

**Moteurs :** des petites cylindrées qui font le travail. **Page 46**



# Transport Routier

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

**Plus :**

Comment tirer  
le maximum  
de vos pneus

— **Page 40** —

Kenworth s'intéresse à  
**l'hydrogène**

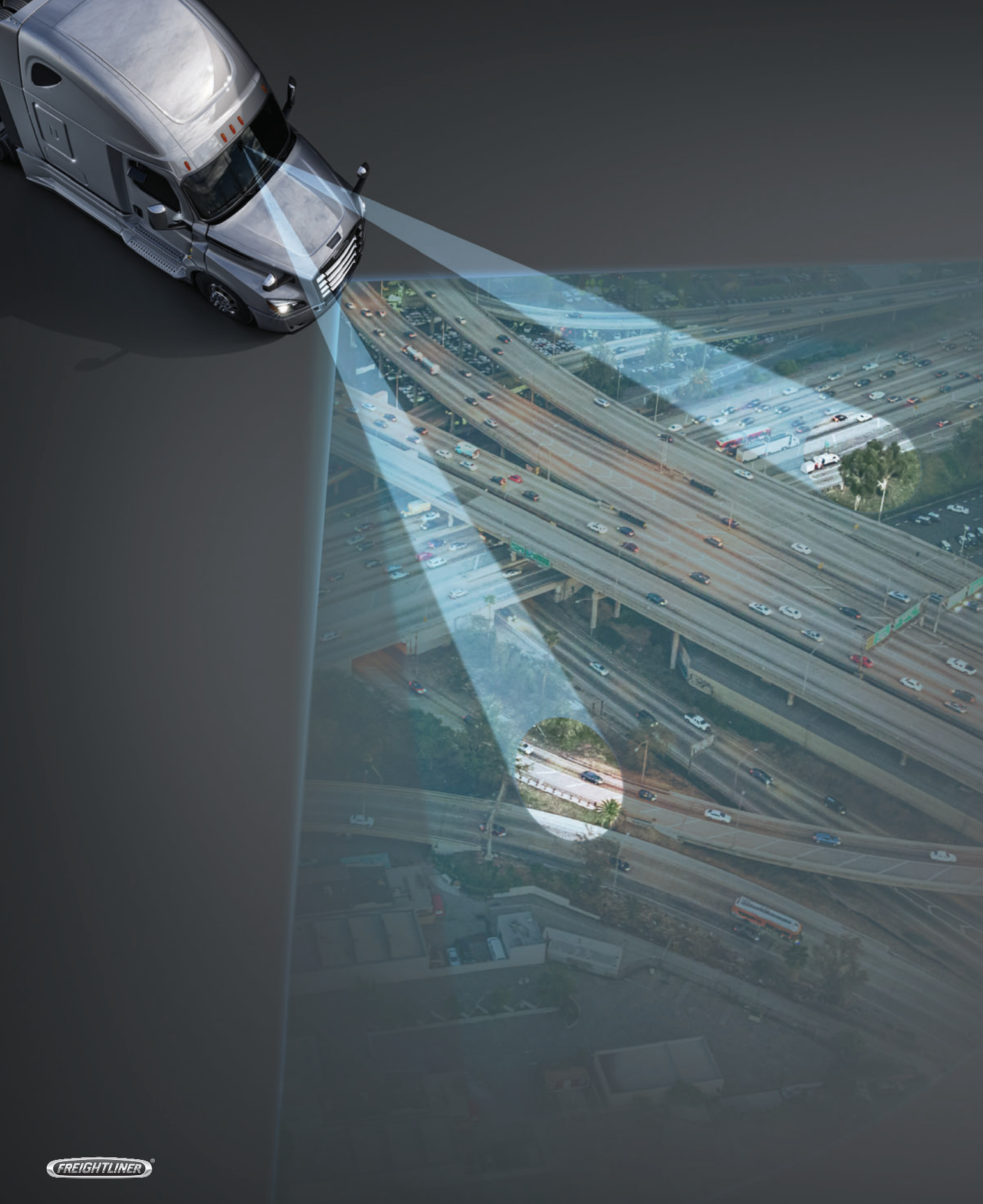
— **Page 70** —

**BAE SYSTEMS**

**Mars 2018**

[www.transportroutier.ca](http://www.transportroutier.ca)





DDC-EMC-ADV-0034-0917. Les caractéristiques sont sujettes à changement sans préavis. Detroit Diesel Corporation est certifiée ISO 9001:2008. Copyright © 2018 Detroit Diesel Corporation. Tous droits réservés. Detroit™ est une marque de Detroit Diesel Corporation, une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.



***Les chauffeurs. Il n'y a rien de plus précieux à bord.***

**— SUITE DE SYSTÈMES DE SÉCURITÉ DETROIT ASSURANCE® 4.0 —**

Nous savons que vos chauffeurs et les communautés que vous desservez comptent pour vous. Ils comptent pour Detroit aussi. C'est pourquoi nous innovons avec l'un des systèmes de sécurité les plus avancés de l'industrie — Detroit Assurance. Un contrôle et une protection exceptionnels. Parce que nous comprenons que dans chaque siège se trouve l'être cher de quelqu'un. Et il n'y a rien de plus précieux dans le monde.

**[demanddetroit.com/Assurance](http://demanddetroit.com/Assurance)**







# PIERQUIP

Fiable.

## Quand vous avez besoin d'un partenaire fiable...

### Pour parcourir des milliers de kilomètres

- nos produits ont fait leurs preuves
- un excellent rapport qualité / prix

### Pour vous sentir en toute sécurité en région

- six partenaires qui assurent le service  
Sherbrooke - La Présentation - Québec  
Chicoutimi - Kingston - Mississauga
- un numéro unique 1 888 902-4142

### Pour expliquer vos besoins

- une entreprise de taille humaine depuis 30 ans
- une solide équipe au service et aux pièces
- un inventaire sans cesse renouvelé
- un service après-vente toujours prioritaire





- 9 Steve Bouchard**  
**29 Samuel Laverdière**  
**86 Jacques Alary**

## DANS L'ACTUALITÉ

### À l'affiche

- 10 Ciblés:** Les cyberattaques sont une menace réelle pour le camionnage  
**14** Entendu en passant  
**18** L'indice TransCore  
**22** Têtes d'affiche  
**24** À surveiller  
**25** Ventes de camions

### Au carrefour

- 26** Applications d'appariement  
**31** Entrevue avec le sénateur Pierre-Hughes Boisvenu  
**34** En route vers le 67<sup>e</sup> Congrès de l'ACQ  
**37** Conférence annuelle de l'IALT  
**39** Salon de l'emploi du Centre de formation PGL

### Dans l'atelier

- 55** Le Cummins X12 : entre moyen et lourd  
**59** Pièces de remplacement : compte rendu de la HDAW  
**62** Le nouveau Sprinter  
**69** Peterbilt dévoile l'UltraLoft  
**70** Kenworth s'intéresse à l'hydrogène  
**76** Nouveaux produits



10



40



46



70

## Dans ce numéro

### 40 Tirer le maximum

Des conseils de spécialistes pour maximiser le rendement de vos pneus de camions et de remorques.

**Par Steve Bouchard**

### 46 Petits mais puissants

Les flottes canadiennes aiment les gros moteurs, mais les moteurs de plus petite cylindrée ne s'en laissent pas imposer.

**Par Jim Park**



**La prévention, c'est un investissement profitable!**

Optez pour le **module de formation en ligne** des camionneurs au [www.univesta.com](http://www.univesta.com)



**UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT** • Cabinet en assurance de dommages



# Plus avec moins.

Le Volvo D13 avec turborécupération



Le nouveau Volvo VNL avec le moteur D13 à turborécupération génère une meilleure efficacité et des performances supérieures pour toutes vos applications. En faisant appel à la turborécupération, le VNL retrouve 50 chevaux vapeurs additionnels pour fournir jusqu'à 7.5% de plus en efficacité énergétique.

Apprenez-en plus à [D13TC.volvotrucks.ca/fr-ca](http://D13TC.volvotrucks.ca/fr-ca)

**LE NOUVEAU VOLVO VNL**

Volvo Trucks. Driving Progress





# Transport Routier

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

## ÉDITEUR

Joe Glionna

joe@newcom.ca • 514/213-4003

## RÉDACTEUR GÉNÉRAL

Rolf Lockwood, MCILT

rolf@newcom.ca • 416/614-5825

## RÉDACTEUR EN CHEF

Steve Bouchard

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

## RÉDACTEUR ADJOINT

Nicolas Trépanier

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

## Collaborateurs

Jacques Alary, Samuel Laverdière, Rolf Lockwood,  
Jim Park, John G. Smith, Pierre Tanguay

## DIRECTEUR DES VENTES

Denis Arseneault

denis@newcom.ca • 514/947-7228

## DIRECTRICE DU TIRAGE

Lilianna Kantor

lily@newcom.ca • 416/614-5815

## CONCEPTION GRAPHIQUE

Tim Norton, Frank Scatozza

production@transportroutier.ca • 416/614-5818

## BUREAU DES VENTES, TORONTO

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



Lauréat  
Kenneth R. Wilson

**NEWCOM**  
MÉDIA QUÉBEC INC.

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

PRÉSIDENT DU CONSEIL ET FONDATEUR  
Jim Glionna

PRÉSIDENT  
Joe Glionna

VICE-PRÉSIDENTE, OPÉRATIONS  
Melissa Summerfield

DIRECTEUR FINANCIER  
Peter Fryters

DIRECTRICE DU TIRAGE  
Pat Glionna

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 2018. 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.**

Financé par le gouvernement du Canada

Canada

Membre

Magazines  
Canada

Alliance for  
Audited Media  
Le nouveau Audit Bureau de Circulations

# 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 1-866-864-2176

**Truck and Trailer.ca**  
La ressource #1 au Canada pour vendre et acheter des camions lourds et des remorques

# Captez toujours la vraie histoire



ISAAC InView s'intègre parfaitement à l'Internet des camions d'ISAAC<sup>MD</sup>.

Sa caméra orientée vers l'avant, ainsi que ses caméras auxiliaires, complètent les données irréfutables de la télémétrie d'ISAAC avec des vidéos incontestables pour protéger vos chauffeurs et la réputation de votre entreprise.



POUR EN SAVOIR PLUS :

www.isaac.ca/videos-incontestables  
1 888 658-7520

# C'est l'heure !

Avec notre location haute performance  
chaque minute de vos opérations  
est rentable.



- Disponibles en tout temps : remorques, tracteurs, plateformes et camions
- Location et assistance jour et nuit
- Réduction garantie de vos coûts d'opération



3 succursales et un seul numéro :  
1 800 361-9720  
Dorval - Montréal-Est - Québec  
[brossard.com](http://brossard.com)



Une entreprise d'ici  
**Brossard**  
Location de camions et remorques



Par Steve Bouchard



# Les dangers du INC.

**L'**autre jour sur les médias sociaux, un camionneur cherchait désespérément conseil.

Chauffeur incorporé, il a eu un grave accident de travail et a été sérieusement blessé aux jambes, ce qui lui a valu une interdiction de conduire de deux mois par un médecin.

Son désarroi venait du fait que la CNESST a refusé de le prendre en charge. Il a dit ne pas s'être assuré parce que la loi est claire : «si on travaille pour une seule compagnie, avec le matériel de la compagnie et ses clients, et qu'on est seul dans son INC., on a un statut de travailleur au même titre que les salariés de l'entreprise».

Malheureusement, il semble que la loi soit un peu plus complexe et nuancée que cela. Il m'est évidemment impossible de tirer une conclusion sur ce dossier en particulier.

La CNESST a ses propres définitions de travailleur et de travailleur autonome. Dans une première étape, elles sont établies en fonction des caractéristiques du contrat de travail : méthode de recrutement de la personne; horaire de travail, avantages sociaux...

En deuxième étape, le travailleur autonome est considéré comme un travailleur par la CNESST s'il respecte trois conditions : il n'a aucun employé à son service; il exerce une activité connexe ou similaire à celle de votre entreprise, et il exerce cette activité pendant 420 heures ou plus par année civile.

Attendez! Ce n'est pas fini! Revenu Québec a aussi ses définitions.

«Un camionneur qui effectue un travail pour une entreprise de transport routier peut être considéré comme un employé ou comme un travailleur autonome. Le statut d'un camionneur est déterminé principalement en fonction de la subordination effective dans le travail. Il est aussi déterminé en fonction d'autres critères: le critère économique ou financier; la propriété des outils; l'intégration des travaux effectués; le résultat particulier du travail et l'attitude des parties quant à leur relation d'affaires.

En plus, lorsque le sous-traitant est un camionneur constitué en société (incorporé), cette dernière peut être considérée comme exploitant une entreprise de services personnels (ESP), précise Revenu Québec.

«Pour que la société soit considérée comme exploitant une ESP, l'analyse des faits doit établir que le camionneur serait l'employé de l'entreprise de transport routier qui reçoit le service si

ce n'était de l'existence de la société. Le statut de société exploitant une ESP est déterminé principalement en fonction du degré de subordination qui existe entre l'entreprise de transport routier et la société constituée par le camionneur.» Il est aussi déterminé en fonction des critères énumérés précédemment.

Vous voyez que tout n'est pas si simple et limpide. (Et je vous dispense de ce que disent les normes du travail...)

Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité & Affaires juridiques à l'Association du camionnage du Québec, indique qu'il n'est pas illégal pour un conducteur de s'incorporer.

**«Il n'est pas illégal pour un conducteur de s'incorporer. C'est juste qu'il n'y a aucun avantage financier à le faire.»**

«C'est juste qu'il n'y a aucun avantage financier à le faire parce qu'aux yeux de la loi, comme on n'a pas investi dans un équipement, on est simplement un INC. qui offre ses services de chauffeur. On n'est pas reconnu comme étant une «petite entreprise» au sens de la loi sur l'impôt. Donc, on n'a pas droit aux avantages, aux

déductions, aux taux d'imposition préférentiels et aux mêmes niveaux de dépenses. On est considéré comme une entreprise de services personnels.»

Selon un avis juridique obtenu par l'ACQ, parce qu'un travailleur autonome est déterminé comme étant une personne physique par la CNESST, les INC. (qui sont donc des personnes morales) ne devraient pas être considérés comme étant des salariés.

Il y a des avantages pour la compagnie de transport de faire appel à des INC. Notamment, elle leur refile tout le fardeau administratif des retenues à la source. Mais s'il est déterminé que le camionneur est en fait un employé déguisé pour éviter d'avoir à payer les redevances d'un salarié, l'entreprise de camionnage est passible de recours par Revenu Québec.

Même si l'incorporation peut être attrayante, soyez très prudents et informez-vous auprès de personnes compétentes pour éviter de vous retrouver devant de bien fâcheuses surprises. **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](mailto:steve@transportroutier.ca)

# Affaire

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

## Ciblés

*Les cyberattaques sont une menace réelle pour le camionnage.*

Cela peut commencer en regardant de la porno sur une tablette de la compagnie, en cliquant sur le lien dans un courriel de quelqu'un qui semble être un client de confiance, ou même en utilisant un dispositif de consignation électronique (DCE) mal conçu. Mais peu importe comment une brèche dans les systèmes de flotte est créée, les menaces de cyber-sécurité dans le camionnage sont bien réelles.

«Nous voyons encore beaucoup de pirates informatiques motivés financièrement qui ciblent l'industrie du transport», a déclaré Regis Billings, agent spécial du FBI, lors d'une présentation tenue durant la quatrième conférence annuelle des utilisateurs d'Omnitracs à Nashville. «Ils détournent des fonds dans d'autres comptes et les envoient à l'étranger.» Un transporteur du Tennessee a perdu 340 000 \$ US après que des voleurs aient atteint l'ordinateur portable d'un employé.

«C'est un écosystème. Il y a beaucoup de va-et-vient»,

a souligné Sharon Reynolds, chef de l'information et de la sécurité pour Omnitracs.

### Les menaces

Pratiquement n'importe quel site qui semble offrir quelque chose de gratuit pourrait créer un moyen non désiré d'entrer dans les ordinateurs de l'entreprise. «Si vous vous abonnez ou utilisez des services 'gratuits', ils obtiennent quelque chose de vous», d'expliquer Mme Reynolds. D'habitude, ce 'quelque chose' est sous la forme d'informations.

Il suffit de cliquer sur un lien.

«Les malfaiteurs s'en prennent aux parties spongieuses de l'organisme, aux éléments humains de l'organisme, et où sont les éléments les plus humains dans cette industrie?», demande M. Billings, faisant référence aux chauffeurs.

Une fois qu'une ouverture est créée, les criminels se déplacent «latéralement», passant d'un réseau à l'autre vers des cibles à plus haute

valeur. Ensuite, ils s'assoient et attendent le moment venu, souvent après avoir surveillé les transactions financières.

Des ordinateurs de flotte ont déjà été bloqués par ce qu'on appelle des logiciels rançonneurs, et libérés seulement après le paiement.

Des dispositifs de consignation électroniques mal conçus pourraient créer leurs propres ouvertures. «Nous sommes préoccupés par les nouveaux venus sur le marché», de poursuivre Mme Reynolds. «Nous ne savons pas d'où ils sont venus.»

«Ils sont très, très mauvais. Je ne pense pas que j'exagère», a déclaré Ben Gardiner, ingénieur de sécurité principal avec l'équipe de piratage éthique chez Irdeto. «Le risque pour les chauffeurs qui utilisent de mauvais DCE est bien réel.»

Des étudiants ayant seulement deux jours de formation ont pu pénétrer dans certains dispositifs lors de récents tests, a-t-il dit.

### Protégez-vous

Pour protéger votre entreprise, vous devez comprendre les menaces et affecter une personne à la résolution des problèmes. Il s'agit ensuite de former des équipes qui constituent essentiellement

un «pare-feu humain» sous la forme de mots de passe plus difficiles et de pratiques plus strictes – comme taper les URL dans une barre d'adresse plutôt que de simplement cliquer sur des liens.

Assigner du personnel au problème peut certainement faire une différence. «Vous n'avez pas nécessairement besoin d'être un informaticien ou «cyber-intelligent», mais vous devez avoir les bonnes personnes autour de vous», de poursuivre M. Billings. «Si vous n'avez pas cette personne, trouvez-la en dehors de l'entreprise et commencez à construire les relations.»

Les partenaires commerciaux de toute sorte devraient également faire preuve d'un engagement similaire envers la cyber-sécurité. «Vont-ils protéger vos données de la même manière que vous protégerez les leurs?», demande-t-il. «Dans un cas, une entreprise a perdu 850 000 \$ après avoir adopté une nouvelle technologie sans se rendre compte des faiblesses du système d'un partenaire.

Même un simple fichier PDF ou un document Word provenant d'une source inconnue peut semer les graines pour exécuter un code, a déclaré Matthew





## Ventes de camions **P.13**

*L'année se termine en force*

## Réglementation **P.17**

*L'Ontario étend l'essai des remorques de 60 pieds*

## Réglementation **P.18**

*Consignation et confusion*



Ordinateurs, tablettes, mêmes les dispositifs de consignation électroniques peuvent ouvrir la porte aux pirates informatiques.

Carpenter, chercheur principal en sécurité chez Grimm. Assurez-vous que les logiciels comme le lecteur de PDF sont à jour pour vous aider à vous protéger contre cela.

L'un des meilleurs moyens de se protéger contre un détournement de fonds est de décrocher le téléphone si un courriel semble déplacé, a ajouté M. Billings. «Cela

ne coûte absolument rien à votre entreprise, même si c'est une urgence et que c'est un vendredi après-midi.» Si le client n'est pas dans son bureau, il y a de fortes chances qu'il n'y ait pas d'urgence.

Les mots de passe peuvent devenir plus difficiles à déchiffrer en adoptant l'authentification multi-fac-

teurs, qui fait appel à des systèmes offrant seulement un accès après avoir présenté deux éléments de preuve ou plus. En revanche, certaines personnes utilisent les mêmes mots de passe qu'elles utilisaient avec leurs comptes Yahoo – qui ont été compromis il y a plusieurs années, de dire M. Billings. Tout ce qu'un cybercriminel

doit alors faire, c'est de trouver le compte de courriel de la personne pour son emploi actuel.

Le site Web haveibeenpwned.com vous montrera si des mots de passe existants ont été déchiffrés.

Même les pratiques sur un ordinateur personnel peuvent être dangereuses, surtout si les ordinateurs ou

## À l'affiche

les réseaux sont utilisés pour accéder à du matériel de travail.

«À la maison, quand vous vérifiez votre courriel personnel ou autre, vous devez prendre certaines précautions dont vous entendez parler au travail ou par vos informaticiens», poursuit Mme Reynolds.

Surtout, le travail ne finit jamais.

«La sécurité n'est jamais un problème

résolu. La sécurité est un processus», d'ajouter M. Carpenter, faisant référence aux changements continus apportés par les flottes, qui peuvent aller de nouveaux logiciels à de nouveaux camions.

### Menaces futures

Les menaces ne finissent jamais. Jusqu'à présent, les «États-nations» ont essentiel-

lement concentré leurs efforts en dehors de l'industrie du transport, a déclaré M. Billings. Cela pourrait changer.

«C'est une ressource essentielle pour que nous puissions transporter des marchandises d'un bout à l'autre du pays», a-t-il expliqué. «C'est une mine d'or de propriété intellectuelle que nous ne réalisons pas.»

Les cyberattaques pourraient même ajouter une nouvelle couche aux détournements traditionnels. M. Billings fait référence à un avenir pas si lointain où les voleurs pourraient pirater les modules de contrôle électronique du véhicule, déclenchant quelque chose qui obligerait le chauffeur à s'immobiliser en bordure de route, ou même l'arrêt complet du camion.

Le bus de données CAN J1939 traditionnel crée des vulnérabilités, a reconnu M. Carpenter. «Je peux contrôler le moteur. Je peux contrôler les freins. Je peux utiliser ces logiciels malveillants sur tous les véhicules.» Les nouveaux systèmes de communications dédiées à courte portée qui relient les camions aux infrastructures peuvent créer leurs propres voies, comme une balise radio invitant des systèmes à lui parler. Un camion compromis pourrait essentiellement mener dans l'arrière-boutique d'un fournisseur, pour ensuite se connecter à d'autres camions en utilisant le même réseau.

Les menaces ne sont pas ignorées. Des groupes de travail collaborent avec la Society of Automotive Engineers pour continuer d'améliorer les normes et les tests, par exemple. «Il y a beaucoup de progrès», de conclure M. Gardiner.

«Ne devenez pas la meilleure cible qui soit», conseille M. Billings.

## Nomination

*Un nouveau dirigeant pour Eberspächer en Amérique du Nord*

Eberspächer NA a nommé Oleg Riabtsev à la tête des activités nord-américaines à compter du 1er décembre.

M. Riabtsev apporte avec lui une expérience dans le secteur automobile, la fabrication d'équipement d'origine et le marché des pièces de rechange. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, il se

## Pré-conditionnez votre moteur!



### Préchauffage essentiel d'Eberspächer

Ne laissez pas les conditions hivernales vous garder hors de la route. Faites confiance aux appareils de chauffage Eberspächer pour vous garder au chaud et faire tourner votre moteur en douceur.

Le nouvel appareil de chauffage du liquide de refroidissement Hydronic 3 SE d'Eberspächer offre le préchauffage du moteur et de la cabine. Il est idéal pour les cabines de ville et les compartiments couchettes. Réduisez vos coûts de carburant, vos émissions et l'usure du moteur en installant les appareils de chauffage Eberspächer.




- préchauffage 5 Kw | 17 000 Btu/h
- démarrages fiables grâce à un moteur chaud
- chauffage et dégivrage instantanés lorsque le moteur est à l'arrêt
- préchauffage des fluides essentiels
- coûts de carburant plus bas, réduction des émissions
- productivité améliorée

www.eberspaecher-na.com  
800-387-4800



UN MONDE DE CONFORT

 **Eberspächer**

www.eberspaecher-na.com   





Oleg Riabtsev

rapportera au chef d'unité commerciale – marchés spéciaux pour Eberspächer, situé à Esslingen en Allemagne.

Le Groupe Eberspächer développe des technologies d'échappement, des appareils de chauffage de véhicule et des systèmes de climatisation d'autobus, et est partenaire de l'industrie automobile dans des véhicules spéciaux pour la climatisation et dans l'électronique automobile.

## Période de dégel

*Les dates sont connues pour 2018*

La période au cours de laquelle les limites de charges autorisées sont réduites en raison de la diminution de la capacité portante du réseau routier a commencé le lundi 5 mars pour la zone 1. Pour les zones 2 et 3, les dates visées sont le lundi 19 mars et le lundi 26 mars respectivement.

Comme pour les années précédentes, les dates de début et de fin de cette période sont modulées de manière à refléter le contexte climatique de chacune des trois zones établies. Ces dates couvrent non seulement le dégel proprement dit, mais également la période durant laquelle la chaussée récupère sa capacité portante. Cette période de restriction des charges peut être avancée, suspendue ou retardée en fonction de l'évolution des conditions météorologiques.

La zone 1 couvre le sud du Québec, soit les grands centres que sont Gatineau, Montréal, Sherbrooke, Trois-

Rivières et Québec, et s'étend jusqu'à Rivière-du-Loup.

La zone 2 est située directement au nord de la zone 1. Elle comprend les réserves fauniques La Vérendrye et des Laurentides, ainsi que le Témiscamisque, le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, Rimouski, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine.

Enfin, la zone 3 est située au nord de la zone 2 et inclut l'Abitibi, la région de Chibougamau-Chapais ainsi que la réserve faunique Ashuapmushuan.

## Ventes de camions

*L'année se termine en force*

Les commandes de camions de classe 8 en Amérique du Nord ont clôturé 2017 à leur plus haut sommet en trois ans, en partie grâce à une capacité de transport plus serrée au sud de la frontière, selon ACT Research.

Les analystes attribuent l'augmentation des ventes au quatrième trimestre à plusieurs facteurs, y compris la pénurie de chauffeurs, les ouragans et la saison



UNE VAGUE DE NOUVEAUTÉ CHEZ GROUPE MACK/VOLVO MONTRÉAL !



CAMIONS VOLVO MONTRÉAL

## SÉCURITÉ, ÉCONOMIE DE CARBURANT, CONFORT ET INNOVATION... LES NOUVEAUX CAMIONS VOLVO NE CESSERONT DE VOUS SURPRENDRE!



**DERNIÈRE CHANCE DE VOUS PROCURER LE MODÈLE LE PLUS POPULAIRE DE VOLVO, LE VNL670 AVEC LA TECHNOLOGIE MOTEUR EPA17.**

Quelques unités pour livraison rapide !

**NOUS AVONS LE NOUVEAU VNR DISPONIBLE POUR UNE PÉRIODE D'ESSAI DANS VOS APPLICATIONS. CONTACTEZ NOUS POUR LE RÉSERVER !**

Dany Bujold  
514 246-5356

Jacques Lacourse  
514 917-1013

Raymond Nadeau  
514 249-3306

Ryan Lapointe  
514 710-1247

SUCCURSALE DE MONTRÉAL  
10 475, ch. Côte de Liesse  
Dorval (Québec) H9P 1A7  
514 685-9444

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

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

**MTLVOLVO.COM**

# ENTENDU *en* PASSANT

■ Le **Groupe Robert** a remporté le premier prix aux TCA Fleet Safety Awards 2017. Les 42<sup>e</sup> prix annuels de la Truckload Carrier Safety Association honorent les entreprises de transport qui démontrent un fort engagement envers la sécurité de tous. Les trois gagnants dans chacune des six divisions ont le plus bas taux d'accidents par million de milles parcourus cette année. Groupe Robert obtient cette distinction pour la 8<sup>e</sup> année consécutive. Les gagnants des deux prix principaux – un pour l'entreprise à moins de 25 millions de milles parcourus par année, et l'autre pour l'entreprise à plus de 25 millions – seront annoncés à la 80<sup>e</sup> Convention annuelle de la TCA à Kissimmee, en Floride, le 25 mars prochain.

