

Transport Routier

Le magazine de l'industrie québécoise du camionnage

LE TOP 25

Page 47

NOTRE SONDAGE ANNUEL
DES PLUS GRANDES FLOTTES
PUBLIQUES DU QUÉBEC

UNE AFFAIRE D'ÉQUIPE

Réal Gagnon, président de Trans-West,
12^e plus grande flotte publique.

Page 38

Septembre 2018

www.transportroutier.ca

Qu'est-ce que la
télématique peut faire
pour votre flotte?

Page 57

Conçu avec l'aide des meilleurs
consultants dans l'industrie.
Nos clients.



Services financiers - Camions Daimler

Financement concurrentiel offert par les Services financiers Daimler. Pour trouver le concessionnaire Daimler le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. FTL/MC-A-1453. Les caractéristiques sont sujettes à changement sans préavis. Copyright © 2018 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie Daimler.



Run SmartSM



Pourquoi cherchons-nous notre inspiration chez vous, nos clients? C'est simple. Nous réussissons seulement si vous réussissez. Vous avez demandé que le nouveau Cascadia[®] soit équipé d'un pare-chocs facile à enlever pour accélérer l'entretien. Nous l'avons fait. Vous avez demandé un meilleur accès aux composantes électriques. Nous vous avons donné le eVault. Vous nous avez mis au défi de rehausser l'efficacité énergétique, même si nous étions déjà un chef de file en la matière. Nous l'avons améliorée jusqu'à 8%*. Quand vient le temps de savoir ce dont votre entreprise a besoin pour réussir, il n'y a pas meilleur expert que vous.

freightliner.com/new-cascadia

*Comparativement au modèle Cascadia antérieur présentant des caractéristiques similaires.

CONCENTREZ-VOUS SUR VOS OPÉRATIONS

Prenez le contrôle de votre budget
avec nos taux fixes : entretien et réparations inclus

FIEZ-VOUS À

- ▶ l'étendue du réseau 
- ▶ la fiabilité des camions 
- ▶ notre expertise en camions spécialisés
(porteurs réfrigérés multi-températures, camions avec grue, tracteurs de cour etc.)



LOCATION DE CAMIONS EUREKA^{inc.}

POUR TOUS NOS SERVICES :



au service des entreprises d'ici depuis plus de 40 ans

www.lague.ca

- 9 **Steve Bouchard**
- 33 **Samuel Laverdière**
- 35 **Pierre-Olivier Ménard Dumas**
- 86 **Jacques Alary**

DANS L'ACTUALITÉ

À l'affiche

- 10 Camo-route obtient du financement pour recruter plus de femmes
- 11 Un programme subventionné pour recruter chez vous
- 12 Plus de places dans les haltes routières
- 15 Entendu en passant
- 17 Les femmes plus sûres au volant
- 18 Des applications pour le vrac
- 19 Possible prolongement de la 40 dans la région de Québec
- 21 Davantage de restrictions pour les châssis-cabines de remplacement
- 22 Têtes d'affiche
- 24 À surveiller
- 25 Ventes de camions

Au carrefour

- 27 L'heure du changement
- 29 Le pouls de l'industrie
- 31 Faits et chiffres
- 37 Puissance pure au Rodéo du camion

Dans l'atelier

- 65 Propulsion repensée
- 69 La Mack Granit offert avec l'option de pré-filage Lytx
- 70 Nouveaux produits



Dans ce numéro

47-55 **Le Top 25 du Québec**

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

38 **ENTREVUE: Une affaire d'équipe**

De son siège de camionneur à celui de président du Groupe Trans-West, Réal Gagnon a toujours gardé sa passion du transport et son désir de se surpasser.

Par Steve Bouchard

TÉLÉMATIQUE

Ce que la télématique peut faire pour votre flotte. **Page 57**

Ce que les caméras embarquées peuvent vous montrer. **Page 61**



“ Bonjour! Je suis votre courtier d'assurance. ”
Ma mission? Vous offrir conseils et protections. ”

Kathleen Ann Rake
Courtier en assurance de dommages associée, Vice-Présidente au service à la clientèle et au développement - Division Transport

UNIVESTA
ASSURANCES & SERVICES FINANCIERS
RAKE - DIVISION TRANSPORT

univesta.com | 1 877 899-2593

UNIVESTA-RAKE DIVISION TRANSPORT • Cabinet en assurance de dommages



**Un propriétaire de flotte perd
de l'argent en réparations**

MONTREAL, QC



**Un directeur perd
une facture d'achat**

BOZEMAN, MT



**Une porte a été arrachée
d'une semi-remorque**

JACKSON, TN

Vous ne pouvez pas être à 100 endroits en même temps. **Mais nous le pouvons.**

Le programme **AdvantEDGE** de Great Dane vous relie à un réseau national de pièces et service comptant plus de 100 succursales. Il vous offre un point de contact unique pour les commandes et la facturation, une tarification fixe et un service d'assistance routière d'urgence disponible 24 heures sur 24 pour vos remorques. Ensemble, nous pouvons assurer la livraison sûre et efficace de vos marchandises. **Allons-y.**

Inscrivez-vous gratuitement dès aujourd'hui:
GreatDaneTrailers.com/AdvantEDGE



ADVANTEDGE
National Aftermarket Parts & Service Program

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 Arsenault
denis@newcom.ca • 514/947-7228

CONSEILLER EN VENTES ET MARKETING

Anthony Buttino
anthonyb@newcom.ca • 514/292-2297

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

5353 rue Dundas West, bureau 400
Etobicoke (Ontario) M9B 6H8
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



Membre



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



ASSURACTION TRANSPORT EXPERT INC.

Bien plus qu'un
courtier d'assurance,
**un partenaire
d'affaires!**



Nos services spécialisés:

- Assurance flottes
- Assurance voituriers
- Assurance courtiers en transport
- Assurance commerciales
- Assurance des particuliers
- Service de réclamations 24h
- Service de prévention
- Cautionnements



Un simple appel
vous convaincra

1-888-672-4647

www.transportexpert.ca

GO !

Frappez fort et atteignez tous vos buts
grâce à la location haute performance



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



**LAURÉATE
2018**



**LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES**

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



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

Par Steve Bouchard



Serrer la vis

Une jeune famille a eu la frayeur de sa vie lorsque la roulotte de camping qu'elle transportait s'est retrouvée coincée, puis désintégrée, entre deux poids lourds qui arrivaient en sens inverse en Outaouais.

«À l'approche du lac Camatose, dans une courbe, nous sommes arrivés sur deux camions côte à côte, car un était en train de dépasser l'autre», écrit Jonathan Parrot sur sa page Facebook. «Mon réflexe a été d'essayer de passer entre les deux. Le pick-up a passé, mais pas la roulotte. On s'est fait frapper à plusieurs reprises par les deux 18 roues qui étaient de chaque côté de nous.»

Mais son histoire ne s'arrête pas là! Le lendemain, alors qu'il était en route vers le lieu de l'accident, lui-même et un autre automobiliste devant se sont fait dépasser sur une ligne double. «À l'approche de Sullivan, une personne qui dépassait une moto n'a pas vu, ou a mal évalué le trafic en sens inverse, car une des voitures a dû aller dans l'accotement pour éviter l'accident.»

M. Parrot a mis des photos de l'accident sur sa page Facebook, ce qui lui a valu une entrevue à Paul Arcand, où il a répété ne pas vouloir blâmer les camionneurs en particulier, mais sensibiliser tous les usagers de la route à l'importance de conduire prudemment.

Sa publication a eu pour effet de faire parler pendant quelques jours des exemples malheureusement grandissants de conduite téméraire.

Ailleurs sur le continent, les automobilistes québécois ont la réputation d'être particulièrement mauvais. Pressés, impatients, peu courtois. Est-ce l'état des routes, les cônes orange partout et la gestion horrible des travaux routiers qui nous rendent ainsi?

Mais le problème ne se trouve pas qu'au Québec. Le mois dernier, la police provinciale de l'Ontario (OPP) a rapporté que le nombre d'accidents mortels impliquant un camion est en hausse de 38 pour cent cette année, et que l'on dénote une augmentation dans quatre des six régions qu'elle supervise. La région du nord-est affiche une hausse vertigineuse de 800 pour cent, alors que l'OPP dit s'être rendue sur les lieux de 33 accidents impliquant des camions ayant fait 41 morts!

Pourquoi cette hausse des accidents impliquant des

camions? Les spécialistes en reconstitution sauront nous le dire, mais certaines pistes semblent s'imposer d'elles-mêmes.

L'activité économique est en surchauffe. La demande de transport est plus forte que jamais. De tous temps, les statistiques sur le nombre d'accidents ont suivi celles de l'activité économique. Plus il y a de camions, plus il y a d'accidents.

Le mois dernier, la police provinciale de l'Ontario a rapporté que le nombre d'accidents mortels impliquant un camion est en hausse de 38 pour cent cette année.

La distraction au volant. Même si l'utilisation du cellulaire en conduisant est un problème plus fréquent chez les automobilistes, les camionneurs ne sont pas tous blancs comme neige; des analyses d'accidents et des vidéos captées par des caméras embarquées l'ont déjà prouvé. Faudra-t-il obliger la présence d'un dispositif de freinage actif et de suivi de voie dans tous les camions qui sortiront des usines?

La fatigue. Les logs électroniques devraient beaucoup aider à réduire la fatigue au volant mais, pour le moment, il reste encore des camionneurs qui conduisent alors qu'ils ne devraient pas.

La vitesse. La vitesse est-elle toujours adaptée à la route et aux conditions météorologiques?

La pénurie de chauffeurs. Les entreprises de camionnage désespèrent de trouver des chauffeurs. Le grand danger qui guette l'industrie, c'est que les entreprises tournent les coins ronds dans leur embauche.

J'ai la crainte d'entendre un jour quelqu'un dire : on est prêt à prendre n'importe qui. Ce laxisme serait extrêmement dangereux. Il faut, au contraire, serrer la vis en matière de sécurité. **TR**

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

À l'affilié

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Objectif 10 pour cent

Camo-route obtient du financement pour recruter plus de femmes.

Avec l'appui du gouvernement fédéral, Camo-route espère aider plus de femmes à prendre place dans le siège du conducteur.

Le ministre des Transports du Canada, Marc Garneau, a annoncé un financement de 294 000\$ pour aider Camo-route à réaliser son nouveau projet appelé Conductrices de camions : Objectif 10 %, qui vise à aider un plus grand nombre de femmes à intégrer l'industrie du camionnage au Québec.

L'argent du projet s'inscrit dans le cadre d'un programme visant à promouvoir la sécurité économique des femmes, lequel a octroyé plus de 10 millions de dollars à plus de 30 organisations cherchant à améliorer la représentation des femmes sur le marché du travail.

Au cours des trois prochaines années, Camo-route collaborera avec ses principaux partenaires pour cerner et éliminer les obstacles qui empêchent les femmes d'accéder en plus grand nombre à

l'industrie du camionnage du Québec. L'objectif du projet est de modifier les pratiques des entreprises et des centres de formation en matière de recrutement, d'intégration et de formation pour faire en sorte que davantage de femmes trouvent un emploi dans cette industrie.

Camo-route indique que les entreprises privées, les centres de formation, l'Association du camionnage du Québec et Via Prévention apporteront des ressources pour développer et mettre en œuvre de nouveaux outils, soutenir le secteur et partager de nouvelles pratiques.

Condition féminine Canada, Transports Canada et Emploi et développement social Canada travaillent en collaboration afin d'accroître la participation des groupes sous-représentés dans le domaine des transports.

«Nous sommes très heureux que le gouvernement du Canada appuie notre projet», a déclaré Bernard Boulé, directeur général de Camo-route. «Au cours des trois

prochaines années, nous visons à corriger une situation qui dure depuis toujours dans l'industrie du camionnage, à

savoir la sous-représentation des femmes. Nous espérons ainsi amener davantage de femmes à s'investir dans ce secteur dynamique et en pleine croissance dans l'économie québécoise.»

