi de golf de la **Société des surintendants de transport de Québec**. Club de golf du Lac-St-Joseph. www.sstquebec.org

8 juin

Tournoi de golf du printemps du **Club de trafic de Montréal**. Club de golf de Rosemère. 514-874-1207. www.tcmtl.com

18 juin

Omnium Roger Tremblay. Membres et invités. **Club des professionnels du transport Québec inc.** Club de golf Summerlea. Vaudreuil-Dorion. 514-945-0697. www.cptq.ca

2 au 5 juillet

Festival des camionneurs de La Doré. La Doré, Lac-Saint-Jean. 418-256-1239; 1-800-263-1239. www.festivaldescamionneurs.qc.ca

4 juillet

Croisière des feux d'artifice. **Club des professionnels du transport Québec inc.** 514-824-3988. www.cptq.ca

6 juillet

Journée annuelle de golf. **Association du camionnage du Québec**. Club de golf de la Vallée du Richelieu. Sainte-Julie. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

30 juillet au 2 août

Rodéo du camion de Notre-Dame-du-Nord. 1-877-357-6336; 819-723-2712. www.elrodeo.com

15 août

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



www.actionqc.com

ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES



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

1100, Courval,
Lachine, Québec
H8T 3P5

Achetez, Vendez, Prospérez

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



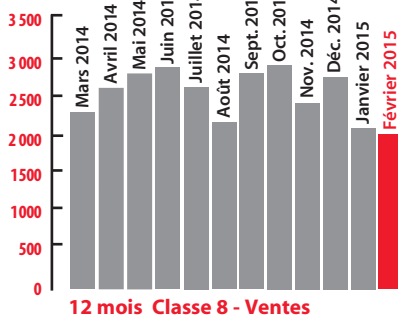
truckandtrailer.ca
1-877-682-7469, ext. 230

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

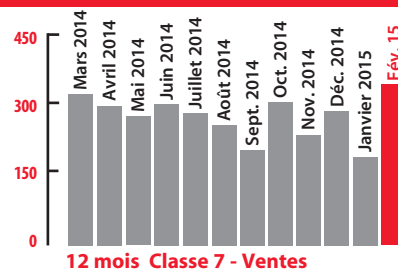
Ventes de camions au Canada

Février 2015

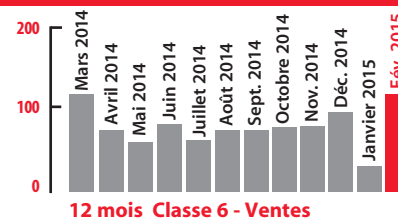
CLASSE 8	Ce mois	DDA 15	MP 14	PDM 15	PDM 14
Freightliner	613	1 161	802	28,33%	22,48%
Volvo Trucks	386	724	455	17,67%	12,76%
Kenworth	297	567	593	13,84%	16,62%
International	292	607	554	14,81%	15,53%
Peterbilt	176	435	551	10,61%	15,45%
Western Star	148	323	349	7,88%	9,78%
Mack	110	281	263	6,86%	7,37%
TOTAL	2 022	4 098	3 567	100%	100%



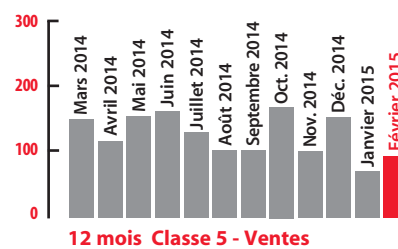
CLASSE 7	Ce mois	DDA 15	MP 14	PDM 15	PDM 14
Freightliner	166	208	178	40,08%	37,08%
International	55	105	80	20,23%	16,67%
Hino	51	80	78	15,41%	16,25%
Peterbilt	41	74	74	14,26%	15,42%
Kenworth	34	52	70	10,02%	14,58%
TOTAL	347	519	480	100%	100%



CLASSE 6	Ce mois	DDA 15	MP 14	PDM 15	PDM 14
Freightliner	86	97	57	68,31%	48,72%
Hino	16	30	38	21,13%	32,48%
International	13	15	22	10,56%	18,80%
Peterbilt	0	0	0	0,00%	0,00%
TOTAL	115	142	117	100%	100%

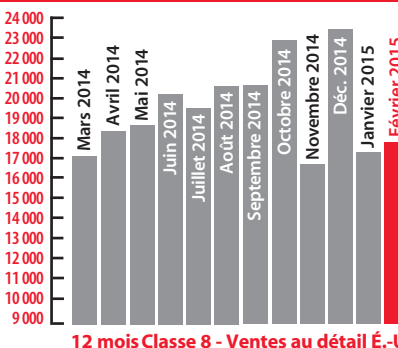


CLASSE 5	Ce mois	DDA 15	MP 14	PDM 15	PDM 14
Hino	61	98	113	65,33%	61,75%
International	15	26	61	17,33%	33,33%
Freightliner	7	13	0	8,67%	0,00%
Mitsubishi Fuso	6	11	9	7,33%	4,92%
Kenworth	2	2	0	1,33%	0,00%
Peterbilt	0	0	0	0,00%	0,00%
TOTAL	91	150	183	100%	100%



Ventes au détail É.-U.

CLASSE 8	Ce mois	DDA 15	MP 14	PDM 15	PDM 14
Freightliner	7 002	14 757	10 800	41,94%	38,4%
Kenworth	2 686	4 857	3424	13,80%	12,2%
Peterbilt	2 470	4 708	3945	13,38%	14,0%
Volvo	2 211	3 938	2985	11,19%	10,6%
International	1 902	4 062	4604	11,55%	16,4%
Mack	1 206	2 200	1833	6,25%	6,5%
Western Star	333	658	498	1,87%	1,8%
Autres	1	4	6	0,01%	0,0%
TOTAL	17 811	35 184	28 095	100%	100%



Est du Canada

www.estducanada.cummins.com

Succursales au Québec

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

Ventes de camions

Québec
Février 2015



CLASSE 8	Février 2015	DDA
Freightliner	87	166
Volvo Trucks	43	146
Kenworth	70	109
International	33	102
Peterbilt	39	75
Mack	18	44
Western Star	13	37
TOTAL	303	679

CLASSE 7	Février 2015	DDA
International	13	28
Kenworth	10	16
Peterbilt	7	14
Hino	5	10
Freightliner	5	9
TOTAL	40	77

CLASSE 6	Février 2015	DDA
Hino	2	2
Freightliner	0	1
International	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	2	3

CLASSE 5	Février 2015	DDA
Hino	29	34
Mitsubishi Fuso	3	6
International	3	5
Kenworth	0	0
Freightliner	0	0
Peterbilt	0	0
TOTAL	35	45

Au carrefour

AUSSI : 21 Main-d'œuvre
25 Samuel Laverdière
27 Céline Pilote
28 Têtes d'affiche

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

L'art et la route

Par Steve Bouchard

René Rouillard a fait la connaissance de Fluke à l'École d'entrepreneurship de Beauce (EEB). René Rouillard est le président de Bessette et Boudreau. Fluke est le président de AShop (ashop.ca), une compagnie spécialisée en peinture murale, en street art et en esthétique urbaine.

À l'EEB, la solidarité entre entrepreneurs va de soi. Alors, lorsque Fluke a demandé à René Rouillard s'il n'avait pas une vieille remorque à lui prêter pour une activité de création artistique qui aurait lieu à Expo-Québec, René lui a répondu


«bien sûr», et a même fourni deux remorques qui se sont transformées en canevas géants pour la création de murales par les artistes de AShop.

Lorsqu'il a vu le résultat, il a fait repeindre le châssis des remorques, fait installer des freins neufs et posé des pneus neufs.

«René a fait preuve d'une grande générosité et il nous a fait entièrement confiance. Il est très rare qu'on nous laisse autant de liberté artistique», de souligner Gavin, de AShop.

Les remorques sont utilisées depuis dans le cadre des opérations régulières de Bessette et Boudreau au Québec et aux États-Unis.

Ouvrez l'œil, vous les croiserez peut-être sur votre route.

Les artistes qui ont pris part au projet : Monk-E, Le Bonar, Dre, Five8, Zema, Fleo, Dkae, Dodo Ose, Hsix, Zek One, Esprit. 



Venez voir si vous avez ce qu'il faut pour être un poids lourd Rotella SuperRigs^{md} 2015. Du 11 au 13 juin, au Retama Park de Selma, au Texas. Les plus beaux camions en Amérique du Nord s'affronteront pour gagner plus de 25 000 \$ en argent et en prix et avoir la chance d'être immortalisés dans le calendrier SuperRigs de 2016. L'entrée est GRATUITE. Vous pourrez profiter d'un repas au barbecue, voir un spectacle de lumière, participer à des jeux et voir Phil Pritchett en concert.



Inscrivez-vous à www.rotella.com/superrigs



Ce n'est pas pour rien que l'événement ne s'appelle pas « MediocreRigs »!

Parrainé par



#SuperRigs

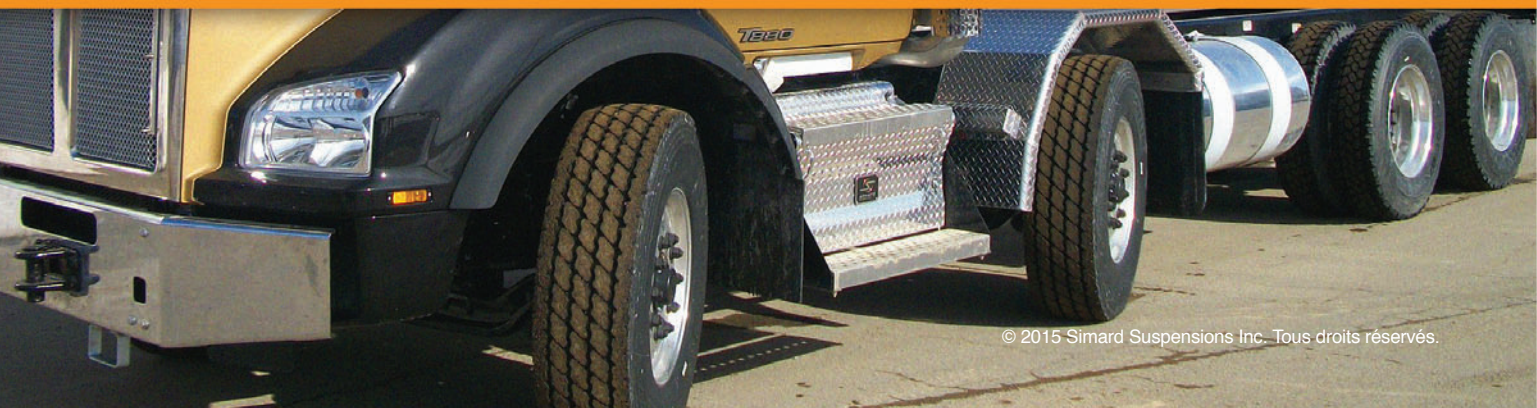
Excellence | Innovation | Expertise



Les meilleures suspensions en Amérique du Nord !