■ **Martin Roy Transport** de Rouyn-Noranda, **Transport Clément Lavoie** de Coaticook ainsi que **Procam International** de Laval ont accepté de participer au projet de Meurtres et Disparitions Irrésolus du Québec (MDIQ), lequel consiste à installer sur des remorques des affiches de cas non résolus afin de solliciter l'aide du public. L'objectif est de rappeler à la population que certains crimes demeurent encore irrésolus ou impunis à ce jour. Stéphane Luce, président de MDIQ, s'est dit ravi de l'implication de ces transporteurs : « Ensemble nous pouvons faire la différence. L'organisme MDIQ offre une plateforme de support et d'échange aux familles qui ont perdu un proche. Notre défi de faire circuler les photos de personnes assassinées ou disparues est relevé. Nous sommes convaincus que d'autres transporteurs se rallieront à la cause. »

■ **Réparation MRT** (anciennement Réparation MGB), une filiale de Martin Roy Transport, deviendra Centre du Camion Mabo. Déjà implanté à Rouyn-Noranda dans le secteur d'Évain, le Centre du Camion Mabo mettra dorénavant deux ateliers mécaniques spécialisés à la disposition des propriétaires de véhicules lourds.

■ En 2018, **Kenworth Québec** célèbre ses 30 ans sous la bannière Kenworth. Afin de souligner l'anniversaire, plusieurs activités auront lieu tout au long de l'année, dont des promotions spéciales pour les clients et des journées portes ouvertes à chacune des succursales. De plus, Kenworth Québec a développé un nouveau partenariat avec le Club des petits déjeuners. Afin de soutenir la cause, des dons sont amassés grâce la vente d'articles promotionnels ainsi qu'à des journées en jeans, auxquelles les employés peuvent participer en faisant un don de 5 \$. Finalement, l'entreprise annonce qu'elle offre désormais la possibilité de prendre rendez-vous avec le service et d'acheter des pièces en ligne, et elle dévoilera sous peu une boutique virtuelle pour ses articles promotionnels.

des fêtes la plus forte depuis 2010.

Freightliner a dominé les ventes dans la classe 8 au Canada pour l'année, avec 8 070 unités vendues sur un total de 26 141, selon les chiffres de WardsAuto. Dans la classe 7, International a connu les meilleures ventes avec 1 785 unités sur 4 728. Hino occupait le premier rang des ventes canadiennes dans la classe 6, avec 610 unités sur 1 360. Dans la classe 5, Ford est arrivé en tête avec 3 792 unités vendues sur 7 405 au total pour cette catégorie de poids.

Aux États-Unis, Freightliner a dominé les ventes dans les classes 7 et 8 en 2017, tandis que Ford occupait la première place dans les classes 5 et 6.

## Concessionnaires

*Camions Excellence Peterbilt annonce l'ouverture de TRP Sherbrooke*

En avril 2018, Camions Excellence Peterbilt ouvrira TRP Sherbrooke, un magasin de pièces consacré à la marque TRP. Des pièces pour toutes les marques de camions, remorques et autobus y seront offertes. Un service de livraison est également prévu.

La gamme de pièces TRP comprend notamment : des arbres de transmission, courroies, dispositifs de sécurité, systèmes d'échappement, éclairage, systèmes électriques, embouts d'essieu, embrayages, fluides, freins, systèmes de charge et démarrage, suspensions et plus encore. Les pièces TRP sont endossées par une garantie à l'échelle nationale.

Le bâtiment choisi pour accueillir le



# Parce que ce que vous transportez



magasin TRP Sherbrooke dispose d'un espace de 5 238 pieds carrés. 4 500 pieds carrés seront consacrés à l'entrepôt de pièces, alors que 700 pieds carrés seront alloués au comptoir des pièces et à la salle de montre. Situé près de la route 410, le magasin promet un accès facile pour les camions lourds.

## Transport de marchandises dangereuses

*De nouvelles descriptions remplacent les assignations à comparaître par des contraventions*

Transports Canada a présenté une série de «descriptions abrégées» à utiliser dans l'application des infractions relatives aux marchandises dangereuses, ce qui permet d'émettre des contraventions plutôt qu'une assignation à comparaître, selon ce que rapporte l'Alliance canadienne du camionnage.

Sans les descriptions abrégées, les contraventions ne pouvaient être émises et les représentants des autorités devaient obtenir une convocation pour accuser quelqu'un.

Les amendes sont maintenant normalisées lorsqu'une contravention est émise, et le processus permet d'éviter «la procédure de condamnation sommaire longue et coûteuse» en vertu du Code criminel – ainsi que la menace d'un casier judiciaire connexe, souligne l'Alliance.

Le nouveau processus s'applique



aux cas suivants : défaut d'utiliser un contenant obligatoire ou autorisé (amende de 500 \$); défaut de respecter les exigences de sécurité quant aux contenants (500 \$); apposer ou afficher une marque de marchandises dangereuses trompeuse (500 \$); défaut de tenir un registre de clients (500 \$); et défaut de faire rapport d'une perte ou d'un vol à toute personne désignée (1000 \$).

## Commerce électronique

*Sobeys et Ocado lancent une plateforme d'épicerie en ligne*

Sobeys inc. et Ocado Group ont annoncé la conclusion d'une entente afin de lancer au Canada un service de commande en ligne, de traitement automatisé et de livraison d'épicerie.

La solution complète d'épicerie en ligne de Sobeys sera soutenue par Ocado Smart Platform et comprendra les fonctionnalités suivantes :

- un site Web frontal soutenu par un magasin en ligne exclusif et des applications mobiles de commande d'épicerie;
- un entrepôt moderne de traitement automatisé à la fine pointe de la technologie, spécialement adapté au service d'épicerie en ligne;
- une technologie de gestion d'itinéraire de pointe visant à optimiser l'efficacité des livraisons par camion, le service à la clientèle et la ponctualité.

Sobeys et Ocado établiront leur premier centre de traitement des commandes clients dans la région du Grand Toronto. La construction devrait s'étendre sur près de deux ans. En plus de l'aménagement de ce centre, Sobeys

est précieux . . .

LE CHOIX #1 DES TRANSPORTEURS

**GROUPE**  
**ST-HENRI**



**Great Dane**  
MONTRÉAL

514.363.0000



LE PROCHAIN HINO,  
PUISSANT ET INSPIRANT!





et Ocado envisagent d'en construire d'autres dans des régions urbaines du Canada.

Les livraisons de produits d'épicerie augmentent partout au pays. Loblaw's s'est récemment associée avec Instacart pour livrer les marchandises aux portes des clients, souvent dans les deux heures suivant la commande.

Contrairement à des entreprises établies depuis longtemps comme Grocery Gateway – qui font appel à des



chauffeurs professionnels dans des camions de livraison de poids moyen – Instacart fait appel à un service de type Uber, jumelant des camionneurs

indépendants avec des commandes au moyen de leur application. Les camionneurs font les achats pour les clients et utilisent leur véhicule personnel pour les livraisons.

Ocado utilise des véhicules de poids moyen et lourd pour les livraisons dans ses marchés européens, ainsi qu'une technologie robotique innovante pour remplir les commandes. L'entreprise ajoute que la technologie fera son apparition de ce côté-ci de l'Atlantique.

## Réglementation

### *L'Ontario étend l'essai des remorques de 60 pieds*

Le Ministère des Transports de l'Ontario étend l'essai des remorques de 60 pieds au-delà du secteur de la vente au détail.

Les permis sont maintenant basés sur l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) plutôt que sur le Numéro d'identification du véhicule (NIV) d'une semi-remorque, selon ce que rapporte l'Ontario Trucking Association. Mais les permis – un pour chaque semi-remorque – vont répertorier tous les NIV



inclus dans l'essai. Les transporteurs participants sont limités à huit permis, et seulement quatre la première année d'un essai.

Pas plus de 40 permis seront inclus dans l'essai global, et trois transporteurs en détiennent déjà 20.

Compte tenu des frais, le Ministère inclut également une allocation discrétionnaire de droits acquis de dix ans à la fin de l'essai.

Stephen Laskowski, président et chef de la direction de l'association, dit de l'approche qu'elle est «mesurée» et qu'elle reflète celle adoptée à l'origine lors de l'essai des grands trains



# Énergisons vos performances. Chaque jour.

RETROUVEZ-NOUS À  
**TRUCK WORLD**  
**# 5417**



**Économisez 3%  
en carburant.**

**TOTAL**  
Engagé pour une énergie meilleure

# L'INDICE TRANSORE

Les volumes de chargement records observés à la fin de l'année dernière se sont poursuivis en janvier 2018, selon **TransCore Link Logistics**. Les volumes de chargement intra-canadiens et transfrontaliers ont de nouveau surpassé tous les précédents records, en hausse de 81 pour cent sur une base annuelle et de 41 pour cent en comparaison avec décembre 2017.

Les chargements intra-canadiens ont représenté 20 pour cent des volumes totaux, ce qui correspond à une augmentation de 51 pour cent sur une base annuelle.

Les affichages de chargements transfrontaliers représentaient 77 pour cent de toutes les données soumises par les utilisateurs de Loadlink :

Les chargements en partance du Canada à destination des États-Unis ont augmenté de 99 pour cent sur une base annuelle, et les chargements entrant au Canada ont bondi de 92 pour cent sur une base annuelle.

Globalement, la diminution des affichages de matériel roulant est demeurée stable, en baisse de 5 pour cent par rapport à décembre 2017 et de 27 pour cent par rapport à janvier 2017.

Puisque le nombre de chargements à transporter était beaucoup plus élevé qu'à l'habitude, et qu'une décroissance a été observée dans les affichages de matériel roulant, la demande de matériel roulant et la capacité se sont renforcées, contribuant à réduire davantage la disponibilité des camions.

Le nombre de camions affichés en janvier par rapport aux chargements a ainsi plongé sous la barre du un pour un, pour s'établir à 0,85 camion par chargement disponible sur Loadlink. En comparaison avec le mois précédent, ce taux était de 1,14 en décembre 2017, et la différence est encore plus marquée sur une base annuelle, alors qu'un rapport de 2,10 était observé en janvier 2017.

routiers et des porte-automobiles de type «stinger steer».

L'essai se poursuivra jusqu'à ce que 3,2 millions de kilomètres soient accumulés dans le cadre de l'essai. On s'attend à ce que cet objectif soit atteint d'ici la fin de 2018.

## Réglementation

### Consignation et confusion

Les premiers jours de la mise en application de la réglementation américaine sur les dispositifs de consignation électroniques (DCE) ont été gâchés, notamment, par la confusion sur le fonctionnement des dispositifs individuels.

Kerri Wirachowsky, directrice du programme d'inspection routière pour la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA), souligne l'exemple d'une flotte qui a installé des dispositifs d'enregistrement automatique embarqués (AOBRD en anglais) en février dernier.

À première vue, ce dispositif devrait



## CHEF DE FILE CANADIEN DE LA SEMI-REMORQUE D'ALUMINIUM

Tél.: (418) 728-2415 • Sans frais: (877) 631-2600

[www.alutrec.com](http://www.alutrec.com)



*L'unique remorque d'aluminium fabriquée chez vous... au Québec!*



Tom Armes  
(519) 878-4051  
Ontario



Richard Cassault  
(418) 952-1341  
Québec / Maritimes



# PNEUS BÉLISLE OUVRE UNE SUCCURSALE À MONTRÉAL



Avec l'ouverture de sa 13<sup>e</sup> succursale faisant partie du Réseau de services commerciaux MICHELIN<sup>MD</sup>, la division commerciale de Pneus Bélisle étend son expertise et rend sa gamme de services de haute qualité encore plus accessible pour les flottes de transport. Comptez sur des spécialistes en atelier et sur les routes partout au Québec avec plus de 50 camions de services mobiles pour vous aider à prendre la route en toute confiance plus rapidement.

Pneus Bélisle offre les pneus de marques MICHELIN<sup>MD</sup>, BFGoodrich<sup>MD</sup>, Uniroyal<sup>MD</sup> et les pneus rechapés MICHELIN<sup>MD</sup>.

**Prenez rendez-vous  
avec un professionnel  
à [pneusbelisle.com](http://pneusbelisle.com)**

© 2018 MAN(C).I. Tous droits réservés. (C15898)





**RESSORT IDEAL** LTÉE.  
MÉCANIQUE | SUSPENSION

# LE MEILLEUR SERVICE DEPUIS PLUS DE 50 ANS. **POINT FINAL.**



**Vérification de  
véhicules routiers**

**Mandataire**

Société de l'assurance  
automobile

**Québec**



## LE VRAI NUMÉRO 1

Entretien de flotte de camion

Mécanique générale

Modification de châssis

Camion-Remorque

Alignement

Suspension

Direction

Embrayage

Transmission

Freins

Soudure

Système ABS

Électricité

Air climatisé



**SERVICE DE CUEILLETTE DE CAMION**

**OUVERT DU LUNDI AU JEUDI DE 7:00am @ 1:00am**

**VENDREDI 7:00am @ 22:30pm**

**10 BAIES DE SERVICE**

**RESSORTIDEAL.COM**

**514.321.0055**

8950, Pascal-Gagnon, St-Léonard QC H1P 1Z3



être accepté, car il a été installé avant que la réglementation n'entre en vigueur le 18 décembre, et il devait être légal jusqu'au 16 décembre 2019. Le problème, c'est que l'utilisateur n'a pas été en mesure d'atteindre le fournisseur pour télécharger les fonctions des heures de service, a-t-elle expliqué lors de la conférence des utilisateurs d'Omnitracs. Cela s'est traduit par une contravention, et des appels frénétiques au fournisseur.

«Les contrôleurs routiers aussi sont désorientés», a-t-elle déclaré à propos des exigences des AOB RD. «Ce n'est pas le matériel le problème, c'est le logiciel.»

Ce n'est pas la seule source de confusion, et il y a encore beaucoup de questions sans réponse.

Le comité d'application du code de la route de l'Alliance se réunira à Portland (Oregon) en avril pour discuter des critères sous-jacents des mises hors service. L'un des problèmes à régler, c'est de savoir combien de temps un camion sera mis hors service si une infraction en lien avec le DCE est signalée. Cette période est présentement définie à 10 heures.

Ensuite, il y a la question de savoir ce qui se passe si la connectivité cellulaire n'est pas disponible. «Le contrôleur ne peut pas émettre de contravention pour absence de transfert [des données] avant qu'il puisse déterminer que la connexion est valide», d'expliquer Mme Wirachowsky. Mais il est possible que les chauffeurs et les équipes de contrôle utilisent des fournisseurs de téléphonie cellulaire différents. Là où le signal d'un dispositif se rend, un autre pourrait ne pas fonctionner. «Je pense qu'ils devront probablement développer d'autres directives là-dessus», a-t-elle ajouté.

L'application complète de la réglementation commence le 1er avril. Certaines personnes se demandent si les transporteurs font déjà face à des pénalités plus sévères qu'ils ne le devraient. Les inspecteurs qui émettent une contravention en lien avec le DCE avant le 1er avril sont censés faire référence à un code spécial 392.22a. C'est important, car cela permet de séparer les problèmes de DCE des autres infractions en lien avec les heures de service, et cela n'affectera pas la cote CSA. «Ils

ne font que documenter l'infraction», poursuit-elle.

Les flottes ont le pouvoir de résoudre de nombreux problèmes, a-t-elle dit, parlant de l'importance de garder toute information applicable dans la cabine du camion.

Parmi les informations requises dans la cabine, soulignons un manuel d'utili-

sation décrivant le fonctionnement du DCE, une feuille d'instructions pour la production et le transfert de données, et une feuille d'instructions pour signaler les dysfonctionnements et les procédures d'enregistrement en cas de dysfonctionnement. Cela peut être de nature électronique, de conclure Mme Wirachowsky.

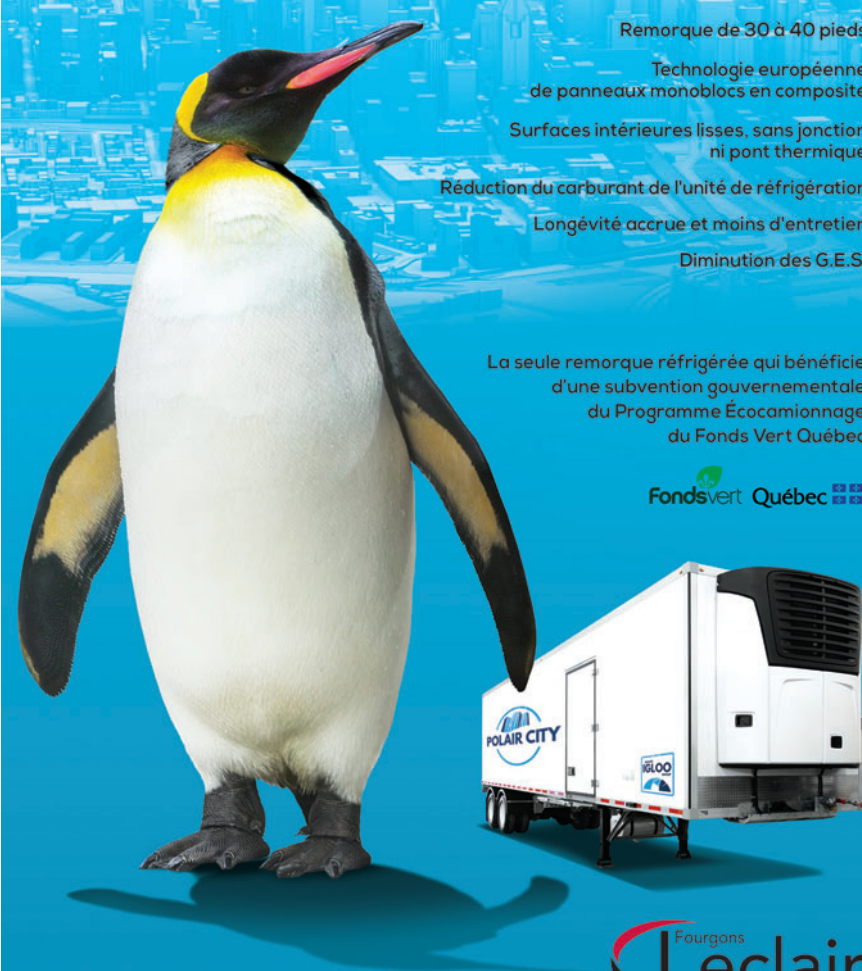
## Bienvenue à Polair City !

Là où la température est idéale pour préserver les choses intactes.

- Remorque de 30 à 40 pieds
- Technologie européenne de panneaux monoblocs en composite
- Surfaces intérieures lisses, sans jonction ni pont thermique
- Réduction du carburant de l'unité de réfrigération
- Longévité accrue et moins d'entretien
- Diminution des G.E.S.

La seule remorque réfrigérée qui bénéficie d'une subvention gouvernementale du Programme Écocamionnage du Fonds Vert Québec

Fondsvert Québec



514 846-2000 | [fourgonsleclair.com](http://fourgonsleclair.com)

Fourgons **Leclair**

# Têtes d'affic

Les gens qui font l'événement dans l'industrie québécoise



**Kenworth Maska** annonce la nomination de *Jean-François Harvey* au poste de directeur général des pièces pour l'ensemble de ses succursales. Il soutiendra les équipes des pièces, travaillera en collaboration avec les directeurs des pièces et soutiendra également l'équipe des représentants pièces et service sur le territoire. M. Harvey possède 15 ans d'expérience au sein de l'équipe Kenworth Maska.



*Danny Bourdages* a accepté le poste de directeur général du service pour l'ensemble des succursales de **Kenworth Maska**. À l'emploi du concessionnaire depuis presque 20 ans, il soutiendra les différentes équipes du service et travaillera en étroite collaboration avec les directeurs de service.



**Hub International** annonce la venue d'un consultant en transport, *Luc Pierre*, au sein de son unité spécialisée en transport. Fort d'une 30<sup>e</sup> année d'expérience dans le milieu, M. Pierre se joint à la grande équipe de Hub.



**Alutrec** annonce la nomination de *Richard Casault* à titre de représentant, province de Québec. M. Casault a occupé ce poste chez Alutrec pendant cinq ans et est maintenant de retour afin de répondre à la demande grandissante des clients.



L'équipe de **Cummins** de la région du Canada a été nommée Championne pour l'augmentation des parts de marché des camions lourds en Amérique du Nord pour l'année 2017. Sous la direction d'*Adam Whitney*, elle a augmenté les parts de marché des camions lourds à moteur Cummins de six points de pourcentage, la croissance la plus élevée pour cette catégorie de toutes les régions de l'Amérique du Nord.



# he

## du camionnage



**assurance**

**Janet Savernik**

Directrice Département Transport

**514-425-0505**



Louise Duranleau, directrice de succursale chez **Wajax** à Dorval, annonce la nomination de **Jean Hétu** au poste de représentant, pièces et service. M. Hétu cumule 22 ans d'expérience dans le secteur industriel et de la construction.



Marc Leclair, président de **Fourgons Leclair**, annonce l'arrivée d'**Olivier Mallette** au sein de son équipe. Olivier occupera le poste de représentant des ventes pour l'Ouest du Québec.



Le **Groupe Mack/Volvo Montréal** accueille **Christian-Marc Leroux** au sein de son équipe de représentants des ventes, pièces et service. M. Leroux compte plus de 30 ans d'expérience.



Lors de sa soirée de fin d'année, le **Groupe Mack/Volvo Montréal** a souligné les employés qui se sont démarqués avec succès au cours de l'année. Le titre de représentant des ventes Volvo 2017 a été remis à **Denis Diotte**, et celui de représentant des ventes Mack 2017 à **Jacques Lacourse**.



C'est le jeudi 15 février dernier qu'avait lieu, au Sommet Morin Heights, la traditionnelle Soirée de ski du **Club des professionnels du transport Québec (CPTQ)**. Sur la photo on retrouve les commanditaires de l'événement.



**Mekpro**, un réseau de centres d'entretien et de réparation pour véhicules lourds au Québec et en Ontario, a tenu la 2<sup>e</sup> édition de son Congrès les 8 et 9 février dernier. Pour l'occasion, les membres s'étaient donné rendez-vous à l'Hôtel PUR de Québec.



## À SURVEILLER

D'autres événements en ligne au [www.transportroutier.ca](http://www.transportroutier.ca)

### 13 mars

Atelier mensuel du **Comité technique de camionnage du Québec** «L'ABC de la filtration». Par Luc Trottier de Luber-finer. Centre de congrès et banquets Renaissance. Montréal. [www.ctcq.ca](http://www.ctcq.ca)

### 14 mars

Soirée Truck Stop Québec. **Société des surintendants de transport de Québec**. Québec Inn. Québec. [www.sstquebec.org](http://www.sstquebec.org)

### 15 mars

Déjeuner-causerie **Journée internationale de la Femme**. Conférencière : Grace Liang, présidente, OOCL. **Club de trafic de Montréal**. Club St-James. Montréal. 514 874-1207. [www.tcmml.com](http://www.tcmml.com)

### 16 mars

Soirée Un chef à l'érable. **Club des professionnels du transport Québec**. La Scena. Vieux-Port de Montréal. 514-945-0697. [www.cptq.ca](http://www.cptq.ca)

### 21 mars

Programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). Politique d'évaluation des PECVL – Gestion de vos opérations en regard de la politique d'évaluation (session d'initiation). Bureaux de l'ACQ. Montréal. 514-932-0377. [www.carrefour-acq.org](http://www.carrefour-acq.org)

### 12 avril

88<sup>e</sup> Dîner de gala annuel. **Club de trafic de Montréal**. Fairmont Le Reine Elizabeth. Montréal. 514 874-1207. [www.tcmml.com](http://www.tcmml.com)

### 12 avril

Soirée poker. **Club de trafic de Québec**. Salle la Grande Ourse. Aquarium de Québec. [www.clubtraficqc.com](http://www.clubtraficqc.com)

### 16 avril

Assemblée annuelle du **Club des professionnels du transport Québec**. Towne Hall. Pointe-Claire. 514-945-0697. [www.cptq.ca](http://www.cptq.ca)

# TRUCK WORLD

### 19 au 21 avril

**Truck World 2018**. Le salon national du camionnage au Canada. International Centre. Mississauga (Toronto). 416-510-5235/ 1-800-268-7742, Ext. 5235. [www.truckworld.ca](http://www.truckworld.ca)

### 4 au 6 mai

67<sup>e</sup> Congrès annuel de l'**Association du camionnage du Québec**. Fairmont Le Manoir Richelieu. La Malbaie. 514-932-0377. [www.carrefour-acq.org](http://www.carrefour-acq.org)



## AMERICAN ROAD SERVICE

— 40<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE —

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

**514.636.2771**

[americanroadservice.com](http://americanroadservice.com)

# Ventes Service Pièces

[wabashcanada.ca](http://wabashcanada.ca)

**514.219.1312**

**514.377.6313**

**1.888.275.2691**



Concessionnaire Exclusif





## Ventes de camions : l'année termine en force

Les commandes de camions de classe 8 en Amérique du Nord ont clôturé 2017 à leur plus haut sommet en trois ans, en partie grâce à une capacité de transport plus serrée au sud de la frontière, selon ACT Research.

Les analystes attribuent l'augmentation des ventes au quatrième trimestre à plusieurs facteurs, y compris la pénurie de chauffeurs, les ouragans et la saison des fêtes la plus forte depuis 2010.

Freightliner a dominé les ventes dans la classe 8 au Canada pour l'année, avec 8 070 unités vendues sur un total de 26 141, selon les chiffres de WardsAuto. Dans la classe 7, International a connu les meilleures ventes avec 1 785 unités sur 4 728. Hino occupait le premier rang des ventes canadiennes dans la classe 6, avec 610 unités sur 1 360. Dans la classe 5, Ford est arrivé en tête avec 3 792 unités vendues sur 7 405 au total pour cette catégorie de poids.

Aux États-Unis, Freightliner a dominé les ventes dans les classes 7 et 8 en 2017, tandis que Ford occupait la première place dans les classes 5 et 6.

### Canada – Décembre 2017

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Freightliner	934	8 070	36,6	30,9
Kenworth	358	4 184	14,0	16,0
International	278	3 910	10,9	15,0
Peterbilt	291	3 010	11,4	11,5
Volvo Trucks	267	2 760	10,5	10,6
Western Star	270	2 481	10,6	9,5
Mack	152	1 726	6,0	6,6
Autres	0	0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>2 550</b>	<b>26 141</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 7	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
International	101	1 785	24,5	37,8
Hino	60	995	14,5	21,0
Freightliner	178	904	43,1	19,1
Kenworth	33	509	8,0	10,8
Peterbilt	38	431	9,2	9,1
Ford	3	104	0,7	2,2
<b>Total</b>	<b>413</b>	<b>4 728</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 6	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Hino	52	610	31,5	44,9
Freightliner	69	307	41,8	22,6
International	4	285	2,4	21,0
Ford	36	91	21,8	6,7
Peterbilt	0	47	0,0	3,5
Kenworth	3	14	1,8	1,0
Isuzu	1	6	0,6	0,4
GM	0	0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>1 360</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 5	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Ford	253	3 792	47,0	51,2
Hino	122	1 478	22,7	20,0
Dodge/Ram	63	1 184	11,7	16,0
Isuzu	41	843	7,6	11,4
Freightliner	51	59	9,5	0,8
International	2	27	0,4	0,4
Mitsubishi Fuso	5	18	0,9	0,2
GM	0	0	0,0	0,0
Kenworth	0	3	0,0	0,0
Peterbilt	1	1	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>538</b>	<b>7 405</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### É.-U. – Décembre 2017

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Freightliner	8 504	72 168	38,0	37,5
Peterbilt	3 071	30 474	13,7	15,9
Kenworth	4 104	29 336	18,4	15,3
International	2 064	21 895	9,2	11,4
Volvo Trucks	1 976	17 098	8,8	8,9
Mack	1 939	16 013	8,7	8,3
Western Star	694	5 137	3,1	2,7
Autres	3	131	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>22 355</b>	<b>192 252</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 7	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Freightliner	2 533	29 256	46,7	47,5
International	1 023	17 396	18,8	28,2
Peterbilt	671	6 075	12,4	9,9
Kenworth	674	4 807	12,4	7,8
Ford	264	2 089	4,9	3,4
Hino	264	1 998	4,9	3,2
<b>Total</b>	<b>5 429</b>	<b>61 621</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 6	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Freightliner	1 640	20 857	30,5	32,9
Ford	1 685	19 104	31,3	30,1
International	719	13 232	13,4	20,9
Hino	849	7 040	15,8	11,1
Kenworth	302	2 591	5,6	4,1
Isuzu	155	361	2,9	0,6
Peterbilt	28	262	0,5	0,4
GM	7	7	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>5 385</b>	<b>63 454</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
CLASSE 5	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Déc.	DDA	% Déc.	% DDA
Ford	4 846	49 762	60,3	63,0
Dodge/Ram	1 705	17 203	21,2	21,8
Isuzu	713	5 387	8,9	6,8
Freightliner	113	3 152	1,4	4,0
Hino	564	2 770	7,0	3,5
GM	49	356	0,6	0,5
Mitsubishi Fuso	40	185	0,5	0,2
International	2	152	0,0	0,2
Kenworth	5	34	0,1	0,0
Peterbilt	0	24	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>8 037</b>	<b>79 025</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## Pas (encore) la révolution annoncée

*Les modèles d'appariement des marchandises par application, de type Uber Freight, seront-ils l'agent perturbateur annoncé?*

Par Nicolas Trépanier

Nous avons tous entendu, à un moment ou un autre, l'expression «comme un Uber pour les camions».