Les femmes représentent environ trois pour cent des employés de l'industrie du camionnage dans son ensemble, ce qui, selon Angela



Bernard Boulé, directeur général de Camo-Route, l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports; Sylvie Duval, membre du conseil d'administration de Camo-Route; Normand Bourque, membre du conseil d'administration de Camo-Route.



Haltes routières P.12

Places supplémentaires pour les poids lourds

Étude P.17

Les femmes plus sûres au volant

Travaux routiers P.19

Québec envisage de prolonger la 40 dans la région de la Capitale-Nationale

Splinter, directrice générale de Camionnage RH Canada, doit changer.

«L'industrie du camionnage et de la logistique continue de connaître de graves pénuries de main-d'œuvre. Mais, alors que les femmes représentent 48% de la main-d'œuvre canadienne, et pourtant seulement trois pour cent de notre main-d'œuvre, nous devons

faire plus », dit-elle. «C'est formidable de voir Camo-route aller de l'avant avec cette initiative et je suis toujours ravie de voir notre gouvernement investir dans nos besoins en main-d'œuvre.»

Au Québec, ce nombre augmente légèrement, environ 7% de l'industrie des transports, de l'équipement lourd et du personnel d'en-

tretien étant composée de femmes en date de 2017, selon le ministère de la Condition féminine.

Le ministre Garneau dit que les obstacles à la participation des femmes au marché du travail sont bien connus, y compris l'inégalité des salaires et le manque d'accès aux services de garde des enfants qui empêchent les femmes de trouver un emploi.

«Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître la participation des femmes dans le secteur des transports et dans d'autres domaines non traditionnels. L'excellente initiative de Camo-Route aidera davantage de femmes à trouver du travail dans l'industrie du camionnage, ce qui est important pour notre société et notre économie. Ce projet contribuera à notre objectif de promotion de l'égalité des sexes », a-t-il déclaré.

Le McKinsey Global Institute estime qu'en prenant des mesures pour promouvoir l'égalité des femmes, le Canada pourrait ajouter 150 milliards de dollars à son économie d'ici 2026. Cet ajout revêt une importance cruciale dans un secteur économique clé et confronté à une pénurie de main-d'œuvre extrême.

Main-d'œuvre

Un programme subventionné pour recruter chez vous

Beaucoup d'activité chez Camo-route, qui a aussi annoncé la création d'un programme subventionné de formation de courte durée adapté du DEP en transport par camion. Le programme permet à des employés déjà en poste dans une entreprise de camionnage de bénéficier d'une formation payée pour devenir camionneurs.

Bernard Boulé explique que ce programme se veut l'adaptation d'un programme similaire qui avait été mis en place pour le transport forestier. «Nous élargissons ce programme au transport longue distance, la catégorie de main-d'œuvre où il est le plus difficile de recruter.»

«Le programme permet de joindre des gens qui ne peuvent pas quitter leur emploi pour faire une formation, parce qu'ils ont besoin d'un revenu pour assurer leurs besoins courants», explique M. Boulé. «Il donne aussi l'occasion aux entreprises de recruter en leurs murs, par exemple auprès des



À l'affiche

caristes, des manutentionnaires. Pendant six mois, la formation est rémunérée et dispensée par des enseignants du CFTQ et par des employés formateurs.»

Le programme est le résultat des discussions d'un groupe de travail qui a été créé pour parler des besoins en Montérégie, où se trouvent 20 pour cent des activités de l'industrie. «S'il est difficile de recruter en général dans l'industrie, ça l'est doublement pour le transport vers les États-Unis», constate M. Boulé.

Quatre entreprises de la Montérégie participeront au projet, dont Groupe Robert et CAT Transport. Huit employés de chaque entreprise deviendront des «employés-élèves» et suivront une formation sur mesure, dont le tiers est dispensé selon une formule de stages avec un formateur de l'entreprise.

La subvention permet de couvrir le salaire de l'employé en formation jusqu'à concurrence de 15 \$ de l'heure durant les 615 heures que dure le programme.

Les candidats sont opérationnels plus

rapidement, car ils n'ont pas à quitter leur emploi pour aller faire un DEP en transport par camion. L'aide financière est versée à l'entreprise, ce qui lui permet de payer le salaire.

Le programme permettra initialement de former quatre cohortes en transport forestier, et quatre autres en transport longue distance. Camo-route devait déposer une demande de renouvellement de programme, qui ferait en sorte que quatre autres entreprises en transport forestier et autant en transport longue distance pourraient en bénéficier.

Les entreprises intéressées à participer au programme peuvent communiquer avec Camo-route.

Haltes routières

Places supplémentaires pour les poids lourds

Québec a annoncé une ronde d'investissements de 33,5 millions \$ pour la modernisation des haltes routières

publiques de Villeroy (Centre-du-Québec), Lavaltrie (Lanaudière), de la réserve La Vérendrye (Outaouais) et St-Bernard-de-Lacolle (Montérégie).

Outre l'amélioration de l'expérience de conduite des usagers de la route, ces travaux visent notamment à « contrer la fatigue et les distractions au volant », indique un communiqué émis par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans la foulée de l'annonce officielle faite par le ministre en titre, M. André Fortin.

L'échéancier provisoire pour le parachèvement de ces travaux de modernisation va comme suit. Villeroy : début à l'automne 2018, fin à l'été 2019. Lavaltrie : début au printemps 2019, fin à l'automne 2019. Parc de la Vérendrye : fin des travaux prévue pour 2020. St-Bernard-de-Lacolle : fin des travaux prévue pour 2020.

La modernisation du site de Lacolle sera très certainement la bienvenue,



**AMERICAN
ROAD SERVICE**
— 40^{ÈME} ANNIVERSAIRE —



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

514.636.2771

americanroadservice.com

**Ventes
Service
Pièces**

wabashcanada.ca

514.219.1312

514.377.6313

1.888.275.2691



Concessionnaire Exclusif





LE GROUPE MACK/VOLVO MONTRÉAL, L'ÉQUIPE QUI FAIT LA DIFFÉRENCE DANS VOS OPÉRATIONS!

- Nous comprenons vos opérations
- Nous vous suggérons des camions adaptés à vos besoins
- Vous avez accès à une équipe expérimentée dans chaque département de notre réseau de concessionnaire

Chacun de nos employés a un seul objectif:
LA SATISFACTION DE CHAQUE CLIENT!

CONTACTEZ LA SUCCURSALE LA PLUS PRÈS
POUR PRENDRE RENDEZ-VOUS



MACK LAVAL

CAMIONS **VOLVO** MONTRÉAL



Succursale de Montréal
10475, chemin Côte de Liesse, Dorval
514 685-9444

Succursale Les Coteaux
180, rue Royal, Les Coteaux
450 267-4994

Succursale de Laval
1700, Montée Masson, Laval
514 353-6225



LA BONNE VIEILLE ÉCOLE.

Chez Western Star, la robustesse vient sous plusieurs formes. Mais aucune n'est plus classique que notre 4900. Capot allongé, durabilité incroyable et confort inégalé, le tout construit avec un souci du détail qui fait de chaque camion une valeur excellente pour les années à venir. Et il n'y a qu'une façon d'en faire l'expérience: derrière le volant. Il est temps d'**AFFIRMER VOTRE ROBUSTESSE**. Trouvez votre concessionnaire à westernstar.com.

W 4900SE

DAIMLER | Western Star - Une marque du groupe Daimler

WESTERN STAR

WS/MC-A-572F Les spécifications sont sujettes à modification sans préavis. Western Star Truck Sales, Inc. est homologué ISO 9001:2008 et ISO 14001:2004. Droits d'auteur © 2018 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Western Star Truck Sales, Inc. est une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une entreprise du groupe Daimler.

ENTENDU en PASSANT

■ **CargoM**, la grappe de logistique et de transport de marchandises de Montréal, a célébré ses cinq ans d'existence, le 18 juin, en présence de quelque 150 personnes lors d'un 5 à 7 organisé au pavillon du Grand Quai du port de Montréal. CargoM a aussi profité de cette occasion pour marquer la



contribution du comité de mise en œuvre de la Grappe en remettant des témoignages de reconnaissance à Sylvie Vachon (Administration portuaire de Montréal), Madeleine Paquin (Logistec), Claude Robert (Groupe Robert) et François Hébert (Canadien National).

■ **Groupe Guilbault** a remporté, pour une septième année consécutive, le prix d'excellence Shipper's Choice Awards remis annuellement par le magazine Canadian Shipper. Ce prix est décerné aux transporteurs ayant surpassé les normes de l'industrie canadienne, à la suite d'un sondage effectué auprès des utilisateurs répartis à travers le pays.

■ **Produits de Métal Vulcain**, de Saint-Jérôme, et **Kanwal**, de Magog, ont été reconnus par Paccar parmi ses meilleurs fournisseurs sur la planète. À titre de fournisseur de niveau 1, Vulcain fabrique des pièces d'acier, d'aluminium ou d'acier inoxydable destinées à être directement installées sur les camions Paccar. Kanwal fabrique des joints d'étanchéité de fenêtres pour différentes usines Paccar.

■ L'usine **Cummins** de Jamestown, dans l'État de New York, a annoncé la production de son 2 millionième moteur. Cette usine a fabriqué 14,7% de tous les moteurs Cummins produits en 2017. On y assemble notamment les moteurs diesel X15, ISX12, X12, ISM11 et le moteur au gaz naturel ISX12N, à une cadence qui excède généralement les 100 000 unités par an. L'usine compte 1 700 employés.

VOICI POURQUOI.

Puissance et efficacité.
 Vous obtenez beaucoup des deux lorsque vous optez pour un moteur Detroit^{MD} construit aux États-Unis avec votre Western Star. Que vous choisissiez le Detroit DD13[®], le DD15[®] ou le Detroit DD16[®] de 16 litres, vous aurez un moteur qui vous procurera performance et rentabilité pour les années à venir.

Apprenez-en plus au westernstar.com/powertrain



Vivez la différence **ALUTREC**



Une remorque à votre goût
fabriquée ici au Québec

Un produit sur mesure,
léger et durable

Un service de réparation spécialisé
en structures d'aluminium



Tom Armes
Ontario/Ouest du Canada
(519) 878-4051



Richard Cassault
Québec/Maritimes
(418) 952-1341



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



www.alutrec.com

**GRÂCE
À VOUS**

*Alutrec a le vent dans les voiles.
Merci à notre clientèle pour cet
excellent début d'année !*

suite de la page 12

puisqu'il se situe à proximité du poste frontalier le plus achalandé du Québec.

Les haltes routières modernisées offriront des services de base gratuits sans obligation de consommer, et ce, 365 jours par année, 24 heures par jour. Ces services incluent notamment de l'eau potable, des toilettes, une salle d'allaitement, une salle de repos intérieure et des installations récréatives extérieures.

Les conducteurs de véhicule lourd y trouveront également des aires de stationnement plus vaste et des douches leur seront réservées. L'ajout de haltes texto et de zones Wi-Fi sera fait là où la technologie le permet tout comme l'accès à des bornes de recharge pour véhicules électriques. Selon l'intérêt du marché, une offre commerciale étendue (restauration, station-service, dépanneur) se greffera aux nouvelles infrastructures.

Étude

Les femmes plus sûres au volant



L'American Transportation Research Institute (ATRI) a mené une étude qui conclut que les conductrices représentent un risque moins élevé derrière le volant que leurs homologues masculins. Toujours selon l'ATRI, les infractions liées à la conduite insouciance ou dangereuse ou encore l'omission de céder le passage sont toujours au sommet des comportements annonciateurs de collisions.


Ces conclusions sont tirées de la troisième mise à jour du modèle de prédiction des collisions de l'institut, qui met en parallèle des antécédents tels que

des accidents passés, des infractions au code de la route ou des condamnations en ayant découlé à la probabilité qu'un accident se produise dans l'avenir.