- ✓ Conception **sur mesure**
- ✓ Direction **optimale**
- ✓ Confort **inégalé**
- ✓ **7 centres de service** autorisés au Québec
- ✓ **Fièrement fabriquées au Québec**

1 800 423-5347
simardsuspensions.com



Exigences et compétences

Premier constat : les exigences des clients sont de plus en plus élevées, et il est conséquemment encore plus difficile de trouver des chauffeurs suffisamment compétents pour faire le travail. «Nous travaillons constamment à améliorer la qualité et la flexibilité de nos services pour répondre aux demandes de nos clients», souligne d'ailleurs Josée Boudreau, rencontrée au kiosque de Canada Cartage.

Plus d'un transporteur a fait part du fait que la compétence des chauffeurs à la sortie des écoles ne répond pas aux exigences grandissantes des expéditeurs. Certains reprochent aussi aux écoles de formation de chauffeurs de fournir des candidats qui savent conduire un camion, mais qui n'ont pas appris à faire de transport – qui n'ont jamais vu un bordereau de transport, fait de véritables livraisons ou attelé et dételé une remorque. Il ne serait pas rare de voir, lors des tests routiers, des candidats qui reculent au quai de chargement sans avoir préalablement ouvert les portes de la remorque!

«Les jeunes sont pleins de bonne volonté, mais quand vient le temps de faire le travail, les choses sont différentes», résume Alain Lemieux, directeur des opérations au Groupe Bourret. «Nous sommes des spécialistes des livraisons en 24 heures et, vous avez entendu l'expression, les camions sont devenus des entrepôts sur roues. Les exigences des clients sont de plus en plus élevées.»

Autre constat : la pénurie va en empirant.

Alain Lemieux était à ExpoCam pour dénicher une dizaine de chauffeurs pour



Photo: © Tim Norton

Recrutement et rétention : moded'emploi

Ce que nous avons pu entendre au Pavillon de l'emploi du salon ExpoCam 2015. Par Steve Bouchard

La pénurie de chauffeurs occupe la deuxième place des 10 plus grandes préoccupations de l'industrie derrière les heures de service, révèle le sondage mené l'an dernier par l'American Trucking Research Institute. La rétention des chauffeurs, 7^e plus grande préoccupation en 2013, a grimpé au quatrième rang l'an dernier, confirmant les prévisions des spécialistes selon lesquelles la situation de la main-d'œuvre ira en s'aggravant au cours des prochaines années.

Lors du salon ExpoCam 2015 tenu à Montréal le mois dernier, 23 entreprises de transport étaient réunies dans le nouvel espace appelé le Pavillon de l'emploi. Vingt-trois entreprises ayant des besoins différents, mais faisant face à un problème commun : celui de dénicher la main-d'œuvre qui comblera leurs besoins spécifiques derrière le volant, dans l'atelier, dans l'entrepôt ou dans les bureaux. Nous en avons profité pour tâter le pouls de la situation auprès de quelques transporteurs présents.

VOTRE RÉSEAU NATIONAL DE CENTRES DE RÉPARATION DE VÉHICULES LOURDS

PLUS DE 100 CENTRES DE SERVICES POUR VOUS SERVIR

- ▶ Mandataires* de la SAAQ
- ▶ Mécaniciens **SPÉCIALISÉS**
- ▶ **GARANTIE 1 an** (pièces & main-d'oeuvre)

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



Au carrefour

le terminal de l'entreprise à Dorval. L'un des problèmes qui se posent, constate M. Lemieux, c'est que les chauffeurs de qualité travaillent déjà. «Les bonnes entreprises offrent des rémunérations et des avantages similaires», explique-t-il.

«La pénurie s'est vraiment amplifiée au cours des derniers mois, tant pour les chauffeurs que pour les mécaniciens», constate Roxanne Bernier, agente de recrutement au Groupe Robert.

Les stratégies de recrutement se raffinent et les entreprises doivent faire preuve de créativité pour se démarquer et attirer la bonne main-d'œuvre.

«Bien que notre entreprise soit de bonne taille, nous gardons un esprit familial pour favoriser la rétention du personnel. Nous comptons sur plusieurs divisions et cela nous permet d'accommoder nos chauffeurs autant que possible», indique Roxanne Bernier. Les réseaux sociaux comme Facebook et LinkedIn, les visites par les recruteurs dans les relais routiers et la tenue d'une journée

LA SITUATION EN CHIFFRES

319 000 : le nombre de nouveaux employés que le secteur du camionnage au Canada devra dénicher au cours des 10 prochaines années.

153 000 : le nombre de travailleurs additionnels que le secteur du transport par camion aura besoin d'ici 2021.

31 000 : le nombre d'entreprises que compte le secteur du camionnage au Canada.

22,9 : le pourcentage de ces entreprises qui sont situées au Québec.

82 : le pourcentage de la main-d'œuvre du secteur du camionnage que les chauffeurs représentaient en 2011.

64 : le pourcentage de travailleurs du secteur âgés de 30 à 55 ans.

18 : le pourcentage des travailleurs âgés de 55 ans ou plus.

Source : HR Camionnage Canada

portes ouvertes deux fois par année sont quelques exemples d'initiatives qui font partie de la stratégie de recrutement du Groupe Robert.

Valérie Bourret, directrice des ventes au Groupe Bourret, se réjouit que le taux de roulement soit faible au Groupe Bourret et que, «lorsqu'un chauffeur quitte, il revient

souvent». Elle a mené une étude sur la satisfaction du personnel et les priorités qui ressortaient pour le personnel étaient le salaire, la stabilité et l'équipement.

«Il est très important pour nous d'offrir un environnement de travail de qualité. Tant pour les chauffeurs avec des camions récents que pour le personnel

Moteurs Diesel, pièces
et accessoires



DES PIÈCES DE
QUALITÉ POUR
LE MOTEUR DE
VOTRE CAMION



1 (855) ADF-7770

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

EN RÉSUMÉ...

- La pénurie de main-d'œuvre s'est accentuée encore davantage au cours des derniers mois.
- Les exigences des clients sont de plus en plus grandes.
- Les recrues savent conduire mais n'arrivent pas sur le marché préparées pour faire du transport.
- Les stratégies de recrutement et de rétention doivent se raffiner.
- Les employés recherchent une ambiance de travail familiale.
- Les entreprises doivent être créatives dans leurs efforts de recrutement et de rétention.
- L'importance des médias sociaux est grandissante.
- Les chauffeurs accordent une grande importance à l'équipement qu'on leur fournit.

Photos: © Tim Norton



de quai et de bureau, avec des quais nettoyés et des bureaux propres», souligne Mme Bourret.

Alain Lemieux reprend sensiblement les propos de Roxanne Bernier lorsqu'il explique que, malgré ses 150 chauffeurs, le Groupe Bourret tient à garder un esprit familial dans l'entreprise, ajoutant qu'il est important de maintenir un bon esprit d'équipe.

«De notre côté, nous devons nous assurer d'écouter les chauffeurs et de leur fournir de l'équipement adéquat», indique Josée Boudreau. «Les chauffeurs sont fiers de leur matériel. Ils apprécieront qu'on

équipe leur camion de phares à DEL, ou encore qu'on le personnalise avec un pare-soleil ou le nom du chauffeur sur sa portière. On doit écouter ce qu'ils ont à dire.»

Évidemment, l'argent et les conditions comptent. «En payant les avantages sociaux à 50 pour cent, par exemple, le montant de la paye sera plus gros», illustre Mme Boudreau.

«Écoute ton chauffeur, respecte-le, fais ce que tu dis, donne l'heure juste et fournis du bon équipement», voilà les éléments de base au maintien d'un bas taux de roulement, résume Josée Boudreau. **TR**

VOICI GOODYEAR!



OK Pneus offre maintenant Goodyear et Dunlop dans sa gamme de pneus de camion de classe mondiale. Contactez votre centre de pneus commerciaux OK Pneus pour plus de détails!



Transport
Routier

TSAQ
TRUCKSTOPQUEBEC.com

PROLAB
TECHNOLUB™

100% CAMIONNAGE

Votre meilleure option pour le recrutement
Plus de 100,000 visiteurs uniques par mois sur notre site web!
Plus 10,000 fans Facebook sur une seule page
Des milliers d'auditeurs radio (+ de 5000 uniquement sur TUNEIN)
Nous sommes rapides et efficaces

Par nos différents médias nous vous offrons la meilleure visibilité grâce à notre contenu
destiné aux camionneurs et brokers de l'industrie

RECRUTEMENT

Plus de 250 emplois disponibles pour les conducteurs, les voituriers et les membres de l'industrie. Faites de Truck Stop Québec votre média pour annoncer vos emplois.

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
- informations
- Photos et Vidéos

TRUCKSTOPQUEBEC.COM

1147 Des Roses, Plessisville (Qc) G6L 3A1

Tel.: 819-362-6089

Courriel: benoit@truckstopquebec.com

Suivez-nous sur:





Le ménage du printemps

Par Samuel Laverdière

Bouteille de M. Net à la main, seau de Pine Sol à proximité et plumeau rose du magasin à 1\$, tout est en place pour le grand ménage du printemps... de votre maison! Qu'en est-il de votre entreprise? Y aurait-il un besoin de dépoussiérage des connaissances de vos chauffeurs? Le garage et l'entrepôt ont-ils souffert de l'hiver rude comme l'ont vécu vos camions? Le grand ménage du printemps est un synonyme de remise à neuf, d'un moment où on dépoussière les éclipses de la saison hivernale. Donc, voici mon petit guide pratique du préventiviste des éléments sur lesquels placer notre attention.

Bien distribuer les tâches en famille

Faire du ménage, ce n'est généralement pas le loisir préféré de la majorité des gens. Mieux vaut donc partager et distribuer adéquatement les tâches en fonction des compétences et des intérêts de chacun. Le piège dans lequel il ne faut pas tomber, c'est de croire que l'on peut tout faire tout seul. Vous le savez comme moi : rares sont les projets d'envergure qui sont mis en œuvre de A à Z par une seule personne. Le mot d'ordre est : travail d'équipe.

Faire le ménage dans ses papiers

Un atelier de mécanique propre ou un entrepôt dégagé, ça se voit assez facilement. Dans un classeur ou dans



un bureau, ça *flashe* moins. Cependant, ce n'est pas moins essentiel de l'inclure dans notre ménage du printemps. Les dossiers des employés, les attestations de formation, la documentation concernant les heures de conduite et de repos, les grilles de vérification avant départ; la sécurité et la prévention s'incrument même dans vos tiroirs et dans la pochette de la portière du chauffeur! En dépoussiérant ces dossiers, vous aurez une information à jour et votre prise de décision se fera avec une efficacité accrue (en temps et en argent).

Passer un bon coup de balai

Qui dit ménage dit aussi rupture obligatoire avec des articles auxquels nous sommes attachés émotionnellement. Pour certains, ce sont des chemises qu'ils portent

depuis des décennies. Pour d'autres, ce sont de vieux outils de garage, réparés avec du ruban gommé, dont un accessoire est retenu par de la corde à ballot de foin. Tous les goûts sont dans la nature. Par contre, lorsque ces outils peuvent compromettre la sécurité de l'utilisateur et des collègues, le divorce doit se faire rapidement, voire immédiatement. Vous savez de quoi je parle. Vous savez qui les utilise. Vous connaissez aussi les dangers et les conséquences qui pourraient résulter de l'utilisation de ces équipements. C'est le ménage du printemps. L'occasion idéale de vous en débarrasser et de les donner en cadeau à un bac de récupération.