Qu'est-ce que cela signifie exactement?

Les entreprises d'appariement de cargaisons sont en pleine expansion, mais ce modèle d'affaires est-il en train de révolutionner le transport routier de marchandises, comme ce fut le cas lorsque la société américaine a pris d'assaut l'industrie du taxi?

Disponible depuis le mois de mai 2017, Uber Freight est une application gratuite qui jumelle des transporteurs avec des expéditeurs. Selon le site officiel, il suffit d'appuyer sur un bouton pour réserver instantanément les cargaisons que les chauffeurs veulent transporter. Puisque les prix sont fixés à l'avance, ils savent toujours combien ils vont être payés, et ce, dans un délai de sept jours.

C'est très difficile d'en savoir plus pour l'instant. En décembre dernier, Uber n'avait pas encore dévoilé le nombre de chauffeurs qui utilisent l'application, ni le nombre moyen de voyages qu'elle a permis d'effectuer. Et elle n'a pas répondu à notre demande de renseignements.

L'entreprise Trucker Path, dont le siège social se trouve en Californie, a lancé en juillet 2015 l'application Truckloads, qui offre des solutions d'appariement de cargaisons. En février

2017, elle avait été téléchargée plus de 250 000 fois.

«Truckloads fonctionne à la manière d'un babillard de cargaisons et met un accent particulier sur la technologie mobile», nous a confié Sam Bokher, directeur des opérations commerciales. «La plateforme compte présentement 80 000 transporteurs actifs, des voituriers-remorqueurs pour la plupart, et le nombre de cargaisons affichées sur la plateforme est passé de 1,5 million à 3,5 millions par mois au cours de la dernière année.»

Bien que la plupart des utilisateurs et des cargaisons se trouvent au sud de la frontière, l'application de Trucker Path fonctionne aussi sur le territoire canadien. Puisque l'entreprise ne traite pas directement avec les véhicules ni avec la marchandise transportée, elle n'a aucun compte à rendre en matière de contrôle de l'alcool et des stupéfiants. Et en tant que service d'appariement de cargaisons, elle n'a pas non plus à se doter d'assurances transport.

L'entreprise Convoy, de Seattle, propose des services de camionnage aux expéditeurs – et des cargaisons à transporter aux camionneurs. Au moyen d'une application mobile, ces derniers se font proposer des cargaisons personnalisées selon divers paramètres, comme l'emplacement de cueillette et de livraison, le type de matériel

roulant qu'ils possèdent et leurs itinéraires favoris.

À titre incitatif, Convoy mise également sur l'aspect environnemental du modèle d'affaires, soulignant qu'il permet de réduire le nombre de voyages à vide et donc la congestion routière, et par conséquent d'obtenir un meilleur rendement écoénergétique.

Les taux sont déterminés à l'avance et l'entreprise fait appel au service de paiement QuickPay pour garantir un paiement rapide et efficace, selon le site Web. Il suffit de télécharger les documents d'expédition signés, une fois la livraison complétée, pour activer le processus de paiement. Toujours selon le site Web, l'application donne accès à plus de 10 000 entreprises de camionnage, un nombre qui peut susciter une certaine incrédulité.

Du côté de TugForce, on propose aux transporteurs d'être leur propre patron en choisissant et en obtenant leurs cargaisons directement des expéditeurs, sans aucun intermédiaire. Lors d'une annonce au printemps 2016, Mohammad Ahsan, fondateur et président-directeur général de TugForce, avait déclaré : «Nous avons créé TugForce pour rendre l'imposant marché du camionnage plus pratique et efficace. En utilisant nos services, les chauffeurs n'auront plus à payer des intermédiaires et les expéditeurs obtiendront les meilleurs prix disponibles, tout en éliminant les frais de courtage pour leurs expéditions. C'est un scénario gagnant-gagnant pour toutes les parties impliquées.»

La plateforme s'adresse aux camionneurs indépendants, aux fournisseurs et aux flottes de petite taille. Même si elle est en ligne depuis près de deux ans, il s'agit d'une version bêta, c'est-à-dire destinée à détecter et corriger les derniers problèmes avant la version finale.

Il avait d'abord été annoncé que le service serait éventuellement disponible



partout à travers le monde, ce qui ne semble pas être le cas pour l'instant. TugForce n'a pas non plus répondu à notre demande de renseignements.

Plus près de nous, le site transbroker.ca permet aux voituriers-remorqueurs de décrocher des contrats de transport, malgré le temps passé sur la route ou dans l'atelier. «Pour l'instant on se concentre surtout sur le Québec, et un peu sur l'Ontario et le Nouveau-Brunswick», de dire Claudine Emond, propriétaire de l'entreprise dont les locaux sont situés à L'Ancienne-Lorette. «Éventuellement, ce sera tout le Canada!» Mme Emond ajoute qu'elle ne

«C'est un peu comme Réseau Contact, mais au lieu de créer des liens sentimentaux entre des gens, ce sont des relations d'affaires entre des camionneurs et des expéditeurs», de poursuivre Mme Emond. «On cherche à développer des ententes à moyen et à long terme, pas des transactions non récurrentes comme ça pourrait être le cas avec Uber.»

L'entreprise est présentement en période de promotion, durant laquelle l'affichage des cargaisons et les inscriptions sont gratuits. Ensuite, seulement l'abonnement devient payant – il n'y a donc pas de commission à verser pour les voyages.

sache, personne ne s'est mis riche avec Uber taxi.»

«Les transporteurs visés sont clairement les chauffeurs propriétaires», de poursuivre M. Alary. «Mais vont-ils emboîter le pas? «C'est comme Amazon. Pour amortir leur prix de transport, ils vont faire affaire directement avec des artisans en transport, en passant par-dessus les transporteurs organisés. Les gagnants seront les expéditeurs et les entreprises comme Uber.»

En décembre 2016, nous rapportions effectivement que le géant américain Amazon, après avoir fait l'acquisition de milliers de camions (et de quelques avions), travaillait à l'élaboration d'une application de type Uber visant à éliminer le rôle des courtiers indépendants, et promettant aux chauffeurs une rémunération à la commission. Après une courte recherche en ligne suivie d'une discussion avec un préposé au service à la clientèle, il semblerait que l'application en question n'est pas encore disponible, et qu'elle pourrait bien comporter plusieurs différences avec celle d'Uber lorsqu'elle le sera.

Quoi qu'il en soit, Amazon se prépare à lancer un nouveau service de livraison pour les entreprises, rivalisant avec Fedex et UPS, les deux géants de la livraison. Dans le cadre du service «Shipping with Amazon», l'entreprise assurera elle-même la livraison de colis vendus par des tierces parties via son site web. Le service sera d'abord lancé à Los Angeles avant d'être déployé dans d'autres villes, et il pourrait même s'étendre au-delà des entreprises qui vendent des produits par l'entremise d'Amazon.

Les entreprises d'appariement et autres babillards de cargaisons gagnent du terrain, certes, et le modèle d'affaires popularisé par Uber pourrait bien alléger quelque peu la pénurie de chauffeurs qui affecte l'industrie du transport routier de marchandises. Mais la révolution annoncée, si elle s'avère réelle, n'en est qu'à ses premiers balbutiements. Un appel à tous sur notre page Facebook, visant à recueillir des témoignages d'utilisateurs pour compléter cet article, n'a d'ailleurs donné aucun résultat. **TR**



tient pas à faire des affaires aux États-Unis – notamment pour des raisons administratives – et que de toute façon, le Canada représente un marché bien assez vaste.

En gros, il s'agit d'une plateforme de mise en contact entre des entreprises et des voituriers-remorqueurs. Ces derniers complètent leur profil en y indiquant leurs disponibilités, leur expérience, leurs compétences et le matériel qu'ils possèdent. Ils sont ensuite avisés par courriel lorsque leurs services sont sollicités.

Selon Jean Jacques Alary, président de la firme de consultation Jean Jacques Alary Plus Inc. et chroniqueur pour Transport Routier, les compagnies comme Uber Freight vont devenir des intermédiaires et offrir les services les moins chers pour concurrencer les autres courtiers en entreprise. «C'est encore l'industrie qui va être perdante», croit-il. «Elles vont chercher des chauffeurs propriétaires en leur faisant miroiter de gros revenus et de gros volumes. Mais ce ne sont pas les gens en bas de la pyramide qui sont gagnants. À ce que je

# PAS DE STRESS,

**À CHAQUE RENDEZ-VOUS, ON S'ENGAGE À VOUS LIVRER LES 4 PROMESSES QUI FONT DE NOTRE RÉSEAU UN LEADER MONDIAL.**



## **PRIX SANS STRESS**

*Point S offre le juste prix sur les pneus neufs, rechapés, industriels et agricoles ainsi que l'entretien et la gestion des pneus de vos véhicules de tous les jours. Et vous savez d'avance combien votre entretien de votre véhicule va vous coûter.*



## **SERVICE D'URGENCE 24/7**

*Point S sait que votre temps est précieux. C'est pourquoi Point S vous offre un service d'urgence 24/7\*, même les jours fériés.*  
**Appelez 1-866-SOS-PNEU**



## **TRANSPARENCE EN TOUS POINTS**

*Rien ne sera fait sur votre véhicule ou équipement sans que vous soyez informé et que vous ayez donné votre accord.*



## **SERVICE APRÈS-VENTE GARANTI**

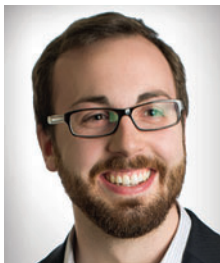
*Point S prend soin de ses clients. Le service après-vente garanti comprend le resserrage des roues et la recherche des causes de vibration et/ou usures inégales sans frais supplémentaires.\*\**



**1-866-SOS-PNEU**  
**POINT-S.CA**

\*Offre valide chez les détaillants participants seulement. \*\*La recherche des causes et vibrations et/ou d'usures inégales comprend un maximum d'une (1) heure de recherche sans frais sur l'achat de vos pneus neuf chez l'un des détaillants Point S. Offre valide chez les détaillants participants. Point S se réserve le droit de modifier ou mettre fin à cette offre en tout temps et sans préavis.





# Tout peut basculer, surtout un chariot

Par Samuel Laverdière, CRIA

**U**ne autre chronique sur les chariots élévateurs?

Malheureusement, oui! Pourquoi?

Aux États-Unis, on estime qu'annuellement, 35 000 blessures graves et 62 000 blessures mineures impliquent un chariot élévateur. En 2015, 96 travailleurs américains ont été tués dans des accidents impliquant des chariots élévateurs. La principale cause de ces accidents mortels : le renversement du chariot. «Ça devait être un nouveau», «on ne peut pas éviter ça», «si le chariot avait eu quatre roues au lieu de trois, il ne se serait pas renversé», ce sont probablement des phrases que vous avez déjà entendues. Qu'en est-il vraiment? Démystifions tout ça.

## Principe de stabilité

Étant donné qu'il existe plusieurs types de chariots, nous allons nous concentrer sur celui qui est le plus commun : le chariot contre-balancé à conducteur assis. Que le chariot élévateur ait trois ou quatre roues, qu'il pèse 5 000 ou 13 000 livres, son renversement est dû à un déséquilibre lors du déplacement de son centre de gravité. Lorsque le chariot est utilisé, son centre de gravité se déplace à l'intérieur d'un triangle formé des deux roues avant et du pivot de l'essieu arrière du chariot : le triangle de stabilité. Tant que

le centre de gravité demeure à l'intérieur du triangle de stabilité, le chariot ne se renverse pas. S'il se déplace à l'extérieur du triangle de stabilité, le chariot se renversera. Et plus souvent qu'autrement, les renversements mortels sont ceux qui surviennent latéralement.

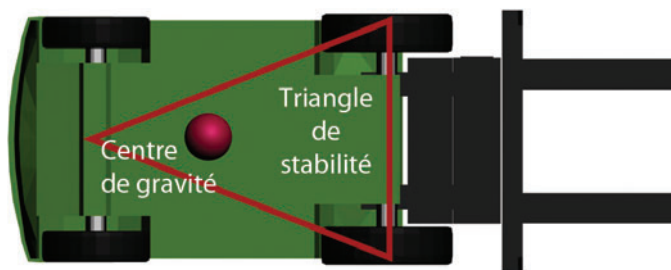
## D'où ça vient?

Comment peut-on en arriver à renverser sur le côté un équipement qui peut peser l'équivalent de six voitures moyennes? La vitesse, les virages brusques et circuler à vide (les trois V : vitesse, virage, vide) sont parmi les causes les plus fréquentes. Jumelées, vous avez la situation parfaite pour un renversement latéral. De plus, circuler avec les fourches en hauteur, tout comme les obstacles au sol et les déplacements sur sols glissants, irréguliers et inclinés, augmentent le déséquilibre du chariot.

Un renversement frontal peut aussi avoir lieu. Dans quelles circonstances? Imaginez transporter une charge trop lourde sur les fourches, ou tout simplement trop éloignée du talon lors d'un arrêt brusque ou s'il y a une inclinaison trop importante du mât vers l'avant alors que la charge est en élévation.

## Pour ne pas s'y rendre

Quelles actions peuvent prévenir ce type d'événement?



Chariot élévateur. Vue de dessous.

Des solutions simples, comme réduire la vitesse dans les virages, s'assurer que les voies de circulation et de manœuvre du chariot sont dégagées, repérer et identifier les obstacles au sol et en hauteur, ne pas prendre de virage dans une pente et éviter de circuler sur un sol instable, glissant, enneigé, verglacé ou mouillé, aideront à prévenir les renversements latéraux. Pour ce qui est des renversements frontaux, respecter la capacité de charge du chariot, se déplacer avec la charge le plus près possible du sol et éviter les arrêts brusques sont parmi les actions à prendre.

## Ceinture de sécurité +++

«Et si mon chariot élévateur bascule? Que dois-je faire?» Le principe clé est de rester à l'intérieur de la cabine. Nombreux sont les caristes qui ont tenté de sauter hors du chariot et qui se sont retrouvés écrasés à mort par le toit de protection. Les manufacturiers proposent une

grande variété de dispositifs de retenue. Des études québécoises ont démontré que la ceinture de sécurité est le dispositif le plus efficace pour le maintien du cariste à l'intérieur de l'habitacle et pour limiter les blessures lors d'un renversement latéral. La ceinture de sécurité comporte les avantages suivants:

- Elle empêche de sauter.
- Elle empêche l'éjection du cariste.
- Elle évite le choc d'une collision de la tête avec le toit de protection.
- Elle évite l'écrasement du cariste par le toit de protection.
- Elle est facile d'utilisation.
- Tous les chariots élévateurs en sont munis.

Pour votre vie et votre sécurité, portez-la donc. **TR**

**Samuel Laverdière**, CRIA, conseiller en prévention chez Via Prévention, possède un baccalauréat en relations industrielles. Il forme et conseille des gestionnaires et travailleurs des entreprises de transport au Québec. On peut le joindre à [samuel.laverdiere@viaprevention.com](mailto:samuel.laverdiere@viaprevention.com)



MONTRÉAL • LANORAIE

Confiez  
votre moteur  
à l'un de nos  
**20 techniciens  
certifiés**

**PACCAR** ENGINES



*Notre équipe fait toute la différence*

#### Montréal

7500, route Transcanadienne  
Saint-Laurent (Québec) H4T 1A5

#### Lanoraie

120, rue du Parc Industriel  
Lanoraie (Québec) J0K 1E0



**1 844 363-0363**  
**kenworthmontreal.ca**



# Entrevue

«L'industrie du camionnage devrait s'inquiéter de la légalisation du cannabis.»

– Sénateur Pierre-Hughes Boisvenu.

Par Steve Bouchard

Le gouvernement Trudeau a fait une promesse électorale : la légalisation de la marijuana au pays. Les projets de loi C-45 (Loi sur le cannabis) et C-46 (Loi modifiant le Code criminel) auront des répercussions très importantes sur l'industrie canadienne du camionnage. De nombreuses questions demeurent, à commencer par la date de mise en application de la loi, annoncée pour le 1er juillet, mais qui sera probablement repoussée à l'automne.

Le Sénat du Canada procède actuellement à l'étude du projet de loi C-45, qui légaliserait l'accès au cannabis au Canada, en plus de contrôler et de réglementer la façon dont le cannabis serait cultivé, distribué et vendu. Le sénateur Pierre-Hughes Boisvenu siège au comité des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat et, de ce fait, est très au courant des avancements du dossier. En entrevue, il répond aux questions de Transport Routier sur la légalisation du cannabis et sur ses répercussions pour le camionnage.

**Transport Routier :** *Sénateur Boisvenu, pourriez-vous d'entrée de jeu faire la distinction entre la légalisation et la décriminalisation du cannabis?*

**Pierre-Hughes Boisvenu :**

Présentement, la possession de marijuana est illégale; c'est aussi illégal d'en faire le commerce.

Le parti conservateur était plus favorable à la décriminalisation. Elle fait en sorte qu'une personne prise avec du cannabis ferait face à une amende plutôt qu'à une poursuite criminelle pouvant mener à un casier judiciaire. C'est comme une contravention pour excès de vitesse; il n'y a pas d'accusation criminelle; il suffit de payer sa contravention.

La décriminalisation permettrait de libérer les Palais de justice et aux personnes prises avec de la marijuana de ne pas avoir de dossier criminel.

Le projet de loi va beaucoup plus loin en légalisant la possession, la vente et la distribution, et c'est chaque province qui décidera ce qu'elle va faire en matière de vente et de distribution. Ce que nous craignons avec la légalisation, c'est un peu ce que le Colorado a vécu. Nous avons eu le conseil de prendre le temps de bien faire les choses, de nous assurer par exemple que les corps policiers sont prêts, qu'il y ait une harmonisation dans la réglementation des différentes juridictions car, lorsque les règlements diffèrent, cela ouvre la porte à beaucoup de contestations judiciaires.

**TR :** *Pouvez-vous nous donner des exemples?*

**PHB :** Supposons que le Québec permette la consommation en public, mais que l'Ontario dit non. Le touriste qui arrive à Gatineau et décide de se rendre à Ottawa en marchant avec son joint dans les mains sera dans l'illégalité et pourrait se faire arrêter dès qu'il aura traversé la rivière.

Certaines provinces vont interdire la consommation dans les logements locatifs parce qu'elles vont considérer cela comme une nuisance. Chaque province va avoir sa réglementation. Même au niveau municipal, une ville pourrait décider d'interdire la consommation dans ses lieux publics, alors que la ville voisine pourrait l'autoriser. Cela va entraîner beaucoup de confusion.

**TR :** *Qu'en est-il pour les conducteurs de véhicules?*

**PHB :** Au Québec, c'est tolérance zéro pour tous les conducteurs au plan



Le sénateur Pierre-Hughes Boisvenu

pénal. La légalisation peut poser problème à ceux qui consomment pour des raisons médicales. Les traces de cannabis peuvent rester dans les tissus gras jusqu'à 14 jours après la consommation. Qu'arrivera-t-il avec les gens qui consomment pour des raisons médicales si c'est tolérance zéro? Leur sera-t-il interdit de conduire leur véhicule pendant une période donnée? C'est là qu'il y aura beaucoup de contestations judiciaires. À mon avis, la tolérance zéro ne sera pas applicable, en raison notamment des gens qui prennent du cannabis pour des raisons médicales ou qui en ont consommé quelques jours avant de se rendre au travail.

Nous avons su la semaine passée (NDLR mi-février) que les douaniers américains ont reçu comme directive de poser une question obligatoire sur la consommation et la possession de marijuana. Les Canadiens qui vont passer à la frontière pourraient se faire demander : est-ce que vous avez fumé et est-ce que vous possédez de la



# L'INNOVATION SORTANT DES SENTIERS BATTUS.

**LE MOTEUR A26 D'INTERNATIONAL<sup>MD</sup>. MAINTENANT OFFERT DANS LES SÉRIES DE CAMIONS HX<sup>MC</sup> ET HV<sup>MC</sup>**

Lorsque nous avons décidé de créer le meilleur moteur de l'industrie, nous avons lancé le projet Alpha. Mené par une nouvelle équipe d'ingénieurs, ce projet a redéfini la fabrication de moteurs. Nous nous sommes orientés vers une conception simplifiée et moderne, dotée de composants éprouvés. Nous l'avons par la suite mise à l'épreuve, au-delà des limites normales. Et le moteur A26 d'International est né - léger, puissant, et conçu pour affronter toute application hautement corrosive - en plus d'être soutenu par la meilleure protection offerte sur le marché. La combinaison gagnante pour établir la norme en matière de temps de fonctionnement.

CYLINDRÉE  
**12,4 L**

PUISSANCE EN HP  
**365 À 475**

COUPLE LB-PI  
**1 250 À 1 750**

[INTERNATIONALTRUCKS.COM/A26](http://INTERNATIONALTRUCKS.COM/A26)



**C'EST UPTIME CHEZ**



© 2018 NAVISTAR, Inc. Tous droits réservés.  
Toutes les marques de commerce appartiennent à leurs  
titulaires respectifs.



marijuana? Si vous répondez non, que vous devez passer un test obligatoire et qu'on trouve des substances qui sont illégales dans votre organisme, vous pourriez être interdit de traverser aux États-Unis. Donc, un camionneur qui ment et qui subit un test positif pourrait être interdit d'entrée aux États-Unis.

**TR :** *Que dit le projet de loi quant aux pouvoirs des policiers de faire passer des tests aléatoires aux conducteurs de véhicules routiers?*

**PHB :** Actuellement, le projet de loi C-46 ne concerne que les tests aléatoires pour l'alcool et exclurait les drogues. Les conservateurs vont déposer un amendement afin de permettre les tests aléatoires pour tout le monde dans les deux cas, alcool et drogues.

**TR :** *La législation permettra-t-elle d'introduire les tests de dépistage de drogue aléatoires pour les camionneurs?*

**PHB :** Au plan du code criminel, non. Par contre, au plan de la sécurité au travail et des relations employeurs-employés, la loi va devoir être clarifiée, notamment en ce qui a trait au code du travail fédéral parce que, présentement, c'est la jurisprudence dans l'arrêt Irving qui dit si un employeur peut faire passer des tests de dépistage de drogue à ses employés. Il y a une zone grise, un vide juridique actuellement. On s'en remet à la jurisprudence de l'arrêt Irving.

**TR :** *Quelles conséquences la légalisation aura-t-elle sur la sécurité routière selon vous?*

**PHB :** Tout le monde pense qu'il va y avoir une augmentation de la consommation, ne serait-ce que par curiosité. Au Colorado, il y a eu une hausse de 66 pour cent de la mortalité sur les routes à cause de la marijuana. Ils ont comparé les quatre années avant la légalisation avec les quatre années suivant la légalisation. Durant les deux ou trois premières années, il y a eu une augmentation dans la vente et la consommation.

**TR :** *Croyez-vous que l'échéance du 1er juillet 2018 puisse être respectée?*

Près de quatre personnes sur 10 ont déjà consommé. Et c'est inquiétant parce que cela comprend des gens de tous les métiers, dont les camionneurs.

**PHB :** À mon avis, les projets de loi vont être adoptés avant le 1er juillet, mais le gouvernement ne pourra pas les mettre en application avant quelques semaines; il faut du temps pour former les policiers au pays, les juges, les avocats et la Couronne. Le Colorado nous a donné des exemples des erreurs qu'il ne faut pas répéter : les policiers n'étaient pas prêts et les choses ont été faites de façon très précipitée.

Il faut aussi déterminer quel appareil sera homologué pour l'administration des tests et on s'attend à ce qu'il y ait beaucoup de contestations judiciaires encore là. La loi prévoit que l'individu qui est soupçonné doit subir un test sanguin dans les deux heures suivant

son interpellation par les policiers. Il faut prévoir le temps de l'arrestation, du test de salive, du déplacement au poste de police. On s'expose à des contestations. Tout cela va nous amener à cet automne avant qu'il y ait légalisation.

**TR :** *Les entreprises de camionnage doivent-elles être inquiètes de la légalisation du cannabis?*

**PHB :** À leur place, je serais inquiet parce que le niveau de consommation au Canada est élevé pour certains groupes d'âge. Près de quatre personnes sur 10 ont déjà consommé. Et c'est inquiétant parce que cela comprend des gens de tous les métiers, dont les camionneurs. **TR**



**RECRUTEMENT & CONSEIL INTERNATIONAL**

**La solution des professionnels**

Votre entreprise connaît une pénurie de main-d'oeuvre? Les experts de RCI trouveront pour vous, ici ou à l'international, les candidats dont vous avez besoin tout en réduisant les risques liés au recrutement.

**[ RECRUTEMENT ]**  
**[ JURIDIQUE ]**  
**[ FORMATION ]**  
**[ PSYCHOMÉTRIQUE ]**

**514-250-3868 | [rci@rcinternational.net](mailto:rci@rcinternational.net) | [rcinternational.ca](http://rcinternational.ca)**



Michel Bergeron, président, invite les dirigeants des entreprises de camionnage de toutes tailles à prendre part au 67<sup>e</sup> Congrès annuel de l'ACQ.

## Réunir les leaders de l'industrie

*Le 67<sup>e</sup> Congrès annuel de l'ACQ veut aborder les sujets et les préoccupations les plus sensibles et significatives de l'industrie. Explications de son président, Michel Bergeron.*

*Par Steve Bouchard*

Pour son prochain congrès annuel, l'Association du camionnage du Québec (ACQ) a rompu avec une tradition vieille de 67 ans en confiant, pour la première fois de son existence, la présidence à une personnalité qui n'est pas un membre transporteur. C'est en effet Michel Bergeron, ancien membre fournisseur tout nouvellement retraité, qui a pris les rênes du 67<sup>e</sup> Congrès annuel de l'ACQ.

Très impliqué dans l'ACQ depuis plusieurs années, Michel Bergeron n'a pas hésité à accepter la présidence du prochain congrès, qui sera tenu du 3 au 5 mai prochain au Manoir Richelieu. Il aura pour thème «Tous au sommet», un appel à tous les dirigeants et four-

nisseurs de l'industrie à participer à la plus importante réunion annuelle de l'industrie québécoise du camionnage. Le thème se veut en même temps un clin d'œil au sommet du G7 qui réunira les grands dirigeants du monde au même endroit, un mois plus tard.

«Il s'agit pour moi d'un poste honorifique dont je suis très fier, qui boucle la boucle à plus de 20 ans d'implication, notamment à titre de président du salon ExpoCam et de président du comité des membres fournisseurs de l'ACQ», rappelle celui qui a particulièrement fait sa marque chez Cummins Est du Canada.

À la barre du comité organisateur, M. Bergeron a voulu orienter le contenu du

prochain congrès vers les sujets les plus sensibles et significatifs pour l'industrie. «Ma façon de faire des affaires a, bien sûr, orienté les lignes directrices du programme de conférences qui a été mis en place par le comité d'organisation.»

L'objectif premier du 67<sup>e</sup> Congrès, c'est de véritablement se pencher sur les préoccupations les plus importantes des leaders de l'industrie.

«Nous invitons les chefs de file de l'industrie, propriétaires et hauts dirigeants des entreprises de camionnage de petite, moyenne ou grande taille. Le contenu intéressera tout le monde parce qu'il a été pensé pour être accessible aux flottes de toutes tailles», insiste-t-il. «Nous invitons aussi les dirigeants des entreprises de produits et services, les fonctionnaires municipaux, provinciaux. Le congrès de l'ACQ, c'est l'endroit idéal pour faire du réseautage et pour faire avancer l'industrie.»