L'analyse se base sur des données colligées auprès de plus de 435 000 chauffeurs de camions américains sur une période de deux ans et identifie près d'une douzaine de comportements qui haussent le

niveau de risque d'un accident dans une proportion de plus de 50%.

L'implication passée dans un accident de la route augmente la probabilité qu'il s'en produise un nouveau de 74%, concluent les chercheurs. Il a également été déterminé que les femmes camionneuses sont plus sûres que les hommes dans tous les comportements liés à la



Captez toujours la vraie histoire

ISAAC InView s'intègre parfaitement à l'Internet des camions d'ISAAC^{MD}.

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

À l'affiche

sécurité et statistiquement significatifs, les hommes étant 20% plus susceptibles d'être impliqués dans un accident.

Plusieurs flottes utilisent le modèle de prédiction des accidents de l'ATRI pour guider leurs choix en matière de recrutement et de formation.

«Le modèle de prédiction des accidents de l'ATRI est une source clé de données dans nos pratiques d'embauche et de formation des chauffeurs. La sécurité est au sommet de nos priorités et en comprenant comment l'historique de conduite des chauffeurs peut être lié à la probabilité d'accidents dans le futur, nous sommes en mesure de mettre en place des solutions ciblées afin de minimiser les risques à la sécurité», déclare John M. Prewitt, président de Tideport Distributing.

Le plus récent modèle de prédiction des accidents de l'ATRI identifie également les coûts moyens par accident dans l'industrie, par type de collision et par niveau de gravité.



Camionnage de vrac

Deux applications pour les camionneurs artisans

L'industrie québécoise du camionnage en vrac est résolument sur la voie de la modernisation alors que non pas une, mais deux applications se présentent aux camionneurs artisans et à leurs donneurs d'ouvrage afin de faciliter leurs contacts d'affaires, établis essentiellement pour l'instant via les postes de courtage de l'Association nationale des

camionneurs artisans inc. (ANCAI).

La première solution techno s'appelle «monancai.com» et, après des mois de travail, en est présentement aux dernières phases de développement précédant sa mise en ligne. Celle-ci devrait avoir lieu au cours de l'automne ou au début de 2019, explique M. Jean-Pierre Garand, président de l'ANCAI. Une version préliminaire – ou bêta – de l'outil Web est présentement en cours de validation.

Cette plateforme technologique

VOS BESOINS, NOS SOLUTIONS

Quel sera votre match parfait ?



567 **520** **337** **579**

389 **348** **220**

Excellence
PETERBILT

514 861-PETE
excellence-peterbilt.com

devrait être officiellement présentée aux membres de l'ANCAI à l'occasion du congrès annuel qui se tiendra au Sheraton de Laval du 25 au 28 avril 2019.

En plus de la nouvelle plateforme de l'ANCAI, une application qui porte le nom de Gear.Broker a récemment été mise en ligne et vise, elle aussi, à faciliter le jumelage entre les camionneurs de vrac et les entrepreneurs.

Le créateur de cet outil, David Cantin, nous a expliqué qu'il est notamment actif dans le secteur immobilier et qu'il s'est familiarisé avec le milieu du transport de vrac il y a cinq ans, lorsqu'il a commencé à faire l'acquisition de camions à benne basculante et de machinerie de construction.

« J'ai regardé les forces et les lacunes du transport en vrac et c'est comme ça que l'idée est venue de créer une application pour aider les camionneurs à faire en sorte que leurs véhicules sortent le plus souvent possible », dit-il.

L'un des objectifs de Gear.Broker est

de faire en sorte qu'un transporteur de vrac ait accès à un bassin plus grand d'entrepreneurs que ceux qui constituent son réseau habituel, explique M. Cantin.

Travaux routiers

Québec envisage de prolonger la 40 dans la région de la Capitale-Nationale

La pertinence du prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc (40) sera évaluée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec grâce à une étude des besoins pour laquelle un appel d'offres a été lancé. Cette étude concernera plus précisément l'évaluation du bien-fondé et des impacts de l'aménagement du corridor entre la route de Fossambault à Saint-Augustin-de-Desmaures et l'autoroute Henri-IV (73) à Québec.

La firme retenue par le ministère aura pour mandat de mettre à jour l'étude

des besoins réalisée au début des années 2000. Cette dernière concerne un éventuel projet d'aménagement du corridor acquis par le Ministère il y a plus de 30 ans. L'étude des besoins devra considérer l'ensemble des composantes du territoire à l'étude (mobilité régionale, infrastructures routières, milieu bâti, milieu naturel, etc.) et leurs interrelations.

Le mandat vise à établir le portrait de la situation actuelle et future en vue de juger de la nécessité d'intervenir pour l'aménagement de ce corridor. Les résultats seront connus en 2019.

« Il s'agit d'une étape importante, puisqu'elle permettra d'analyser la situation actuelle en tenant compte de l'évolution de la grande région de la Capitale-Nationale. À la lumière des résultats obtenus, le Ministère évaluera si le prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc vers l'ouest pourrait améliorer de façon significative la fluidité sur notre réseau », a déclaré Mme Véronique Tremblay, ministre déléguée aux Transports.

MANUTENTION TOROMONT

Distributeur des produits Kalmar Ottawa!



Nous sommes votre meilleur choix pour l'achat de votre shunter :

- On vous offre le tracteur de parc T2, le meilleur vendeur en Amérique du nord.
- On vous garantit la paix d'esprit avec notre Service par Excellence 24/7.
- On couvre le Québec en entier pour la vente, le service et les réparations



MAN 09-18

Contactez votre représentant dès aujourd'hui!

Gilles Tremblay | 438-886-9708 | gtremblay@toromont.com

1 855 633-MANU (6268)

manutentiontoromont.com



**NOTRE PNEU SUR/HORS ROUTE
LE PLUS AGRESSIF POUR LES
CONDITIONS EXTRÊMES**



**LE NOUVEAU PNEU MICHELIN^{MD}
X^{MD} WORKS GRIP D**

**CONÇU PAR DES CHAUFFEURS CONFRONTÉS AUX ROUTES
LES PLUS EXIGEANTES AU MONDE***



Barrettes en dents de scie avec + de 800 rebords dentelés pour une traction maximale sur glace et neige compacte



Une conception optimisée pour les chaînes à neige afin de maximiser le temps de disponibilité



Éjecteurs de cailloux pour une excellente protection de la carcasse

michelintruck.com/XWorksGripD

©2018 MNA(C). Tous droits réservés. Le « Bonhomme Michelin » est une marque déposée autorisée par Michelin Amérique du Nord (Canada) Inc.
*Le pneu MICHELIN^{MD} X^{MD} Works Grip D a été conçu sur la base de retours directs de chauffeurs œuvrant dans le secteur de l'énergie et de professionnels de l'industrie en Alberta.



MICHELIN



Réglementation

Plus de restrictions pour les châssis-cabines de remplacement

Les châssis-cabines de remplacement (glider kits) existent depuis des décennies et, si on se fie au paysage réglementaire, ils continueront d'être disponibles dans les années à venir. Mais avec quelques restrictions supplémentaires.

À la suite d'une contestation judiciaire en juillet, l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a été contrainte de suspendre une décision antérieure de ne pas imposer un plafond de production de 300 unités sur les châssis-cabines de remplacement et les véhicules non conformes aux règles d'émission de GES de la phase 2. L'EPA a déclaré qu'elle avait décidé de retirer le plafond de production car elle travaille à finaliser une règle proposée qui abrogerait «certaines exigences en matière d'émissions» sur les châssis-cabines de remplacement,

imposées en vertu des règles de la phase 2 établies en 2016.

Le défi a été soulevé le 17 juillet par l'Environmental Defense Fund, le Center for Biological Diversity et le Sierra Club. Le lendemain, la Cour d'appel des États-Unis pour le district de



Columbia s'est prononcée en faveur de la requête, accordant une suspension temporaire dans l'attente d'une nouvelle décision judiciaire. Il n'est pas clair si l'EPA essaiera à nouveau de supprimer le plafond de production ou si elle laissera cela à la discrétion du tribunal. Il n'est pas clair non plus quelle règle finale concernant les châssis-cabines de remplacement pourrait émerger de l'EPA sous l'administration Trump.

La voie à suivre est un peu plus claire au Canada. Environnement et Changement climatique Canada a publié le 30 mai 2018 son Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs dans la Gazette du Canada.

En ce qui concerne les châssis-cabines de remplacement, des modifications à la règle stipulent que les utilisateurs peuvent équiper un châssis (le glider kit) d'un moteur dont l'année de fabrication est différente de celle du châssis, à condition que le moteur ait déjà été vendu à un premier acheteur (c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'un nouveau moteur) et que l'une des conditions suivantes soit satisfaite :

- Le moteur n'a pas atteint la fin de sa vie utile depuis sa date de fabrication initiale;
- Le moteur a accumulé moins de 160 935 km (100 000 milles) de fonctionnement depuis sa date de fabrication initiale;
- Moins de trois ans se sont écoulés depuis la date de fabrication initiale du moteur;
- Le moteur est de l'année modèle 2010 ou d'une année modèle ultérieure.

La réglementation canadienne sur les émissions de gaz à effet de serre entrera en vigueur en 2020. **TR**

astus®

ELD >>>

Le logbook électronique et la ronde de sécurité intégrés au logiciel de gestion de flotte.

- Rapport de performances chauffeurs
- Rapport de taux d'utilisation des véhicules
- Rapport de consommation de carburant



www.astus.com

astus®

Solution avancée.
Gestion maîtrisée.

Têtes d'affic

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



Wajax Dorval présente *Jacques Boivin* en tant de directeur des pièces. Cumulant 28 ans d'expérience dans le domaine du transport, M. Boivin se spécialise notamment dans les produits Daimler, Detroit ainsi que toutes les gammes de produits rattachées au marché On Highway et celles de l'après-marché.



Camions International Élite accueille *Mikhaël Kovacs* à titre de conseiller aux ventes parmi son équipe. Mikhaël dispose d'une expérience de plus de six ans dans la vente de véhicules et le service à la clientèle.



Lors de l'ouverture de la nouvelle succursale pièces et service de **Manac** au 1350, boulevard Hymus à Dorval, nous avons eu l'occasion de saluer *Richard Goudreau* (directeur, pièces et service); *Tom Ramsden* (vice-président, ventes et marketing) ainsi que *Luc St-Jacques*, directeur général des ventes.



Le 9 juin dernier, plus de 150 personnes étaient présentes à l'ouverture officielle du magasin **Traction** et du centre de services **TruckPro** à Gatineau (deux bannières sous un même toit). Il s'agit d'un deuxième centre de services TruckPro et d'un premier magasin Traction pour *Benoit Trudeau* et *Mélanie Paquin*.

he

du camionnage



assurance

Janet Savernik

Directrice Département Transport

514-425-0505



Centre du Camion

Beaudoin Drummondville

souhaite la bienvenue à *Joël McCaughan* dans son équipe de représentants des ventes. Joël possède plus de 18 ans d'expérience dans le domaine du transport, de la vente conseil et du service à la clientèle.



Kenworth Maska annonce la nomination de deux directeurs commerciaux Finance et Assurance au sein de son équipe. Il s'agit d'*Yves Bénard* et de *Marie-Pier Sévigny*, qui travailleront en étroite collaboration avec l'équipe des ventes. Les nouvelles fonctions de M. Bénard et de Mme Sévigny couvriront l'ensemble du territoire de Kenworth Maska.



Marc Leclair, président de **Fourgons Leclair**, *Sylvie Bourgeois*, contrôleur et *Sébastien Leclair*, directeur des opérations, étaient fiers de prendre part à la première pelletée de terre symbolisant le début de la construction de **Composites Leclair**, une nouvelle division chargée de la fabrication des panneaux composites destinés à la fabrication des remorques et fourgons frigorifiques de l'entreprise. Un nouveau bâtiment industriel sera construit sur la rue Théodore-Viau à Terrebonne.