S'oxygéner avec la brise printanière

Parfois, ouvrir les fenêtres et changer l'air de la santé-

sécurité au travail peut faire le plus grand bien à vos troupes, et à vous-même! Ne serait-ce pas là un moment idéal pour ouvrir une rencontre du comité santé-sécurité, ou tout simplement une réunion avec vos travailleurs pour établir vos attentes et vos objectifs avant le début d'une saison fort occupée? Possible.

Remise à neuf ou départ du bon pied, peu importe comment vous qualifiez votre printemps, faites en sorte de mettre la sécurité et la prévention au premier plan de votre entreprise. **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*.



5@7 COCKTAIL CONFÉRENCE

Mercredi, le 10 juin 2015



Conférencière Mme Sylvie Vachon

Présidente-directrice générale
Administration portuaire de Montréal



Partenaire « Majeur »

BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

Partenaires « Platine »



À l'occasion d'un 5 @ 7 sur le site du Restaurant Quai 99 de la Marina de Longueuil, venez assister à une conférence privée de Madame Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal et présidente du conseil d'administration de la Grappe Métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal.

Déroulement de l'activité

Date : Le mercredi 10 juin 2015
Heure : 17 h à 19 h
Lieu : Restaurant Quai 99
Marina de Longueuil
Longueuil (Québec)

SOYEZ DU RENDEZ-VOUS POUR...

- Connaître les enjeux de politique économique, industrielle et commerciale du Port de Montréal;
- Saisir l'importance du rôle du Port de Montréal dans un contexte de forte concurrence;
- Vous inspirer de la façon dont le Port continue de se réinventer en gardant toujours un objectif en tête : la croissance des trafics.

Des boissons et des bouchées seront servies.
Nous vous attendons en grand nombre!

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



Êtes-vous toujours prêt à parler de votre entreprise?

Par Céline Pilote

Je vais débiter aujourd'hui une série de chroniques au sujet de la **vente**. Que vous soyez président, représentant ou commis de bureau, vous avez tous quelque chose à vendre. Nous verrons quelques petites choses que vous pourriez faire pour vous aider à augmenter vos ventes.

Aujourd'hui je vous donnerai des trucs pour que vous puissiez profiter de toutes les occasions pour bien parler de votre entreprise. Lors d'une soirée réseautage, d'un salon ou d'un petit déjeuner, chez votre coiffeur, au garage, lors de prospection téléphonique, en voyage ou en pratiquant des loisirs, bref, partout où vous en avez l'occasion. Pour ce faire, préparez-vous en créant le pitch d'ascenseur. Vous avez 30 secondes pour convaincre et attirer l'attention.

Il devrait comporter les éléments suivants :

- Quel est votre produit ou service,
- A qui il s'adresse,
- Quel est son avantage concurrentiel.

Mon exemple :

Je suis coach pour entrepreneurs ambitieux. J'apporte aux entrepreneurs de PME un regard extérieur sur leur entreprise. Mes clients potentiels sont des entrepreneurs pompiers, qui éteignent des feux plutôt que de mettre leur énergie à faire croître leur entreprise. Ils sont souvent trop dans

les opérations quotidiennes et n'ont plus de vision. Je les sors du quotidien, on se fixe des objectifs et on se fait un plan d'action. Je les accompagne ensuite dans la mise en place de ce plan pour atteindre des résultats exceptionnels.

Adapter la fin de son pitch à son interlocuteur

Le secret d'un bon pitch, c'est de l'adapter à la personne en face de nous, en finissant par une petite phrase qui donne envie d'en savoir plus sur vous et vos services. Par exemple, finir en disant : «D'ailleurs, j'ai peut-être une information qui pourrait vous intéresser, car nous venons tout juste d'analyser le nouveau budget qui prévoit de nouvelles déductions fiscales pour l'utilisation d'un service comme le nôtre».

Le but est que la personne vous pose une question liée à votre pitch, et qu'elle soit encline à vous donner ensuite sa carte de visite pour la recontacter plus tard.

Donner des exemples ou faire des métaphores

Si une image vaut mille mots, n'hésitez pas à faire une métaphore pour faire passer vos idées, surtout si elles sont innovantes. Par exemple, j'appelle mes clients des entrepreneurs pompiers, qui éteignent des feux plutôt que de bâtir leur entreprise.

Attirer la curiosité dès le départ

En alternative à la présentation directe de son produit dans le pitch, il est parfois plus pertinent de repositionner le problème et d'attiser la curiosité via des chiffres, un problème commun, etc.

Par exemple, un vendeur d'équipement de ferme pourrait commencer son pitch par : «Chez Fermex, notre idée de vendre des équipements de ferme plus légers vient du fait que, selon Statistiques Canada, parmi les 45 470 exploitants agricoles du Québec, 26,0 pour cent sont des femmes. Notre produit Fermex-femmes est donc beaucoup plus adapté à la nouvelle réalité d'aujourd'hui».

Raconter une histoire

Il ne faut pas hésiter à raconter une histoire pour humaniser votre présentation.


Vous pouvez, par exemple, commencer en racontant de quelle manière vous avez eu l'idée de créer votre produit, surtout si c'est drôle, étonnant... ou si vous avez une grande expertise dans le secteur.


Les erreurs à éviter :

- Faire un pitch trop long et entrer dans les détails : si vous vous lancez dans un long discours, votre interlocuteur décrochera.
- Utiliser un vocabulaire trop technique : il faut vulgariser et simplifier sauf

si, bien entendu, votre interlocuteur est technique.

- Être trop vantard : ce n'est pas le temps de dire qu'on est le meilleur au monde, que notre produit répond à tous les besoins ou que nos prix sont les meilleurs en ville...
- Réciter son texte à la vitesse de l'éclair : au contraire il faut prendre son temps, bien articuler et structurer ses phrases.
- Préparer son pitch sans le tester auparavant : il faut tester son pitch auprès de ses collaborateurs, de sa famille, etc.
- Ne pas faire évoluer son pitch : un pitch évolue et se bonifie dans le temps. Selon les remarques et les réactions de vos interlocuteurs, vous allez trouver de nouvelles idées pour le faire évoluer.
- Dénigrer ses concurrents.
- Sortir sa carte d'affaires à la fin du pitch : il faut attendre que l'interlocuteur vous la demande... sinon elle risque de se retrouver à la poubelle.

J'aborderai dans les prochaines chroniques d'autres trucs faciles à utiliser pour vous aider à atteindre des résultats exceptionnels! 

J'aborderai dans les prochaines chroniques d'autres trucs faciles à utiliser pour vous aider à atteindre des résultats exceptionnels! 

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

Têtes d'affiche



"GRANDIR ENSEMBLE"

m2assurance.com

855-425-0505



Marc Fugère et Matthieu Préfontaine

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



David Tremblay, président-directeur général chez **Simard Suspensions**, annonce la nomination de **Michael King** au poste de directeur régional des ventes pour l'Ontario et les Maritimes.



Camions Excellence Peterbilt annonce la nomination de **Lyne-Renée Bourque** à titre de conseillère en services financiers. Comptant plus de 18 ans d'expérience dans le domaine du financement, Mme Bourque sera notamment chargée de conseiller la clientèle du Centre-du-Québec et de l'Estrie.



Nordic Carrier Transcold est lauréat du prix «Platinum», la plus haute reconnaissance pouvant être attribuée à un concessionnaire Carrier Transcold. Nordic Carrier Transcold reçoit ce prix pour la 3^e fois au cours des cinq dernières années. Sur la photo: **Jonathan Boucher**, directeur des ventes; **Robert Garon**, directeur du service et **Sébastien Mercier**, directeur de comptes. À souligner que M. Boucher a remporté le prestigieux prix «Dealer Sales Manager of the year», qui récompense le meilleur directeur des ventes en Amérique du Nord pour l'année 2014.

Photo: © Tim Norton



Le lundi 13 avril dernier avait lieu l'assemblée annuelle du **Club des professionnels du transport Québec inc. (CPTQ)**, durant laquelle s'est déroulée l'élection du Conseil d'administration 2015-2016. De gauche à droite : *Richard Lacasse*, directeur; *Christian Prince*, directeur; *Raymonde Legendre*, coordonnatrice des événements; *François St-Pierre*, 1^{er} vice-président; *Benoît Duclos*, président; *Christian Marin*, directeur; *Maxime Brien*, directeur; *André Vandelac*, trésorier; *Denis Arsenauld*, président du Conseil et *Louis Lévesque*, 2^e vice-président.



Le **Groupe Morneau** annonce la nomination de *François Allaire* au poste de directeur du terminal de transport situé à Anjou. M. Allaire sera notamment en charge de la gestion de l'équipe du service des opérations, des activités reliées à l'administration et à l'opération de son terminal, de l'entretien des lieux physiques ainsi que de l'entretien des équipements et de leur utilisation.



Le **Groupe Morneau** annonce la nomination de *Danielle Brouard* au poste de directrice générale de **Morneau Solution**. Mme Brouard veillera notamment au bon fonctionnement de la division en planifiant, en dirigeant et en évaluant les diverses activités de cette dernière, en plus de veiller au respect des lois, valeurs, politiques et procédures de l'entreprise.



Matthieu Préfontaine, président de **M2 Assurance**, annonce la venue au sein de son équipe de *Jean-Sébastien Larocque*, à titre de courtier en assurance de dommages spécialisé en transport.



Pierre Martin, président directeur général de **Montréal Mitsubishi Fuso**, a reçu des mains de *Todd Bloom*, président et chef de la direction de **Mitsubishi Fuso Truck of America**, la plaque faisant de Montréal Mitsubishi Fuso le concessionnaire de l'année pour les ventes de camions au Canada.



Quelles occasions d'économie de carburant ratez-vous à cause de l'interdiction qui pèse sur les tracteurs dotés de suspensions 6x2 de technologie avancée?

PAR JIM PARK



MAINTENIR LE SUSPENS

S'agit-il d'une 6x2 ou pas? Vous allez devoir vous agenouiller pour vous en assurer.

Certaines personnes ne sont pas au courant, mais les configurations de tracteur 6x2 sont légales partout au Canada, sauf en Colombie-Britannique où elles sont complètement interdites pour des raisons de traction. Laissez-moi apporter quelques précisions. Alors que les 6x2 «à l'ancienne»

sont permises, ou devrais-je dire, non interdites, les configurations 6x2 de technologie avancée plus récentes ne sont pas autorisées dans deux provinces clés, soit le Québec et l'Ontario. Cette impasse centre-canadienne restreint clairement l'utilisation répandue de la 6x2 avancée.

«Nous ratons sans aucun doute des occasions d'économie de carburant», selon Bryan Burningham, directeur général des services de flotte pour Challenger Motor Freight. «J'aurais aimé acquérir des 6x2 pour nos trajets dans la région des Grands Lacs, car ils sont en général caractérisés par des terrains plats et des conditions hivernales modérées. La technologie fonctionne beaucoup mieux aujourd'hui et la traction n'est plus vraiment un problème grâce aux options de détection de charge et de commande de la traction.»