Le congrès de l'ACQ est de retour dans la magnifique région de Charlevoix après cinq ans, plus précisément au réputé Manoir Richelieu. «Charlevoix rayonne au-delà du pays, avec son panorama, avec le fleuve, sa gastronomie. Le Manoir Richelieu fait partie de notre patrimoine et a accueilli de grands événements mondiaux; il sera l'hôte du Sommet du G7 à l'été. Il offre un environnement idéal et unique pour un congrès», indique Michel Bergeron.

«Nous traversons une époque excessivement exigeante pour les dirigeants et nous savons tous que le nerf de la guerre, c'est l'information juste», poursuit-il. «Les membres du comité organisateur en sont très conscients, et nous avons pris soin d'adapter une programmation qui répondra aux préoccupations actuelles et futures des dirigeants.»

Parmi les sujets qui feront l'objet de conférences au 67<sup>e</sup> Congrès, Michel Bergeron énumère les défis et enjeux des leaders de l'industrie; l'évolution du contexte d'affaires et de la technologie; la pénurie de main-d'œuvre et le capital humain; le commerce électronique; la légalisation du cannabis, la sécurité des actifs, la traçabilité des équipements et de la marchandise; le transfert d'entreprise; le leadership et les technologies modernes de gestion.

La partie pré-congrès du jeudi



après-midi le 3 mai est devenue un incontournable, alors que la permanence de l'ACQ et des hauts fonctionnaires du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports brosseront le tableau des dossiers les plus chauds dans l'industrie et donneront l'occasion à l'auditoire de poser ses questions.

Ce caractère interactif était très important pour Michel Bergeron et son comité. «Les congressistes auront l'occasion et le temps de poser leurs questions à tous les conférenciers, du début à la fin du congrès», précise M. Bergeron.

Le vendredi matin 4 mai, tout juste après les cérémonies d'ouverture, l'ACQ accueillera deux conférenciers-vedettes, soit Alain Bédard, président et chef de la direction de TFI International, plus grande flotte de camionnage au pays et 7<sup>e</sup> plus importante en Amérique du Nord, et Louis Vachon, président et chef de la direction de la Banque Nationale.

«On frappe très fort avec ces deux conférenciers», se réjouit M. Bergeron. «Alain Bédard va partager ses préoccupations et les défis auxquels il est confronté, et auxquels font face aussi les dirigeants dans l'auditoire.»

Autre conférencier-vedette, l'homme d'affaires Serge Beauchemin, anciennement de l'émission Dans l'œil du dragon, partagera ses précieux conseils avec les congressistes.

Les accompagnateurs des congressistes auront l'occasion d'assister à une conférence de la réputée designer d'intérieur Lorna Gordon.

«En clôture de l'événement, nous présenterons une conférence-clé portant sur les enjeux entourant la légalisation du cannabis. À quelques semaines de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, il subsiste encore beaucoup de questions sur le sujet, par exemple en ce qui a trait aux droits de la personne, aux politiques d'entreprises et aux responsabilités de l'employeur», indique le président du congrès. Des avocats animeront la conférence, à laquelle se greffera un atelier sur le volet médical qui abordera les mythes et réalités de la consommation de cannabis.

L'aspect réseautage de la soirée des fournisseurs du vendredi a été rehaussé

avec l'ajout du Lounge, une salle feutrée mise à la disposition de ceux qui voudront discuter dans une ambiance plus silencieuse et confortable.

Le spectacle de fermeture du samedi soir mettra en vedette Gregory Charles et Marc Hervieux, dans le cadre d'une soirée en noir et blanc «chic et grandiose».

«Le comité d'organisation est composé

de gens expérimentés et passionnés. Je les remercie pour leur dévouement et leur collaboration. Je remercie aussi le conseil d'administration et la permanence de l'ACQ pour leur engagement rigoureux. Tous ces gens combinés mettront en place un congrès de très haute qualité, j'en suis persuadé», de conclure Michel Bergeron. **TR**

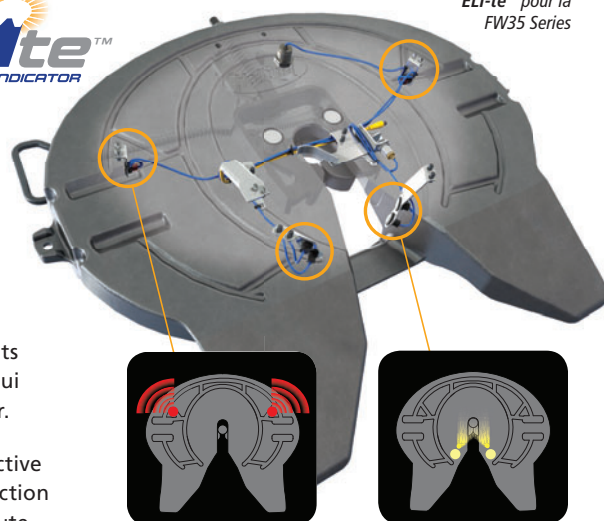
## L'AIDE À L'ATTELAGE POUR SELLETTE HOLLAND ELI-TE™



ELI-te™ pour la FW35 Series

**Technologie d'attelage rehaussée pour les flottes qui ont la sécurité en tête**

- Une tentative d'attelage ratée déclenche des voyants rouges clignotants qui alertent le chauffeur.
- Un attelage réussi active des lumières d'inspection de verrouillage à haute intensité dans l'ouverture de la sellette.



**MODE ÉCHEC**  
Des voyants rouges clignotent



**MODE RÉUSSITE**  
Des lumières d'inspection de verrouillage sont activées

[www.safholland.us](http://www.safholland.us) 519.537.3494

© 2018 SAF-HOLLAND, Inc. Tous droits réservés.



## VÉHICULES COMMERCIAUX DE FORD

# LA RENCONTRE DES CAPACITÉS, DES CONNAISSANCES ET DU SERVICE.

Le déménagement, la plomberie, l'excavation, le sauvetage, la menuiserie, la construction ... Il y a un véhicule commercial Ford pour ça. Il y a aussi un spécialiste des véhicules commerciaux Ford pour vous aider à équiper votre entreprise facilement. Nos experts vous accompagnent avant, pendant et après la vente avec des conseils, des solutions de financement et d'entretien sur mesure, en plus d'un réseau national de spécialistes en modification certifiés par Ford. Faites-nous signe quand vous serez prêt.

**FORD.CA/CONCUPOURLESAFFAIRES**



TRANSIT 2018



TRANSIT CONNECT 2018



F-150 2018



SUPER DUTY 2018



**CAMIONS  
COMMERCIAUX**





Dans le domaine du transport, les entreprises qui ont le plus de succès sont 30 pour cent plus productives que les autres. Elles payent aussi mieux que les autres.

# Nouveaux paradigmes

*La chaîne logistique est en pleine métamorphose. Les entreprises qui auront du succès sont celles qui sauront innover. Par Steve Bouchard*

L'innovation technologique et les nouvelles technologies dans la chaîne d'approvisionnement ont été au cœur des présentations de la conférence annuelle de l'Institut agréé de la logistique et des transports – Amérique du Nord, section Québec, tenue le 20 février au Fairmont Le Reine Elizabeth.

Pierre Clérout, vice-président, Recherche et économiste en chef à la Banque de développement du Canada, a brossé un portrait très positif de la situation économique mondiale actuelle. Il établit aussi un lien direct entre l'adoption des nouvelles technologies et la rentabilité. Dans le secteur manufacturier, selon une étude de l'Organisation de coopération et de développement économiques, la productivité n'a pratiquement pas augmenté depuis 10 ans, excepté pour les 10 pour cent d'entreprises les plus performantes au Canada dans le domaine manufacturier, lesquelles ont réussi à augmenter leur productivité d'une façon importante. «En fait, leur écart de productivité avec les autres augmente constamment, et la différence c'est l'adoption de nouvelles technologies. Contrairement à ce que l'on constatait dans le passé, les nouvelles technologies sont plus difficiles à

adopter, mais elles donnent des gains de productivité plus grands.»

Les entreprises qui réussissent à utiliser la digitalisation, la robotisation et les autres technologies de pointe agrandissent leur écart de productivité avec les autres. Non seulement cela, mais les salaires des entreprises les plus performantes augmentent beaucoup plus rapidement que les salaires des autres.

Dans le domaine du transport, les entreprises qui ont le plus de succès sont 30 pour cent plus productives que les autres. «Le mot productivité a souvent mauvaise presse. On pense que c'est faire travailler les gens plus fort. Ce n'est pas ça. C'est simplement un ratio de ventes sur les heures travaillées. C'est un ratio d'efficacité. C'est comment une entreprise est efficace à utiliser ses ressources pour produire des ventes et des profits», d'expliquer M. Clérout, précisant que ces ressources se trouvent sous trois formes : le capital humain, le capital physique (les équipements) et les processus. Enfin, élément qui peut être étonnant, les entreprises du secteur du transport qui connaissent le plus de succès paient de meilleurs salaires, entre cinq et 25 pour cent de plus que le salaire moyen de l'industrie.

## Une nouvelle forme de distribution

Poursuivant sous le thème de l'innovation, Magali Amiel, chargée de projet senior pour CargoM, a parlé des infrastructures de transport, prédisant que, dans cinq à 10 ans, nous passerons des infrastructures physiques (ports, aéroports, systèmes autoroutiers, entrepôts) et des réseaux non physiques (systèmes de partage de l'information) à des infrastructures dématérialisées, étant donné que ce ne sera plus l'infrastructure physique qui va primer dans la chaîne de distribution, mais la performance de l'infrastructure non physique avec l'arrivée des nouvelles formes de distribution, des véhicules autonomes et du commerce électronique.

À titre d'exemple de l'évolution des infrastructures logistiques, Mme Amiel a présenté les petits véhicules complètement automatisés que Toyota va mettre à l'essai lors des prochains Jeux olympiques de Tokyo, qui amèneront une nouvelle manière de distribuer la marchandise.

«Ces véhicules sont entièrement automatisés, et ils vont circuler 24 heures sur 24 dans l'infrastructure de la ville de Tokyo. Vous allez être à un coin de rue, sur votre téléphone ou à un panneau tactile, vous allez choisir soit de l'alimentation, soit du commerce électronique, soit un bureau mobile et l'infrastructure va se déplacer jusqu'à vous pour que vous retiriez votre bien ou vous donner un bureau temporaire.»

Toujours sous l'aspect du développement de la logistique du transport et des infrastructures, Marc Beauchamp, président et chef de la direction de CAI Global, a souligné que 80 pour cent des frais d'exploitation des entreprises sont déterminés par l'emplacement des installations d'opération. «La logistique devient un facteur contribuant à l'avantage concurrentiel des entreprises.»

L'enjeu de la main-d'œuvre devient de plus en plus important et il faut s'assurer que nos employés puissent se rendre sur leur site de travail facilement.

Magali Amiel constate que les investissements dans les infrastructures et les systèmes de transport ne corres-

pondent pas aux besoins des entreprises. «À Montréal, on reconstruit la même chose, on n'est pas axé sur l'innovation», déplore-t-elle. «La congestion crée des problèmes de fluidité et on n'apporte pas les réponses par l'investissement ou les technologies. Par exemple, le nouveau pont Champlain ne répondra pas aux nouveaux enjeux du commerce électronique, qui va faire apparaître en très grand nombre de plus petits véhicules de livraison. Le camion de livraison est en train de changer, la façon de livrer aussi et les systèmes de transport ne sont pas capables de soutenir ces évolutions».

### Heures électroniques

Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et Affaires juridiques à l'Association du camionnage du Québec, a fait un exposé sur un sujet que les gens du camionnage connaissent bien, les dispositifs de consignation électroniques (DCE), la nouvelle appellation française que les législateurs semblent vouloir utiliser pour traduire Electronic Logging Device (ELD).

Mme Léveillé a souligné qu'il y avait une méconnaissance de cette technologie dans l'industrie et que beaucoup d'informations fausses ont circulé dans les médias sociaux, la plus courante ayant trait au coût des appareils. «Dans les faits, il existe des appareils pour chaque taille de flotte. Ce n'est pas tout le monde qui a besoin d'un système multifonction. Les coûts varient de 300 \$ à 5 000 \$ selon ce que l'on achète», a-t-elle précisé.

Les camionneurs ont aussi beaucoup fait part de leur crainte que leur paye soit réduite avec l'arrivée des DCE. «En

théorie, ça ne devrait pas être un problème. Les heures et les distances n'ont pas changé. Ceux qui étiraient la flexibilité que procuraient les fiches journalières en papier vont avoir beaucoup de difficulté à parcourir les kilométrages qu'ils parcouraient.»

S'il y a une chose qui n'est pas un mythe par contre, c'est la difficulté pour les camionneurs de trouver des endroits où stationner. «C'est une problématique que l'on dénonce depuis plusieurs années», a affirmé Nathalie Léveillé. «Le nombre de camions a augmenté, mais le nombre de haltes routières n'a pas augmenté, au contraire, certaines ont fermé». On évalue à une douzaine le nombre de haltes routières qui seraient nécessaires au Québec.

En conclusion de présentation, Mme Léveillé a fait un tour d'horizon des innovations autres que les DCE qui font leur apparition dans l'industrie du camionnage. On parle notamment des systèmes d'assistance au conducteur, des caméras, des capteurs ultrasons, des systèmes télématiques et télémétriques, des systèmes de circulation en peloton et des camions autonomes.

Murielle Sand, vice-présidente principale, relations d'affaires pour Marsh Canada, a parlé des répercussions de l'intelligence artificielle et du big data sur le secteur des transports et de la logistique.

«En 1998, on disait de ne jamais monter dans la voiture d'un étranger. En 2017, on utilise Internet pour faire venir un étranger et monter dans sa voiture», a-t-elle illustré, faisant évidemment référence à Uber.

En 2020, l'Internet des objets va

faire en sorte qu'on pourrait compter 26 objets intelligents par être humain, «engendrant un environnement de risque plus grand que jamais», de dire Mme Sand.

La performance des ordinateurs double à tous les 18 mois. Le travail sur l'intelligence artificielle entraîne des algorithmes de plus en plus efficaces, et un grand nombre de personnes y travaillent conjointement. «Qui aurait pu imaginer, il y a cinq ans, qu'un camion allait parcourir 200 km en mode autonome comme l'a fait Otto en 2016?», de demander Murielle Sand.

Selon la spécialiste, l'intelligence artificielle constituera l'un des principaux facteurs de risque perturbateur mondiaux au cours des 10 prochaines années, représentant surtout des menaces financières, réputationnelles et de sécurité. En outre, il y a une absence de cadre juridique spécifique à l'intelligence artificielle.

«Les nouvelles technologies sont porteuses d'avantages économiques, ce qui crée des défis et des débouchés pour les entreprises, mais qui laisse place aussi à des menaces cybernétiques. Le nombre d'attaques par entreprise augmente.»

En terminant, une information intéressante communiquée par Tony Boemi, de l'Administration portuaire de Montréal : une nouvelle application mobile donne les temps d'attente en temps réel aux terminaux du port de Montréal. Cette application permet aux camionneurs d'obtenir de l'information avant qu'ils se rendent au port et elle est disponible gratuitement sur Google Play ou l'App Store (PORTail de camionnage). **TR**



**Rien ne protège mieux que Fleetguard**

## 30% de rabais sur Fleetguard

Avec une gamme complète de produits spécialement conçus pour une vaste sélection de systèmes, Cummins vous offre un design évolué et une performance de qualité supérieure assurant une protection ultime pour tout votre équipement, maintenant à 30 % de rabais sur le prix de vente.

Jusqu'au 30 avril, choisissez les filtres et liquides de refroidissement Fleetguard Cummins et recevez un RABAIS de 30 %.

Valable uniquement pour les clients qui ne sont pas actuellement inscrits à un programme de réduction. Offre non valide avec tout autre rabais et valide uniquement dans les succursales de Cummins ventes et service.

**Ventes et Service**





Jean Durand s'est dit très satisfait de la présence massive des étudiants au cours de la journée.

# Pépinière de talents

*Le Salon de l'emploi du Centre de formation PGL bat des records de participation.*

Le Centre de formation professionnelle Paul-Gérin-Lajoie (PGL) forme les futurs spécialistes en mécanique de véhicules lourds dont l'industrie a cruellement besoin. Le 21 février dernier, il tenait son traditionnel Salon de l'emploi destiné à ses élèves. Transport Routier s'y est rendu.

Environ 700 élèves fréquentent le Centre de formation PGL annuellement, dont près de 40 pour cent en mécanique de véhicules lourds ou d'engins de chantier. Mais ce n'est pas suffisant, car les besoins de l'industrie ne cessent d'augmenter. «Le taux de placement est de 125 pour cent», nous a confié à la blague Jean Durand, enseignant au Centre PGL et formateur, service aux entreprises à la Commission scolaire des Trois-Lacs.

M. Durand participe à l'organisation de cet événement depuis plus de 15 ans, alors qu'il se déroulait en même temps que la journée Portes ouvertes. Aujourd'hui, les deux activités sont tenues des journées distinctes. «C'est important d'inciter les jeunes à choisir la mécanique de véhicules lourds, étant donné les besoins de main-d'œuvre dans ce secteur. Cette année, à titre incitatif, la Commission des partenaires du marché du travail offre 42 bourses de 1 700 \$ chacune aux élèves qui décideront d'embrasser la formation.»

Certaines des entreprises présentes au Salon sont également de très bons collaborateurs et comprennent l'importance de s'impliquer dans la formation des futurs mécaniciens. Elles font des dons

de composantes usagées au Centre de formation, comme des moteurs, des différentiels et des transmissions, afin d'aider les élèves dans leur apprentissage.

Les entreprises qui recrutent peuvent afficher elles-mêmes les postes disponibles sur le site Web du Centre, ou à l'ancienne sur un tableau d'affichage, devant lequel tous les élèves sont susceptibles de passer. Lors de notre visite, les offres d'emploi débordaient littéralement du tableau.

Cette année, le Salon du Centre de formation Paul-Gérin-Lajoie a établi un record en termes d'entreprises présentes : près de 70, dont 40 seulement pour du recrutement en mécanique. Parmi celles-ci il y avait notamment des flottes, des concessionnaires, des fabricants bien connus et des entreprises de location. «Nous avons dû en refuser», explique M. Durand, ce qui illustre la pénurie de main d'œuvre qualifiée qui sévit dans l'industrie.

«C'est un bel évènement», nous a déclaré Valérie Dubuc, conseillère en ressources humaines chez Transport Sylvester & Forget. «C'est du concret. Ça nous donne une bonne visibilité et ça permet aux élèves de savoir ce qui les attend après le cours. Parce que la réalité ne correspond pas toujours avec ce qu'on a lu avant l'inscription.» Elle ajoute que le transporteur en est à sa deuxième présence au Salon de l'emploi du Centre PGL, et qu'il participe également à plusieurs foires aux emplois pour recruter des chauffeurs.

Le Centre Paul-Gérin-Lajoie est actuellement en recrutement pour son prochain groupe de mécanique de véhicules lourds routiers. Pour plus d'informations, vous pouvez appeler au 514-477-7020, poste 5325. **TR**



**HUB International**  
Cabinet en assurance de dommages

Notre unité spécialisée en transport est

**Avec vous sur la route!**

hubinternational.com • (844) HUB-9-HUB  
que.dtransport@hubinternational.com

**HUB**





## Par Steve Bouchard

**V**ous l'avez sûrement déjà entendu : les pneus constituent la deuxième plus grande dépense opérationnelle des flottes après le carburant. De leur acquisition à leur mise au rebut, ils peuvent avoir plusieurs vies. Tout dépend de la façon dont vous vous en occupez.

C'est pour cela qu'il faut choisir ses pneus non pas en fonction du prix initial, mais du coût au kilomètre que vous aurez déboursé une fois qu'ils auront atteint la fin de leur vie utile, idéalement après deux ou trois rechapages.

«La valeur absolue d'un pneu, ça ne me dit rien», déclare d'ailleurs Stéphane Godbout, vice-président de Location Empress-Hino Montréal-U.T.R. Centre du camion. «Si j'ai

dépensé 100 000 \$ de plus que l'an dernier en pneus, mais que mon kilométrage est 20 pour cent supérieur, la valeur absolue ne veut rien dire. Pour moi, la performance, elle se mesure en coût au kilomètre.»

Ce coût, il se calcule selon l'utilisation. Un camion longue distance ne coûtera pas le même prix au kilomètre qu'un camion de livraison locale. Le nombre d'essieux fait une différence.

Le coût au kilomètre tient compte du coût initial, de l'usure en 32° et du nombre de kilomètres que les pneus ont roulé.

La valeur d'un pneu se prouve à long terme. «Certains pneus, à la base, donnent une bonne performance de première vie, mais il est impossible de les faire progresser à travers le cycle de rechapage. Un pneu qui ne donne aucun ou un seul rechapage au lieu de trois coûte plus cher au kilomètre», illustre Stéphane Godbout.



Comment obtenir le meilleur coût au kilomètre? D'abord, il faut choisir le bon pneu pour la bonne utilisation.

Les pneus de camions se présentent sous de nombreuses formes : urbains, régionaux, autoroutiers, hors route, etc. Ils occupent aussi des positions spécifiques sur les véhicules : directeurs, moteurs, pneus de remorque. Selon leur nature, ils ne sont pas mis à l'épreuve de la même façon.

«Il n'y a pas de solution universelle dans notre industrie», souligne Shawn Lamoureux, vice-président, Gestion de parc de véhicules chez location Brossard. «Il n'existe pas de pneu qui fait tout. Un mauvais choix de pneu va affecter le confort, le rendement, l'efficacité énergétique et la rentabilité.»

«Les camions régionaux et urbains sont davantage mis à l'épreuve que les pneus autoroutiers. Les pneus utilisés en ville sont plus sujets aux frottements, lorsque les camions reculent aux quais de chargement et tournent les coins de rue. Ces pneus doivent posséder un épaulement renforcé par rapport aux pneus longue distance», indique Éric Vaillancourt, homme de pneu chez Ryder Canada à Saint-Laurent.

Les bandes de roulement des pneus autoroutiers, au contraire, sont moins agressives afin d'offrir une meilleure efficacité énergétique. «Des clients nous disent qu'ils économisent jusqu'à 10 \$ par voyage avec les pneus éconergétiques que

## Tout est question de pression

Selon le Technology and Maintenance Council de l'American Trucking Associations, les pneus de remorque peuvent perdre jusqu'à deux livres de pression par mois à travers leur doublure interne et leur carcasse, peu importe l'utilisation, et les pneus sous-gonflés de 10 pour cent s'useront de 9 à 16 pour cent plus vite que les pneus adéquatement gonflés.

Quatre-vingt pour cent des bris prématurés sont directement reliés à la gestion de la pression. Des pneus surgonflés s'useront de manière inégale, auront moins de traction, seront moins sécuritaires et rendront le véhicule moins agréable à conduire. Sous-gonflés, ils font consommer plus de carburant, peuvent surchauffer et éclater et ils dureront moins longtemps. Environ le quart des pneus de camions lourds sont sous-gonflés.

«Le pneu ce n'est que l'enveloppe. L'ami numéro un du pneu,

Des conseils de spécialistes pour maximiser le rendement de vos pneus de camions et de remorques.

# Tirer le maximum

nous spécifions systématiquement sur l'essieu directeur de nos camions longue distance», indique Ian Piercy-Douillard, qui travaille à la gestion des opérations, Est du Canada, chez Ryder. Ces pneus sont ensuite transférés sur les remorques, puis ils sont rechapés quand ils atteignent la limite d'usure maximum de Ryder, qui est de 4/32<sup>e</sup>.

Shawn Lamoureux remarque qu'il y a une tendance présumée vers l'installation de pneus à 16 plis sur l'essieu directeur, «parce que les véhicules sont plus lourds en raison des systèmes anti-pollution qui se trouvent sur les camions d'aujourd'hui.»

c'est l'air», illustre Stéphane Godbout. «Les flottes ont beaucoup de difficulté à gérer l'air. Ce n'est pas une préoccupation, et cela affecte la capacité de prolonger la vie du pneu dans le temps, vers une deuxième ou une troisième vie.»

«La première raison pour laquelle un pneu s'use prématurément ou de façon inégale, c'est la pression d'air», affirme Shawn Lamoureux. «On souhaiterait que les utilisateurs prennent le temps de vérifier les pressions d'air, mais ce n'est souvent pas le cas.»

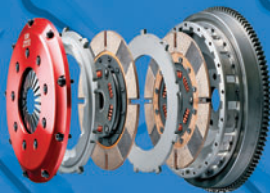
«Quand un véhicule arrive à l'atelier, on prend le temps de vérifier les pneus et de les gonfler à la bonne pression. Nous avons de l'équipement qui nous permet de vérifier cinq pneus

# SPEX

Conçu pour durer!

Freins  
Embrayages  
Refroidisseurs

Groupe  
*Freno*  
depuis 1959  
[www.freno.ca](http://www.freno.ca)



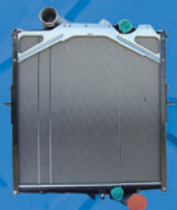
Expert en tout genre de système de refroidissement, radiateur de lift truck ou radiateur de génératrice de 12 pouces à 12 pieds et panne à l'huile.

Spécialisé dans le système de freinage depuis 1959.

Nous pouvons vous conseiller et vous guider dans le choix judicieux afin de maximiser la performance.

Vente, réparation et fabrication de tous genres d'embrayages et d'arbre de transmission. Informez-vous pour notre garantie 3 ans

Embrayages de course disponibles, jusqu'à 4400 livres de pression.



**Groupe Freno**  
11650, 6e Avenue  
Montréal, QC H1E 1S1  
Téléphone: (514) 648-7403  
Fax: (514) 648-2995

**Radiateurs Anjou Inc.**  
9455, Henri-Bourassa est  
Montréal, QC H1E 1P4  
Téléphone: (514) 353-2040  
Fax: (514) 353-7853

**Radiateurs Décarie Inc.**  
1415, Pitfield  
Saint-Laurent, QC H4S 1G3  
Téléphone: (514) 336-5800  
[inforadiateursdecarie@bellnet.ca](mailto:inforadiateursdecarie@bellnet.ca)

**Vincent Radiateurs Inc.**  
11650, 6e Avenue  
Montréal, QC H1E 1S1  
Téléphone: (514) 648-6150  
Fax: (514) 648-3122

**Embrayages ES**  
7700, de Lamartine  
Montréal, QC J7J 1P3  
Téléphone: (514) 498-8886  
Fax: (514) 498-8969





La véritable valeur d'un pneu se trouve dans son coût au kilomètre. – Stéphane Godbout

à la fois. S'il y a une différence de plus de 15 psi, nous considérons qu'il s'agit d'une crevaisson. Nous regardons quelle est la cause, par exemple un clou ou une valve brisée. Nous vérifions, nous installons et nous regonflons aux spécifications de Brossard.»

«Avant de les mettre sur la route, nous alignons au laser tous les véhicules avec un système comme on en retrouve dans les centres d'alignement et nous faisons une vérification une fois par année. Cela nous permet d'économiser beaucoup en pneus», indique Shawn Lamoureux. Location Brossard balance aussi les pneus avant la première monte. «C'est étonnant combien, parfois, un pneu neuf n'est pas si rond que cela! Les chauffeurs s'en rendent compte et se plaignent que les pneus vibrent. En plus, un pneu mal balancé aura tendance à mal s'user.»

Chez Ryder, les directives stipulent que chaque fois qu'un camion entre dans l'atelier, on doit vérifier la pression des pneus et la profondeur de la bande de roulement. Les roues sont également resserrées à chaque inspection.

«L'usure prématurée a souvent à voir avec le parallélisme et le balancement



Ian Piercy-Douillard et Éric Vaillancourt, de Ryder : un coup de marteau ne dit pas s'il manque 10 ou 15 livres de pression.

## SAF-HOLLAND DÉVOILE LE SYSTÈME TIRE PILOT PLUS

**SAF-Holland** a dévoilé le système de gestion de la pression des pneus **Tire Pilot Plus** pour ses systèmes de suspension CBX et ULX, procurant une option pour ajouter ou même libérer de l'air afin d'assurer une pression adéquate des pneus sur toute la remorque.