Le ministère des Relations internationales et de la Francophonie du Québec (MRIF) a créé, pour son cinquantième anniversaire, 50 médailles pour souligner la contribution de personnalités et organisations ayant marqué les relations internationales du Québec. L'une de ces médailles a été remise au **Groupe Lussier**, qui a notamment tissé des liens avec la République de Cuba en y exportant depuis les années 1990 des camions remis à neuf, ainsi que des pièces et composants de rechange. Sur la photo, on peut voir (de gauche à droite) : *Gabriel Lussier* – fondateur du Groupe Lussier, son épouse *Marie-Blanche Chaperon*, *Christine St-Pierre* – ministre des Relations internationales et de la Francophonie du Québec, *Mario Lussier* – vice-président du Groupe Lussier et *Nancy Lussier* – vice-présidente de **Terracam**.



26 septembre

Les obligations découlant des FMCSR et l'application du CSA. Dans le cadre du programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec**. Montréal. 514-932-0377. www.carrefouracq.org

27 septembre

Congrès 2018 du **Comité technique de camionnage du Québec**. Sous le thème de «L'électrification dans les transports!». Centre de Congrès et Banquets Renaissance. Montréal. 450-669-3584. www.ctcq.ca

27 septembre

Soirée vins et fromages. **Club des professionnels du transport Québec inc.** HOTEL10. Montréal. 514-945-0697. www.cptq.ca

10 octobre

Surface Transportation Summit. International Center. Toronto. www.surfacetransportationsummit.com

18 octobre

Dégustation gastronomique d'huîtres. **Club des professionnels du transport Québec inc.** Le Madison. Saint-Léonard. 514-945-0697. www.cptq.ca

22 octobre

55^e Conférence annuelle de l'**Association d'équipement de transport du Canada**. The Westin Prince. Toronto. 226-620-0779. www.ctea.ca

24 au 25 octobre

Salon commercial **Waste & Recycling Expo Canada**. Enercare Centre. Toronto. <http://bit.ly/2FPrLJg>

26 octobre

Dîner annuel des crustacés. **Association du camionnage du Québec**. Le Madison. Saint-Léonard. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

26 octobre

Découvrir et réseauter. Un événement de réseautage du **Club de trafic de Montréal**. Endroit à déterminer. 514-874-1207. info@tcmtl.com

15 novembre

11^e tournoi de Poker Texas Hold'em. **Club des professionnels du transport Québec inc.** Club de Golf Le Mirage. Terrebonne. 514-945-0697. www.cptq.ca

Attrix

888 299-8555
ATTRIX.CA

LA TÉLÉMATIQUE AVANCÉE, SIMPLIFIÉE : ROULEZ MIEUX, ROULEZ PLUS.

Le pouvoir des méga-données (*big data*) au service des transporteurs

- Augmentez la disponibilité de vos équipements
- Optimisez vos trajets (analyses avancées)
- Stimulez la productivité et la sécurité de vos chauffeurs avec le Driver Challenge
- Exploitez mieux les données recueillies (formations disponibles, développement sur-mesure)



Commandes de classe 8 records en juillet

Les commandes mensuelles de camions de classe 8 en Amérique du Nord ont atteint un sommet historique de 52 250 unités en juillet, dépassant le record précédent de 52 194 établi en mars 2006, selon un rapport de la firme FTR. Et les flottes sont clairement désespérées d'obtenir de nouveaux camions.

«Les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement ont commencé vers le mois de mars. Les fabricants d'équipement ont commencé à prendre du retard dans les livraisons aux flottes en avril. Les livraisons se sont légèrement améliorées en juin, mais la plupart des fabricants fonctionnent toujours en mode rattrapage», a déclaré Don Ake, vice-président de la division Véhicules Commerciaux. «On ne sait pas quand les fournisseurs seront en mesure d'améliorer les délais de livraison et si les fabricants d'équipement expédieront toutes les commandes à temps... cela pourrait nécessiter jusqu'à un an pour que tout le monde rattrape son retard.»

En ce qui concerne les ventes réelles de classe 8, Freightliner a ouvert la voie au Canada en juin, avec 1 021 unités, selon WardsAuto. International a terminé en tête dans la classe 7 avec 190 unités, tandis que Freightliner a dominé la classe 6 avec 56 ventes. Ford a terminé au premier rang dans la classe 5 avec 362 unités vendues.

TWIN
MONTRÉAL
LAVAL
QUÉBEC
BESOIN
D'ÉQUIPEMENTS
EQTWIN.CA

Canada – Juin 2018

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Freightliner	1 021	5 278	30,8	32,0
Kenworth	477	2 548	14,4	15,5
Volvo Truck	557	2 389	16,8	14,5
Peterbilt	382	1 993	11,5	12,1
International	348	1 902	10,5	11,5
Western Star	315	1 455	9,5	8,8
Mack	215	907	6,5	5,5
Autre	0	0	0,0	0,0
Total	3 315	16 472	100,0	100,0
CLASSE 7	Juin	DDA	% Juin	% DDA
International	190	852	33,4	28,0
Freightliner	101	704	17,8	23,1
Hino	112	577	19,7	19,0
Peterbilt	103	576	18,1	18,9
Kenworth	56	302	9,8	9,9
Ford	7	32	1,2	1,1
Total	569	3 043	100,0	100,0
CLASSE 6	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Freightliner	56	277	38,4	33,4
Hino	43	262	29,5	31,6
International	35	172	24,0	20,7
Peterbilt	4	68	2,7	8,2
Ford	7	29	4,8	3,5
Isuzu	1	12	0,7	1,4
Kenworth	0	10	0,0	1,2
GM	0	0	0,0	0,0
Total	146	830	100,0	100,0
CLASSE 5	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Ford	362	2 194	48,2	50,7
Hino	145	818	19,3	18,9
Dodge/Ram	124	647	16,5	14,9
Isuzu	103	628	13,7	14,5
Freightliner	12	18	1,6	0,4
Mitsubishi Fuso	1	15	0,1	0,3
International	2	5	0,3	0,1
Kenworth	0	2	0,0	0,0
Peterbilt	2	2	0,0	0,0
GM	0	0	0,0	0,0
Total	751	4 329	100,0	100,0

É.-U. – Juin 2018

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Freightliner	7 672	39 168	35,9	35,6
Peterbilt	3 328	16 889	15,6	15,4
Kenworth	2 749	15 788	12,9	14,3
International	2 492	14 295	11,7	13,0
Volvo Truck	2 542	12 445	11,9	11,3
Mack	2 026	8 605	9,5	7,8
Western Star	542	2 826	2,5	2,6
Autre	0	9	0,0	0,0
Total	21 351	110 025	100,0	100,0
CLASSE 7	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Freightliner	2 620	15 088	47,3	51,5
International	1 434	6 461	25,9	22,1
Peterbilt	752	3 842	13,6	13,1
Kenworth	320	2 074	5,8	7,1
Hino	249	971	4,5	3,3
Ford	163	846	2,9	2,9
Total	5 538	29 282	100,0	100,0
CLASSE 6	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Freightliner	1 747	11 903	29,2	32,3
Ford	1 947	10 010	32,6	27,2
International	1 191	8 951	19,9	24,3
Hino	790	4 018	13,2	10,9
Kenworth	197	1 267	3,3	3,4
Isuzu	96	555	1,6	1,5
Peterbilt	5	67	0,1	0,2
GM	4	27	0,0	0,0
Total	5 977	36 798	100,0	100,0
CLASSE 5	Juin	DDA	% Juin	% DDA
Ford	4 725	25 882	59,1	64,9
Dodge/Ram	1 987	7 612	24,9	19,1
Isuzu	644	2 763	8,1	6,9
Freightliner	384	2 065	4,8	5,2
Hino	204	1 273	2,6	3,2
GM	23	152	0,3	0,4
Mitsubishi Fuso	21	86	0,3	0,2
Kenworth	1	16	0,0	0,0
International	1	12	0,0	0,0
Peterbilt	1	5	0,0	0,0
Total	7 991	39 866	100,0	100,0



AFFAIRES DE FAMILLE



Peu importe la nature de la marchandise, les vrais professionnels du camionnage comptent sur les camions Hino pour transporter leur cargaison et l'amener à destination, à temps et en toute sécurité. Voilà pourquoi Hino propose une gamme complète de camions de poids moyen à capot conventionnel à la fois élégants, robustes et économes en carburant, disponibles avec freins hydrauliques ou pneumatiques afin de convenir au caractère unique de toute application.

Avec le moteur Hino J08 livrant une puissance de 230 à 260 chevaux, ces camions sont offerts en de multiples configurations et dans un éventail de PNBV allant de 25 500 à 35 000 lb. Voilà une famille élargie de camions Hino pour répondre à tous les besoins de votre entreprise!

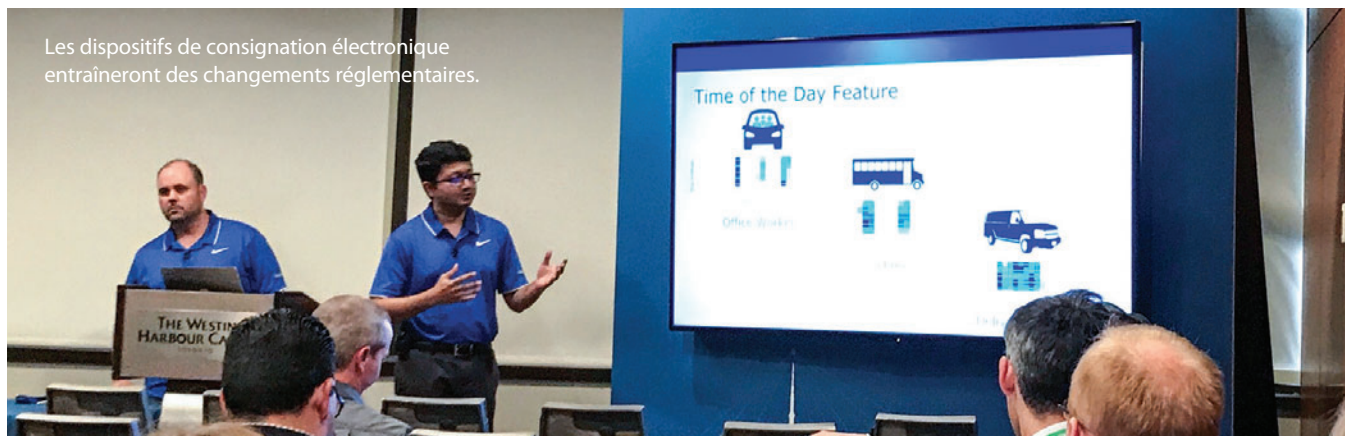
L'AVANTAGE DE POSSÉDER UN HINO.



www.hinocanada.com

Avis de non-responsabilité : Hino Motors Canada, Ltd. n'approuve pas nécessairement les applications qui sont représentées dans cette publicité. Certains véhicules sont illustrés avec de l'équipement offert en option. Certains équipements illustrés sont installés par le concessionnaire ou un sous-traitant. Veuillez consulter le plus récent manuel du carrossier au www.hinocanada.com pour connaître les applications approuvées.

Les dispositifs de consignation électronique entraîneront des changements réglementaires.



L'heure du changement

Les données recueillies par les dispositifs de consignation électronique pourraient entraîner une mise à jour des heures de service

Geotab est convaincue que d'autres changements à la réglementation sur les heures de service aux États-Unis sont en cours, à mesure que les données seront recueillies par les dispositifs de consignation électronique (DCE, ou ELD en anglais) obligatoires depuis peu.

«La seule chose que nous pouvons vous dire avec certitude, c'est que les choses vont changer et qu'elles changent présentement», a déclaré Scott Sutarik, vice-président associé des solutions de véhicules commerciaux, lors d'une mise à jour durant la conférence Connect 2018 de l'entreprise.