Curieusement, ce sont justement ces options de détection de charge et de commande de la traction qui gardent la nouvelle technologie à l'écart.

La configuration 6x2 est présente depuis un bon moment. Elle avait la cote dans les années 70 et 80, alors que les camions roulaient sur de courtes distances, à vide ou sans remorque la majeure partie du temps. Avant que les suspensions pneumatiques ne deviennent populaires, l'essieu moteur était généralement pourvu d'une suspension à ressorts d'acier et l'essieu non moteur – habituellement l'essieu arrière – était muni d'une suspension pneumatique. Les chauffeurs avaient accès à une soupape d'ajustement de la pression dans la cabine, qu'ils pouvaient utiliser pour tenter de répartir le poids sur les essieux du camion chargé. Le problème était que, sans une balance, il n'était pas possible de répartir avec précision les charges à l'essieu entre les ressorts d'acier et la suspension pneumatique.

Quand les suspensions pneumatiques sont devenues monnaie courante, elles pouvaient être levées lorsque le véhicule était vide, et déployées lorsqu'il était chargé. Les composantes de la suspension permettaient de s'assurer que la répartition avait bien eu lieu. D'une certaine façon, c'est ce qui a marqué la chute des configurations 6x2. Les chauffeurs n'avaient plus la possibilité d'ajouter sélectivement de la pression d'air dans l'essieu moteur afin d'augmenter la traction au besoin, selon les conditions. Ensuite, à la fin des années 90, l'Ontario a annoncé une série de réformes à ses règlements sur les charges et dimensions qui, entre autres choses, ont proscrit l'utilisation des essieux relevables commandés par le chauffeur et des réglages de pression de la suspension. Ces réformes recommandaient également que les masses entre deux essieux moteurs soient réparties à 1000 kg près – ce qui explique pourquoi la configuration 6x2 de technologie

Maintenir le suspens

avancée n'est pas la bienvenue dans cette province aujourd'hui.

Il est à noter que l'Ontario tolère la configuration 6x2 avancée, mais qu'elle ne la considère pas comme une configuration conforme au règlement SPIF (véhicules sécuritaires, productifs et n'endommageant pas l'infrastructure). Cela signifie qu'elle peut être utilisée seulement à un poids nominal réduit et avec des semi-remorques d'une longueur de 48 pieds ou moins.

Les combinaisons tracteur/semi-remorque à cinq essieux non conformes au SPIF sont tolérées jusqu'à un poids nominal de 36 500 kg (80 468 lb), alors que les combinaisons à six essieux ne peuvent pas excéder 46 000 kg (101 412 lb).

Le Québec restreint également les configurations 6x2 avancées pour les mêmes raisons, et ne permet que 13 500 kg (29 900 lb) sur le groupe tandem.

Par définition, la 6x2 de technologie avancée (les anglophones disent

Advanced 6x2) signifie que la configuration possède une suspension commandée électroniquement qui améliore la performance du véhicule dans des conditions de faible traction, en réduisant automatiquement la pression de la suspension de l'essieu non moteur. La charge est ainsi déplacée vers l'essieu moteur, ce qui améliore la traction. La pression de la suspension est répartie en tout temps, sauf lorsque le système détecte un patinage des roues au moyen des capteurs ABS. Ces systèmes peuvent aussi comprendre un verrouillage transversal de différentiel, automatique ou activé par le chauffeur, qui répartit uniformément le couple sur les deux roues de l'essieu.

Réalités et perceptions

Alors que la prochaine étape visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre est à nos portes, les flottes et les fabricants d'équipement vont se tourner

vers les 6x2 qui pourraient leur procurer des crédits. Avec des économies de carburant potentielles variant entre deux et quatre pour cent selon différentes sources, les 6x2 vont gagner en popularité. Dommage pour les flottes canadiennes. À moins que les législateurs du Québec et de l'Ontario ne changent d'avis, les 6x2 de technologie avancée ne feront pas partie de l'équation en matière d'efficacité énergétique.

«Nous sommes pour les changements et pour les améliorations. Nous allons suivre la situation [du côté des suspensions de technologie avancée]», de dire Claude Robert, président du Groupe Robert.

«Nous aimerions utiliser les 6x2 où il serait logique de bénéficier de la réduction de poids et de l'économie de carburant qui en résulte», indique M. Burningham.

Il en est de même pour Derek Varley, directeur des services de flotte pour Mackie Group. «Je me demande ce qui



Performance inégalée



QUALITÉ

PERFORMANCE

ÉCONOMIE DE CARBURANT



Entrez dans la légende!

Sainte-Julie - Laval - Saint-Jacques-le-Mineur - Drummondville

www.excellence-peterbilt.com

514 861-PETE⁷³⁸³ option 5



Les réductions de poids dues à l'élimination des engrenages de l'essieu arrière peuvent atteindre 250 kilos.

peut bien nous retenir par rapport aux 6x2, si elles procurent un bon pourcentage d'amélioration de l'efficacité énergétique», demande-t-il. «Elles ont très bien fonctionné aux États-Unis et dans tous les États, même les montagnes, pendant des années.»

Le problème n'est pas la traction, mais bien la terminologie réglementaire. En fait, c'est plus que de la terminologie; la configuration serait illégale selon le règlement SPIF de l'Ontario. Le problème semble davantage lié à la formulation du règlement qu'à une réelle crainte de voir les routes et les ponts tomber en ruines à cause des 6x2.

Si on paraphrase le code de la route de l'Ontario; un «essieu tandem», tel que défini par la Section 114 du code, est un double essieu dont les centres sont situés à plus d'un mètre l'un de l'autre... et qui sont conçus pour répartir automatiquement la charge entre les deux essieux à moins de 1000 kg. De plus, le code ne permet pas les essieux relevables... décrivant en outre de tels essieux comme pouvant modifier la charge transmise à la route.

Donc les configurations 6x2, telles que décrites précédemment, ne peuvent pas être utilisées en Ontario puisque la charge entre les essieux n'est pas répartie 100 pour cent du temps à moins de 1000 kg, et elles sont considérées comme de essieux relevables.

À plusieurs reprises au cours des trois dernières années, l'industrie a discuté, en

vain, avec le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules dans le but de modifier le protocole d'entente national sur les charges et dimensions. Les législateurs ne sont pas convaincus par les fabricants qui affirment que les 6x2 ne présentent aucun danger pour les infrastructures.

Selon Brad Hicks, ingénieur principal aux affaires gouvernementales techniques chez Meritor, des essais sur le terrain révèlent que les situations typiques de déplacement de la charge ne se produisent qu'environ trois pour cent du temps, et qu'elles durent moins d'une minute et demie.

«Le fait que le système fonctionne occasionnellement à une pression [poids] inégale durant une très courte période constitue un problème pour nous», a-t-il déclaré. «Même en mode transfert, le poids sur l'essieu moteur ne dépasserait jamais la limite provinciale de poids maximal de 9 100 kg (20 000 lb), et même

dans ce cas c'est bien en-dessous de la capacité nominale réelle de l'essieu. Et puisque le système fonctionne comme ça durant de si courts intervalles, habituellement seulement lors du démarrage ou à très faible vitesse, nous ne croyons pas qu'il pose des problèmes de sécurité ou d'infrastructure importants.»

Les obstacles réglementaires concernant les 6x2 semblent davantage théoriques que pratiques.

Cependant, une seule des technologies mentionnées précédemment possède effectivement un essieu relevable. Et curieusement, cette technologie fonctionne exactement à l'inverse de l'équipement de la dernière génération, que la mise en place du règlement SPIF cherchait à encadrer. Dans ce contexte, un essieu relevable est soulevé lorsqu'il n'y a pas ou peu de poids sur l'essieu, réduisant ainsi l'usure des pneus et la résistance mécanique qui nuit à l'économie de carburant. L'essieu n'est PAS déployé

Chacun à la bonne place, c'est carrément rentable !



RESSOURCES
HUMAINES

On s'engage à faire la différence

Recrutement de personnel
Impartition
Placement temporaire
ou permanent
contractuel et événementiel



514 337-0808

srhs.ca

RECRUTEMENT
DE PERSONNEL

Maintenir le suspens

pour supporter une charge utile supplémentaire au-delà des limites normales pour la configuration du camion.

Et dans le cas de Volvo, la charge volontairement inégale sur les essieux moteurs servirait à prévenir le patinage des roues et à améliorer la conduite et la maniabilité, ainsi que la sensation de direction. En aucun cas, le poids sur le plus lourd des deux essieux n'excède

la capacité maximale de l'essieu ou la charge permise. Comme mentionné précédemment, lorsque la charge sur le groupe d'essieux approche de sa limite supérieure, le poids est automatiquement égalisé à 50/50 entre les essieux. Bien que la technologie ne corresponde pas parfaitement aux définitions actuelles, elle demeure conforme à l'esprit de la réglementation – excepté durant les courtes

périodes où le poids sur les essieux sera inégal en raison de la fonction améliorant la traction. «Nous utiliserions les 6x2 dans certains corridors si nous en avions la chance», explique M. Varley, de Mackie. «Je ne comprends pas pourquoi nous ne pouvons pas relever un essieu si la remorque est chargée à seulement 20 000 livres. Cela nous permettrait d'économiser sur le carburant, les pneus et les freins. Et je ne comprends certainement pas pourquoi ils [les législateurs] sont préoccupés par une charge à l'essieu inégale, qui dure environ une minute, si cette charge reste dans les limites légales. Selon ce que je comprends, la prochaine ronde de règlements visant à réduire la consommation de carburant [réduction des GES] pourrait ouvrir la voie à des technologies plutôt coûteuses. La 6x2 est ici maintenant, elle fonctionne et elle ne menace ni la sécurité, ni les infrastructures.»

Offres actuelles

Tous les fabricants d'équipement d'origine offrent un ensemble 6x2, mais ce qui se trouve à l'intérieur de ces ensembles varie selon les fabricants. Les suspensions pour tracteur sont généralement installées d'usine; c'est l'électronique – qui prend en charge la commande de la traction – qui varie.

Bendix et Meritor WABCO offrent des systèmes de commande de la traction appelés respectivement eTrac et ECAS. eTrac peut se retrouver sur les essieux de Dana et Detroit, alors que ECAS se retrouve sur les essieux Meritor. Habituellement, les suspensions sont offertes de série par les fabricants d'équipement, les commandes électroniques étant superposées.

Les commandes électroniques de la suspension fonctionnent de concert avec les systèmes de commande de la traction qui actionnent le blocage du différentiel pour faciliter la traction. De manière générale, le blocage du différentiel n'est activé que pendant 30 secondes ou moins, à des vitesses n'excédant pas 40 km/h. Certains modèles offrent une commande de blocage du différentiel activée par le chauffeur en option.