Bien que personnalisé pour l'Amérique du Nord, le système s'appuie sur une plate-forme qui existe en Europe depuis 2013.

Un voyant monté sur la paroi avant de la remorque ne s'allume que lorsque les pressions tombent à 20 psi sous un point de consigne, lorsque l'état des pneus serait en danger, plutôt que de se déclencher chaque fois qu'un petit ajustement de pression est fait. Et la soupape de sécurité ne fonctionne que lorsqu'une ligne d'alimentation est raccordée et que le système est sous tension. Les doubles redondances font en sorte que les pneus ne se dégonfleront pas en raison de freinage intense.

Tout est construit autour de plusieurs fonctionnalités robustes. Un tuyau en acier inoxydable tressé a été utilisé à la place des tubes thermoplastiques que l'on retrouve dans les systèmes concurrents, et les raccords en laiton moleté au niveau du moyeu et des extrémités du pneu seront serrés à la main. Le moyeu incorpore des ailettes pour protéger les raccords d'air contre les dommages, et il possède une lèvre de guidage qui facilite les alignements et scelle la surface pour empêcher l'huile de s'échapper. Une prise de fusée d'essieu ventilée aide à garder l'air du système propre et sec, selon SAF-Holland, ajoutant que cela peut aider à prévenir les défaillances des extrémités de roue dues à la contamination ou aux joints d'étanchéité endommagés.

Parmi les autres points forts de la structure, soulignons des composants haute température, un arbre principal en acier inoxydable poli, des bagues en bronze et un joint radial à double lèvre. Le cerveau du système, quant à lui, est un boîtier de contrôle protégé dans une enceinte résistant aux chocs.

Tire Pilot Plus est livré avec une garantie de cinq ans et des ensembles de rétro-installation sont disponibles.



des roues, et avec la pression d'air», remarque Éric Vaillancourt. Il n'est pas nécessaire qu'un pneu soit décollé de la jante pour qu'il lui manque la moitié de sa pression.

C'est pour cette raison qu'une inspection visuelle ne suffit pas. Pas plus qu'un coup de marteau. «Il est très important que le chauffeur fasse son inspection journalière et qu'il vérifie la pression des pneus de la bonne manière, pas en donnant un coup de marteau», prévient M. Vaillancourt. «Un coup de marteau ne dit pas s'il manque 10 ou 15 livres de pression. Il faut utiliser une jauge à pression

de bonne qualité. Pas une jauge bon marché achetée dans un grand magasin.»

Et l'azote? «Il y a quelques années, plusieurs flottes se sont tournées vers l'azote, mais je ne suis pas certain que ça en vaut le coup», indique Stéphane Godbout. «À la minute où tu mets de l'air ordinaire, tu viens de baisser ton efficacité.»

### Les systèmes de gestion de l'air

Boudés par une bonne partie des flottes depuis leur arrivée sur le marché, les systèmes de surveillance et de gonflage automatique des pneus se multiplient

et semblent obtenir une plus grande adoption.

«Sur les véhicules de poids léger, comme les Sprinter, nous utilisons des systèmes de gestion de la pression», indique Éric Vaillancourt. Les camions que nous louons au Groupe Robert sont tous équipés de tels systèmes et, depuis quelques semaines, nous voyons arriver

le système Halo d'Aperia Technologies, un système mécanique qui maintient les pneus moteurs à une pression prédéterminée simplement avec la rotation des roues. Ryder offre dorénavant ce système en équipement standard avec tous ses nouveaux camions lourds en location.

Les clients qui font de la Californie en bénéficient particulièrement, indique



Un mauvais choix de pneu va affecter le confort, le rendement, l'efficacité énergétique et la rentabilité.  
— Shawn Lamoureux

Shawn Lamoureux, qui constate que la qualité de ces systèmes est vraiment supérieure depuis quelques années et qu'ils brisent rarement. «Ça vaut la peine de les utiliser si les conditions s'y prêtent, par exemple si les camions sont longtemps sans revenir à l'atelier.»

### Donner d'autres vies

Le rechapage permet de donner d'autres vies au pneu, et c'est le meilleur moyen d'en tirer le meilleur coût au kilomètre. Le mythe selon lequel les pneus rechapés sont moins durables est justement cela : un mythe. Les débris de pneus que vous pouvez voir occasionnellement sur la route ne proviennent pas de mauvais rechapages.

Selon le Tire Retread & Repair Information Bureau, ces débris proviennent en parts égales de pneus neufs et rechapés. Plusieurs études ont démontré que les bris sont causés par un sous-gonflage, une surcharge ou une utilisation abusive.

«Je n'ai jamais eu de problème avec les pneus rechapés. Les seuls qui se sont brisés avaient déjà une crevaison», indique Éric Vaillancourt. «Pneus Métro gère notre inventaire de pneus. Ils en vérifient l'intégrité, voient si des broches sont endommagées dans la ceinture d'acier. Nous pouvons aller jusqu'à trois rechapages, même si ce nombre est assez rare. Si un pneu atteint 10 ans, nous le retirons.»

La meilleure façon d'obtenir un bon ou, idéalement plusieurs bons rechapages, c'est de fournir une bonne carcasse au rechapageur. Et la façon d'y arriver, c'est d'assurer une utilisation optimale et un suivi du pneu d'origine.

Ryder utilise à l'échelle internationale

# DIESEL SPEC INC

**Chef de file nord-américain pour l'amélioration de la performance et l'économie de carburant des moteurs diesel**

## Les produits et services qui donnent le meilleur résultat sur le marché

- De 5% à 25% d'économie de carburant
- Meilleure accélération à bas régime
- Pièces de haute performance
- Élimination du système EGR-DPF-UREE

### QUE VEUT DIRE ECM TUNING ?

Le tuning consiste à recalibrer le programme d'origine du ECM qui contrôle l'injection électronique du moteur sans changer aucune pièce.  
Les avantages sont une augmentation de la performance, une meilleure réponse et une diminution de la consommation de carburant.

**400 Revendeurs DSI en Amérique du Nord**

Visitez notre site web pour trouver votre détaillant le plus proche.

**www.DieselSpec.ca**

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

Si vous êtes intéressé à devenir détaillant DieselSpec, écrivez-nous à [info@dieselspec.ca](mailto:info@dieselspec.ca)



un système de suivi dans lequel il entre le numéro de camion, les mesures techniques et des informations sur le pneu. Le superviseur de la succursale peut suivre la vie du pneu et savoir, par exemple, s'il a subi une crevaison. Le superviseur peut aussi voir les inventaires de pneus des autres succursales.

Si un pneu avant subit une crevaison, il sera réparé, mais il sera installé à l'arrière. «On ne met jamais un pneu réparé sur un essieu avant», indique Éric Vaillancourt. «Cela fait partie des spécifications de Ryder. Nous ne prenons aucun risque.»

Parmi les erreurs à éviter, il y a celle qui consiste à installer deux pneus directeurs qui ne présentent pas la même bande de roulement. «Cela peut arriver surtout lors des dépannages routiers, car il est possible que le dépanneur ne dispose pas de la même marque de pneu que ceux qui sont sur le camion. Cela peut affecter le comportement du véhicule et sa tenue de route, surtout dans la neige.»

Shawn Lamoureux fait appel au système MIR de Datadis. Tous les pneus sont identifiés par un code en fonction de leur position. Ils arrivent dans l'atelier de Location Brossard avec une étiquette comprenant un numéro à six chiffres qui donne la dimension du pneu et permet entre autres de savoir sur quel véhicule il se trouve, à quelle position, s'il est installé ou pas, sur quel type de jante, son kilométrage, et s'il a été changé.

«Ce logiciel nous permet de suivre les mouvements du pneu et nous aide beaucoup pour le rechapage», indique M. Lamoureux. «Nous avons l'historique du pneu et nous sommes en mesure de détecter les problèmes potentiels. Dans notre programme, aucun pneu ne peut dépasser huit ans en service, bon ou pas, et on ne dépasse jamais deux rechapages.»

Les problèmes de pneus ont toujours une source, et cette source peut ne pas être le pneu lui-même. «Si un pneu n'atteint pas le kilométrage attendu ou présente de l'usure irrégulière, nous pouvons faire des vérifications plus approfondies, des inspections visuelles, voir s'il y a eu un changement dans l'utilisation du véhicule ou encore vérifier l'alignement ou la suspension pour déterminer la cause du problème», poursuit Shawn Lamoureux.

Le meilleur conseil que Stéphane

Godbout peut donner en matière de gestion des pneus, c'est de s'informer. «Si tu veux prendre des décisions éclairées, tu dois t'informer. Notre domaine est archaïque du côté décisionnel. On va acheter pour 400 000 \$ de pneus sans vérifier la garantie. Certains pneus ont des garanties limitées de sept ans. Les flottes le savent-elles? On ne se sert pas assez

des fabricants, mais ce sont eux les mieux placés pour nous informer.»

Selon M. Godbout, tout se passe d'abord à l'achat. Ensuite, il faut faire affaire avec un bon rechapier. «Les directeurs de parc ne doivent pas avoir peur d'aller visiter les usines, d'établir des standards. Ce ne sont pas tous les rechapiers qui ont la même méthode.» **TR**



**Nous gardons vos véhicules sur la route.**

wajax.com

## WAJAX EXPERT EN DIAGNOSTIC, RÉPARATION ET VENTE DE PIÈCES.

### APPLICATION SUR ROUTE ET HORS ROUTE.

Disposant de centres de services partout au pays, nous vous fournissons des pièces et des services de qualité, où que vous soyez. Voici ce que Wajax vous offre :

- Techniciens formés et certifiés directement par les fabricants
- Aviseurs techniques spécialistes en service et pièces
- Techniciens mobiles pour travaux sur vos chantiers ou à vos ateliers
- Réseau national pour vos garanties
- Spécialiste en remises à neuf
- Service d'urgence en tout temps
- Dynamomètres pour les moteurs et les transmissions aux fins de diagnostic et d'assurance qualité
- Vaste gamme de produits d'origine et produits connexes en inventaire
- Techniciens formés sur les transmissions manuelles et différentiels



**DETROIT**

**Allison**  
Transmission

**VOLVO**  
**PENTA**

**mtu**

**Kubota**

**MERITOR**



Mercedes-Benz

**Dorval :** 514-636-0680 **Québec :** 418-651-5371 **Val d'Or :** 819-874-2552

# Dans l'atelier

**55 Cummins X12**

**62 Nouveau Sprinter**

**70 Kenworth à hydrogène**

**76 Nouveaux produits**

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



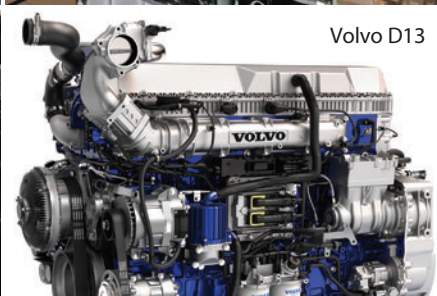
Paccar MX-11



Navistar A26



Mack MP7



Volvo D13

## Petits mais puissants

*Les flottes canadiennes aiment les gros moteurs, mais les moteurs de plus petite cylindrée ne s'en laissent pas imposer.*

*Par Jim Park*

Le Canada a toujours été un territoire de gros calibre : gros camions, gros chargements, grosses pentes, gros moteurs. N'est-ce pas? Si vous faites partie de ceux et celles qui ne jurent que par les grosses cylindrées, il serait peut-être temps de revoir cette position. Certains des plus petits moteurs que l'on retrouve aujourd'hui sont étonnamment performants. Ils sont plus légers et plus économes en carburant, et offrent un rendement presque identique à celui de leurs grands frères.

N'allez surtout pas croire que nous sommes convaincus qu'un moteur de 11 litres vous permettra de tirer en « quatre essieux » sur la Côte-Nord. Ça ne convient pas. Mais, pour des utilisations moins exigeantes, la marge de manœuvre est

peut-être plus grande que vous le croyez. Nous connaissons de nombreuses flottes – des flottes vraiment grandes et prospères – qui sont heureuses d'utiliser des moteurs de 13 litres pour tirer des trains routiers.

Les moteurs de 13 et 15 litres dominent au Canada. À l'exception des grands trains routiers, vous pouvez presque séparer le groupe en deux : d'un côté, les flottes de camions à trois et quatre essieux transportant des chargements plus lourds et qui font appel à des gros moteurs et, de l'autre, celles transportant des poids américains avec des moteurs de taille moyenne.

Selon nos recherches, tous les moteurs de 13 litres atteignent ou dépassent maintenant 500 chevaux (le MX-13 de

Paccar est annoncé à 505 chevaux), et développent un couple de 1 850 lb-pi. (le MP8 de Mack arrive en tête à 1 860). C'était un territoire réservé aux moteurs de 15 litres il n'y a pas si longtemps. Le X15 de Cummins arrive en tête du groupe des 15 litres à 605 chevaux et 2 050 lb-pi. Les quelques litres supplémentaires vous procurent 100 chevaux et 150 lb-pi. de couple additionnels.

Du côté des moteurs de 11 litres, on obtient typiquement 425 chevaux, ou 430 avec le MX-11. En ce qui concerne le couple, il varie entre 1 550 et 1 650, ce qui est assez respectable.

Et puis il y a le moteur X12 de 12 litres de Cummins, qui sera disponible sous peu. Il se situe entre les modèles de 11 et 13 litres, mais il supplante les modèles de 11 litres avec une offre de 500 chevaux dans le segment des véhicules spécialisés, et de 455 chevaux pour les utilisations autoroutières. Il offre un couple de 1 700 lb-pi.

« Nous avons ciblé le X12 pour les utilisations sensibles au poids », de dire Russ Poling, responsable des communications marketing – produits autoroutiers chez Cummins. « Nous présentons une nouvelle plate-forme avec une cylindrée offrant aux utilisateurs le meilleur des deux mondes : légèreté et haute performance. »

Bien que la plupart des fabricants de moteurs ne divulguent pas la ventilation de leurs parts de marché par cylindrée, Brian Daniels, directeur – groupes motopropulseurs et composants chez Detroit, indique que les moteurs de 15 litres, comme le Detroit DD15, représentent environ 65 pour cent de ses ventes dans la classe 8, alors que les moteurs de 13 litres, comme le DD13, occupent les 35 pour cent restants dans ce segment.

« Les DD13 ciblent des utilisations plus sensibles au poids ou des utilisations impliquant un BBC plus court », explique-t-il. « Le DD15 a l'avantage d'avoir des



intervalles d'entretien plus longs, une durée de vie B50 plus longue ainsi qu'une meilleure valeur de revente en comparaison avec des moteurs de plus petite cylindrée. La plupart de nos clients dans le segment des charges complètes préfèrent les moteurs de 15 litres. Les utilisations régionales et spécialisées préfèrent souvent les 13 litres.»

Jim Nachtman, directeur du marketing du segment des produits lourds chez Navistar, souligne que la grande majorité des tracteurs autoroutiers de la gamme LT vendus aux États-Unis sont expédiés avec des moteurs de 450 chevaux.

«La puissance idéale semble être 450 chevaux pour nos clients du segment autoroutier», de dire M. Nachtman. «Cela leur procure la puissance et la performance qu'ils recherchent.»

Puisqu'aucun des moteurs de 11 litres présentement sur le marché n'atteint 450 chevaux, on pourrait penser qu'ils font partie des oubliés, mais John Moore, directeur du marketing – groupe motopropulseur chez Volvo, affirme le contraire.

«Notre client typique du segment autoroutier achète toujours le D13, mais nous faisons des progrès avec le D11», explique-t-il. «Il est plus facile de convaincre un client sensible au poids que le D11 est un bon moteur sur l'autoroute, mais nous en vendons maintenant davantage aux transporteurs de charges

## L'ALIGNEMENT MOTEUR 2018

	11 litres	13 litres	15 litres
CUMMINS	N/A	<b>X12</b> (Disponible au printemps 2018) • 11,8 L, 930 kg • 325-500 ch • 1 350-1 700 lb-pi	<b>X15</b> • 14,8 L, 1 340 kg • 400-605 ch • 1 450-2 050 lb-pi
DETROIT	N/A	<b>DD13</b> • 12,8 L, 1 128 kg • 350-505 ch • 1 250-1 850 lb-pi	<b>DD15</b> • 14,8 L, 1 233 kg • 400-505 ch • 1 550-1 750 lb-pi
INTERNATIONAL	N/A	<b>A26</b> • 12,4 L, 1 042 kg • 370-475 ch • 1 350-1 700 lb-pi	N/A
MACK	<b>MP7</b> • 10,8 L, 1 001 kg • 325-425 ch • 1 260-1 560 lb-pi	<b>MP8</b> • 12,8 L, 1 177 kg • 415-505 ch • 1 460-1 860 lb-pi	N/A
PACCAR	<b>MX-11</b> • 10,8 L, 1 000 kg • 335-430 ch • 1 150-1 650 lb-pi	<b>MX-13</b> • 12,9 L, 1 180 kg • 405-510 ch • 1 450-1 850 lb-pi	N/A
VOLVO	<b>D11</b> • 10,8 L, 1 025 kg • 325-425 ch • 1 250-1 550 lb-pi	<b>D13</b> • 12,8 L, 1 182 kg • 375-500 ch • 1 450-1 750 lb-pi	N/A

## Plusieurs remorques en inventaire

Vente, Pièces et Service

**450-887-0202**

994, chemin Joliette, Lanoraie, Québec



**THE DI-MOND GROUP**  
ALWAYS IN MOTION

[www.remorquesmond.com](http://www.remorquesmond.com)

**COMPARABLE À UN PNEU NEUF, À MOINDRE COÛT**  
en termes de durée de vie, apparence, performance et qualité



## Pneu rechapé MICHELIN<sup>MD</sup> XDS<sup>MD</sup> 2 Custom Mold<sup>MC</sup>



**Une traction optimale, en plus d'une  
excellente évacuation de la neige,  
des pierres et de la boue.**

## TRM

Rechapage de pneus poids lourd Michelin  
45 ans d'expérience en rechapage  
Seule usine hybride Michelin au Canada

« N'attendez pas la période  
d'achalandage cet automne,  
communiquez avec nous  
dès maintenant pour  
vos besoins »

Réparation de pneus par section | Achat et vente de carcasses | Service de peinture de roues

**ROBERTBERNARD.COM**

Service de route 24H/7J



complètes qui n'ont pas l'habitude des lourdes charges, disons un poids nominal de 65 000 à 70 000 livres.»

Un moteur 425/1 550 peut certainement faire le travail. En fait, M. Moore dit que le D11 convient à un poids nominal pouvant atteindre 110 000 livres, et 125 000 livres avec approbation d'ingénierie.

## La différence entre 11 et 13

Tous les fabricants de moteurs de 11 litres prétendent que les plus petits moteurs procurent une légère amélioration de l'efficacité énergétique, principalement grâce à la réduction de la friction des pièces mobiles physiquement plus petites, et à une certaine amélioration de la gestion de l'air et des fluides. «C'est une bien petite différence», précise Landon Sproull, vice-président de Paccar et ingénieur en chef chez Peterbilt. «Nous constatons une différence de consommation de carburant pouvant atteindre deux pour cent entre les moteurs de 13 et 11 litres. L'essentiel de cela provient de la friction réduite des pièces mobiles relativement plus petites : les pistons, les supports de vilebrequin, la masse physique généralement plus légère.»

M. Moore, de Volvo, avance également que la combustion est plus efficace dans le plus petit moteur. «Des moteurs de plus petite cylindrée créeront plus de charge dans le cylindre pour le même rendement qu'un bloc moteur plus gros comparable», dit-il. «Plus un cylindre est chargé [pression], plus il est efficace. Il y a également une réduction des pertes de pompage internes.»

La transmission ne voit aucune différence entre les deux – 400 chevaux c'est 400 chevaux, peu importe la taille du moteur. C'est pareil avec le couple.

Ce que fait le reste du camion avec ce couple et cette puissance peut aussi faire une différence. Prenez l'abaissement du régime moteur (downspeeding), par exemple.

«Si vous comparez les moteurs de 13 et 15 litres, la taille ne dicte pas en soi l'efficacité», d'ajouter M. Daniels. «C'est pourquoi notre approche d'abaissement du régime moteur est si importante lorsqu'il s'agit de fonctionner dans la plage optimale. Comme nous l'avons constaté sur le marché depuis l'apparition des

transmissions manuelles automatisées, nous abaissons la vitesse des moteurs jusqu'à ce qu'ils soient les plus efficaces possible.»

Il y a des occasions d'abaisser le régime moteur au Canada, surtout avec des charges plus légères, mais les charges plus lourdes nécessitent de la puissance supplémentaire. Cela augmente le moteur idéal au-delà de ce que la plupart considèrent comme du «downspeeding». Rouler à 1 400 tours/minute, par exemple, au lieu de 1 600 (là où le terrain le permet), représente tout de même quelques centaines de tours de moins que ce qui était autrefois nécessaire pour maintenir 100 kilomètres/heure, avec un tridem.

«La quantité de carburant nécessaire pour déplacer un véhicule spécifique sur une route donnée sera déterminée par l'efficacité du moteur, laquelle dépend de la conception du moteur», explique M. Daniels. «La spécification du groupe motopropulseur compte parmi les autres facteurs qui permettent au

moteur de fonctionner à son meilleur point d'efficacité.»

Le groupe motopropulseur peut être spécifié en mode «downspeeding» autoroutier, avec des rapports de ponts plus bas (2.40:1, par exemple), ou de cueillettes et livraisons en milieu urbain, où les rapports plus hauts (3.73:1, par exemple), sont optimisés pour les démarrages/arrêts fréquents et pour quitter les quais de chargement. D'une manière ou d'une autre, les flottes peuvent avoir des ennuis si elles essaient d'utiliser le même camion pour des cueillettes et livraisons le jour et du transport longue distance la nuit.

## Ne spécifiez pas pour le 5 pour cent

D'autre part, les flottes qui exploitent une vaste gamme de matériel roulant peuvent spécifier des moteurs et des groupes motopropulseurs optimisés pour certaines utilisations, comme des moteurs de 11 litres pour les cueillettes et



**SOLUTIONS FLEXIBLES  
POUR VOS CITERNES**

**JULIE THIBAudeau**  
DIRECTRICE DU DÉVELOPPEMENT DES  
AFFAIRES, QUÉBEC ET L'ATLANTIQUE  
jthibaudeau@transcourt.com  
1 888-407-3830

20<sup>ème</sup>  
anniversaire

**TRANSCOURT**  
LOCATION DE CITERNES



Visitez-nous au kiosque #1046

19-21 avril, 2018  
International Centre, 6900 Airport Road  
Mississauga (TORONTO), ON

Chimique Pétrole brut Alimentaire Produits chauds Gaz comprimé Vrac Secs FRP/412 Pétrole



Transcourt fournit de l'équipement partout au Canada et aux États-Unis.

Notre vaste flotte comprend des semi-remorques citernes disponibles pour des produits pétroliers, de pétrole brut, de produits chimiques, de produits de classe alimentaire/sanitaire, de produits secs en vrac, de propane/GPL et FRP/412.

[www.transcourt.com](http://www.transcourt.com)

livraisons, des moteurs de 13 litres pour les charges américaines et les services de transport longue distance tridem, ou un moteur de 15 litres pour les charges plus lourdes et les terrains montagneux.

«Lorsque vous bâtissez le camion pour des utilisations spécifiques, vous avez vraiment la possibilité d'analyser en profondeur ce qui fonctionne le mieux», poursuit M. Moore. «Là où vous pouvez avoir des ennuis, c'est lorsque vous élargissez la gamme d'utilisations... Cela dit, si vous passez seulement cinq pour cent de votre temps en dehors de cette enveloppe conceptuelle, ne vous inquiétez pas.»

Il y a toujours un certain chevauchement lorsqu'il s'agit de déterminer le meilleur moteur pour différentes utilisations et différents cycles de travail. Le poids, la performance et l'économie de carburant sont tous d'actualité et les clients ont certainement beaucoup de choses à choisir. Alors qu'il serait facile d'associer les blocs de 11 litres au transport local ou spécialisé, ils sont tout à fait

capables de tirer des charges nominales pouvant atteindre 80 000 livres sur de longues distances.

«En plus d'améliorer la consommation de carburant strictement à partir de la cylindrée, ces moteurs plus petits ont une masse réciproque inférieure et des pertes parasites réduites, ce qui ajoute aux gains d'efficacité», explique Scott Barraclough, chef de produit technologique chez Mack Trucks. «Le Canada est unique avec ses nombreuses applications autorisant un poids nominal plus élevé que ce que l'on retrouve aux États-Unis. Cela dit, notre MP7 – qui peut atteindre 425 chevaux – s'intègre bien dans les utilisations où ce niveau de puissance est suffisant, en particulier celles qui sont sensibles au poids.»

Certains moteurs de 13 litres fonctionnent bien avec les trains routiers, et International nous a parlé d'un client dans le Nord des États-Unis qui exploite des grands trains routiers d'un poids brut combiné de 140 000 livres sur

l'autoroute, avec son nouveau moteur A26 de 12,4 litres.

En terminant, il se pourrait que les flottes canadiennes doivent s'habituer à utiliser des moteurs plus petits, si la version canadienne de la Phase 2 du règlement sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) reprend textuellement la version américaine, comme on s'y attend présentement.

«Le Canada examinera ce règlement au printemps, et les utilisateurs pourraient devoir changer ce qu'ils achètent», de conclure M. Sproull. «Le modèle d'émissions de GES proposé actuellement privilégie le moteur de 13 litres, et les fabricants d'équipement doivent maintenir un solde de crédits d'émissions neutre. Les moteurs de 15 litres sont vraiment nuisibles à ce solde. On peut présumer que les fabricants d'équipement vont promouvoir des moteurs plus petits en raison des avantages qu'ils obtiendront dans le cadre de la réglementation.» **TR**



### Pour connaître les dates visées et officielles de la période de dégel :

- consultez le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ([www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca));
- composez le 511 (Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord);
- suivez-nous sur les médias sociaux : Facebook (@TransportsQc) et Twitter (@Transports\_Qc, @Qc511\_QcLevis, @Qc511\_Mtl).





LEADER CANADIEN DANS LA FABRICATION DE SEMI-REMORQUES



ENEZ NOUS  
RENCONTRER

— 27 ET 28 AVRIL 2018 —  
**EXPO GRAND TRAVAUX 2018**  
STADE OLYMPIQUE, MTL - KIOSQUE 6240

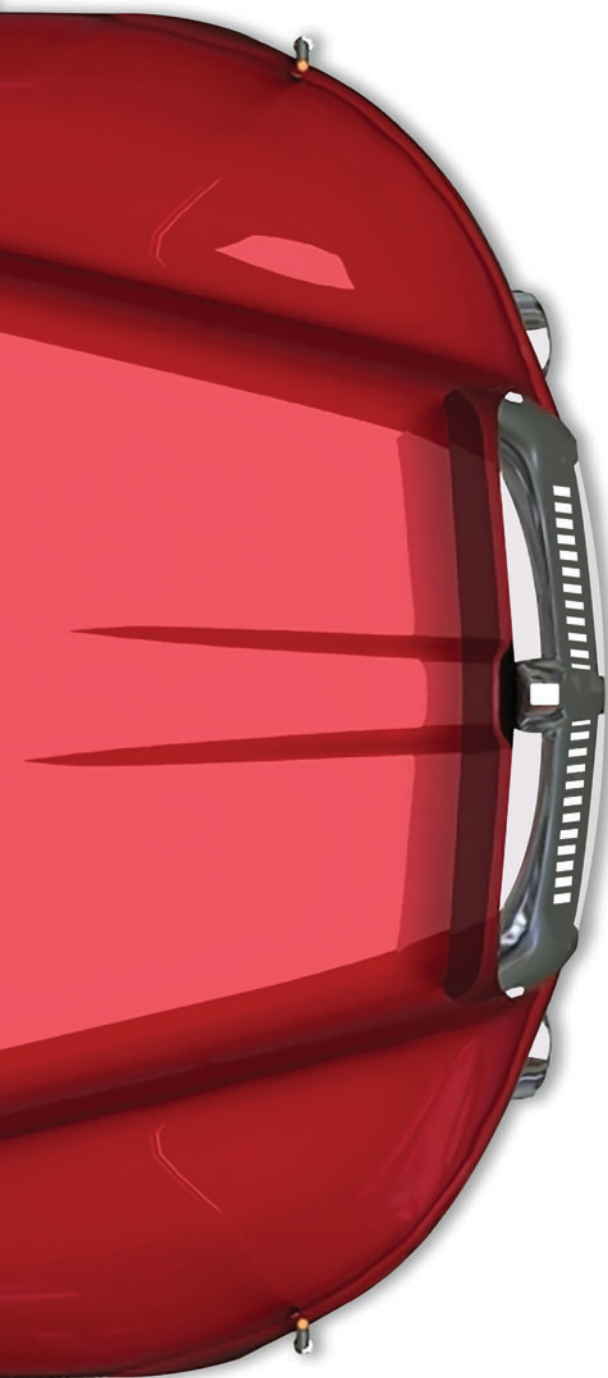


UNE TRADITION DE ROBUSTESSE ET DE LÉGÈRETÉ

#### BUREAUX DE VENTES

Dorval: 833 626 2248  
Montréal: 800 361 7900  
Québec: 800 463 2615  
Rivière-du-Loup: 877 653 7092

**manac.com**  
facebook.com/manacinc



# Tout sur l

NOUVEAUX CAMIONS. NOU

Faite

## TRUC WORL

Utilisez le code TW47 po

Inscrivez-vous c

- Plus de 500 exposants – y c
- Plus à voir! Maintenant enco
- Ne manquez pas la vitrine de
- Plus de 75 entreprises qui en

WWW.