Vik Sridhar, directeur de l'ingénierie des solutions – DCE, a déclaré que les dispositifs obligatoires ont révélé des failles dans la réglementation liée aux heures de service, qu'il considère comme une solution universelle ne convenant pas à tout le monde.

Les carnets de route en papier suivaient le temps par incréments de 15 minutes et permettaient aux chauffeurs une certaine flexibilité, même si la Federal Motor

Carrier Safety Administration (FMCSA) a déclaré qu'il n'y avait jamais eu de flexibilité dans la réglementation. Mais les dispositifs électroniques mesurent les mouvements d'un camion seconde par seconde dès qu'il atteint une vitesse de 8 km/h, créant des problèmes pour les chauffeurs en quête de stationnement au-delà des cycles de travail désignés, ou ceux qui sont au milieu d'une période de repos.

Pour remédier à cela, la FMCSA a récemment clarifié la réglementation pour permettre une utilisation plus large du transport personnel, en plus d'exempter les transporteurs agricoles de la règle des 150 milles à vol d'oiseau, tant que le produit transporté conserve sa forme originale.

Maintenant que les règles pour les transporteurs agricoles ont été finalisées, on ne s'attend pas à ce que les exemptions précédentes soient renouvelées.

Ce ne sont que des exemples de ce que M. Sridhar prévoit comme une tendance à venir pour la réglementation.

«Je vois seulement qu'il y aura de plus en plus [de changements]... cela ne va pas

s'arrêter», a-t-il déclaré. «Il est temps de mettre à jour la définition du transport pour usage personnel.»

Le transport pour usage personnel peut maintenant servir non seulement lorsque l'on cherche un stationnement, mais aussi pour des déplacements dans la cour qu'il faudrait effectuer en pleine nuit. Lorsque les chauffeurs et les flottes tentent d'établir ce qui constitue le transport pour usage personnel, ils doivent déterminer si l'action contribuera à faire avancer le chargement. Si la cargaison n'avance pas, l'action pourrait alors relever d'une exemption valable.

Alors que des lobbyistes travaillent sur d'autres changements possibles, une partie de la mise à jour de la conférence traitait des efforts de Geotab pour travailler avec les politiciens afin de créer des règlements sur les heures de service qui correspondent mieux aux réalités opérationnelles de l'industrie.

La FMCSA s'affaire à répondre aux pétitions déposées par des groupes tels que l'Owner-Operator Independent Drivers Association, en plus d'examiner des solutions possibles comme un projet pilote pour tester les périodes de pause fractionnées.

Les activités au sud de la frontière sont surveillées de près par les Canadiens qui se préparent à l'entrée en vigueur d'un

Au carrefour

règlement sur les dispositifs de consignation électronique en 2020, et peut-être même en 2019.

M. Sutarik s'attend à ce que la réglementation du Canada se rapproche de celle des États-Unis, et a souligné que les deux pays sont assez bien alignés sur la question.

Les DCE : une menace à la sécurité

Glenn Atkinson, vice-président de la sécurité des produits chez Geotab, considère les dispositifs de consignation électronique comme une réelle menace à la sécurité dans l'industrie du camionnage.

«Il est surprenant de voir le nombre de petites et moyennes entreprises qui ne sont pas au courant de ce qu'elles mettent dans leurs camions», a-t-il déclaré lors d'une séance de la matinée durant la conférence de Geotab.

Les flottes et les voituriers-remorqueurs qui ont acheté des dispositifs moins chers ou provenant de plus petits fournisseurs

n'ont peut-être pas la sécurité qu'ils croient avoir, d'ajouter M. Atkinson.

Comme tous les appareils électroniques, lorsque les DCE transmettent des informations par ondes hertziennes à des bases de données principales, ils initient un processus appelé établissement de liaison (handshake).

Cet établissement de liaison se produit lorsque le périphérique transmet une clé de diversification par mesure de sécurité, et comme un mot de passe, cela confirme que les périphériques sont autorisés à partager des informations cryptées entre eux.

Dans certains cas, cette mesure de sécurité est exactement ce qui rend l'appareil vulnérable aux pirates.

Des étudiants du programme d'ingénierie de la cyber-sécurité des poids lourds de l'université de Tulsa ont constaté que ceux qui avaient des clés de diversification plus courtes, et ceux dont les clés de diversification ne changeaient pas à chaque utilisation (également appelées clés de diversification dynamiques), se

pirataient facilement.

En travaillant sur un projet visant à trouver des vulnérabilités dans les systèmes, les étudiants ont été en mesure de s'infiltrer dans les DCE qui font seulement appel au cryptage de 8 ou 16 bits.

Dans le cas des clés plus courtes, les étudiants ont pu créer un programme qui a découvert la clé et accéder aux périphériques avec très peu d'efforts.

Les gens malintentionnés aiment partager l'information, poursuit M. Atkinson, alors les clés qui sont brisées sont susceptibles d'être partagées dans les communautés en ligne de piratage.

Cependant, la solution au problème n'est pas de verrouiller les dispositifs en s'assurant que leur programmation n'est pas basée sur une source libre. Les experts s'accordent à dire que la programmation à source ouverte – les plateformes non exclusives qui permettent le travail de plusieurs développeurs – contribuent à identifier les lacunes liées à la sécurité plus rapidement et plus facilement.

La réponse consiste à s'assurer que la clé de diversification pour les périphériques est plus longue et dynamique, en faisant appel au cryptage de 96 bits ou même 256 bits qui change après chaque établissement de liaison.

Les flottes peuvent le faire en discutant avec les fournisseurs de logiciels DCE et les entreprises offrant des dispositifs de consignation électronique, et en leur posant des questions sur la sécurité.

Pour celles qui ont déjà des dispositifs dans leurs camions, les informations de la clé de diversification sont généralement disponibles en ligne ou dans le manuel d'utilisation, ou peuvent être abordées avec un représentant du fournisseur.

Pour celles qui utilisent déjà des dispositifs faisant appel à des clés de diversification plus courtes, la réponse serait peut-être d'y attacher un autre périphérique, ce qu'on appelle une coupure matérielle.

Des coupures matérielles compatibles permettront aux dispositifs de consignation électronique de fonctionner tout en bloquant l'accès des pirates potentiels. La solution n'est pas idéale, car elle verrouille le dispositif et peut rendre son utilisation plus difficile, mais elle sert de mesure provisoire si les flottes ne veulent pas remplacer leur matériel. **TR**



RCI

RECRUTEMENT & CONSEIL INTERNATIONAL

La solution des professionnels

Votre entreprise connaît une pénurie de main-d'œuvre? 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 | rcinternational.ca

Le *pou/s* de l'industrie

Faites-nous part de vos commentaires sur... **l'étiquette de conduite**

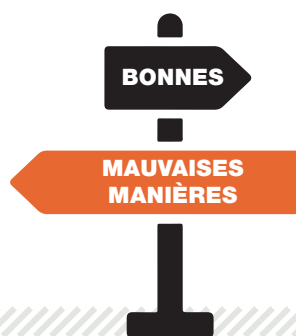
Il y a des règles officielles sur la route, qui rendent chaque journée légèrement plus supportable. Mais sommes-nous en train de perdre ce sens de la courtoisie commune? Nous avons demandé ce que vous pensez de l'étiquette sur la route.

Croyez-vous que le sens de l'étiquette de conduite diminue?



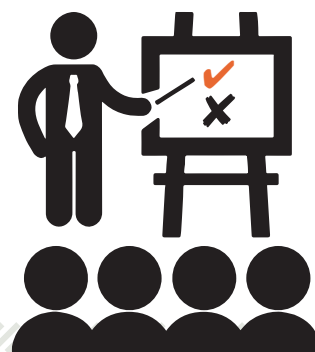
OUI
93%
NON
7%

Croyez-vous que la plupart des chauffeurs débutants manquent de bonnes manières sur la route?



OUI
81%
NON
19%

L'étiquette devrait-elle faire partie de la formation des chauffeurs débutants?



OUI
99%
NON
1%

Quelle est votre principale bête noire sur la route?

(Sélectionnez une seule réponse)

- 43%** Les habitudes de conduite dangereuses chez les conducteurs de voitures
- 36%** Les habitudes de conduite dangereuses chez les autres camionneurs
- 12%** Autre
- 3%** Les chauffeurs qui ne sont pas amicaux
- 3%** Les chauffeurs qui jettent leurs déchets n'importe où
- 1%** Les autres chauffeurs qui monopolisent les installations dans les relais routiers
- 1%** Les autres camionneurs qui ne laissent pas suffisamment de place devant les pompes à carburant et dans les stationnements
- 1%** Les chauffeurs qui ne s'arrêtent pas lorsqu'ils voient un camion en panne sur le bord de la route



Quels sont les trois principaux comportements que les chauffeurs d'aujourd'hui devraient adopter plus souvent? (Sélectionnez trois réponses ou éléments)

- 71%** Éviter le talonnage
- 50%** Éviter les dépassements inappropriés
- 37%** Utiliser les clignotants correctement
- 27%** Porter des vêtements propres d'allure professionnelle
- 21%** Faire clignoter ses phares en guise de remerciement lorsqu'on vous laisse changer de voie
- 21%** Aviser les autres chauffeurs en cas de danger sur la route
- 16%** Conduire lentement dans les stationnements
- 13%** Saluer les autres chauffeurs et adopter un comportement amical
- 11%** Autre
- 10%** Éviter de rester stationné trop longtemps devant les pompes à carburant
- 8%** Éviter de se faufiler devant les autres à la station-service
- 5%** Laisser davantage de place aux autres camions dans les stationnements
- 4%** Éviter d'accaparer les installations dans les relais routiers
- 3%** Éviter les conversations trop longues ou personnelles sur un canal CB de groupe
- 1%** Éviter les pauses inutilement longues dans les relais routiers



Delo[®] On va plus loin



NI LA PLUIE, NI LA NEIGE
NI 23 HEURES DANS LA NOIRCEUR
NI LES MISSIONS ÉCHOUÉES DES CAMIONNEURS PAR LE PASSÉ
NI LES ACTES DE LA NATURE...
NE M'EMPÊCHERONT, AINSI QUE CES PNEUS CHAÎNÉS
D'ATTEINDRE LES AVANT-POSTES FINALS
DE CETTE VASTE FRONTIÈRE

Lisa Kelly dans Le Convoi de l'extrême du réseau History[®]
Utilisatrice des produits Delo[®] depuis 2005

DES TÂCHES PEU COMMUNES EXIGENT UNE TÉNACITÉ HORS DU COMMUN



Les produits Chevron sont offerts aux emplacements suivants :

CHEVRON CANADA LIMITED
500-5th Ave. S.W.
Calgary AB T2P 0L7
SF : 1 (800) 822-5823
canada-french.deloperformance.com

CATALYS LUBRICANTS
7483 Progress Way
Delta BC V4G 1E7
SF : 1 (855) 946-4226
catalyslubricants.ca

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

UFA
4838 Richard Rd. S.W.
Suite 700
Calgary AB T3E 6L1
Tél : (403) 570-4306
ufa.com

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

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

49 NORTH LUBRICANTS
1429 Mountain Ave., Unit 2
Winnipeg MB R2X 2Y9
Tél : (204) 694-9100
Fax: (204) 775-0475
49northlubricants.com

CASE 'N DRUM OIL INC
3462 White Oak Road
London ON N6E 2Z9
SF : 1 (800) 265-7642
cndoil.ca

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

LUBESOURCE
351 Caldari Rd.
Vaughan ON L4K 4S9
Tél : (905) 695-0781
lubsource.ca

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

MACEWEN PETROLEUM INC
18 Adelaide St.
Maxville ON K0C 1T0
SF : 1 (800) 267-7175
macewen.ca

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

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

Un produit de la compagnie Chevron © 2018 Chevron Canada Limitée. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce sont la propriété de Chevron Intellectual Property LLC ou de leurs détenteurs respectifs.