Le réglage des pressions de suspension est déterminé en usine par le fabricant, selon la capacité maximale de l'essieu



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



Ventes ★ Service ★ Pièces



Transcraft



1.888.275.2691
www.wabashcanada.ca



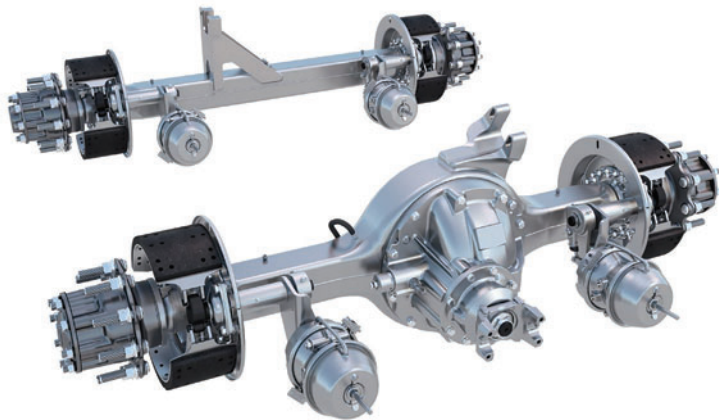
AMERICAN
ROAD SERVICE

514.636.2771 www.americanroadservice.com

Maintenir le suspens

moteur. Tous les fabricants d'équipement indiquent que même lors d'une situation de transfert de poids, la charge sur l'essieu moteur n'excédera pas la charge maximale de l'essieu simple, ni les masses autorisées par le DOT pour un tel essieu.

Dans la plupart des configurations 6x2 offertes par les fabricants d'équipement, l'essieu avant dans une configuration tandem fait office d'essieu moteur. L'essieu arrière est l'essieu non-moteur, parfois appelé l'essieu porteur (dead axle en anglais). Dans ces groupes, l'essieu arrière n'est pas relevable; c'est-à-dire qu'il n'est pas équipé pour être soulevé



La configuration 6x2 de Meritor comprend un tube d'essieu droit à l'arrière. Les autres manufacturiers ont gardé le carter de style banjo afin de réduire la complexité de fabrication.

de la chaussée lorsqu'il n'est pas nécessaire. Il demeure déployé en tout temps. La pression entre la suspension de l'essieu avant et l'essieu arrière demeure égale, sauf quand la suspension arrière est partiellement dégonflée afin de déplacer du poids supplémentaire vers l'essieu moteur pour la traction.

En date de mars 2015, il y a deux exceptions à cette règle : l'offre de Volvo en matière de 6x2 et une suspension d'Hendrickson appelée OptiMaax, offerte par le fournisseur.

OptiMaax fait appel à un essieu poussé relevable (l'essieu avant dans une configuration tandem; l'essieu arrière est l'essieu moteur) qui se déploie automatiquement quand le poids (la pression de suspension) dépasse un certain seuil. Cela s'effectue de manière automatique et le chauffeur n'a aucun contrôle sur le déploiement. Lors de trajets à vide ou légèrement chargés,


l'essieu est rétracté. Lorsque la remorque est chargée, l'essieu se déploie et la pression du système est égalisée.

«Tout comme Bendix et Meritor, quand notre système perçoit une perte de traction, il effectue un transfert de poids», explique David McCleave, directeur du marketing pour Hendrickson Truck Commercial Vehicle Systems. «Nous chargeons l'essieu moteur jusqu'à sa capacité maximum, pas davantage.»

Le système actuel 6x2 de Volvo est différent des autres, en ce sens qu'il fait appel à un chargement dynamique/décentré pour garder un poids plus élevé sur l'essieu moteur, dans la plupart des condi-

tions, afin d'optimiser la traction. Au risque de simplifier à outrance, disons que la pression dans l'essieu porteur est juste assez élevée pour le maintenir fermement au sol, alors que la pression dans l'essieu moteur supporte la majeure partie du poids. À titre indicatif seulement, l'essieu moteur peut avoir 80 pour cent du poids tandis que l'essieu porteur n'en

supporte que 20 pour cent. Alors que la charge augmente sur le tandem, la pression du système se rapproche d'une répartition 50/50 de la charge et de la pression. À pleine capacité, la charge et la pression sont égales entre les deux essieux.

«En ce qui a trait à la répartition du poids, légèrement chargé, cela fonctionne comme une 4x2 et, à pleine capacité, cela fonctionne comme une 6x2», d'affirmer Tim LaFon, vice-président des affaires réglementaires pour le Groupe Volvo Amérique du Nord. «Les systèmes des autres fournisseurs ne transfèrent le poids que durant de courtes périodes de temps et dans certaines conditions, lorsqu'une traction supplémentaire est nécessaire. Le système de Volvo réduit en outre la pression dans l'essieu porteur afin d'améliorer la traction, en cas de perte de traction, exactement comme les autres systèmes.» 

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



Toucher du bois

Des idées pour rehausser la durée de vie de vos planchers de remorque en bois. Par Teona Baetu et Nicolas Trépanier

Qu'est-ce qui a détruit votre plancher de remorque? Tout porte à croire qu'il s'agit de l'humidité.

Les remorques fourgons peuvent transporter bien des choses, et leur intérieur est conçu pour procurer robustesse, durabilité et légèreté tout en requérant le moins d'entretien possible. Mais la plupart des planchers de remorque qui circulent présentement sur les routes sont faits de bois franc et sont – surtout à l'extrémité arrière et lorsque les portes sont ouvertes – vulnérables à la pluie ou à la neige.

Vous savez déjà que le bois et l'humidité ne font pas bon ménage. Selon Prolam, fabricant de planchers établi à Cap-Saint-Ignace au Québec, la durabilité optimale des planchers en bois nécessite un taux d'humidité variant entre 12 et 18 pour cent, ce qui permet de réduire les coûts d'entretien au minimum. «Avec les planchers de remorque en bois, les

problèmes commencent quand l'humidité dépasse 20 pour cent», confirme Yves Taillefer, responsable du développement des affaires au Canada.

Des niveaux d'humidité dépassant 30 pour cent provoquent le pourrissement du bois. Mais dès qu'ils atteignent 25 pour cent, votre plancher de remorque a déjà perdu la moitié de sa robustesse et risque de se briser. «À 25 pour cent d'humidité, le bois franc n'est pas plus solide qu'un plancher en pin», poursuit M. Taillefer. «Tous les fabricants vous diront la même chose. Pour couper les frais d'entretien, il faut absolument contrôler l'humidité.»

Ainsi, plus votre plancher de remorque en bois absorbera d'humidité, moins il durera longtemps. Par conséquent, il est susceptible de craquer et nécessitera des réparations ou, pire encore, un remplacement prématuré. Heureusement, de

nombreuses options s'offrent à vous pour protéger vos planchers et améliorer la durée de vie de votre remorque.

Spécification et entretien

La durée de vie d'un plancher de remorque dépend naturellement de l'utilisation que vous en faites, mais l'entretien préventif et les réparations proactives contribuent grandement à en prévenir la détérioration. La première étape de l'entretien des planchers, cependant, survient avant même que la remorque ne transporte son premier chargement.

Voici quelques points à considérer :

- Demandez-vous combien de temps vous devrez conserver la remorque, quelles routes vous allez emprunter et en quoi consisteront vos chargements habituels. Ne vous demandez pas seulement ce que vous allez transporter, mais aussi de quelle manière la remorque sera chargée. Considérez les différentes conceptions de plancher de même que l'espacement entre les traverses (ou longerons) et spécifiez le tout en fonction du poids et de la disposition du chargement.
- De quelle manière les chargements/

déchargements seront-ils effectués? Votre plancher devra-t-il fréquemment supporter le poids du chargement combiné à celui d'un chariot élévateur, ou utiliserez-vous plutôt un transpalette?

■ Qu'en est-il du climat? L'humidité est particulièrement néfaste pour les planchers. Est-ce que certaines de vos remorques débutent la semaine à Montréal, par exemple, et se retrouvent au Texas? Les changements de température et d'humidité vont affecter la performance de vos planchers en bois.

Ce qui nous amène aux bonnes pratiques suivantes :

■ Autant que possible, gardez les portes de remorque fermées, particulièrement dans les environnements humides. John Carr, vice-président des ventes et du marketing chez Havco Wood Products, précise que les expéditeurs ont tendance à laisser les portes de remorque ouvertes au quai de chargement, pour voir quelles remorques sont vides. Cela cause des ravages aux planchers de remorque; et tout le monde sait que c'est la partie arrière du plancher qui pourrit en premier.

■ Tâchez d'éviter le nettoyage des planchers avec de l'eau. Un nettoyage à l'air comprimé ou peut-être même un bon vieux balayage devrait faire l'affaire et augmenter la durée de vie de vos remorques.

■ Inspectez régulièrement tous vos planchers de remorque, et n'oubliez pas de regarder sous la remorque également. Des sections de plancher endommagées peuvent être réparées avec des lattes de remplacement. M. Carr ajoute que les premiers signes de dommages causés par l'eau s'observent par le délaminage de la colle.

■ Choisissez la bonne taille de bourrelets d'expansion, ce qui permet aux lattes de prendre de l'expansion et prévient le gondolement. «Si vous avez de l'eau qui s'infiltre dans le plancher; lorsque le bois absorbe l'humidité, il prend de l'expansion et lorsqu'il sèche, il se contracte; tout comme un trombone – si vous passez votre temps à le plier et à le déplier, il finira par se briser», explique M. Carr.

■ Protégez votre plancher à l'aide de traitements imperméabilisants. Il existe de nombreux produits qui pénètrent la surface du bois pour prévenir l'absorption d'eau.

Gardez vos fourgons au sec


Le fabricant Rockland Flooring suggère de porter attention à d'éventuels écoulements ou débris entre (ou sur) les lattes. Méfiez-vous des fentes, des fissures, des taches noires et des espaces supérieurs à 1/8 de pouce autour des joints en crochet; ainsi que de l'effritement et de l'usure du revêtement sous le plancher.

Le dessous des planchers de remorque peut être endommagé par l'exposition à l'eau et par les débris de la route. Des zones spécifiques, comme au-dessus des roues, sont plus sujettes à la détérioration. Une fois que la peinture à base d'eau s'effrite, le bois commence à absorber l'humidité, causant la déformation, le gonflement et la dégradation des lignes de colle.

Des planchers composites, dont le dessous est renforcé par une couche de fibre de verre, sont également disponibles. Havco, par exemple, fabrique des planchers composites depuis les années 90.

Les huit premiers pieds sont la partie la plus vulnérable de votre plancher – la zone qui nécessite le plus un revêtement imperméabilisant. Les fabricants de remorques offrent également des plaques en acier de différentes grandeurs, qui protègent la partie arrière des planchers en bois contre les dommages.

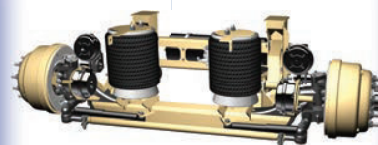
Un plancher de bois franc lamellé conventionnel compte plus de 2 000 joints – avec une moyenne de 5,6 joints par pied carré. Habituellement, les lattes du laminé sont fixées les unes aux autres par des joints en crochet. Prolam propose une alternative brevetée appelée Zig-Zag, qui distribue sur toute la surface du plancher la pression exercée par le poids des chariots élévateurs, tout en augmentant la protection contre la pénétration de l'eau.

Enfin, voici une autre bonne raison d'entretenir plutôt que de remplacer : selon Frank Maly, analyste pour la firme ACT Research, les carnets de commandes sont à leur plus haut niveau en près de 20 ans et les fabricants de remorques peinent à en fabriquer suffisamment pour répondre à la demande... 