Commanditaire  
du salon :



Application mobile :



Endossé par :





# e camionnage

NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS. NOUVEAUX EMPLOIS.

es-en partie!



**19-21 AVRIL 2018**

INTERNATIONAL CENTRE  
MISSISSAUGA (ONT.)

ur recevoir votre **LAISSEZ-PASSER GRATUIT.**

dès aujourd'hui : [www.truckworld.ca](http://www.truckworld.ca).

ompris des exposants nouveaux et internationaux

re plus grand! Encore meilleur!

es nouveaux produits

embauchent maintenant



[www.truckworld.ca](http://www.truckworld.ca)

Produit par :



NEWCOM

Médias officiels :

**Today's  
Trucking**

**TRUCK NEWS**

Partenaire sud-asiatique  
officiel :

**DESI  
Trucking**

ਟਰੱਕਾਂ ਵਾਲੇ ਬਾਈਅਰਾਂ ਦਾ ਮੈਗਜ਼ੀਨ



**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. Nous sommes le seul fabricant de camions au Québec et nos talentueux employés ont produit plus de 100,000 camions Kenworth de classe moyenne à l'usine PACCAR de Sainte-Thérèse. Tout comme le hockey est notre spécialité, il en va de même pour la fabrication des meilleurs camions au monde.

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

Avec 21 concessionnaires au Québec, il est facile d'en trouver un près de chez-vous.

[www.kenworth.com](http://www.kenworth.com)



A **PACCAR** COMPANY



**PACCAR**  
FINANCIAL

Follow us on



Ask your Kenworth dealer about excellent leasing and financing options.  
ISO 9001:2000 © 2018 Kenworth Truck Company. A PACCAR company.





## Spécifications du X12

Cylindrée : 11,8 litres

Puissance :  
455 chevaux  
(1 400-1 900 tours/min.)

Couple optimal :  
1 700 lb-pi. (1000-1 400 tours/min.)

Couple d'engagement  
de l'embrayage :  
800 lb-pi.

Nombre de cylindres : 6

Poids à sec : 2 050 livres

2 050 livres, il a le rapport puissance/poids le plus élevé de tous les moteurs lourds de 10 à 16 litres, mais il est en réalité plus léger que tous les blocs de 11 litres sur le marché (sujet à interprétation, selon la façon dont «le poids à sec» est déterminé).

Le X12 a été développé en 2013 grâce à une collaboration avec l'entreprise chinoise Beiqi Foton Motor Co. Là, il était connu en tant que ISG. La version du moteur que nous verrons ici au cours des prochaines semaines a été presque entièrement repensée. Cummins nous indique que près de 90 pour cent du moteur est passé par un processus de réingénierie afin de le préparer pour l'Amérique du Nord.

Nous en apprendrons davantage sur le moteur lors de son lancement officiel mais, selon ce que nous savons de l'ISG, le X12 compte environ la moitié des pièces des autres moteurs diesel. Il fait appel à un bloc sculpté procurant une rigidité supplémentaire et réduisant le bruit de résonance. Le bloc a été conçu pour éliminer autant de métal que possible afin de réduire le poids sans sacrifier l'intégrité structurelle. Plusieurs composantes en composite, comme les cache-culbuteurs et le carter d'huile, contribuent également à réduire le poids total. Il dispose de ports d'admission et d'échappement optimisés pour faciliter l'entrée d'air, et les galeries de refroidissement et d'huile ont été conçues pour faciliter l'écoulement avec moins d'effort de pompage. Il fait appel

## Entre moyen et lourd

*D'abord commercialisé en Chine en tant que ISG, le X12 a été largement repensé pour l'Amérique du Nord. Et ça fonctionne comme un charme.*

*Par Jim Park*

Le nouveau moteur X12 de Cummins devrait se retrouver sur le marché en début d'année, sûrement peu après son lancement officiel en février ou en mars. Le moteur a été lancé en août 2016 et j'avais eu l'occasion de l'essayer brièvement sur la piste de 11 kilomètres du Transportation Research Center à East Liberty, en Ohio. Ça ne m'a pas vraiment permis d'apprendre à connaître le moteur, mais ça m'a donné envie

d'en voir plus. Cummins m'a invité à conduire le nouveau X12 en novembre dernier sur une route plus longue, à partir de l'usine de Jamestown, à New York, où le X12 doit être fabriqué.

La cylindrée de 11,8 litres du X12 le place au cœur du marché des moteurs de poids moyen, mais son couple et sa puissance annoncés le placent carrément parmi les moteurs de 13 litres. Faisant osciller la balance à seulement

au système d'injection à haute pression XPI et à un frein moteur intégré conçu par Cummins, qui fournit jusqu'à 50 pour cent plus de puissance de freinage moteur que les freins moteurs traditionnels, selon le fabricant.

On m'a également dit que le X12 sera disponible avec la gamme complète d'améliorations électroniques opérationnelles et de l'efficacité énergétique de Cummins, comme la suite ADEPT (SmartTorque2, SmartCoast et régulateur de vitesse adaptatif), la caractéristique Load-based Speed Control et les diagnostics connectés. Il pourra également compter sur le système de post-traitement à module unique de Cummins.

Pour cet essai routier, j'ai parcouru quelque 150 km avec un camion-remorque d'une masse totale de 61 100 livres sur un beau mélange d'autoroutes inter-États, et de routes à deux voies plates et vallonnées. Je me suis dirigé vers l'ouest sur la I-86 à partir de l'usine



Nous avons testé notre X12 dans un Cascadia à cabine de ville sur des autoroutes inter-États et à deux voies dans l'ouest de New York, près de l'usine de Cummins à Jamestown.

de Lakewood, à New York, jusqu'au nord de la Pennsylvanie, d'où je suis reparti vers l'est sur la I-90. J'ai emprunté l'autoroute New York State Route 5 à Ripley (New York), je me suis dirigé vers l'est jusqu'à Westfield, puis de nouveau vers

le sud jusqu'à l'usine sur les routes 394 et 430. C'est un excellent moyen de tester un moteur comme celui-ci, car c'est exactement le type de trajet pour lequel il sera utilisé dans la vraie vie.

Le moteur était installé dans un Freightliner Cascadia à cabine de ville équipé d'une transmission manuelle. J'ai opté pour la manuelle parce qu'elle donnait une meilleure idée de ce que le moteur peut faire – n'étant pas affecté par une transmission automatisée qui agit selon ses propres idées. Il s'agissait d'une Eaton manuelle à 10 vitesses présentant un rapport de démultiplication de 0,78: 1, un rapport d'essieu arrière de 3,58: 1, et des pneus de taille 11R22,5 – des spécifications typiques pour le transport régional ou les activités de cueillette et de livraison.

Ce moteur offrait 455 chevaux à un couple de 1 700 lb-pi. Les courbes de puissance indiquent une plage de couple optimale allant de 1000 à 1 400 tours/min., tandis que la puissance maximale de 455 chevaux est disponible entre 1 400 et 1 900 tours/min., ce qui constitue une configuration de rêve. Cela laisse une marge de 400 tours/min. pour le couple optimal, ce qui m'a donné une plage de 24 kilomètres/heure sur l'autoroute au rapport le plus élevé alors que je roulais au couple maximal, entre 80 et 105 kilomètres/heure. À 105, le moteur tournait à 1 400 tours/min. Il est tombé à 1000 tours/min. à 80 kilomètres/heure, ce qui est un peu bas pour une route

**MEKPRO**

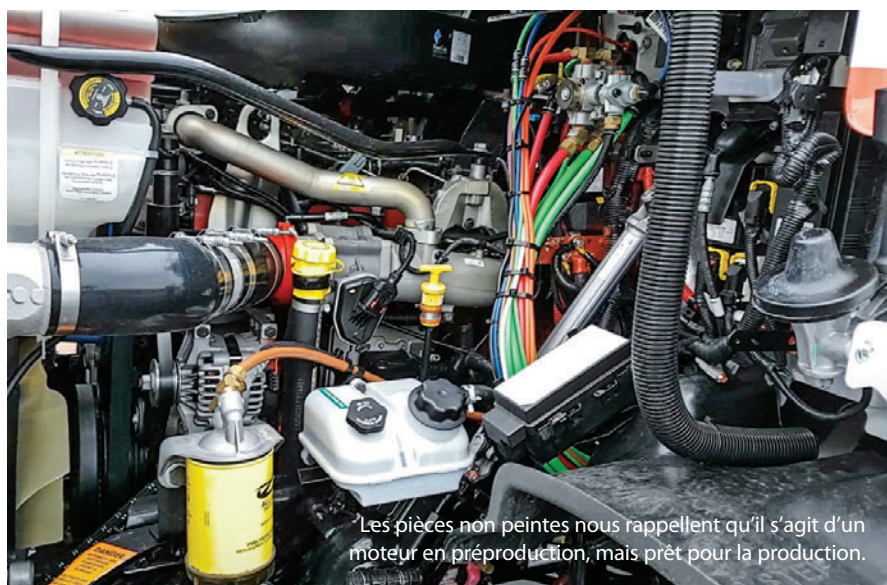
# VOUS SIMPLIFIER LE TRAJET

**C'EST ÇA, LA PROMESSE QU'ON TIENT À VOUS FAIRE**

**Vous faire reprendre rapidement la route sans vous casser la tête. Vous proposer un vaste réseau de centres de réparation partout au Québec. Vous offrir une garantie à toute épreuve assurant la paix d'esprit.**

**Passez à l'autre vitesse**  
**MEKPRO.CA**





Les pièces non peintes nous rappellent qu'il s'agit d'un moteur en préproduction, mais prêt pour la production.

vallonnée, mais correct sur un terrain plat. À 90 kilomètres/heure, le moteur roule joyeusement à 1 200 tours/min, ce qui me donne une marge de 200 tours/min. avant que je ne pense à rétrograder.

Je ne peux pas dire comment une transmission manuelle automatisée se serait comportée, mais j'ai tendance à faire tourner le moteur aussi bas que possible avant de rétrograder, sans me faire piéger à un régime moteur trop bas. Je soupçonne qu'une Eaton automatisée aurait opté pour des points de changement de vitesse plus élevés, et qu'elle aurait pu passer plus de temps en 9<sup>e</sup> vitesse sur les sections à deux voies que je ne l'ai fait.

J'ai roulé en 9<sup>e</sup> pendant un moment sur la route 394 et j'étais plutôt heureux de la performance très vive du moteur entre 1 500 et 1 700 tours/min. Le 9<sup>e</sup> rapport m'a procuré une vitesse sur route de 70 à 105 kilomètres/heure à un régime moteur utilisable, donc j'aurais facilement pu garder ce rapport durant tout le temps que j'ai passé dans les collines.

Le moteur réagit très bien lorsqu'il fonctionne à bas régime dans les cinq rapports inférieurs, alors que je change habituellement de vitesse entre 800 et 1000 tours/min. La capacité de démarrage est excellente avec cette combinaison de vitesse. Dans les rapports supérieurs, les changements s'effectuaient confortablement entre 1 200 et 1 400 tours/min.

Le frein moteur était fantastique pour un moteur de si petite cylindrée, et quand les révolutions atteignent 2 100 ou plus, vous pouvez vraiment le sentir travailler. Avec les utilisations à bas régime d'aujourd'hui, il est facile d'oublier les

500 derniers tours/minute dans la plage supérieure du moteur, mais c'est là que le frein moteur fonctionne le mieux.

À un niveau moins technique, j'ai trouvé que le moteur était très silencieux, et qu'il émet un petit grondement très agréable. Cela ne dérangera personne. Parce que le moteur est si léger, je suis sûr qu'il aura du succès dans les utilisations sensibles au poids. La gamme des puissances est stupéfiante; elles montent par incréments d'environ 25 tours/min. de 325 à 500. Les puissances de 475 et 500 chevaux sont pour les utilisations spécialisées seulement; le transport autoroutier va jusqu'à 455. Le couple nominal varie entre 1 350 et 1 700, et il y a également plusieurs plages multi-couple : 1 550/1 700 et 1 450/1650.

Je pense que le X12 est exactement le bon moteur pour le marché émergent du transport régional, et Cummins a fait un travail impeccable avec les courbes de performance. **TR**

## Pneus Lachine

## Pneus Southward

**2** succursales pour mieux vous servir

**12** baies de service. unités service routier.

Un des plus gros  
détaillant poids lourds à Montréal

PNEUS SOUTHWARD

514-335-2800

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

PNEUS LACHINE

514-637-4603

578 Boulevard Saint Joseph, Lachine,  
Québec, H8S 2L9

Franchisé Rechapage

BUILT FOR BETTER

CERTIFIÉ POIDS LOURD

# Vous avez le choix

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



**Transport  
Routier**

[transportroutier.ca/magazine.cfm](http://transportroutier.ca/magazine.cfm)



# Les pièces ne sont pas toutes pareilles

*Comment s'y retrouver dans le marché changeant des pièces de remplacement.*

Par John G. Smith

Les pièces ne sont pas toutes pareilles, c'est une évidence. Et c'est aussi une dure réalité connue de tous ceux et celles qui achètent des composantes de camions et de remorques. Surtout si un bris oblige un chauffeur à s'arrêter au bord de la route – une situation qui a un prix et grugera dans votre marge de crédit – ou si la cargaison est livrée en retard. Ce sont des problèmes qui se posent à tous les acheteurs lorsqu'ils essaient de choisir entre les composantes d'origine que l'on retrouve sur un camion neuf, des pièces de rechange haut de gamme, des versions remises à neuf et des options à petit budget.

La seule chose que toutes ces pièces ont en commun, c'est un marché qui change rapidement et qui affecte tout, du prix à la rapidité avec laquelle les pièces sont livrées.

Pour répondre à la concurrence des fournisseurs à bas prix, les entreprises derrière les marques haut de gamme commencent à offrir leurs propres solutions moins coûteuses. Meritor, par exemple, a récemment présenté la gamme Mach, décrite comme un «bon choix parmi les bons, les meilleurs et les excellents produits». Wabco a été le dernier fabricant à dévoiler, lors de la Heavy Duty Aftermarket Week, sa gamme de pièces à bas prix. Appelée ProVia, elle vise à combler le fossé entre les «pièces d'origine douteuse» et les marques haut de gamme.

«Tout le monde a un prix plus bas dans le marché», déplore Walt Sherbourne, vice-président du marketing pour Dayton Parts, à propos des vendeurs qui mettent l'accent sur le prix plutôt que sur les véritables besoins des clients. «On amène le prix des pièces à un niveau où il n'y a pas de profit à faire dans le marché.»

«Nos clients ne sortiront pas gagnants. Ils seront insatisfaits des produits.»

## Gros revenus

Clairement, il y a beaucoup en jeu dans la course aux parts de marché. La valeur des pièces de rechange destinées aux camions des classes 6-8 et aux remorques, vendues au Canada en 2017, s'élevait à 4,2 milliards de dollars. Selon les analystes de MacKay and Company, ce montant pourrait atteindre 4,4 milliards de dollars cette année.



Ce sont les pièces qui aident à garder sur la route les 41 000 camions de classe 6, 148 000 camions de classe 7, 344 000 camions de classe 8 et 543 000 remorques du Canada. Les camions âgés de sept à neuf ans constituent le marché cible des pièces de rechange, puisqu'ils nécessitent en moyenne 8 000 dollars par année en remplacement de pièces non couvertes par les garanties, souligne John Blodgett, vice-président – ventes et marketing chez MacKay and Company.

«Tout semble assez positif», ajoute-t-il, à propos de la croissance de l'activité pétrolière au Canada, du produit intérieur

brut et du commerce international. «De toute évidence, si les États-Unis rejettent l'ALENA ou lui mettent des bâtons dans les roues... cela pourrait avoir des répercussions négatives. Espérons que les têtes dirigeantes trouveront une solution et que la situation n'aura pas trop d'incidence pour nous.»

Le type de pièces requises évolue à sa manière. Il suffit de penser à la transition qui s'opère vers les transmissions exclusives (offertes par les fabricants exclusivement dans leurs véhicules) dans les camions neufs. L'année dernière, les moteurs exclusifs se sont retrouvés dans 80 pour cent des modèles de Daimler, 97 pour cent des Mack et 93 pour cent des Volvo. Les parts de marché des moteurs exclusifs Paccar dans les Kenworth et les Peterbilt continuent d'augmenter. Cummins est toujours le moteur de choix pour 80 pour cent des camions

International, mais si la stratégie d'émissions de ce fabricant de camions avait fonctionné il y a une décennie, ses parts de marché des moteurs exclusifs serait plus proche de 100 pour cent, croit Stu MacKay, président émérite de la compagnie qui porte son nom.

«Les relations avec les fournisseurs, les positions concurrentielles, pratiquement tout cela a changé», a-t-il ajouté.

Les améliorations aérodynamiques ont conduit à une demande plus faible pour les ailes et les supports plats, affirme Ken

Griswold, directeur de l'analyse – stratégie de marché et ventes pour MacKay and Company. Les répercussions de la technologie ne s'arrêtent pas là non plus. L'adoption croissante des systèmes d'atténuation des collisions, s'ils fonctionnent comme prévu, entraînera une diminution des collisions ainsi qu'une baisse correspondante dans les pièces de rechange. La télématique et l'Internet des objets, quant à eux, promettent de déterminer exactement quand les pièces s'usent ou sont sur le point de briser, influençant les stratégies d'achat en cours de route.

Si les véhicules électriques deviennent

la norme, les milliers de pièces mobiles que l'on retrouve sur un camion pourraient éventuellement être remplacées par moins de 200 pièces. Et les nouveaux fabricants de camions électriques comme Tesla, Thor et Nikola explorent même de nouveaux modèles de distribution, a révélé M. Griswold devant une foule de cadres du marché des pièces de

rechange. «Ils pourraient ne pas suivre nos canaux traditionnels.»

### Un marché mondial

Il y a également eu un changement dans les pays d'origine.

«Quatre-vingt-cinq pour cent de nos membres sont mondiaux ou en train de le devenir», de dire Tim Kraus, pré-

sident de la Heavy Duty Manufacturing Association, lors d'une conférence dans le cadre de la Heavy Duty Dialogue Series. L'association elle-même forme de nouveaux conseils en Inde et en Chine, et elle a reporté une séance d'information en 2018 pour s'aligner sur le salon de l'IAA à Hanovre, en Allemagne.

Mettre l'accent sur la fabrication mondiale ne se limite pas à la course aux prix réduits. Cela représente également une occasion de développer des produits autour de l'expertise régionale. Le nouvel essieu 13X pour poids moyen de Meritor dévoilé récemment, par exemple, a été développé en Inde, est vendu en Amérique du Nord, et sera bientôt lancé au Brésil. «Nous nous tournons vers différentes régions pour être des centres d'excellence pour différentes catégories de produits», a pour sa part déclaré Jay Craig, président et chef de la direction de Meritor. Cela devient de plus en plus important à une époque où la durée de vie des gammes de produits ne cesse de diminuer.

Il fut un temps où un essieu de grand volume restait sur le marché pendant 20 à 30 ans, d'expliquer M. Craig. Maintenant, la période entre les refontes de produits est plus proche de cinq à sept ans. De nos jours, Meritor implique même des ingénieurs du marché secondaire dans son travail initial de conception en vue de développer des caractéristiques qui rendent la rétro-ingénierie du produit plus difficile pour les concurrents après la mise en marché.

### Commerce électronique

Peu importe la marque inscrite sur une boîte, le commerce électronique réinvente la façon dont les transactions sont faites, et augmente la demande de livraisons rapides de pièces.

Pas plus tard qu'en 2007, une pièce demandant 36 \$ en main-d'œuvre et autres coûts directs se traduisait par un prix final de 230 \$ pour un utilisateur final, a souligné Stu MacKay. «Il en coûte beaucoup trop cher de prendre ce produit au point de fabrication et de le faire passer à travers les différents canaux de distribution.»

L'important distributeur WW Grainger, par exemple, a pu compter

**Venez nous voir**

**TRUCK WORLD**

KIOSQUE  
**2476**

**Où que vous soyez,  
nous sommes là...**  
**D'un océan à l'autre.**

**Plus de semi-remorques.  
Plus de succursales.  
Nous sommes prêts à  
partir dès que vous l'êtes!**

**1 855 327-9558**  
semi-remorqueswizards.com



sur le commerce électronique pour réaligner 30 pour cent de ses ventes en 2012. L'année dernière, environ la moitié de ses transactions commerciales ont été faites de cette manière. Certes, le virage en ligne a réduit d'environ quatre points la marge d'exploitation de l'entreprise, a indiqué M. MacKay. Mais il a permis de supprimer 20 pour cent de ses emplacements physiques, ramenant le total à 300 sites.

De plus, lorsqu'on parle de commerce électronique, il est impossible d'ignorer l'ombre portée par Amazon.

«Amazon a changé certaines de nos activités – non pas parce qu'ils ont le produit, mais parce qu'ils ont offert un canal à plusieurs fournisseurs», d'expliquer M. MacKay. Environ ¾ des produits que l'entreprise vend ne se trouvent même pas dans ses entrepôts. Des filtres Volvo, par exemple, peuvent être commandés sur Amazon auprès de cinq concessionnaires et quatre distributeurs indépendants.

«Il fallait autrefois attendre des semaines pour certaines pièces qui sont aujourd'hui livrées en quelques jours», poursuit M. Griswold. «Les concurrents à l'étranger ne sont même pas contraints d'avoir pignon sur rue.»

«Amazon ne sera pas la dernière», ajoute-t-il. «Il va y avoir des répercussions sur les marges de profit.»

Il croit également que le commerce électronique et les bons vieux échanges de données informatisées (EDI) vont converger dans environ huit ans, ce qui rendra l'EDI désuet.

«D'ici 2020, je pense que nos modèles d'affaires vont être très différents de ce qu'ils sont aujourd'hui», croit pour sa part Scott Gates, directeur principal et directeur général chez Ryder. Mais, si les distributeurs espèrent réussir, les ventes en ligne devront être reliées aux acheteurs de plus près encore.

«Vous ne pouvez pas permettre à votre entreprise de perdre la relation. Vous ne pouvez pas seulement devenir une entreprise de commerce électronique», prévient-il, soulignant l'importance d'atteindre les acheteurs de pièces pour s'assurer qu'ils sont satisfaits de la technologie employée. Et s'ils ne veulent pas faire leurs achats sur le site web, donnez-leur d'autres options.

Bill Nolan, président de PBS Truck

Parts, admet que beaucoup de distributeurs indépendants d'aujourd'hui vont fermer parce qu'ils continuent à travailler sur des modèles vieux de 30 ans, mais il ajoute qu'il y a toujours une place pour une entreprise innovante.

La bonne nouvelle pour les distributeurs, c'est que le commerce électronique peut libérer du personnel aux comptoirs

de pièces pour travailler sur des projets difficiles et appuyer les équipes de ventes externes, indique Matt Treadwell, directeur général du marketing pour Paccar Parts. «Au début, l'information était rare. Aujourd'hui elle est abondante», dit-il.

«Le taux de changement augmente, et le dernier chapitre n'a certainement pas été écrit», prédit Stu Mackay. **TR**

**PIRELLI**  
TRUCK BUS AGRO OTR

**TG85**  
CONDUITE SUR ROUTE ET HORS ROUTE

BLOCS D'ÉPAULEMENT ET NERVURE CENTRALE LARGES

MÉLANGE DE BANDE DE ROULEMENT SPÉCIAL CONÇU POUR RÉDUIRE LA TEMPÉRATURE DE SERVICE

RAINURES TRANSVERSALES LARGES ET PROFONDES

TRINGLES DE PROTECTION DU FLANC

BANDE DE ROULEMENT DOUBLE COUCHE

NAPPES CEINTURES

BOURRAGE DE BANDELETTE TALON POUR AUGMENTER LA RÉSISTANCE

**DYNAMIC TIRE INC.**

CONTACTEZ DYNAMIC TIRE EN COMPOSANT LE 866 656-6264  
POUR TROUVER LE CONCESSIONNAIRE LE PLUS PROCHE



# Mercedes-Benz dévoile le tout nouveau Sprinter

*La nouvelle évolution de la populaire fourgonnette de livraison passe à l'ère numérique grâce à des capacités de connectivité avant-gardistes.*

Le fourgon est conçu pour être un «nœud» constamment connecté dans l'Internet des objets.

Mercedes-Benz Vans a choisi la ville portuaire intérieure de Duisburg, en Allemagne, pour dévoiler sa troisième génération de Sprinter, qui s'adapte à un monde évoluant rapidement où les véhicules de livraison devraient être constamment connectés dans l'Internet des objets.

Volker Mornhinweg, chef des fourgons Mercedes-Benz, a déclaré que le

nouveau Sprinter de l'année modèle 2018 a été conçu en fonction des mégatendances, comme l'urbanisation, la numérisation et la progression du commerce électronique.

«Tout le monde fait des achats en ligne, ça se passe numériquement, et pour nous c'est une occasion majeure», a déclaré M. Mornhinweg devant un groupe d'environ 400 journalistes du monde entier. L'objectif, a-t-il ajouté, est que le nouveau Sprinter soit «l'un des nœuds» de l'Internet des objets.

«Nos clients font face à un nouveau terrain de jeu très différent», de poursuivre M. Mornhinweg. «La densité urbaine augmente, les chaînes d'approvisionnement deviennent plus complexes, les délais de livraison plus courts et la durabilité encore plus importante.»

Le nouveau Sprinter offre également une réponse à la nouvelle tendance vers l'électrification alors qu'un eSprinter devrait arriver sur le marché l'année prochaine. Quatre clients de flotte ont été invités au lancement, et chacun d'eux a mentionné l'électrification comme faisant partie des caractéristiques souhaitées dans un nouveau Sprinter.

«Puisque nous avons de l'expérience dans l'énergie éolienne, nous nous concentrons sur la mobilité électrique», a déclaré Michaela Metzl-Schoon, responsable des investissements et des acquisitions chez Enercon. Elle aimerait voir une autonomie intéressante couplée à des capacités de charge rapide, atteignant une charge de 80 pour cent en quelques minutes. Mais elle a également mentionné des besoins plus traditionnels, comme la charge utile pour trans-



porter une équipe et ses outils sur des chantiers hors route, et la possibilité d'y accéder par transmission intégrale.

Parmi les autres exigences répertoriées par les clients, soulignons la connectivité, la fiabilité, la charge utile, la sécurité et le confort du conducteur. Ces besoins très diversifiés présentent des défis dans la conception d'un véhicule qui peut satisfaire une clientèle tout aussi diversifiée, reconnaît M. Mornhinweg.

«Cela a toujours été important pour nous depuis le début, écouter nos clients», poursuit-il. «Nos clients proviennent de nombreuses industries différentes, Sprinter doit donc répondre à de nombreuses attentes différentes.»

Dieter Zetsche, président-directeur général de Daimler, a déclaré que le nouveau modèle s'inspire de l'histoire de Sprinter dans ce segment. «Le nouveau Sprinter établira une fois de plus des standards dans un segment auquel il a donné son nom depuis plus de 20 ans»,



a-t-il dit, soulignant que le Sprinter a été le premier véhicule de son segment à offrir l'ABS, le contrôle de stabilité électronique et l'assistance au vent latéral. «Le nouveau Sprinter poursuivra cette histoire d'innovation.»