Faits et chiffres




30 camions électriques

Penske Truck Leasing et **NFI** recevront les 30 premiers camions électriques **eCascadia** et **eM2** dans le cadre du programme Electric Innovation Fleet de Daimler Trucks North America. La production en série des véhicules électriques doit commencer en 2021.

178,4 tonnes-milles au gallon

Le camion aérodynamique Starship Initiative, un projet de démonstration impliquant **Shell Lubricants** et **AirFlow Truck Company**, a terminé son essai de 3 700 km le 24 mai dernier et a atteint 178,4 tonnes-milles au gallon. Selon les participants, cela représente une amélioration d'environ 248 pour cent de la moyenne nord-américaine par rapport à la mesure qui combine le poids de la cargaison et le carburant consommé. La consommation moyenne de carburant était d'environ 8,94 milles au gallon américain (26,4 litres aux 100 km).



2 nouveaux membres se joignent à TruckPro

Le réseau **TruckPro** a accueilli deux nouveaux membres au sein de son réseau, soit **Garage Benoit Trudeau Inc** (Gatineau, Québec) et **Webb Truck Repair Inc.** (Dryden, Ontario). TruckPro compte désormais plus de 130 centres de services en réparation de véhicules lourds au Canada.

700 constats d'infraction lors de l'opération Corridor

Lors d'une campagne éclair de sécurité, menée les 13 et 14 juin par la Police provinciale de l'Ontario et le ministère des Transports de l'Ontario, quelque 700 constats d'infraction ont été remis à des chauffeurs commerciaux. Les principales infractions constatées lors de l'**opération Corridor** comprenaient notamment les excès de vitesse (226 infractions), des problèmes d'équipement (176 infractions) et l'omission de porter la ceinture de sécurité (107 infractions).



15 minutes pour des changements d'huile

Le premier centre de vidange d'huile rapide **Total Rubia** du Canada a ouvert ses portes à Kleinburg, en Ontario, dans le cadre d'un partenariat entre RTP et Total Canada. Le poste de travail peut accueillir deux camions à la fois et complétera les changements d'huile en 15 minutes. Selon Franck Bagouet, président de Total Canada, le modèle a déjà fait ses preuves en Amérique du Sud, en Europe et en Asie.

88% des accidents en lien avec le comportement

Selon l'étude **Large Truck Crash Causation** (Study) de la U.S. Federal Motor Vehicle Safety Administration, le comportement du chauffeur joue un rôle dans plus de 88 % des accidents de camions lourds, et dans 93 % des accidents des véhicules de tourisme. La Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) a cité ces chiffres lors de l'annonce de programmes visant à mettre l'accent sur les comportements de conduite dangereux, durant l'Operation Safe Driver Week tenue du 15 au 21 juillet.

FACILE À VOIR

Volvo crée les normes de sécurité.



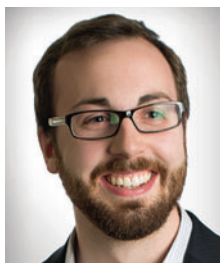
Le nouveau VNR améliore la légendaire visibilité de Volvo. La pente agressive de son capot et son pare-brise sans joint fournissent aux chauffeurs les meilleurs angles de vision de l'industrie. En combinaison avec les normes de sécurité comprenant l'Assistant de conduite active Volvo (Volvo Active Driver Assist), la Technologie de stabilité améliorée Volvo (Volvo Enhanced Stability Technology) et les phares DEL optimisés, nous sommes fiers de dire qu'il s'agit du plus sécuritaire de nos Volvo.

Apprenez-en plus à volvotrucks.ca/fr-ca

LE NOUVEAU VOLVO VNR

Volvo Trucks. Driving Progress





Adaptation : le quotidien des chauffeurs-livreurs

Par Samuel Laverdière, CRIA

La manutention, c'est un des sujets les plus prisés quand on pense à la prévention des blessures au travail. Quel travailleur n'a pas à déplacer, transporter, empiler ou désempiler des caisses, des boîtes ou n'importe quel autre genre de marchandises? Et, dans bien des cas, le «prends ton bord» n'est pas une option : le travailleur est seul et doit se débrouiller lui-même pour accomplir la tâche.

Y a-t-il une technique miracle à décrire et à mettre de l'avant dans une chronique? Évidemment, non. Les éboueurs, les distributeurs alimentaires, les déménageurs, les livreurs d'électroménagers et autres manutentionnaires ont chacun leurs propres méthodes, qui changent elles-mêmes quotidiennement. Attardons-nous, justement, à ces éléments à considérer pour le choix de la technique optimale de manutention à appliquer.

Alain, le chauffeur-livreur

Illustrons le tout avec un cas fictif : imaginons un travailleur, appelons-le Alain, qui est chauffeur-livreur pour un distributeur de bière. Alain a 42 ans, 6'2" et 170 lbs. Il effectue ses livraisons principalement pour des dépanneurs et certains petits bars dans la région de Sherbrooke. Les tâches de manutention d'Alain ressemblent à : charger les caisses de 12 ou 24

Éléments	Facteurs à considérer	Le cas d'Alain
La personne	<ul style="list-style-type: none"> • La force qu'il peut générer • Les blessures antérieures au dos 	<ul style="list-style-type: none"> • Efforts soutenus • Douleurs au bas du dos
La tâche	<ul style="list-style-type: none"> • Levage avec ou sans un équipement • Charger/décharger/trier/entreposer • Les flexions et les torsions • L'organisation matérielle de l'espace 	<ul style="list-style-type: none"> • Prend les charges en hauteur • Se tient sur une marche étroite • Doit pousser les caisses
L'équipement	<ul style="list-style-type: none"> • La charge à déplacer • Les outils d'aide à la manutention 	<ul style="list-style-type: none"> • Caisses, barils • Diable
L'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • L'éclairage • La température • L'état du sol et des planchers • L'espace disponible • La circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement en bord de rue • Sous-sol de dépanneur • Encombré et sombre • Escalier endommagé et glissant • Plafond bas
Le moment	<ul style="list-style-type: none"> • Heure de la journée • La durée de la journée de travail • Les contraintes de temps 	<ul style="list-style-type: none"> • Circulation à l'heure de pointe • Fin de quart pénible • Délais de livraison serrés


bouteilles ou canettes et des barils de 56 à 140 lb dans la semi-remorque, transporter ces marchandises dans les caves des établissements. Pour le déchargement des barils, sa technique est totalement différente : le baril n'a pas la même forme, son poids est différent et donc il doit travailler d'une tout autre manière.

Ses efforts sont variés : il doit parfois tenir ses caisses durant plusieurs minutes et parfois pendant quelques secondes, le temps d'empiler les caisses sur le diable. Mais au bout de sa journée de 10 heures, le stress dû aux contraintes de temps et son historique de mal de dos le rattrapent. Aussi, pour réaliser sa tâche, Alain a la possibilité d'utiliser un diable pour transporter les caisses.

Assembler les morceaux

Un individu qui accomplit une tâche, à un moment donné, avec des équipements, dans un environnement précis, c'est ce qu'on appelle les composantes du travail; ces éléments interagissent entre eux de façon continue. L'accident de travail survient quand un ou plusieurs de ces éléments font défaut. Dans une journée normale, Alain doit prendre et déposer des caisses et des barils à raison de plusieurs centaines de répétitions, dans des dizaines de lieux différents. Il considère, consciemment ou non, ces éléments dans sa prise de décision pour la bonne technique de manutention. (Voir tableau ci-haut)

S'interroger sur les facteurs à considérer représente un excellent départ pour un ges-

tionnaire qui veut s'attaquer aux problématiques de manutention dans son organisation. Ça ne donne pas de réponse définitive, car pour le chauffeur-livreur, rien n'est définitif. Son travail lui demande de la réflexion, de l'organisation mais aussi une dose de débrouillardise. Pour plus de détails sur les principes de manutention manuelle, je vous invite à consulter les documents de Via Prévention sur le sujet. 

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

Double Coin réussi un tour du chapeau



1 Garantie de 7 ans/3 rechapages
sur pneus de camion et hors route

2 Programme national pour parc de
Camion, d'un océan à l'autre

3 Soutien technique et service à la
clientèle exceptionnels



© 2018 Huayi Tire Canada, Inc.

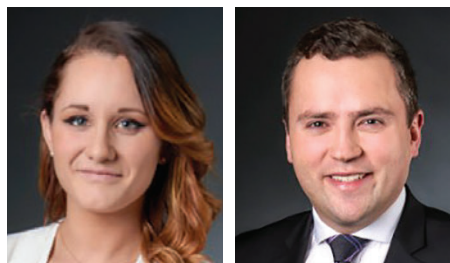
Disponible via notre centre de distribution canadien

Contactez-nous au 514-914-8414 ou
visitez le huayitirecanada.com/fr



HTC HUAYI TIRE CANADA, INC.

Canada's Premier Tire Marketer and Distributor



Les nouvelles dispositions sur les distractions au volant

Par Me Sarah Routhier et Me Pierre-Olivier Ménard Dumas

Le Projet de loi n°165 - *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (« Loi ») a été sanctionné en avril 2018. Depuis, nous constatons que les articles de la Loi qui paraissent soulever le plus de questionnements concernent les distractions au volant.

La disposition principale qui adresse la question des distractions au volant est l'article 443.1 du *Code de la sécurité routière* (« Code »). De manière générale, il est interdit d'utiliser au volant un téléphone cellulaire, un appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou un écran d'affichage. Sont donc visés, par exemple, les tablettes numériques, les montres intelligentes et les lecteurs de type « iPod ».

Le Code énonce toutefois qu'il sera possible de faire usage d'un téléphone muni d'un dispositif mains libres. Attention, un conducteur d'un véhicule routier ne pourra porter un écouteur qu'à une seule oreille.

L'article 443.1 du Code dispose également qu'il sera permis de consulter un écran d'affichage ou d'actionner une commande sur celui-ci, à la condition que les formalités suivantes soient toutes satisfaites pour l'écran :

❶ il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses

équipements usuels;

❷ il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

❸ il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

❹ il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

Notons que le législateur n'a pas encore précisé la teneur de ces « informations pertinentes à la conduite », ce qui laisse place à l'interprétation. Néanmoins, il apparaît possible de faire usage de systèmes GPS et de fiches journalières électroniques, en respectant les conditions ci-haut mentionnées, l'information affichée étant raisonnablement pertinente à la conduite.

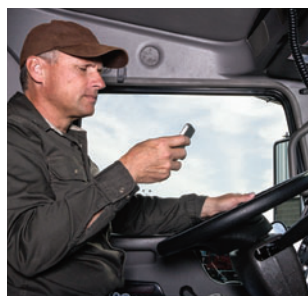
Dispositions transitoires de la Loi

Pour préciser l'article 433.1, le législateur s'est laissé le pouvoir d'adopter des règlements. Il s'agit d'un excellent mécanisme qui permettra d'ajuster la législation rapidement, notamment pour suivre la technologie qui ne cesse d'évoluer.

Entre-temps, les dispositions transitoires de la Loi

viennent ajouter à l'article 443.1 jusqu'à la date de l'entrée en vigueur d'un premier règlement.

On retrouve notamment dans ces dispositions transitoires une exemption à l'interdiction de 443.1 pour une radio bidirectionnelle (« CB »). Il est donc permis



d'utiliser un CB si l'appareil respecte les conditions 2 à 4 de l'article 433.1 énumérées précédemment. Cette disposition est une bonne nouvelle pour l'industrie, car elle évitera la confusion relativement à l'application du Code pour ce dispositif, comme ce fut le cas dans les années qui ont suivi l'introduction de l'interdiction du cellulaire au volant en 2008.