En collaboration avec Heavy Duty Trucking

Meilleur Auto-Vireur Pour Remorques

- Substantiellement plus léger que les auto-vireurs traditionnels.
- Tige de verrouillage de pivot de fusée double à durée prolongée.
- Déplacement ascendant de 9 po.
- Angle de chasse pré-réglé offrant un réglage du parallélisme constant.
- Stabilité latérale supérieure rehaussant la durée de vie des composantes.
- Trousses d'entretien standards.
- Beaucoup moins coûteux que les auto-vireurs traditionnels.



**233T 20K
Trailer Self Steer**

Demandez plus de renseignements par courriel au:

YES@ridewellcorp.com

 **RIDEWELL
SUSPENSIONS**



Les
Super
spécialisés



Le camion-vacuum

— Par Steve Bouchard

Les camions-vacuum sont des super spécialisés ultra-polyvalents. Ils sont en mesure d'aspirer une multitude de matières sèches ou solides, allant des résidus industriels, municipaux ou alimentaires, en passant par les huiles usées des intercepteurs qui se trouvent dans les ateliers mécaniques. Ils assurent aussi le pompage des réseaux d'égouts et d'aqueduc ainsi que le nettoyage des stations de pompage. Ce super spécialisé peut même aspirer les poussières les plus fines. «Ils pompent tout ce qu'on ne voit pas», résume René Donais, directeur des opérations depuis une dizaine d'années de Pompage Express à Delson.

Les camions-vacuum de Pompage Express ont des capacités allant de 1000 à 6 000 gallons. Le réservoir citerne de notre camion-vedette a été bâti pour répondre aux normes du DOT; il a été fabriqué par Tremcar en collaboration avec Marc Donais, responsable de la fabrication, qui a apporté son expertise acquise au cours des trois dernières décennies.

Le camion que vous voyez ici est un modèle 2006 qui a été restauré au complet, car on veut éviter les systèmes de régénération dans ce type d'utilisation. Son châssis a été allongé et le camion a été converti en «12 roues», et la compagnie s'est aussi occupée de peindre le véhicule.

En outre, Pompage Express s'occupe elle-même de l'assemblage du système de pompage et de la fabrication de plusieurs composantes servant à la récupération des poussières. Ces composantes sont très imposantes et excessivement importantes dans le système de pompage, car elles protègent la pompe et récupèrent les poussières fines. Le système de filtration est complexe et comporte une vingtaine de poches filtrantes; un puissant jet d'air précipite les poussières au fond de la cuve. Un silencieux est installé afin de réduire les décibels émis lors du fonctionnement de la pompe.

Un camion-vacuum coûte autour de 450 000\$. «Parce que nous faisons les transformations nous-mêmes, nous réussissons à réduire nos coûts et à être plus concurrentiels au bénéfice de notre fidèle clientèle depuis 30 ans», souligne René Donais.

NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS



Davantage de choix pour le Cascadia

Les ensembles AeroSmart et SmartAdvantage sont maintenant disponibles pour le Cascadia de Freightliner.

Les acheteurs peuvent maintenant spécifier le Cascadia de **Freightliner** avec les ensembles motopropulseurs AeroSmart et SmartAdvantage.

Le nouvel ensemble AeroSmart permet de combiner facilement les plus récentes composantes aérodynamiques disponibles pour le Cascadia au groupe motopropulseur SmartAdvantage.

Développé par Cummins et Eaton, le groupe motopropulseur optimisé SmartAdvantage améliore l'économie de carburant de 1,5 pour cent en comparaison avec un camion équipé du moteur ISX15 de Cummins et de la transmission UltraShift PLUS LAS de Eaton.

Le groupe motopropulseur combine

le moteur ISX15 avec SmartTorque 2 et la transmission automatisée Eaton Fuller Advantage à 10 vitesses.

Disponible exclusivement avec le groupe motopropulseur SmartAdvantage, le ISX15 convient aux utilisations autoroutières, livrant un couple plus élevé plus rapidement et permettant aux camions de rouler entre 1 150 et 1 240 tours/minute, tout en maintenant le couple et la puissance nécessaires.

Les caractéristiques de la transmission comprennent des composantes légères et une lubrification de précision. De courts rapports permettent le «downspeeding» en surmultiplication et

améliorent l'efficacité en mode direct.

Freightliner a aussi ajouté plusieurs nouvelles options «adaptées au chauffeur» pour ses modèles Cascadia et Cascadia Evolution, qui comprennent :

Le siège à suspension Bose Ride system II. Des études ont démontré que près de la moitié des chauffeurs de camion souffrent d'un degré de fatigue et de douleur suffisamment élevé pour nuire à leur travail. Selon le fabricant, le système Bose Ride élimine ce problème dans la majorité des cas, et ce, peu important les spécifications du véhicule.

Faisant appel à des technologies avancées comme des capteurs et un moteur régénérateur électromagnétique,

le système compense le tremblement et la trépidation potentiellement ressentis par le chauffeur sur la route. Présentée plus tôt cette année, cette «nouvelle génération» de sièges comprend un sélecteur Ride Control, permettant aux chauffeurs de personnaliser leur trajet.

Le système de surveillance de la pression des pneus SmarTire de Bendix fait également partie des nouvelles options. Il indique l'état de la pression et de la température en temps réel sur le tableau de bord, informant instantanément le chauffeur d'un éventuel problème de pneus sur la route. Le capteur est installé à l'intérieur du pneu, sur la roue, pour lire avec précision la température et la pression du pneu, et pour le protéger des bris.

De plus, les chauffeurs peuvent maintenant ajouter un support pivotant pouvant accueillir une télé à écran plat de 26 pouces ainsi qu'une antenne pouvant être rangée de façon sécuritaire lorsqu'elle n'est pas utilisée.

Visitez le www.freightlinertrucks.com

CUMMINS DÉVOILE SON MOTEUR 2017, ET PLUS ENCORE

Lors du récent salon Mid-America, Cummins a dévoilé le ISX15 2017 ainsi qu'un système de post-traitement unique à un seul module, de même que des améliorations à son moteur 2015 de 15 litres et de nouvelles caractéristiques électroniques qui permettent de réaliser



des économies de carburant pouvant atteindre trois pour cent.

Le ISX15 2015 comprend maintenant le média filtrant NanoNet qui procure, selon Cummins, le meilleur rendement de l'industrie en matière d'élimination des particules, de capacité et d'écoulement à froid, offrant une protection supérieure et améliorant la durée de vie du filtre. De plus, l'intervalle de net-

toyage du filtre à particules diesel a été prolongé à 400 000 miles pour les utilisations longue distance dont la consommation de carburant moyenne excède 5,5 milles au gallon.

La technologie ADEPT de Cummins, une nouvelle suite de caractéristiques électroniques promettant des gains énergétiques pouvant atteindre trois pour cent, est initialement destinée aux

utilisateurs du moteur ISX15 jumelé à une transmission manuelle automatisée. Le système fait appel à une technologie sensible au poids, à la vitesse et aux dénivellations de la route pour apporter des ajustements à la vitesse, à la puissance et aux rapports de transmission afin de mettre à profit l'élan du véhicule, améliorant ainsi la consommation de carburant.



PIERQUIP



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

pierquip.com

Livraison immédiate
sur plusieurs configurations.

Plancher PROLAM
Garanti 10 ans

Remorque Galvanisée



Qualité inégalée
MAC tout en aluminium.
Plusieurs configurations en inventaire.

Pièces et Service:
Sherbrooke
Boucherville
Drummondville
Québec
Chicoutimi
Mississauga
Ottawa
Kingston

A Venir...
St. John
Moncton
Dartmouth
Halifax

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

1-888-902-4142

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

pneus-sp.ca



PNEUS SP

POIDS LOURDS

Pneus SP Anjou
Anjou
514 354-7444

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

Pneus RCL
St-Eustache
450 491-1302



UNIPNEU
CERTIFIÉ
POIDS LOURD

Nouveaux produits

Le premier progiciel ADEPT comprend deux caractéristiques : SmartCoast et SmartTorque 2 (ST2). SmartCoast fonctionne lorsque le véhicule descend une pente en utilisant l'inertie. Il débraye la transmission et fait tourner le moteur au ralenti afin de réduire la résistance au roulement, de maintenir l'élan du véhicule et, ultimement, d'améliorer l'efficacité énergétique. ST2 fait appel au même système intelligent de gestion du couple que celui qui est présent dans les groupes motopropulseurs SmartAdvantage, qui contribue à éliminer les rétrogradations inutiles et à maintenir le fonctionnement du moteur au point idéal pour favoriser l'économie de carburant. Le premier progiciel ADEPT sera disponible cet été et les clients pourront faire les mises à jour nécessaires pour passer aux versions ultérieures, lorsque celles-ci seront disponibles.

Le ISX15 2017, d'une puissance variant entre 400 et 605 chevaux, comprendra deux séries de caractéristiques distinctes optimisées pour les utilisateurs; une visant à maximiser l'économie de carburant et l'autre, la performance. Les améliorations apportées au moteur ISX15 pour 2017 comprennent un turbocompresseur plus réactif et efficace, l'optimisation du «downspeeding», la technologie ADEPT intégrée ainsi qu'une réduction des pertes parasitiques. Cummins indique vouloir continuer à repousser les intervalles d'entretien sur le ISX15 2017 et à mettre de l'avant la technologie la plus testée de tous les produits commercialisés à ce jour.

Le système de post-traitement à un seul module de Cummins Emission Solutions est une autre caractéristique clé du ISX15 2017. Il sera jusqu'à 60 pour cent plus compact et jusqu'à 40 pour cent plus léger, et il offrira une efficacité rehaussée grâce aux progrès apportés aux technologies de catalyseurs et aux solutions de dosage de l'urée, indique le fabricant.

Le système Cummins Connected Diagnostics, compatible avec les plus importants fournisseurs de services télématiques, procure des notifications instantanées comprenant des diagnostics professionnels sur les défauts du moteur et rehausse la qualité du service à la clientèle de l'entreprise. Connected Diagnostics entrera en pleine production ce mois-ci.

Visitez le cumminsengines.com

DANA DÉVOILE UN NOUVEAU CONCEPT D'ESSIEU TANDEM

Dana a dévoilé, au salon Mid-America, le nouveau concept Spicer AdvanTEK Dual Range Disconnect pour essieux tandem utilisés dans le transport longue distance. Selon le fabricant, il permet d'améliorer le «downspeeding» du moteur et de rehausser l'efficacité du groupe motopropulseur de 2 à 5 pour cent par rapport aux essieux tandem conventionnels de 40 000 livres disponibles sur le marché.

Il combine la traction et la fiabilité d'une configuration 6x4 à la réduction



Spicer AdvanTEK Dual Range Disconnect

des pertes parasitiques et à l'économie d'une configuration 6x2.