Le Sprinter devient le deuxième véhicule Mercedes à proposer la plateforme de communication embarquée MBUX.

«MBUX va changer la manière dont nous interagissons avec nos véhicules», a-t-il indiqué, ajoutant que la plateforme est capable d'apprendre et de s'adapter aux besoins individuels du conducteur.

Son système de navigation peut diriger, à quelques mètres près, un conducteur vers un quai de chargement spécifique et même vers des emplacements hors route. Il le fait en utilisant what3words pour la navigation – ce qui permet à un conducteur de se diriger vers n'importe quel point sur la Terre avec une précision de moins de trois mètres, sans nom de rue ni adresse. Mercedes affirme être le premier fabricant d'équipement au monde à utiliser cette technologie pour la navigation.

«Ça s'appelle what3words parce que



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

514.219.1312  
514.377.6313  
1.888.275.2691  
wabashcanada.ca

**Ventes  
Service  
Pièces**

514.636.2771  
americanroadservice.com

**QUI EST LA STAR  
DE VOTRE ENTREPRISE?**



**Nous sommes à la recherche de 6 CHAUFFEURS  
pour former la prochaine équipe d'AMBASSADEURS DE LA ROUTE**

### **LEUR MISSION ?**

**Attirer la relève, essentielle à l'essor de notre industrie.**

- Salons d'emplois et d'éducation
- Journées carrières et foires publiques
- Prestations dans des écoles

**INSCRIVEZ SANS TARDER  
le ou la plus passionnée de votre entreprise !**



**Bienvenue aux 25 ans et moins  
Formation complète et uniforme officiel fournis  
Mandat de septembre 2018 à août 2021**



Pour plus d'informations :  
**[www.carrefour-acq.org](http://www.carrefour-acq.org)** section « Ambassadeurs de la route »  
ou communiquer avec Lise Coulombe  
**[lcoulombe@carrefour-acq.org](mailto:lcoulombe@carrefour-acq.org)** ou 514 932-0377 poste 215

 Association du  
Camionnage du  
Québec



chaque case de navigation est classée en utilisant une séquence unique de trois mots. C'est facile à retenir et rapide à communiquer», d'expliquer M. Mornhinweg.

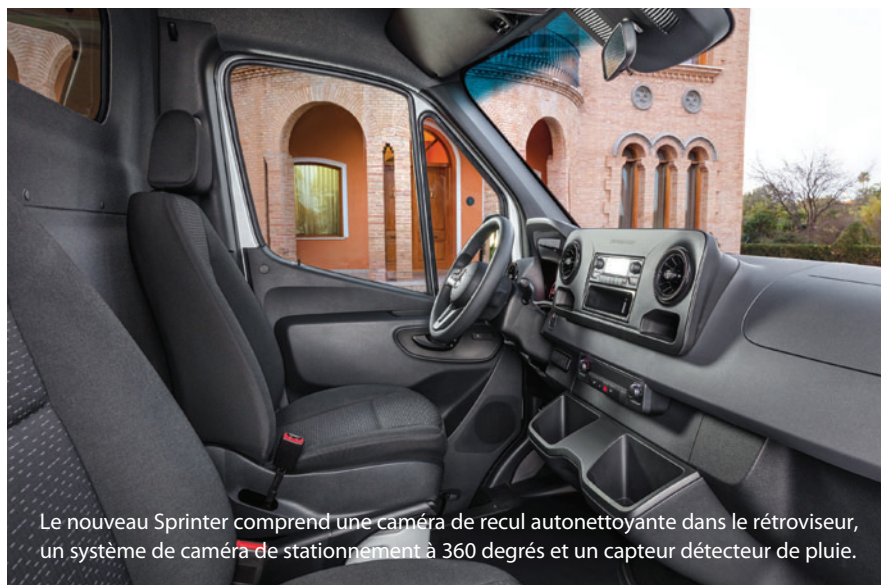
Il a également déclaré que le nouveau Sprinter marque la transition de Mercedes-Benz d'un pur fabricant de véhicules à un fournisseur de «services complets et de solutions de mobilité».

«Nous avons amélioré les forces classiques du Sprinter, et nous avons complété le nouveau Sprinter avec des produits et services intelligents», de poursuivre M. Mornhinweg.

Le nouveau Sprinter sera offert avec huit variantes de carrosserie différentes, et plus de 1 700 combinaisons seront disponibles. «Ce genre de flexibilité est sans précédent», toujours selon M. Mornhinweg.

C'est aussi le premier Sprinter à être lancé dans le cadre de l'initiative adVANce de Mercedes, qui couvre cinq domaines d'intérêt : digital@vans concerne la connectivité et la mise en réseau numérique; solutions@vans couvre le matériel informatique pour améliorer l'efficacité; rental@vans propose une approche de paiement à l'usage; sharing@vans examine de nouveaux concepts pour les personnes en mouvement; et eDrive@vans couvre l'approche de l'entreprise en matière d'électrification.

Le Sprinter sera livré avec Mercedes Pro Connect, un «écosystème numérique qui s'assure que nos véhicules et nos services sont connectés les uns aux autres», a déclaré M. Mornhinweg.



Le nouveau Sprinter comprend une caméra de recul autonettoyante dans le rétroviseur, un système de caméra de stationnement à 360 degrés et un capteur détecteur de pluie.

Cependant, cette fonctionnalité ne sera probablement pas disponible au Canada lorsque le nouveau Sprinter sera déployé ici plus tard cette année. Pro Connect, lorsqu'il sera disponible, va permettre aux gestionnaires de flotte de surveiller les informations sur l'état du véhicule grâce à une application pour téléphone intelligent, et d'apporter des changements à la volée à la destination de livraison ou à l'itinéraire, par exemple.

«Mercedes Pro Connect est en quelque sorte le système d'exploitation du matériel informatique de notre Sprinter», de poursuivre M. Mornhinweg. «Les conducteurs peuvent utiliser une application pour téléphone intelligent afin d'accéder aux fonctions du véhicule et aux services supplémentaires rapidement et facilement.»

Les caractéristiques de sécurité

avancées ont toujours été un point fort pour le Sprinter, et le nouveau fourgon comprend une caméra de recul autonettoyante dans le rétroviseur, un système de caméra de stationnement à 360 degrés, et un capteur détecteur de pluie avec un système d'essuie-glace intégré pour offrir une visibilité optimale – même pendant le processus d'essuyage.

Le lancement du nouveau Sprinter fait suite à une autre année réussie pour la marque. Mercedes a vendu 200 000 Sprinter l'an dernier dans le monde, et plus de 3,4 millions depuis son lancement en 1995. Les ventes de Sprinter ont augmenté de 12 pour cent, ce qui marque une quatrième année consécutive de ventes records pour le fabricant.

«Notre nouveau produit vedette commencera donc avec le vent dans les voiles», de conclure M. Mornhinweg. **TR**

## SOYEZ PRÊTS POUR L'ARRIVÉE DU PRINTEMPS!

NOUS AVONS PLUSIEURS VÉHICLES

*en inventaire*

Disponibles pour livraison rapide



**La Présentation**  
450 774-5000

**St-Mathieu-de-Laprairie**  
450 444-5600

**Sherbrooke**  
819 864-9900

**Kenworth  
Maska**



Suivez-nous en ligne [www.kenworthmaska.com](http://www.kenworthmaska.com)



# 15 000\$ EN ARGENT ET EN PRIX

L'ÉTOILE

**highway  
STAR**  
DE L'ANNÉE • 2018

Nous recherchons un chauffeur qui personnifie le mot **professionnalisme**. Un chauffeur dont la vision de la vie et de l'industrie le place dans une catégorie à part. Un chauffeur qui donne à sa communauté, qui a un grand respect pour la sécurité routière et les autres usagers de la route et qui se démarque par son attitude irréprochable. Bref, nous recherchons un chauffeur ÉTOILE qui possède les qualités pour être **l'Étoile Highway Star de l'année 2018**. Le prix Étoile Highway Star de l'année est ouvert à TOUS les chauffeurs – chauffeurs de compagnie et voituriers-remorqueurs. Si vous connaissez quelqu'un qui mérite cet honneur, veuillez prendre le temps de remplir le formulaire de mise en candidature et nous le retourner le plus rapidement possible. Le prix sera présenté le **samedi 21 avril 2018**, lors du salon **Truck World 2018** à Toronto.

## LE GAGNANT RECEVRA... 10 000\$ EN ARGENT

- ★ Une tablette et une année d'adhésion à l'APRAC
- ★ Un blouson de cuir Highway Star édition spéciale avec son nom et le logo Highway Star of the Year
- ★ Le transport et l'hébergement pour deux durant le salon Truck World 2018 à Toronto



**TRUCK  
WORLD**  
[www.truckworld.ca](http://www.truckworld.ca)



Des formulaires de mise en candidature  
sont disponibles en ligne, au  
**todaystrucking.com/hsoy**

Compter le chauffeur gagnant dans votre équipe rapporte d'énormes dividendes. Il y a la publicité gratuite. C'est aussi un encouragement moral, un exploit à souligner, et le simple fait de soumettre une candidature démontre votre engagement. Le chauffeur gagnant et son transporteur sont souvent cités pour leur expertise dans des articles de magazines subséquents. **Il n'y a pas de limite au nombre de chauffeurs dont vous pouvez proposer la candidature.**





# **ET LA CHANCE DE FAIRE BRILLER VOTRE FLOTTE**

## **LE TEMPLE DE LA RENOMMÉE HIGHWAY STAR**

2016



**Joanne Millen-Mackenzie**  
Highland Transport,  
Markham (Ont.)

2015



**Guy Broderick**  
APPS Transport,  
Brampton (Ont.)

2014



**Michael T. Rosenau**  
Rosenau Transport,  
Calgary (Alb.)

2013



**Brian Bertsch**  
Hi-Way 9 Express Ltd.,  
Drumheller (Alb.)

2012



**Stephen McGibbon**  
Milltown Trucking,  
Oak Bay (N.-B.)

2011



**Reg Delahunt**  
Independence  
Transportation,  
Lanark (Ont.)

2010



**Cliff Lammeren**  
Praxair,  
Edmonton (Alb.)

2009



**Bud Rush**  
Armstrong Moving/  
United Van Lines,  
Oakbank (Man.)

2008



**Dale Hadland**  
International  
Freight Systems (IFS),  
Beachville (Ont.)

2007



**Jean-François Foy**  
Transport  
J.C. Germain,  
Neuville (Qc)

2006



**Terry Smith**  
Highland  
Transport,  
Miramichi (N.-B.)

2004



**René Robert**  
Classy Transport Inc.,  
Libau (Man.)

### **FIÈREMENT COMMANDITÉ PAR :**

COMMANDITAIRE PLATINE :



**Run Smart<sup>SM</sup>**

COMMANDITAIRE OR :



**Eberspächer**

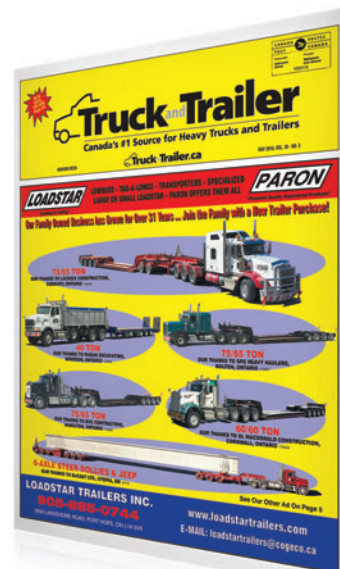
COMMANDITAIRE  
ASSOCIATIF:



**O B A C  
A P R A C**

# 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.



**NOUVEAU  
SITE  
WEB**

truckandtrailer.ca  
1-866-864-2176

 **Truck and Trailer.ca**  
La ressource #1 au Canada pour vendre et acheter des camions lourds et des remorques



# L'UltraLoft amène le Model 579 vers de nouveaux sommets

*Peterbilt dévoile son nouveau compartiment couchette intégral de 80 pouces.*

Peterbilt a dévoilé un nouveau compartiment couchette intégral de 80 pouces baptisé UltraLoft. Il ajoute un éventail de fonctionnalités au Model 579 qui améliorent notamment l'aérodynamisme et le confort des chauffeurs en équipe.

«Il a ce style Peterbilt distinctif», a déclaré Scott Newhouse, ingénieur en chef, mentionnant également l'espace de rangement supplémentaire, les dimensions des couchettes inférieure et supérieure et le matelas le plus large de l'industrie. «L'expérience du chauffeur commence lorsque vous êtes dans la cabine. C'est une grande aire ouverte offrant beaucoup de dégagement en hauteur.»

Le matelas de la couchette supérieure mesure 82 x 36 pouces, tandis que celui de la couchette inférieure offre une impressionnante dimension de 85 x 42 pouces. «La couchette du bas peut, en fait, convenir à une personne mesurant sept pieds», de poursuivre M. Newhouse.

Une échelle en aluminium extrudé permettant d'accéder aux parties supérieures de la cabine se range dans le cadre de la couchette supérieure, se désengage grâce à une poignée, se déplie, et se verrouille en place du côté du passager du véhicule. Les chauffeurs mesurant plus de six pieds peuvent également s'asseoir sur la couchette inférieure sans se cogner la tête sur le cadre au-dessus.

La configuration à double couchette offre 64 pieds cubes d'espace de rangement, et cela augmente à 70 pieds cubes dans le modèle à une seule couchette. La moitié avant de la couchette supérieure se replie, créant 14 pieds cubes d'espace de rangement derrière la couchette, permettant de garder des articles en place de façon sécuritaire pendant le trajet.

La penderie offre 42 pouces d'espace

pour suspendre des chemises et des vestes, tandis que l'espace de rangement dans les armoires supérieures peut accueillir deux appareils CPAP.

L'alimentation électrique est fournie en 12 volts, en 110 volts, et au moyen de ports USB placés à côté du panneau de commande des accessoires du compartiment couchette, qui comprennent un



nouveau système de chauffage, ventilation et climatisation. Les occupants de la couchette du haut disposent de leurs propres ports d'alimentation. «Dorénavant, l'occupant de la couchette du haut dispose de la même alimentation sans avoir à utiliser des rallonges», M. Newhouse.

L'armoire du côté conducteur de la cabine dispose d'une surface de travail coulissante et peut également accueillir un four à micro-ondes de 1,1 pied cube assez grand pour accueillir un repas congelé Hungry Man ou un poulet rôti, indique Peterbilt.

Des ampoules DEL éclairent tout l'espace, et vous pouvez installer une télévision de 32 pouces dans la couchette inférieure.

De plus, un pare-soleil, un toit et un mur latéral au profil aérodynamique ont été conçus pour améliorer le rendement énergétique et réduire le bruit de la cabine. Cela rehausse l'aérodynamisme de deux pour cent, et l'efficacité énergétique d'un pour cent, toujours selon le fabricant, en comparaison avec un compartiment couchette discret de 80 pouces avec carénage de toit.

Les fonctionnalités supplémentaires sont particulièrement importantes pour s'assurer une part du marché des chauffeurs en équipe, qui restera fort selon Peterbilt.

«L'une des solutions à la pénurie de chauffeurs, c'est d'attirer des chauffeurs moins expérimentés et de les placer dans des programmes de formation», a déclaré Kyle Quinn, directeur général. «Nous allons continuer de voir un grand

nombre de chauffeurs en équipe parce que beaucoup de fret doit parcourir de longues distances.»

«Les clients de Peterbilt ont demandé un produit qui maximise l'espace disponible dans la cabine, et l'UltraLoft répond à cette demande. Cela en fait un camion idéal pour les chauffeurs en équipe, les situations de formation et les clients qui veulent maximiser la performance aérodynamique et le confort du chauffeur», de conclure Robert Woodall, directeur général adjoint – ventes et marketing. «Les premiers clients à avoir vu et testé l'UltraLoft ont fait preuve d'un enthousiasme débordant et ont demandé les premiers modèles de production disponibles.» **TR**

Le Kenworth T680 ZECT hybride hydrogène est testé à Seattle.



## Presque prêt pour la route

*Kenworth teste dans la région de Seattle un tracteur routier régional à hydrogène.*

*Par Elizabeth Bate*

Plus récent acteur dans la bataille aux émissions zéro, Kenworth teste présentement un T680 hybride électrique à cabine de ville propulsé avec une pile à hydrogène.

Le camion de transport régional de classe 8, développé au coût de 7 millions de dollars US, est en phase de conception depuis octobre 2016. On le voit comme une solution de rechange pour le transport de conteneurs dans des ports comme Long Beach et Los Angeles en Californie – où les émissions sont restreintes – et pour les livraisons urbaines pour des endroits comme Londres, en

Angleterre, où les émissions devraient être complètement interdites d'ici 2050.

Le camion est financé principalement par le ministère de l'Énergie des États-Unis, de même que par le South Coast Air Quality Management District, dans le cadre du programme Zero Emission Cargo Transport (ZECT). Parmi les autres partenaires du projet, soulignons la California Energy Commission et le Center for Transportation and the Environment. Ballard Power s'associe au projet pour fabriquer les piles à combustible.

Brian Lindgren, directeur de la

recherche et du développement chez Kenworth, dit que la technologie de l'hydrogène fonctionne «un peu par magie», mélangeant le carburant dans les réservoirs d'hydrogène de 30 kilogrammes avec de l'air pour charger la batterie de 100 kilowattheures montée sous la cabine, et ne produisant rien d'autre que de la vapeur d'eau en retour.

La transmission automatisée à quatre vitesses pourvue d'un moteur de traction à double rotor produisant 565 chevaux (ou un peu plus de 400 kilowattheures de puissance) a une portée initiale de 150 milles (240 kilomètres). Entièrement chargé, le camion peut fonctionner avec la seule puissance de la batterie pendant 30 milles (48 kilomètres) avant que le système hybride n'entre en action.

Lors des essais, le camion de classe 8 affichait un poids brut d'un peu moins de 80 000 livres (36 287 kilogrammes), ce qui en fait l'équivalent des modèles diesel actuellement sur le marché, d'expliquer Stephan Olsen, directeur de la planification des produits.



Les six réservoirs d'hydrogène de cinq kilos prennent environ 10 minutes à remplir avec une buse, un peu comme ceux des camions faisant appel au gaz naturel comprimé (GNC), ce qui signifie que les chauffeurs n'auront pas à poiroter sur place lorsqu'ils doivent faire le plein. Contrairement au GNC, l'hydrogène ne nécessite pas de dégazage. Le camion ne produit donc pas d'émissions excessives et ne perd pas de carburant lorsqu'il ne fonctionne pas.

Les réservoirs d'hydrogène ont été renforcés et soumis à des essais de choc, pour s'assurer que leur contenu ne présente aucun risque d'inflammation en cas de collision.

La batterie – complète avec des systèmes de chauffage et de refroidissement pour réguler la température et des supports de montage – pèse 3 500 livres (1 587 kilogrammes), ce qui porte le poids total du camion à 22 000 livres (9 979 kilogrammes). M. Lindgren indique que c'est environ 6 000 livres de plus qu'un camion diesel de même taille. Le fabricant ajoute que le différentiel de poids diminuera d'environ 50 pour cent une

fois que le camion entrera en production.

Les systèmes de contrôle de la température entourant la batterie sont conçus pour l'empêcher de surchauffer dans les climats plus chauds, et de diminuer la portée du camion dans les climats plus froids, bien que M. Lindgren souligne que le camion n'est pas conçu pour être utilisé dans une région où les conditions peuvent devenir trop extrêmes. Il croit qu'il n'aurait aucun problème à fonctionner dans la chaleur californienne ou le froid canadien.

La batterie peut durer de six à dix ans avant d'être remplacée, selon le fabricant.

En plus de la charge hydrogène hybride, le camion est livré avec une prise intelligente qui peut être branchée à n'importe quelle prise pour effectuer une charge de nuit. La prise n'est pas nécessaire, mais M. Lindgren ajoute qu'elle donne aux chauffeurs une autre option de chargement pratique.

Fait inhabituel, le Kenworth T680 à hydrogène a été dévoilé au salon Consumer Electronics Show en janvier dernier. Après une phase d'essais de quatre à six semaines dans la région de



▲ Les six réservoirs d'hydrogène de 5 kg du Kenworth T680 ont tous été soumis à des essais de choc et renforcés pour empêcher l'inflammation.



COMITÉ TECHNIQUE DE  
CAMIONNAGE DU QUÉBEC

## NOUVEAU SITE INTERNET

**SÉMINAIRE : 10 AVRIL 2018, 17 H**

Centre de banquet Renaissance, Montréal

TITRE : Facteurs impactant la consommation de carburant

CONFÉRENCIER : Luc Leblanc, Detroit Diesel

Un souper suivra la conférence.

MEMBRE NON-MEMBRE  
GRATUIT 50\$ (+txs)



**DETROIT™**

**WWW.CTCQ.COM**

Visitez notre site pour de plus amples informations ou pour vous inscrire !





La pile à hydrogène conçue par Ballard Power pour le Kenworth T680.

Seattle, il sera envoyé dans les ports de Los Angeles et de Long Beach pour être testé dans un environnement réel par Total Transportation Services Inc. (TTSI).

TTSI prendra possession du camion à la fin du mois de mars. M. Lindgren croit que Kenworth peut respecter l'échéancier, bien que les délais soient serrés. Le camion a énormément évolué de la phase conceptuelle à l'étape des essais, mais il requiert encore certains raffinements.

Avec 10 journalistes à son bord, le camion a commencé sa journée sur la piste d'essai PACCAR à Mount Vernon (Washington) à moins de 50 pour cent de charge et a effectué plus de 20 courts trajets autour des installations et dans les environs, nécessitant une seule pause de 20 minutes pour le ravitaillement et la recharge.

M. Lindgren indique que, durant cette période de test, les kilowattheures du camion ont été limités d'environ 100 kW, réduisant temporairement la

# 88<sup>e</sup> GALA

12 AVRIL 2018

Fairmont Le Reine  
Elizabeth à Montréal



Le Club de  
Trafic de Montréal

Procurez-vous vos billets au : [www.tcmtl.com](http://www.tcmtl.com)







M. Lindgren montre où la batterie est située sur le Kenworth T680.



puissance à un peu plus de 300 chevaux. Cela a limité la capacité du camion à véritablement montrer ses possibilités, mais il a tout de même atteint des vitesses de plus de 55 milles à l'heure (88 km/heure) – se rapprochant de la vitesse maximale du camion qui est de 65 milles à l'heure (105 km/heure).

Le camion a calé et a dû être redémarré plusieurs fois au cours de la journée, indiquant qu'il atteignait sa limite de kilowattheures alors qu'il était mis à l'épreuve. Ce problème devrait disparaître une fois la limite supprimée, ont déclaré les ingénieurs.

Les chauffeurs à l'intérieur et à l'extérieur du camion pourraient s'inquiéter de voir de la vapeur s'échapper du capot – chose que les ingénieurs ont découverte lors de la journée d'essai. La vapeur d'eau inoffensive n'indique aucun problème de moteur et ne présente pas plus de risques que la vapeur provenant d'une tasse de thé chaud, mais M. Lindgren affirme que le système sera scellé pour empêcher la vapeur d'être visible avant que le camion ne se dirige vers le sud, éliminant ainsi l'impression qu'il y a un problème.

Le marketing de la nouvelle technologie sera axé autant sur la gestion des percep-

tions et l'éducation que sur tout le reste.

Bien que le T680 comprenne un nombre important de pièces testées et éprouvées – essieux, freins à disque pneumatique Bendix, roues et suspension, par exemple – le moteur est tout nouveau. Certains ingénieurs du projet disent qu'ils n'ont jamais même rêvé de travailler sur quelque chose de semblable quand ils ont commencé leur carrière, il y a plus de 25 ans.

D'autres options existent pour les camions hybrides de classe 8, mais Kenworth a opté pour l'hydrogène parce qu'il est vraiment zéro émission, à la différence des options hybrides diesel ou au GNC qui offrent des émissions presque nulles.

M. Olsen ne pense pas qu'il existe une seule solution en matière de carburant de remplacement pour assainir l'air dans les zones métropolitaines. Les autres projets du fabricant comprennent un camion hybride au GNC de 9 litres aux émissions presque nulles qui sera lancé en avril et qui permettra de plus longues distances, ainsi qu'une participation au projet Super Truck II qui a débuté en octobre 2017 et qui sera achevé en 2022.

«Kenworth doit être prêt.» 



**Forfait avantageux  
pour fidéliser les employés  
et réduire les départs  
récurrents**

**suzanne quimper**  
450 663.0688  
squimper@les2rebelles.com

# TOUS AU SOMMET!

LE GRAND  
RASSEMBLEMENT 2018  
DES LEADERS DU  
TRANSPORT ROUTIER

67<sup>e</sup> CONGRÈS  
ANNUEL

3-4-5  
MAI  
2018

FAIRMONT  
LE MANOIR RICHELIEU

 Association du  
Camionnage du  
Québec

Sous la présidence de Michel Bergeron

Ce SOMMET qui est le plus important rendez-vous annuel des LEADERS du transport routier de marchandises, offrira aux participants une variété d'activités, de conférences et de soirées réseautage à la hauteur des ambitions et du dynamisme de l'industrie, dans la magnifique région de Charlevoix !

Si vous êtes propriétaires, dirigeants, représentants ou fournisseurs, ce Congrès est pour vous !

Partenaire prestige « Majeur »

Partenaires prestige « Platine »

 Northbridge  
Assurance

 TOTAL  
LUBRIFIANTS

**BURROWES**  
COURTIERS D'ASSURANCES

Partenaires « Médias »

 TRANSPORT  
MAGAZINE  
MAGAZINE | WEB | RADIO  
TOUJOURS PLUS PRÈS DES GENS

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



# AU PROGRAMME DE CE SOMMET



Alain Bédard

## REGARD SUR LES DÉFIS ET LES GRANDS ENJEUX DES LEADERS DU TRANSPORT ROUTIER

La conférence de Alain Bédard, FCPA, FPA, président et chef de la direction de TransForce, portera sur les grands enjeux que les dirigeants de l'industrie doivent relever, particulièrement le volet capital humain et les capitaux propres.

## L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE D'AFFAIRES ET DE LA TECHNOLOGIE

Louis Vachon, président et chef de la direction de la Banque Nationale, fera une présentation sur le contexte d'affaires, les tendances économiques et l'impact de la transformation technologique dans la société.



Louis Vachon



Yves Devin

## LA PERFORMANCE DES ENTREPRISES PASSE PAR LA MOBILISATION DES EMPLOYÉS

Yves Devin, Fellow CRIA, président du groupe GCD et professeur associé à l'école des HEC, exposera les défis des gestionnaires à mobiliser leurs employés dans un contexte compétitif et de pénurie de main-d'œuvre.

## SERONT AUSSI PRÉSENTÉS DES ATELIERS SUR :

L'Alzheimer organisationnel <sup>TM</sup>®  
La Sécurité et les frontières  
Le cannabis  
L'immigration

## SANS OUBLIER :

La conférence de Serge Beauchemin, homme d'affaires et dragon de la populaire émission.

## SPECTACLE DE GREGORY CHARLES ET MARC HERVIEUX



Gregory Charles

Marc Hervieux



Serge Beauchemin

Pour vous inscrire au SOMMET DES LEADERS ou pour la programmation complète, visitez-nous au [www.carrefour-acq.org/evenements/congres-annuel/congres\\_2018](http://www.carrefour-acq.org/evenements/congres-annuel/congres_2018) ou communiquez avec nous au 514 932-0377, poste 201.

Partenaires prestige « Diamant »



# NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS

 Pour d'autres **NOUVEAUX PRODUITS** visitez le [www.transportroutier.ca](http://www.transportroutier.ca)



## Pneu Hercules Ironman I-302

*Un pneu destiné aux environnements routiers et hors route.*

**Hercules Tire and Rubber** a élargi la gamme de pneus Ironman I-Series pour le marché canadien.

Le pneu Ironman I-302 Deep Drive est destiné aux environnements routiers et hors route comme ceux caractérisant l'exploitation forestière et l'exploitation minière. Le pneu possède une bande de roulement pourvue de gros blocs et d'une profondeur de 32/32<sup>e</sup>, une carcasse robuste et il fait appel à un composé spécial qui résiste aux coupures et aux éraflures, indique le fabricant. Il est disponible dans les tailles 11R22.5/16, 148/145J et 11R24.5/16 149/146J.