Politiques administratives de la Société de l'assurance automobile du Québec

Dans une édition spéciale de son infolettre Le Relayeur du mois d'août 2018, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a indiqué ses intentions pour faire suite aux modifications du Code qui viennent d'entrer en vigueur. On y mentionne qu'une contravention à l'article 443.1

entraînerait une pondération de trois points tant dans le dossier du propriétaire et de l'exploitant (« Dossier PEVL ») que dans le dossier professionnel du conducteur (« Dossier CVL »).

Fait important à noter dans cette infolettre : la SAAQ entend appliquer de manière **rétroactive** la pondération des infractions en vertu de cet article depuis la date de son entrée en vigueur. En d'autres mots, les contraventions émises depuis le 30 juin 2018 sous l'article 443.1 seraient considérées par la SAAQ dans le Dossier PEVL et le Dossier CVL, et ce, même si la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* ou la *Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds* n'ont pas encore officiellement été modifiées, entre autres, par un *Bulletin d'information à l'intention des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds* (« Bulletin »).

Il est particulier pour la SAAQ de venir modifier ainsi rétroactivement les règles du jeu et il est à espérer qu'un Bulletin soit émis afin de préciser que les changements aux politiques ne seront pas rétroactifs, comme annoncé. **TR**

Me Sarah Routhier est avocate et **Me Pierre-Olivier Ménard Dumas** est avocat associé en droit du transport chez Stein Monast, SENCRL. www.droitdutransport.ca



LEADER CANADIEN DANS LA FABRICATION DE SEMI-REMORQUES



NOUVEAU

MAINTENANT 3 CENTRES DE PIÈCES ET SERVICE POUR MIEUX VOUS SERVIR!

BOUCHERVILLE: 514 527 8031 DORVAL: 514 780 1988

ETOBICOKE: 800 956 2622



UNE TRADITION DE ROBUSTESSE ET DE LÉGÈRETÉ

BUREAUX DE VENTES

Montréal: 1 800 361 7900

Québec: 1 800 463 2615

Rivière-du-Loup: 1 877 653 7092

www.manac.com

facebook.com/manacinc



Nicolas Gagnon, et son Peterbilt de quelque 2 500 chevaux, ont dominé le Rodéo pour la deuxième année de suite, décrochant les grands honneurs dans la classe A, «bobtail» et «chargé».

Puissance pure

Le rendez-vous annuel de Notre-Dame-du-Nord continue à faire courir les camions et les foules!

Par Rolf Lockwood

Assister au Rodéo du Camion fait partie de la liste de choses à faire de bien des gens, et pas seulement au Canada. Cette année, la 38^e édition de l'événement haut en couleur tenue les 4 et 5 août a attiré des spectateurs d'aussi loin que le Japon et l'Australie, dont la destination cible était le Rodéo. Au cours des années passées, des groupes d'Allemands et de Finlandais enthousiastes s'ajoutaient à la foule toujours en délire, et il y a quelques années, ces derniers ont même amené un camion de démonstration avec eux.

L'événement annuel transforme complètement la petite ville de Notre-Dame-du-Nord, sur les rives du lac Témiscamingue, et rapporte quelque 4,5 millions de dollars de recettes dans les coffres locaux.

En pleine ville, des camions chargés ou à vide (bobtail) font la course côte à côte dans une rue en pente – qui atteint 12 % de dénivellation – durant deux journées de rondes éliminatoires. Les courses sont divisées en trois catégories de puissances en plus de la classe appelée «Zézette», qui est essentiellement réservée aux camions

de course d'accélération (hot rods). On l'appelle parfois la compétition «hors la loi». Chargé signifie un train routier de type B d'un poids de 63 500 kg, soit environ 140 000 livres. Le parcours bobtail a une longueur de 750 pieds (229 m), alors que la ligne d'arrivée pour la catégorie Chargé se trouve à 550 pieds (168 m).

Cette année, le coureur le plus rapide dans la classe «A» (Chargé et Bobtail) a été Nicolas Gagnon, qui avait déjà remporté cet honneur l'an dernier. Son Peterbilt a atteint près de 130 km/h à la ligne d'arrivée. Il s'agit d'un camion de course pur, comme beaucoup d'autres au Rodéo, et son moteur industriel Caterpillar C18 produit une tonne de chevaux.

En deuxième place dans la catégorie Bobtail, on retrouve Jean-Luc Bossé, dont l'unique Kenworth orange n'a jamais aussi bien paru. Il avait terminé au cinquième rang l'an dernier. La deuxième place dans la catégorie Chargé est occupée par Steve Goulet pour une deuxième année consécutive. Jamais bien loin du sommet du classement, il était deuxième dans la catégorie Bobtail

en 2017, et quatrième cette année.

Le Freightliner vert frappant de Martin Couture avait terminé en première position dans les catégories Chargé et Bobtail de la classe «B» l'an dernier mais, cette année, il n'a remporté la victoire que dans la catégorie Bobtail, finissant en deuxième position dans la catégorie Chargé, après le Kenworth W900 piloté par Paulo Gagnon. C'est Stéphane Gagnon qui a terminé en troisième position dans la course Bobtail.

Dans la catégorie Zézette, où tout peut arriver, Guillaume Bergeron était au volant de son Western Star équipé d'un moteur Detroit, qui appartenait autrefois à la légende Donald «Baby Mad Dog» Vachon. Cette année, il a été battu par le rapide Mack du vétéran Franco Touzin, soit le résultat inverse de l'an dernier. Cette bataille, toujours divertissante, opposait deux très bons pilotes dans des camions superbement préparés.

Le grand tirage est toujours un des moments clés du Rodéo. Cette année, le premier prix était une mise de fond de 110 000 \$ sur un Peterbilt 389 2019 ou 100 000 \$ en argent. C'est Marielle Bergeron et Albert Viger, de Saint-Édouard-de-Fabre, qui ont remporté le premier prix. Ils ont choisi l'argent. Daniel Laroche a également gagné le choix entre un nouveau Ford F150 ou un Jeep Wrangler. Au total, plus de 200 000 \$ en prix ont été remis. **TR**

UNE AFFAIRE D'ÉQUIPE

Photo : Annie Bigras/Pure Perception

De son siège de camionneur à celui de président du Groupe Trans-West, Réal Gagnon a toujours gardé sa passion du transport et son désir de se surpasser.

Par Steve Bouchard

C'est près de la frontière du Québec et de l'Ontario, aux petites heures du matin, que Réal Gagnon a vu l'image qui allait influencer son avenir.

«J'avais 16 ans. Mon père, propriétaire de Roberval Express, m'avait réveillé pour aller à Rivière-Beaudette», se rappelle le président du Groupe Trans-West, la 12^e plus grande flotte publique du Québec selon notre sondage annuel.

«Derrière le comptoir du truck stop où nous sommes arrêtés déjeuner, il y avait une photo d'une flotte de camions américains. Des beaux Peterbilt. Tous les chauffeurs étaient habillés pareil. Ce matin-là, je me suis dit : c'est ça que je veux. Ça a été mon flash. Mon objectif.»

Une quarantaine d'années plus tard, Réal Gagnon peut dire qu'il a réussi. Son entreprise, spécialisée dans le transport réfrigéré longue distance, affiche un chiffre d'affaires de 100 millions de dollars et, est membre du Club Platine des Sociétés les mieux gérées au Canada, qui regroupe les entreprises qui conservent le titre de Mieux gérée pendant au moins



Réal Gagnon a bâti Trans-West de toutes pièces, selon un modèle d'affaires qui lui est unique, basé sur le respect et offrant une grande flexibilité à ses routiers.

sept années consécutives, et a été nommée meilleur transporteur en sécurité en Amérique du Nord par l'American Trucking Associations en 2017, en plus d'avoir décroché plusieurs deuxièmes et troisièmes places au cours des années antérieures.

Dormir sur une planche avec les moustiques

Douzième Gagnon de sa lignée, Réal a été élevé dans le camionnage.

Avoir un patron au-dessus de lui ne l'a jamais intéressé. Opérateur habile doté d'un esprit d'entrepreneuriat inné, le métier de voiturier-remorqueur l'appelait, lui offrant la liberté et l'autonomie qu'il recherchait.

«C'est un peu ça qui m'a fait partir de l'entreprise familiale. J'étais le plus jeune, mais je voulais surtout être auto-

nome, avoir mon camion, conduire pour conduire.»

À 17 ans, il a acheté son premier camion, un GM Astro avec un moteur 318 qu'il n'a pas gardé très longtemps, parce qu'il lui a occasionné quelques problèmes.

Puis il a acheté un International S2575 à cabine de ville. Pour faire de la longue distance dans l'Ouest canadien! «J'ai fait un an et demi dans l'Ouest canadien sans compartiment-couchette!», lance-t-il.

Pour dormir, il y avait son sac de couchage à sa droite et, derrière, la planche qui lui servait de matelas une fois déposée sur les deux sièges. Stratégiquement percé, un trou permettait de faire passer le bras de vitesse à travers la planche. «Je me couchais avec les maringouins, à 2 heures du matin», sourit M. Gagnon. Ah oui! Il n'y avait pas d'air climatisé non plus.

«Je voulais acheter le strict mini-

mum, mais flambant neuf», de dire Réal Gagnon. «Les payes se sont mises à entrer, j'ai vendu mon Inter et je me suis acheté un Freightliner noir. Je transportais de la machinerie lourde. Ensuite, je suis allé travailler sur la Côte Est américaine.»

C'est en 1981 que Réal Gagnon a acheté sa première remorque frigorifique et a commencé à faire du transport au Texas et en Californie, jusqu'à ses 30 ans.

L'entreprise familiale se spécialisait dans le transport frigorifique. C'est donc là que Réal Gagnon a acquis l'expertise qui allait lui être importante plus tard. Mais, à l'époque, il fallait des permis de transport difficiles à obtenir, d'autant plus dans le frigorifique au Québec. C'est pour cette raison qu'il a commencé à faire du transport aux États-Unis.

«Avec le transport longue distance, je faisais un voyage aller-retour. Pas besoin de me trouver trois voyages dans la semaine et d'aller trois fois à Philadelphie. J'avais déjà essayé et je n'aimais pas ça», relate-t-il.

Le transport longue distance offrait un autre rythme de travail. Mais il y avait aussi un bon montant d'argent rattaché au bout du voyage.

«Dans l'entreprise familiale, j'ai travaillé dans tous les départements, dont la facturation. Je faisais des factures de 200 ou 300 \$. Quand mon père m'a demandé pourquoi j'aillais si loin, je lui ai répondu, quand je fais une facture, je fais une facture... de 4 000 \$!»

Les débuts d'une nouvelle entreprise

L'histoire classique du voiturier-remorqueur qui a bâti une importante entreprise de camionnage avec le temps s'applique parfaitement à Réal Gagnon. À mesure que les affaires grandissaient, il confiait de plus en plus de voyages à des confrères. Au début de la trentaine, il a commencé à réduire son temps sur la route et à bâtir Trans-West.

Le modèle d'affaires initial s'appuyait donc sur l'utilisation de voituriers-remorqueurs. Au moment de son incorporation, Trans-West possédait un camion. Au fil du temps, le personnel routier a atteint quelque

80 voituriers-remorqueurs.

Réal Gagnon raconte : «Nous avons fonctionné comme ça un bon bout de temps. Quand les remorques de 53 pieds sont arrivées sur le marché, nous avions des clients dans le secteur du meuble qui voulaient ce type de remorque, mais les voituriers-remorqueurs ne voulaient pas acheter de ces remorques. C'était à la fin des années 90. C'est à ce moment que j'ai dû choisir entre fonctionner avec des voituriers-remorqueurs à 100 pour cent, ou être une flotte corporative à 100 pour cent. On ne pouvait pas être entre les deux. Un moment donné, j'ai pris un grand virage.»