Au démarrage, dans les pentes, à basse vitesse, durant les manœuvres de marche arrière ou dans d'autres situations nécessitant une traction additionnelle, la technologie Dual Range Disconnect permet à l'essieu tandem de fonctionner comme un 6x4 possédant un rapport de démarrage traditionnel pour procurer l'effort de traction optimal nécessaire. À basse vitesse, ce rapport offre une performance rehaussée en comparaison avec les essieux tandem 6x4 à rapport rapide, en améliorant la manœuvrabilité tout en réduisant les

TYT ACQUIERT LE PREMIER COMBI-SC AU CANADA

Patrick Turcotte, président du **Groupe TYT** de Drummondville, a tellement aimé le **Combilift Straddle Carrier** qu'il a vu au salon de l'IAA en Allemagne que, non seulement en a-t-il acheté un, mais il a aussi décidé d'en devenir distributeur.

Fabriquée en Irlande, le **Combilift Straddle Carrier** (Combi-SC) se veut, pour les entreprises qui manutentionnent des volumes réduits, un appareil de levage et de manutention plus rentable, flexible et économique que les fourches, gerbeurs ou grues mobiles. Il permet de transporter des conteneurs et des cargaisons hors normes de façon complètement indépendante. «Le Combi-SC deviendra rapidement rentable pour toute entreprise qui ne manutentionne que six conteneurs par semaine», d'expliquer Patrick Turcotte lors de la présentation et de la démonstration de l'appareil ayant eu lieu aux installations du Groupe TYT à Longueuil.

Le Combi-SC est beaucoup plus léger que les élévateurs lourds traditionnels capables de manutentionner des charges comparables. Il peut être livré en configuration à trois roues pour réduire la pression au sol et il pèse environ 35 000 livres (selon le modèle). Ses pneus larges lui permettent de circuler sur un terrain accidenté, sur la neige et sur la glace.

Parmi les caractéristiques techniques, soulignons un moteur John Deere de 125 chevaux, une capacité allant de 77 000 à 180 000 livres, la capacité de manutentionner des conteneurs de 20, 30, 40 et 45 pieds (les dimensions peuvent être personnalisées pour manutentionner des conteneurs non ISO), le positionnement indépendant du tablier avant et arrière, une visibilité sur 360 degrés pour le chauffeur et une bonne maniabilité dans les endroits restreints.

Le modèle livré au Groupe TYT – qui a été peint aux couleurs de la compagnie – répond à deux critères essentiels pour TYT, soit l'empilage double des conteneurs et la possibilité de se déplacer d'un site à l'autre. En dix minutes, le Combi-SC est prêt à être escorté à travers le pays. Meridith Hall, directeur des produits internationaux pour Combilift, a précisé que le modèle acquis par le Groupe TYT a été conçu spécifiquement pour répondre aux normes du marché canadien.

Visitez le www.combilift.com



probabilités de pointes de couple élevé.

Lorsque le camion approche de sa vitesse de croisière, le module de commande électronique placé dans l'essieu se synchronise avec le module électronique du moteur et de la transmission pour déconnecter l'arbre inter-essieux du différentiel interpoints, ce qui permet à l'essieu de fonctionner dans un mode 6x2 plus efficace.

Au même moment, il accélère le rapport de l'essieu avant, ce qui permet

d'abaisser le régime-moteur jusqu'à 900 tours/minute pour les utilisations autoroutières. En employant des rapports d'essieux séparés pour les utilisations à basse et à haute vitesse, cette technologie permet également aux camions longue distance de passer d'une basse vitesse à vitesse de croisière beaucoup plus rapidement qu'avec un essieu tandem 6x4 ou 6x2 à un seul rapport rapide.

Visitez le www.dana.com/commercialvehicle

Surveillance du prix de détail du

diesel



TOTAL



VILLE	Prix cents au litre	(+/-) semaine précédente	Avant taxes
WHITEHORSE	127,9	5,0	110,6
VANCOUVER *	123,5	-1,7	79,9
VICTORIA	115,3	-0,8	79,6
PRINCE GEORGE	114,5	-2,4	82,3
KAMLOOPS	114,6	0,4	82,4
KELOWNA	112,9	-0,4	80,8
FORT ST. JOHN	119,1	1,2	86,7
YELLOWKNIFE	126,9	0,0	107,8
CALGARY *	99,8	-3,1	82,1
RED DEER	100,5	-0,6	82,7
EDMONTON	98,7	-1,1	81,0
LETHBRIDGE	100,9	0,0	83,1
LLOYDMINSTER	101,2	-4,2	83,3
REGINA *	99,1	-5,0	75,4
SASKATOON	102,5	-1,4	78,6
PRINCE ALBERT	104,7	-0,5	80,8
WINNIPEG *	101,0	-1,7	78,2
BRANDON	100,9	-1,8	78,1
TORONTO *	113,3	-2,9	82,0
OTTAWA	113,4	-4,0	82,1
KINGSTON	112,9	-3,7	81,6
PETERBOROUGH	109,3	-3,4	78,4
WINDSOR	107,0	-3,8	76,4
LONDON	113,2	-1,0	81,8
SUDBURY	115,0	-1,6	83,4
SAULT STE MARIE	118,9	-0,8	86,9
THUNDER BAY	113,4	-2,6	82,1
NORTH BAY	114,5	-2,2	83,0
TIMMINS	119,3	-3,5	87,3
HAMILTON	112,1	-2,7	80,9
ST. CATHARINES	113,7	-2,5	82,3
MONTRÉAL *	120,8	-4,6	80,8
QUÉBEC	122,6	-3,6	82,4
SHERBROOKE	120,4	-4,5	80,5
GASPÉ	121,2	-4,2	85,1
CHICOUTIMI	118,6	-3,1	82,8
RIMOUSKI	121,1	-4,1	83,0
TROIS RIVIÈRES	120,5	-2,6	80,6
DRUMMONDVILLE	120,9	-6,5	81,0
VAL D'OR	119,8	-5,1	83,8
SAINT JOHN *	110,2	-4,6	74,3
FREDERICTON	111,0	-5,8	75,1
MONCTON	112,4	-4,3	76,3
BATHURST	111,8	-5,2	75,7
EDMUNDSTON	109,2	-7,6	73,5
MIRAMICHI	112,1	-5,2	76,0
CAMPBELLTON	112,6	-4,5	76,4
SUSSEX	110,4	-5,1	74,5
WOODSTOCK	114,0	-4,3	77,6
HALIFAX *	106,5	-0,9	73,2
SYDNEY	108,9	-0,9	75,3
YARMOUTH	108,7	-0,9	75,1
TRURO	107,7	-0,4	74,2
KENTVILLE	106,2	-0,9	72,9
NEW GLASGOW	106,7	-1,0	73,4
CHARLOTTETOWN *	119,5	-2,9	80,6
ST JOHNS *	112,1	-10,6	78,7
GANDER	111,6	-10,6	78,3
LABRADOR CITY	127,4	-0,7	92,2
CORNER BROOK	112,5	-10,5	79,0
MOYENNE AU CANADA (V)	112,0	-3,1	80,7

Mises à jour au www.kentgroupoil.com • Prix en date du 7 avril 2015 • V - Volume pondéré. (+/-) indique les variations de prix par rapport à la semaine précédente. Le service peut être inclus dans le prix. Le prix moyen canadien est la moyenne pondérée de 10 villes (*)

HUILES MOTEUR HAUTE PERFORMANCE

total-canada.ca



CONSOMMEZ MIEUX
EFFICACITÉ, PERFORMANCE & TECHNOLOGIE



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

kenworthmaska.com



Défi têtes rasées Leucan

- **RAZZON\$ LES POIDS LOURDS** chez **Kenworth Maska**
- À la succursale de St-Mathieu-de-Laprairie, le jeudi 21 mai 2015, de 10 H 30 à 15 H
- À la succursale de La Présentation, le vendredi 22 mai 2015, de 10 H 30 à 15 H

Présentation de camion **T880 Tracteur** avec couchette de 52", ainsi qu'un T880 à benne basculante & nouveaux longerons pré percés à l'usine pour installation de l'essieu 12 roues.

PARTICIPEZ AU

DÉFI

**TÊTES
RASÉES**

leucan

tetesrasees.com

INAUGURATION DE LA NOUVELLE SUCCURSALE DE MIRABEL

Le groupe Freno fête ses 56 ans et vous invite
à sa nouvelle succursale de Mirabel pour un
BBQ dinatoire le 10 juin 2015 à partir de 11h00 am

12745, rue du Parc, Mirabel J7J 1P3
450-433-6999



Venez découvrir nos nouveaux
produits et services.
Tout sous un même toit!

En partenariat avec
CENTRE DU VÉHICULE LOURD



EMBAYAGES



7720, de Lamartine,
Anjou (Qc) H1J 2A8
Tél.: (514) 498-8886



11650, 6e Avenue,
Montréal (Qc) H1E 1S1
TÉL.: 514-648-6150

12745, rue du Parc,
Mirabel (Qc) J7J 1P3
TÉL.: 450-433-6999



Siège social

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

Ouest

6555, ch. St-François
Montréal (Québec) H4S 1B6
(514) 333-1999 • 1 800 587-7870
(ouvert de 7h00 à 22h00)

Mirabel

12745, rue du Parc
Mirabel (Québec) J7J 1P3
(450) 433-6999
(ouvert de 7h30 à 18h00)

Sud

85, chemin du Tremblay
Longueuil (Québec) J4B 7K4
(450) 641-1999 • 1 800 573-3666
(ouvert de 8h00 à 18h00)



9455, Henri-Bourassa est,
Montréal (Qc) H1E 1P4
Tél.: 514-353-2040



Groupe Freno
Centre de conversion
certifié Alliance Autopropane
11650, 6^e avenue,
Montréal (Québec) H1E 1S1
(514) 648-7403 • 1 800 361-1997
(ouvert de 7h00 à minuit)

Nous vous remercions de votre fidélité!

2015 TRANSIT

IL TRAVAILLE FORT POUR VOUS AIDER À TRAVAILLER INTELLIGEMMENT



Meilleure charge utile de sa catégorie.

Meilleure capacité de remorquage de sa catégorie.

Deux portes coulissantes en option.



BOISVERT FORD

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

**À 2 PAS À L'EST
DU PONT TUNNEL**



DIESEL SPEC INC

Réparation et Performance depuis 1987

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

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



Montréal 514-932-0060

www.DIESELSPEC.ca

PARLEZ-NOUS DE VOTRE PROJET,
NOUS LE CONSTRUIRONS ENSEMBLE!

ROBUSTESSE ET PRÉCISION

LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Durables, simples et ingénieux, les bâtiments ACERO allient tant la robustesse de l'acier que la précision de fabrication et d'assemblage. Préfabriqués en usine, faciles et rapides à assembler, les bâtiments ACERO offrent des possibilités presque infinies!



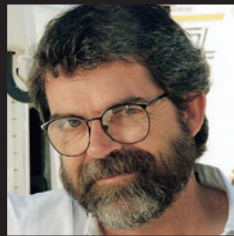
Appelez-nous :
1 844-228-8355

www.metalsartigan.com

ACERO
METALSARTIGAN

**Nouvelles.
Opinions.
Informations.**

www.transportroutier.ca



REMORQUES LABELLE



LA DESTINATION
POUR DES CONCEPTIONS DE HAUTE QUALITÉ
ET UN SERVICE PERSONNALISÉ



**MAINTENANT
DISPONIBLE CHEZ
REMORQUES
LABELLE**



1 800 909-3554

Financement disponible avec : **CIT**

info@remorqueslabelle.com

www.remorqueslabelle.com

Tel. : 450 688-3555

545, Lindbergh, Laval, Qc H7P 2N8

HINO



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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.)