Le pneu I-933 Winter Drive a un épaulement ouvert et il est marqué du flocon de la montagne à 3 pics (3PMSF). Ses arêtes mordantes procurent de la traction sur les routes glissantes, tandis que les lamelles libres améliorent l'adhérence et qu'un composé spécial offre un bon équilibre entre la durée de vie utile de la bande de roulement et le kilométrage, indique la compagnie. Il est disponible dans les tailles 11R22.5/16, 148/45L et 11R24.5/16 149/146L.

Les deux sont disponibles exclusivement auprès de National Tire Distributors (NTD).

Visitez le [www.herculestire.com](http://www.herculestire.com)

### APPLICATION DETROIT CONNECT

DONNÉES SUR LA PERFORMANCE TRANSMISES AUX TÉLÉPHONES ET TABLETTES

Les clients de Freightliner et Western Star qui disposent d'un abonnement actif à **Detroit Connect** ont désormais accès à une application connexe offrant des informations sur la performance des véhicules lorsqu'ils sont loin de leur bureau.

Disponible pour les systèmes d'exploitation iOS et Android, elle peut être téléchargée gratuitement sur l'App Store d'Apple ou Google Play.

L'application dispose de plusieurs des fonctionnalités offertes par le portail Detroit Connect. Une fonctionnalité de notification de poussée informe les utilisateurs en cas de défaillance nécessitant un «entretien immédiat» par le biais de l'outil de diagnostic Virtual Technician. Parmi les autres fonctionnalités on retrouve les rapports d'efficacité énergétique et de sécurité Detroit Analytics, bientôt disponibles pour les nouveaux Freightliner Cascadia.

Visitez le [www.DemandDetroit.com](http://www.DemandDetroit.com)

### APPLICATIONS PREPASS

HELP DÉVOILE DES APPLICATIONS DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE ET DE PRÉ-AUTORISATION MOBILES

**Help Inc.**, l'entreprise derrière le système de pré-autorisation de passage aux postes de pesée PrePass, a dévoilé des applications de consignation électronique et de pré-autorisation mobiles.

Le dispositif de consignation électronique fonctionne comme une application de type Apportez votre équipement personnel pour les plateformes iOS et Android. Il suffit de brancher une tablette ou un téléphone intelligent



# TOTAL CANADA CÉLÈBRE SON 10<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

**T**OTAL CANADA a accueilli plus de 200 invités au Centre des sciences de Montréal, le 17 janvier dernier, pour célébrer son 10<sup>e</sup> anniversaire en sol canadien.

Franck Bagouet, président et directeur général de Total Canada, a dressé le bilan des 10 années d'implantation de la société au Canada, en mettant l'accent sur les faits les plus marquants, dont le rachat des activités d'Ultramar en matière de lubrifiants et les nombreux investissements réalisés dans l'usine de LaSalle, qui fabrique 95 % des lubrifiants vendus par Total Canada au pays.

M. Bagouet a tenu à rappeler la croissance que la société a connue avec l'ensemble de ses clients canadiens. «Nous mettons aujourd'hui à la disposition de la totalité de nos clients à peu près 800-850 SKU. Nous avons la chance d'avoir la gamme la plus large afin de répondre à la totalité des besoins des clients et permettre une belle croissance de l'ensemble de nos distributeurs.» Il a également souligné que Total Canada a ajouté l'an dernier plus de 12 nouveaux collaborateurs à son équipe pour répondre aux attentes de ses partenaires à travers le pays.

Pour sa part, Ernst Wanten, vice-président exécutif Amérique du Nord et Amérique Centrale chez Total, a mentionné que Total voulait accroître sa présence au Canada pour deux raisons.

«Premièrement, il s'agit d'un marché intéressant, en croissance, et nous voulons être là. Deuxièmement, si nous regardons notre présence ici et la comparons avec notre présence dans le monde, nous ne sommes pas au même niveau. Nous avons un manque de présence ici. Alors, nous nous sommes dits, d'accord, nous voulons être plus visibles sur le marché et nous avons fait plusieurs investissements.»

Pour accentuer sa présence au Canada, M. Wanten a révélé que Total Canada «travaillait actuellement au développement d'autres projets afin d'accroître davantage notre visibilité dont j'espère que nous pourrons vous parler dans un avenir rapproché».



À gauche, Ernst Wanten, vice-président exécutif, Amérique du Nord et Amérique Centrale pour Total, et, à droite, Franck Bagouet, président et directeur général de Total Canada, en compagnie de Valérie Limoges qui pilote la voiture Total à la Coupe Nissan Micra.

## Bien Paraître

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



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

NEWCOM

## DES PIÈCES DE CAMIONS NOUS EN AVONS!



Pièces de camions recyclées, réusinées et neuves

Profitez du plus grand réseau d'approvisionnement de pièces en Amérique du Nord

### Pièces de remplacement avec la qualité d'origine à prix économiques

- ✓ Moteurs, transmissions et différentiels
- ✓ Radiateurs
- ✓ Charge Air Coolers
- ✓ Phares avant
- ✓ Grilles
- ✓ Pare-chocs
- ✓ Capots... et plus!



On est *ben* d'service!



**LKQ**  
Camions Pintendre

914, route Kennedy  
Pintendre (Québec) G6C 1A5  
**1 800 463-5158**  
**lkqcamions.com**

## Nouveaux produits

dans le port de diagnostic d'un camion au moyen d'un dispositif OBDII. Il offre également des rapports d'inspection de véhicule, des rapports centralisés sur le Web, et des connexions sans fil Bluetooth à OBDII.

De plus, la nouvelle application Motion étend les services de pré-autorisation de passage aux postes de pesée en s'appuyant sur le service de transpondeur existant PrePass de Help. Cela permet d'étendre la couverture à des emplacements qui n'ont pas d'infrastructure PrePass.

Visitez le [www.helpinc.us](http://www.helpinc.us)

### TABLETTE OPTIMISÉE

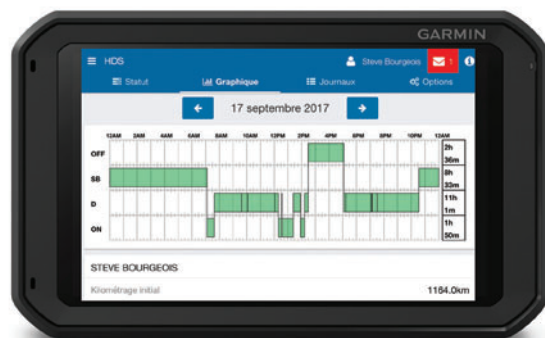
ATTRIX LANCE SA GARMIN 790 POUR GEOTAB

AttriX annonce le lancement de sa tablette Garmin 790 optimisée pour Geotab et l'industrie du transport. La nouvelle Garmin Fleet 790 combine la puissance de la navigation Garmin avec la grande flexibilité d'une tablette

évolutive, permettant à AttriX de personnaliser sa version avec ses propres applications opérationnelles sur Android, indique l'entreprise.

AttriX souligne que la Garmin Fleet 790 améliore l'ensemble des fonctionnalités grâce à une caméra de bord intégrée à double usage. La tablette est soutenue par le service cellulaire 4G d'AttriX partout.

Afin d'offrir une plus grande tranquillité d'esprit et plus de commodité, la Fleet 790 fait appel à une caméra à double usage de type «Dashcam» qui agit en tant que témoin oculaire sur la route et enregistre des images en HD, ce qui vient notamment appuyer le transporteur en cas d'accident et faciliter les réclamations d'assurance. Lorsque la tablette est retirée de son support, les propriétaires de flotte peuvent optimiser la caméra pour la gestion d'inventaire ou la preuve de la livraison, par le biais



d'une photo; l'analyse de codes à barres et plus encore. En outre, la série pour flottes de Garmin prend en charge les API de navigation (interfaces de programme d'application) et propose des applications de gestion de flotte intégrées pour mieux répondre aux besoins des propriétaires de flotte et des usagers AttriX, indique la compagnie.

Chaque appareil Fleet 790 est doté d'un écran tactile capacitif de sept pouces et est fabriqué de matériaux de qualité industrielle spécialement conçus

## TOURNOI TEXAS HOLD'EM

# POKER



**JEUDI 12 AVRIL 2018  
À COMPTER DE 17H30**

**AQUARIUM DU QUÉBEC**  
1675, AVENUE DES HÔTELS  
QUÉBEC G1W 4S3  
**SALLE LA GRANDE OURSE**

**PREMIER PRIX  
750\$ MINIMUM**

**COMPREND : SOUPER  
+ 1 CONSOMMATION**



**PMTROY**  
ASSURANCES ET SERVICES FINANCIERS

**Discount**  
Location d'auto et camion

**TRACTION**

**CAIN LAMARRE**

**DESROCHES**  
GROUPE PÉTROLIER

**DEL**

**REMORQUES  
ST-HENRI**

**J D Factors**

**Raymond Chabot  
Grant Thornton**  
L'instinct de la croissance

**Transport  
Routier**

**TM**  
TRANSPORT MAGAZINE  
MAGAZINE / WEB / RADIO

**L'ÉCHO  
DU TRANSPORT**

**MEMBRES  
NON-MEMBRES**

**105\$ + TAXES  
145\$ + TAXES**



**RÉSERVATION EN LIGNE  
CLUBTRAFICQC.COM**



pour les camions commerciaux. Un support magnétique maintient fermement la tablette en place dans le véhicule, tout en facilitant son utilisation à l'extérieur du camion, indique Attrix.

La Garmin 790 propulsée par Attrix est admissible au crédit Écocommionnage, selon le forfait Geotab utilisé. L'entreprise prend les commandes dès maintenant et le délai de livraison est de deux à quatre semaines.

Visitez le [www.attrix.ca](http://www.attrix.ca)

### PLATEFORME DE COMMERCE ÉLECTRONIQUE

LE MARCHÉ ONCOMMAND EST EN LIGNE Le OnCommand Connection Marketplace de **Navistar** est maintenant en ligne. Il offre une plateforme de commerce électronique à architecture ouverte infonuagique pour les services de télématique et les outils d'aide à la conduite. Il est également ouvert aux applications tierces ou créées par des clients.

L'offre de lancement comprend la solution OnCommand Connection Telematics et l'application OnCommand Connection Electronic Driver Log. Mais le marché offrira également des outils tels que Driver Vehicle Inspection Reports et d'autres fonctionnalités autour de la télématique, la gestion de flotte, le diagnostic et l'entretien, l'analyse de données, les pièces et accessoires, l'assistance au chauffeur, la sécurité, les carnets de route et même les coupons pour les relais routiers, indique le fabricant.

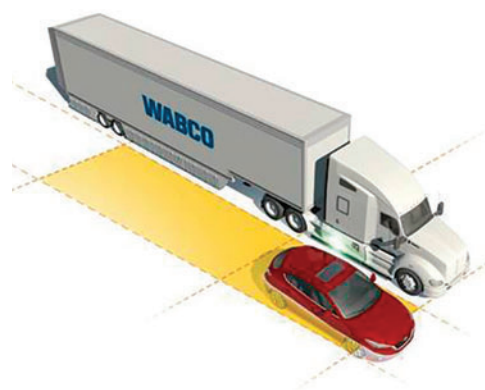
Il est disponible en téléchargement sur l'App Store d'Apple et Google Play.

Visitez le [www.OnCommandConnection.com/marketplace](http://www.OnCommandConnection.com/marketplace)

### DÉTECTEUR D'ANGLE MORT

WABCO ONSIDE S'APPUIE SUR UN RADAR À COURTE PORTÉE

**Wabco** fait appel à la puissance du radar pour détecter les angles morts au moyen d'un système appelé OnSide.



Le système s'appuie sur un radar à courte portée pour détecter les véhicules circulant dans une voie adjacente, et envoie un signal visuel pour alerter les chauffeurs. Si le clignotant est activé alors qu'un véhicule est toujours là, les avertissements peuvent prendre la forme d'un signal sonore ou de vibrations dans le siège.

Il offre un champ de vision de 160 degrés et couvre environ 65 pour cent d'une remorque standard de 53 pieds.

# La soirée des DAMES

**Samedi le 12 mai 2018**

**17h30** Cocktail  
**19h00** Repas

**CENTRE DES CONGRÈS DE LÉVIS**  
5750, rue J.-B.- Michaud, Lévis, Québec

**HÂTEZ-VOUS, PLACES LIMITÉES.**  
Réservez votre présence à [info@sstquebec.org](mailto:info@sstquebec.org)  
Plan de commandite au [www.sstquebec.org](http://www.sstquebec.org)

**110\$**  
PAR PERSONNE

*Invités spéciaux!*



*Olivier Martineau*



*K-LO Band*

## Nouveaux produits

Il fonctionne également dans des conditions de faible visibilité comme l'obscurité, le brouillard, la pluie ou la neige, souligne le fabricant.

Il va un peu plus loin lorsque combiné avec le système OnLaneAssist, alors qu'un couple sera appliqué au volant pour ramener le véhicule vers le centre de la voie.

OnSide peut être monté derrière les carénages de chaque côté du véhicule et ne nécessite ni alignement ni calibrage. Il est disponible pour rétro-installation depuis le mois de novembre, et auprès des fabricants de camions au cours du premier trimestre de 2018.

Visitez le [www.wabco-auto.com](http://www.wabco-auto.com)

### INDICATEUR DE FREINS

UN OUTIL QUI VÉRIFIE L'ÉPAISSEUR DES PLAQUETTES ET DES DISQUES



#### Hendrickson Trailer Commercial

**Vehicle Systems** présente un nouvel indicateur d'usure des freins à disque pneumatiques.

L'outil breveté, dévoilé durant la Heavy-Duty Aftermarket Week, permet au personnel d'entretien de vérifier l'épaisseur des plaquettes et des disques sans avoir à retirer la roue ou la plaquette de l'étrier.

Visitez le [www.hendrickson-intl.com](http://www.hendrickson-intl.com)

### ENSEMBLES GRAPHIQUES

WESTERN STAR DONNE DES AILES



Ceux qui veulent célébrer le 50<sup>e</sup> anniversaire de **Western Star** pourront commander cette année l'ensemble graphique d'édition limitée Wings of Awesomeness dans un choix de couleurs.

Initialement offert en or et argent, le graphique montre un dessin d'aile qui, comme le décrit Western Star, «marie un style classique et une vigueur moderne». Le design or et argent a toutefois été retiré.

L'ensemble est offert comme option de peinture d'usine de luxe.

Visitez le [www.westernstartrucks.com](http://www.westernstartrucks.com)

### EXTRÉMITÉS DE ROUE GARANTIES CINQ ANS

**Stemco** prolonge la garantie disponible pour ceux qui reconstruisent une extrémité de roue d'origine ou qui en modernisent une.

Le système Platinum Performance, auparavant disponible en forfait de trois ans, est maintenant offert pour une durée de cinq ans également. Il n'y a pas de limite de kilométrage.

Le système d'extrémité de roue

intégré combine le joint Guardian HP ou Discover de Stemco, l'attache d'essieu Zip-Torq, le bouchon de moyeu Defender «Sentinel», et les roulements ultra-robustes Stemco.

Visitez le [www.stemco.com](http://www.stemco.com)

### PHARES À DEL

LES PHARES VOLVO MAINTENANT OFFERTS AVEC LES CAMIONS SPÉCIALISÉS

**Volvo Trucks** a dévoilé une nouvelle gamme de phares à DEL pour ses camions spécialisés de la série VHD.

Ces phares sont maintenant offerts en équipement de série sur les modèles VHD 300 à cabine de ville et CHD 400 à petit compartiment couchette de transport régional. Volvo indique que la conception améliorée aide à réduire la fatigue oculaire, procure une meilleure



visibilité et rehausse la sécurité sur la route et sur les chantiers.

Ils offrent une durabilité de 10 000 heures, ce qui est 10 fois supérieur aux anciens phares à incandescence, indique Volvo.

Visitez le [www.volvotrucks.ca](http://www.volvotrucks.ca)

## Un Chef à l'Érable Vendredi 16 mars 2018

POUR INFORMATION :

Raymonde Legendre • 514-945-0697 • [cptq@videotron.ca](mailto:cptq@videotron.ca)

**CPTQ**  
[www.cptq.ca](http://www.cptq.ca)



**Chef Invité:**  
Laurent Godbout

**SCENA :** Quai Jacques Cartier 2



# Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

**2017**

**F-650**

**F-750**



Ford V8 Power Stroke® turbo diesel.

Boîte automatique Ford TorqShift® HD à 6 vitesses.

Mode de traction et fonction de freinage moteur.



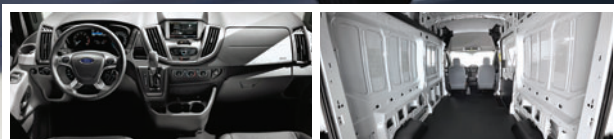
**BOISVERT FORD**

2, BOULEVARD MARIE-VICTORIN, BOUCHERVILLE  
450 655-1301 [boisvertford.com](http://boisvertford.com)

**À 2 PAS À L'EST  
DU PONT TUNNEL**

**2017**

**TRANSIT**



Meilleure charge utile de sa catégorie.

Meilleure capacité de remorquage de sa catégorie.

Deux portes coulissantes en option.



Les *Leaders* en  
Semi-Remorques  
**RÉFRIGÉRÉES**  
Légères et Solides!



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



**Montréal:** 1100, rue Courval, Lachine (Québec) H8T 3P5  
**514 633-5377**

**Toronto:** 2332, Drew rd., Mississauga (Ontario) L5S 1B8  
**[actionqc.com](http://actionqc.com)**





## VÉRIFICATION MÉCANIQUE

entretien et réparation  
camions et remorques

PIÈCES · CAMIONS USAGÉS ·  
MACHINAGE · HYDRAULIQUE

ANJOU  
BOUCHERVILLE

1-888-655-6940

**Vérification  
mécanique**  
Mandataire

Société de l'assurance  
automobile  
Québec



[www.lague.ca](http://www.lague.ca)

LOCATION DE CAMIONS  
**EUREKA** inc.



AVEC ENTRETIEN  
À COURT OU LONG TERME



*aussi disponible  
avec wet line kit*

*La plus grande flotte de camions spécialisés au Québec*



*remorques  
sèches ou réfrigérées*



# SUSPENSION ILLIMITÉE inc.



À votre service depuis 1990

## Que vous ayez 1 ou 100 camions, tirez profit de notre service clé en main !



Suspension



Alignement



Et bien plus !



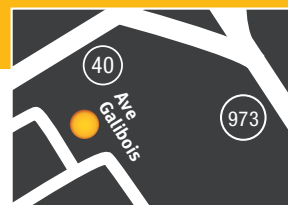
Système de direction



Maintenance

Nous sommes tout près, toujours prêt à vous servir...même en soirée !

1000, avenue Galibois, Québec (Vanier),  
Québec, G1M 3M7 ■ Tel: 418 681.2226  
[suspensionillimitee.com](http://suspensionillimitee.com)



### LE PLUS IMPORTANT DISTRIBUTEUR DE PNEUS POIDS LOURDS DE LA RIVE-NORD

- Poids lourd, génie civil, agricole, industriel
- Usine de rechape à la fine pointe de la technologie
- Service routier 24 h

**PNEUS VILLEMAIRE À JOLIETTE** : 450 752-1000

**PNEUS VILLEMAIRE À ST-ESPRIT** : 1 800 265-7778

**CENTRE DU PNEU D.D. INC. À TERREBONNE** : 1 877 477-6444

**SARRAZIN PNEUS & MÉCANIQUE** :

St-Jérôme & Mont-Tremblant : 1 800 461-3730



**PNEUS  
VILLEMAIRE**

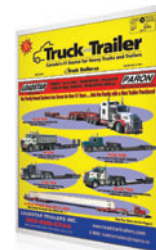


**CENTRE DU  
PNEU D.D**

[pneusdd.com](http://pneusdd.com)  
[pneusvillemaire.com](http://pneusvillemaire.com)

## Achetez, Vendez, Prospérez

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



**NOUVEAU  
SITE  
WEB**

[truckandtrailer.ca](http://truckandtrailer.ca)  
1-866-864-2176

**Truck and Trailer.ca**  
La ressource #1 au Canada pour vendre et acheter des camions lourds et des remorques



# Transport Routier

## Annonces nationales

ACQ .....	64, 74-75
Alutrec .....	18
American Road Service .....	24
Cabinet R.C.I. ....	33
CTQ .....	78
Club de trafic de Montréal .....	72
CPTQ .....	80
CTCQ .....	71
Cummins Est du Canada .....	38
Detroit .....	2, 3
Diesel Spec .....	44
Dynamic Tire Corporation .....	61
Eberspächer .....	12
Équipements Twin .....	25
Étoile HighwayStar de l'année .....	66-67
Ford .....	36
Fourgons Leclair .....	21
Freno .....	42
Groupe St-Henri .....	14-15
Groupe Volvo/Mack .....	13
Hino Motors Canada .....	16

HUB International Québec .....	39
ISAAC Instruments .....	7
Kenworth Maska .....	65
Kenworth Montréal .....	30
Kenworth Truck Company .....	54
LKQ Camions Pintendre .....	77
Location Brossard .....	8, 87
M2 Assurance .....	23
Manac .....	51
Mekpro .....	56
Navistar .....	32
Peterbilt .....	88
Pierquip .....	4
PLAN - Suzanne Quimper .....	73
Pneus Bélisle .....	19
Pneus et Rechapage .....	
Southward Montréal .....	57
Pneus Unimax Ltée .....	28
Remorques Mond .....	47
Ressort Idéal Ltée .....	20
Robert Bernard TRM .....	48

SAAQ .....	50
SAF Holland Canada .....	35
Semi-remorques Wizards .....	60
SST .....	79
Total Canada .....	17
Transcourt .....	49
Truck & Trailer .....	68
Truck World .....	52-53
Univesta-Rake .....	5
Volvo .....	6
Wabash Canada .....	63
Wajax .....	45

### LE MARCHÉ ROUTIER

Action Utility Québec .....	82
Armand Signori Radiateur .....	85
Boisvert Ford .....	81
Camions Laguë/Location Eureka .....	83
Les Revêtements Agro .....	85
Pneus Villemaire .....	84
Suspension Illimitée .....	84

*Armand Signori  
Radiateur Inc.*

Qualité supérieure = Durabilité prolongée

**EXPO GRAND  
TRAVAUX**  
kiosque 7026

Livraison partout au Québec

[www.signoriradiateur.ca](http://www.signoriradiateur.ca) • 1-888-744-6674

les revêtements  
**AGRO**

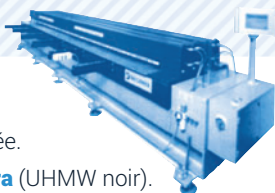
**LA RÉFÉRENCE DEPUIS 25 ANS !**

Tél. : 450.776.1010 Sans Frais : 1.800.463.2906 Téléc. : 450.776.7009 [www.agro115.qc.ca](http://www.agro115.qc.ca)

### 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.)



1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3 • [mmarcoux@agro115.qc.ca](mailto:mmarcoux@agro115.qc.ca)



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

# Moins de chauffeurs, plus de profits!

**M**oins de chauffeurs, plus de profits, est-ce logique? Je pense que nous en sommes là. Pourquoi?

La mentalité dans le transport routier est de grossir l'entreprise pour avoir un chiffre d'affaires de plus en plus élevé, mais est-ce la bonne façon de faire?

Pour augmenter le chiffre d'affaires, il faut augmenter le nombre de clients à desservir, mais à quel prix? Au prix que la clientèle veut payer!

Le transporteur se rend chez un client potentiel et coupe les prix pour obtenir des mouvements de transport et augmenter son volume de transport, est-ce logique? Que fait-on des profits? On les laisse aux clients!

Présentement, l'industrie fait face à une pénurie de bons chauffeurs, pourquoi ne pas en profiter? Quand on passe en face d'entreprises de transport ou qu'on suit un camion, on voit l'inscription suivante : « nous embauchons », ou on entend à la radio de la publicité pour recruter des chauffeurs. On essaie d'attirer des chauffeurs, mais pourquoi?

Vous avez sûrement remarqué que l'hiver, les oignons sont plus chers qu'à l'automne. La raison est simple : l'hiver, l'offre est moindre, donc on augmente les prix! Pourquoi ne pas appliquer ce principe dans le transport?

Est-ce normal que des entreprises de transport laissent aller des segments d'entreprise parce qu'il n'y a pas de rentabilité? Les transporteurs se coupent-ils les prix entre eux?

Présentement, l'offre en transport est moindre que la demande. C'est le temps de faire le ménage dans la clientèle et de se consacrer à servir ceux qui engendrent de la rentabilité.

J'ai vu des transporteurs laisser tomber des clients, car ils étaient en train d'y perdre leur chemise, pour voir un autre transporteur reprendre les mêmes clients à un prix moindre. Si le premier perdait de l'argent, pensez-vous que le deuxième va faire des profits? Il va juste augmenter son chiffre d'affaires et se plaindre que les profits ne sont pas au rendez-vous.

Présentement, il y a trois éléments qui affectent le transport routier. Le premier est la pénurie de chauffeurs, le deuxième est l'augmentation des primes d'assurance et le troisième est l'arrivée des fiches électroniques.

## Chauffeurs

Le taux de roulement des chauffeurs est élevé dans le transport routier. On en cherche, on n'en trouve pas, alors on embauche le premier venu en se fermant les yeux et en espérant qu'il fera le travail. Au bout d'une courte période, on le remercie ou il part parce que l'emploi ne lui convient plus, et on recommence. Pourquoi ne pas avoir moins de chauffeurs, et avoir une politique de rétention et des clients prêts à payer le prix réel pour le service donné?

## Assurance

Je ne vous apprends rien en vous disant que les primes d'assurance augmentent de 20 à 30 pour cent et plus! Plus votre dossier propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) ou le Safety Measurement System (SMS) est détérioré, plus la prime d'assurance sera élevée. On sait qu'il y a très peu de compagnies d'assurance qui se concurrencent dans le transport routier, et que ces compagnies ont été déficitaires dans les dernières années, sans compter l'augmentation des réclamations pour les transporteurs. Moins de concurrence équivaut à une augmentation des primes et de la rentabilité pour les compagnies d'assurance.

## Fiches électroniques

La mise en place des fiches électroniques sur les heures de service a pour effet d'augmenter la sécurité routière. Les opposants au contrôle des heures disent qu'ils vont faire faillite. C'est certain : ils faisaient concurrence sur le dos du respect de la réglementation! Ils disent qu'ils vont perdre leurs meilleurs chauffeurs. Bien sûr : ceux qui trichent! Le message est clair, ils sont en affaires à cause de leur délinquance. Ils ont mis en péril la sécurité des usagers de la route pour couper les prix chez leurs clients. Cherchez la logique!

L'industrie du transport routier est à un point tournant, pourquoi ne pas en profiter pour faire le ménage et retrouver la rentabilité?

Servir la clientèle dans le respect de la conformité, de la sécurité et de la profitabilité, n'est-ce pas un bel objectif? **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](mailto:jj.alary@sympatico.ca).  
Tél. : 514-252-0252.



# GO!

Notre location  
haute performance **GO 24**  
vous donne le feu vert  
pour faire progresser  
votre entreprise.



- Disponibles en tout temps : remorques, tracteurs, plateformes et camions
- Location et assistance jour et nuit
- Réduction garantie de vos coûts d'opération



3 succursales et un seul numéro :  
1 800 361-9720  
Dorval - Montréal-Est - Québec  
[brossard.com](http://brossard.com)



Une entreprise d'ici

**Brossard**

Location de camions et remorques



# FAIT TOURNER LES TÊTES GÉNÈRE DES PROFITS



579 **EPIQ**

Le Peterbilt Model 579 EPIQ combine un aérodynamisme supérieur et un groupe motopropulseur PACCAR fiable, comprenant l'éconergétique moteur MX-13 ou MX-11, pour procurer aux flottes le plus bas coût total de possession.



**PACCAR**  
MX-13

**PACCAR**  
MX-11

Pour trouver le concessionnaire le plus près,  
visitez le [www.peterbilt.com](http://www.peterbilt.com)



CLASS PAYS