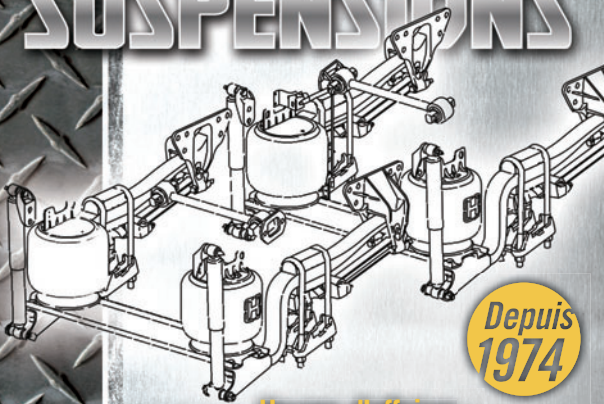
LA RÉFÉRENCE DEPUIS

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

TruckPro



514-336-1910

stlaurentsuspensions.com



Le Club de
Trafic de Montréal

Tournoi de golf du printemps



8 juin 2015

Club de Golf Rosemère
282, Boul. Labelle, Rosemère

Les places sont limitées.
Réservez votre billet dès maintenant!

Détails et inscription: www.tcmtl.com



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

BOISVERT ISUZU CAMIONS

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

CAMIONS ISUZU MONTRÉAL OUEST

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

CENTRE DU CAMION STE-MARIE

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



thermoking.ca 1-866-598-5298



**THERMO KING
EST DU CANADA**

Une division de Jonjo Transport Refrigeration Limited



**Unités simple et
multi-température
pour remorques.**



Rencontre les normes EPA et Carb

Des unités réfrigérées de camions
au diésel plus silencieux et
plus écologique.

T-SERIES

**TRIPAC™
EVOLUTION**

Meilleur système
auxiliaire de l'industrie

**Support technique
et service d'expert**

Québec 418-653-0863
Montréal 514-333-5133
Boucherville 450-651-3610

Toronto (905) 564-2800
Ayr (514) 489-0140
Ottawa (613) 738-0540
Moncton (506) 858-8849



ODG | ODWYERGROUP

Nouvelles. Opinions. Informations.

www.transportroutier.ca

**ESSAYEZ NOTRE SUIVI
EN LIGNE**

EXCLUSIF



EN LIVRAISON

EN CONTRÔLE DE QUALITÉ

- Pièces et services
- Suivi en ligne (**NOUVEAU**)
 - Carrosserie
- Pièces d'origine Freightliner
- Plusieurs livraisons par jour
 - Mandataire SAAQ
- Entretien préventif PEP

**OUVERT LE SAMEDI
(PIÈCES ET SERVICES)**

**LE GROUPE
GUY**

T: 514.765.0811

T: 1.888.765.7481

4850, Avenue Dunn,
Montréal, Qc H4E 1C1

Dépositaires autorisés



Transport Routier Annonceurs nationaux

ACQ	26	Pneus SP.....	42	Isuzu concessionnaires	51
Action Utility Québec	16	Prolam	4	Kenworth Maska	44
ADF Diesel	22	Rantucci Maciocia & Associés ..	12	Le Groupe Guy	52
Affacturage J.D.....	35	Ridewell Suspensions	37	Les Revêtements AGRO	50
American Road Service	34	Rodéo du Camion	13	Métal Sartigan	48
Club de trafic de Montréal.....	50	SAF Holland	14	Remorques Labelle.....	48
CPTQ.....	53	Shell.....	19	St-Laurent Suspensions	50
Cummins Est du Canada.....	17	Simard Suspensions.....	20	Thermo King	52
Excellence Peterbilt	32	SRH Ressources Humaines.....	33		
Freightliner	2, 3	Total Canada Inc.	43		
Great Dane	55	Truckpro.....	21		
Harnois Groupe Petrolier	12	Univesta Rake.....	5		
Howes Lubricator Products	7	Truck Stop Quebec	24		
Kenworth.....	15	Wabash Canada.....	34		
Location Brossard.....	8				
M2 Assurance.....	28				
Manac	6				
OK Pneus	23				
Peterbilt	56				
Pierquip	41				

Le Marché Routier

Boisvert Ford	46
Diesel Spec	47
Freno.....	45
Hino concessionnaires	49



Commandez des tirés à part de Transport Routier.

Denis Arsenault

(514) 938-0639, poste 2

OMNIUM ROGER TREMBLAY

L'unique tournoi du CPTQ en 2015 membres et invité(e)s



Réservez tôt / Places limitées / www.cptq.ca

Le CPTQ vous invite au prestigieux Club Summerlea

Jeudi 18 juin 2015



Raymonde Legendre
514-945-0697
cptq@hotmail.fr



Par Jean Jacques Alary C.A.É., F.C.I.L.T., CCLP

Des caméras à bord, quoi en penser?

On est à l'heure de se poser la question, surtout avec l'avancement de la technologie. Ce n'est pas nouveau, les caméras à bord des véhicules lourds. On en a dans les autobus urbains pour surveiller, entre autres, le comportement des passagers ou pour utiliser en cas d'accident ou d'incident. J'ai des clients qui en ont à bord de leurs camions depuis des années et qui s'en servent pour des questions de sécurité routière.

En 2014, la compagnie LYTX a fait la promotion de ses caméras «DriveCam», pouvant reproduire ce qui se passe à l'intérieur et en dehors des véhicules lourds. LYTX prétend que l'installation de caméras à bord des véhicules lourds change le comportement routier des chauffeurs et améliore, par le fait même, le bilan de sécurité routière.

Au dernier salon de l'auto, il y avait même un promoteur qui encourageait l'installation de ses caméras dans nos véhicules personnels. On s'entend que ça va devenir la mode et plus ça va, plus les prix baissent.

Plus on avance dans le temps, plus je pense qu'il devient opportun d'installer ce genre de technologie dans les véhicules lourds.

Vous demandez pourquoi? La première raison est la protection du chauffeur. Lors d'un incident ou accident, ce genre de technologie permet de faire un retour en arrière, de voir l'incident ou l'accident et de voir l'environnement de cet accident ou événement. On sait que, dans certains cas, ça va aller contre le chauffeur qui essaie de démontrer qu'il n'était pas responsable de l'incident. De toute manière, caméra ou pas, on a beaucoup d'outils pour déterminer si l'accident était responsable ou évitable. On peut avoir toutes les informations sur la vitesse, la décélération, les freinages rapides, les excès de vitesse et autres qui permettent la reconstitution de l'évènement. Dans plusieurs cas, la caméra va permettre de déterminer que le chauffeur n'était pas responsable. Elle permettra également d'évaluer les éléments de conduite préventive qui auraient permis l'évitement de l'accident ou de l'incident. La caméra sera un outil fort utile pour les assureurs.

Un aspect intéressant est l'utilisation des caméras dans l'apprentissage de la conduite de véhicules lourds. Ici au Québec,



Michel Meunier travaille à développer et à implanter cet outil de formation. Les caméras installées sur le véhicule permettent de reproduire et de visionner avec le nouveau conducteur le déroulement d'un circuit. Celui-ci peut constater ses erreurs et, conséquemment, les corriger.

Prenons l'aspect de l'accompagnement lors de l'intégration d'un nouveau chauffeur. Les caméras seraient un outil fort utile. Elles permettraient d'aviser immédiatement d'un comportement erroné ou d'une manœuvre dangereuse et ainsi, d'intervenir immédiatement pour apporter un correctif. C'est un outil de formation sur lequel il faut se pencher comme les simulateurs de conduite qui sont beaucoup plus coûteux.

Deux questions à se poser : est-ce que les caméras à bord d'un véhicule lourd amènent le changement du comportement d'un routier qui se sait surveillé? Est-ce que le chauffeur va les oublier et revenir à ses vieilles habitudes?

Ça nous amène à conclure que, si l'installation de caméras à bord d'un véhicule lourd n'est pas accompagnée d'un programme structuré d'utilisation efficace et du personnel nécessaire pour le faire fonctionner, ça ne donne rien d'en installer, sauf pour avoir des informations supplémentaires en cas de poursuite.

Posez-vous la question : quels seraient les avantages pour mon entreprise ou comme chauffeur d'installer une caméra bavarde?

- Protection en cas d'accident,
- Outil d'évaluation des besoins individuels de formation,
- Outil de formation,
- Outil d'apprentissage,
- Changement du comportement du chauffeur,
- Analyse de différentes situations ou circuits à risque,
- Diminution du risque d'accident...

On peut arrêter ici, les promoteurs de ces systèmes nous fourniront d'autres motifs pour installer ce nouveau système de pointe dans les véhicules lourds. Préparez-vous à en entendre parler.

En passant, l'American Trucking Associations continuera son lobby pour éliminer complètement la remise à «0» comportant deux périodes de 1h à 5h, une fois par période de sept jours. C'est à suivre! **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.

**À TEMPS,
À LA BONNE TEMPÉRATURE**



ET ÉVENTUELLEMENT, DANS LE BEURRE.

20 tonnes de queues de homard, c'est comme 20 tonnes d'or pur. Et vous ne pouvez risquer d'en perdre une seule once. C'est pourquoi les remorques frigorifiques Everest comprennent des caractéristiques comme une mousse isolante exempte de vides à la fine pointe de la technologie, des doublures de première qualité ainsi qu'une conception à panneaux modulaires. Et contrairement aux assemblages de remorque traditionnels, Great Dane a éliminé toute présence de bois de ses remorques frigorifiques. Chacune d'elles procure l'un des meilleurs rendements thermiques de l'industrie, une intrusion d'humidité réduite et un fourgon plus hygiénique et plus sûr. Et, en bout de ligne, une promesse respectée.

greatdanetrailers.com/refrigerated

REMORQUES FRIGORIFIQUES EVEREST DE GREAT DANE TL SS

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

Great Dane et le logo ovale sont des marques déposées de Great Dane Limited Partnership.



VOUS POUVEZ AVOIR CONFIANCE

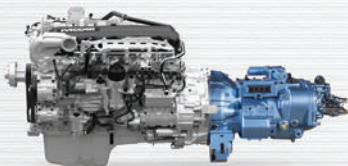
Great Dane



579

DEUX PUISSANTS ENSEMBLES OFFRANT UNE **EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE SUPÉRIEURE**

579 EPIQ



Le 579 EPIQ, l'ensemble le plus éconergétique offert par Peterbilt, comprend des améliorations aérodynamiques ainsi qu'un système d'assistance à la performance du chauffeur permettant des économies de carburant de 14 pour cent. Le groupe motopropulseur entièrement intégré APEX maximise l'efficacité énergétique et procure une réponse du moteur exceptionnelle. Dans l'atteinte de l'équilibre parfait entre efficacité énergétique et performance, Peterbilt arrive en tête.

Visitez le www.peterbilt.com pour de plus amples renseignements.

*L'amélioration individuelle de l'efficacité éconergétique varie en fonction de l'utilisation, des conditions routières et d'autres facteurs.