La transition, qui s'est faite sur trois ans, a été exigeante pour l'entreprise qui est devenue en charge du matériel roulant, de l'entretien, des assurances et qui devait payer ses chauffeurs. Mais en optant pour une structure avec chauffeurs

et ateliers de mécanique, M. Gagnon bénéficiait d'avantages prioritaires à ses yeux : la flexibilité, l'efficacité et l'autonomie.

La flexibilité, par exemple, de spécifier les camions en fonction de l'efficacité énergétique, qui a toujours été une priorité pour Réal Gagnon.

«Le carburant commençait à coûter cher. J'entendais des voituriers me dire qu'ils ne gagnaient pas assez, alors que leurs camions faisaient cinq milles au gallon, et les miens 6,5.»

Trans-West est reconnue comme une flotte avant-gardiste en matière d'efficacité énergétique. Elle possède d'ailleurs la certification SmartWay de l'Environmental Protection Agency des États-Unis depuis sept ans. Son président avoue qu'il a quelques fois été trop avant-gardiste. Avec les pneus simples à bande large, par exemple, dont les premières générations étaient pourvues de composés

FAIRE DE LA LOGISTIQUE. CONFIER LA MÉCANIQUE.

«Le garage et la maintenance, ici, c'est comme un puits de Formule 1. Ça va vite», dit Réal Gagnon.

Les camions arrivent à 10 h le matin et, à 18 h, ils doivent être prêts à repartir après avoir été lavés et être passés par l'entretien.

L'entretien était devenu un secteur accaparant pour la compagnie, qui y consacrait beaucoup d'énergie.

«Nous voulions plutôt mettre cette énergie sur la clientèle et le développement des affaires», explique M. Gagnon.

«Nous, on veut faire du transport et de la logistique. Ce qui nous fait *tripper*, c'est quand on entre chez un client et qu'on lui propose des façons différentes et meilleures de faire ses mouvements de transport. On ne veut pas seulement mettre



Photo : Trans-West

sur la table un prix que n'importe qui peut venir battre demain matin.»

Trans-West a pressenti plusieurs fournisseurs pour savoir s'ils pouvaient s'occuper de l'entretien complet de sa flotte en location. Cela a mené à une entente avec Paccar, entente qui dure depuis maintenant 12 ans.

«Nous en sommes à notre quatrième génération de camions avec eux. Nous changeons nos camions

tous les trois ans.»

La transition s'est faite graduellement et Paccar s'occupe aujourd'hui de 70 pour cent des camions de Trans-West. «C'est un bon partenariat. Leurs mécaniciens travaillent dans nos ateliers. Ils sont pratiquement intégrés à Trans-West. Les jours de départs, les mécaniciens entrent plus tôt, et Paccar appelle des mécaniciens pour s'ajuster au besoin.»

NOS PLANCHERS CONTRIBUENT À VOTRE SUCCÈS



SUSTAINABLE FORESTRY INITIATIVE

Planchers certifiés 100% SFI proposés seulement par Prolam

Route de la Gaspésie, Québec

Durabilité supérieure, économie de poids, faibles coûts d'entretien...

Nous sommes à votre écoute.

Nous n'arrêterons jamais d'innover afin de continuer de partager ensemble les routes du continent pour les années à venir.

ZigZag

WAXIN

P•u•R


Wingolite

PROLAM
Motivé par l'innovation

prolamfloors.com

perfectibles. Ou les systèmes de gonflage automatique, qui gonflaient les pneus mais ne les dégonflaient pas (un problème qui a été résolu depuis). «Nous jouons avec de grands écarts de température. En hiver, nous partons d'ici à -20 degrés et nous ajustons la pression en conséquence, mais nous arrivons en Californie à + 30 degrés. On se retrouvait avec des pressions de 110-120 PSI quand nous voulions avoir 95.»

L'efficacité de la flotte en général et l'efficacité énergétique en particulier chez Trans-West passe d'abord par une bonne spécification des véhicules et par l'information. À l'époque, Réal Gagnon parlait déjà de données.

«Nous avons différentes configurations de camions, mais nous avons des données, sur la consommation de carburant notamment. Aujourd'hui, on est sur une autre planète en ce qui a trait à l'information : on a des données sur les poids, les distances, les destinations, le moteur, le carburant, les chauffeurs, les conditions d'exploitation, etc.»

Les camions de Trans-West se sont souvent prêtés, et se prêtent encore souvent, à différents tests. Pour les fournisseurs, la compagnie se veut un banc d'essai sur route exceptionnel, car ils savent que ses véhicules font beaucoup de kilométrage en peu de temps, et ce, dans des conditions réelles.

Les données aident Trans-West à prendre les bonnes décisions. «Si tu n'as pas la bonne information, tu ne peux pas prendre les bonnes décisions», résume M. Gagnon. «J'ai appris que tu ne peux pas avoir plus cher que les autres, mais tu peux contrôler tes dépenses. Mieux

SANTÉ!

Au terminal de Trans-West à Lachine se trouve une cuisine qui ferait l'envie des professionnels. On y prépare des bons repas que les employés peuvent déguster sur place, ou que les routiers peuvent acheter à bas prix avant de prendre la route.

«C'est dans notre culture d'entreprise de dire : on va te donner un bon camion, une bonne paye, tu vas travailler quand tu veux et, en plus, on va t'aider dans ton alimentation et ta santé», de dire Réal Gagnon.

Le président de Trans-West a toujours voulu avoir une cuisine dans ses locaux, «pour l'esprit familial», explique-t-il. Il a donc procédé à un agrandissement et



Tania Rose Guimond et le chef Michel dans la cuisine de Trans-West. On y prépare 600 repas par semaine.

en a fait construire une! (La cuisine Trans-West possède même sa page Facebook.)

C'est son épouse Tania Rose qui a commencé à faire les repas, puis un chef a été engagé.

«Il restait des repas, alors Tania Rose a commencé à les mettre de côté pour

les chauffeurs. De fil en aiguille, les choses ont pris de l'ampleur et, maintenant, on cuisine 600 repas par semaine», indique Réal Gagnon. «Les chauffeurs peuvent se procurer des repas de qualité, cuisinés par un chef, à un prix très modique.»

tu contrôles tes dépenses et ton réseau d'opérations, mieux tu vas arriver.»

Investir dans la main-d'oeuvre

La pénurie de routiers professionnels met une pression additionnelle sur les flottes, et Réal Gagnon mise sur l'innovation pour attirer et garder ses gens. Trans-West fonctionne presque exclusivement avec des équipes de deux conducteurs qui se relaient pour transporter majoritairement en Californie. Ses camions roulent 45 millions de milles par année.

«Ce que je demande à mes routiers, c'est d'être autonomes, responsables et

sécuritaires. Nous sommes très sélectifs à l'embauche. Quand tu fais du team, tu dois comprendre qu'il y a toujours quelqu'un qui dort derrière. C'est une responsabilité qui s'applique tout le temps.»

«Trois choses sont très importantes pour moi en ce qui a trait aux routiers», affirme Réal Gagnon. «Ils doivent être bien payés, ils doivent faire le millage qu'on leur a promis et ils doivent avoir du bon équipement.»

Pour le président de Trans-West, il est primordial aussi de ne jamais demander aux autres ce qu'il ne ferait pas lui-même, et conduire un camion qui n'est pas



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

LES RÉSULTATS SONT DÉVOILÉS



LT
INTERNATIONAL

A26

DES ESSAIS INDÉPENDANTS PROUVENT QUE LA SÉRIE LT^{MD} D'INTERNATIONAL^{MD} MUNIE DU MOTEUR A26 L'EMPORTE SUR LA CONCURRENCE PAR PLUS DE 4 % EN MOYENNE*

Les Camions International ont mandaté le groupe PIT pour mener des essais d'économie de carburant de type IV du TMC reconnus par l'industrie pour comparer la série LT d'International munie du moteur A26 aux tracteurs concurrentiels de 12 - 13 L de caractéristiques similaires. Tous les véhicules ont subi des essais sur un parcours de plus de 300 milles comportant des pentes et des surfaces plates. En bout de ligne, International s'est démarquée de tous les autres suite à l'essai, prouvant ainsi que la série LT offre de réelles économies de carburant comparativement à la concurrence.

ALLEZ À INTERNATIONALTRUCKS.COM POUR PRENDRE CONNAISSANCE DU RAPPORT COMPLET.

© 2018 NAVISTAR, Inc. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce appartiennent à leurs titulaires respectifs. Selon un moyennage des résultats d'essais effectués par des tiers en matière d'économie de carburant comparant la série LT d'International munie du moteur A26 aux modèles (a) Cascadia CA126SLP de Freightliner munis du moteur DD13, (b) T680 2018 de Kenworth dotés du moteur MX-13 de Paccar et (c) VNL670 2018 de Volvo pourvus du moteur D13 de Volvo. Les résultats réels d'économie de carburant des clients peuvent varier. La « catégorie » faisant l'objet des essais comportait des camions de classe 8 munis de moteurs nord-américains de 12 - 13 L.

C'EST UPTIME CHEZ



propre et en bon ordre n'est pas envisageable. «On s'assure que ces trois priorités soient présentes et, au-dessus de tout ça, il faut qu'il y ait du respect envers les chauffeurs.»

L'entreprise passe une vingtaine de candidats camionneurs en entrevue par semaine, mais «il y a peu d'élus», indique M. Gagnon. «J'ai toujours dit que je préfère avoir dix camions à la clôture plutôt que dix personnes qui ne sont pas capables de conduire.»

La flexibilité des horaires est une des qualités les plus reconnues de Trans-West. L'entreprise compte quelque 550 chauffeurs pour 200 camions environ et, dans l'ensemble, elle réussit à faire travailler ses routiers les journées qu'ils veulent travailler, et à leur donner congé quand ils le veulent.

Cela exige une certaine logistique, bien sûr. Quand les routiers reviennent d'un voyage, ils donnent leurs disponibilités. Autant que possible, ils partiront la journée qu'ils ont demandée. Sinon, le départ sera ajusté d'avance au meilleur des possibilités et le routier en sera avisé immédiatement pour éviter les frustrations.

Réal Gagnon est fier de dire qu'au cours des deux dernières années, Trans-West a investi plus de cinq millions de dollars dans la paye de ses routiers, soit 1,5 million en 2017 et 3,5 millions cette année.

La relève est là

Réal Gagnon a en main deux atouts importants qui lui permettront d'assurer la pérennité du Groupe Trans-West : une relève à la direction et une relève sur la route. Durant l'année, il organise deux BBQ du président qui durent chacun une semaine. Ces événements lui permettent d'échanger avec les employés et leurs familles. M. Gagnon dit en retirer beaucoup d'échanges positifs et constructifs qui lui permettent de se montrer optimiste face à l'avenir.

«Je rencontre les routiers et je vois qu'il y a une belle relève. Des jeunes qui viennent chez nous et qui aiment ce qu'ils font. Ils sentent le camion!»

Au point de vue administratif, Réal Gagnon dit avoir été le «One Man Show» de l'entreprise jusqu'à l'âge de 40 ans. Depuis une vingtaine d'années, il a com-

mencé à confier des rôles clés à des personnes clés.

«J'ai commencé à m'entourer de bon monde, des gens plus jeunes qui sont encore autour de moi. Mes enfants, Patrick et Audrey, travaillent dans l'entreprise. Mon épouse Tania-Rose a travaillé dans l'entreprise à différents niveaux et elle s'occupe du marketing et

des événements spéciaux.»

La relève est là, et les objectifs du Groupe Trans-West demeurent les mêmes.

«On veut que la paye soit parmi les meilleures dans notre secteur d'activité. On veut que nos routiers bénéficient du meilleur matériel roulant. On veut être la meilleure entreprise pour laquelle travailler.» **TR**

**LIVRER À TRAVERS LE PAYS
OU À LA PORTE,
CHAQUE KILOMÈTRE COMPTE**

**FROM THE FIRST MILE
TO THE LAST.™**

- Augmenter la Productivité et l'Efficacité
- Simplifier les Opérations
- Assurer la Satisfaction du Client

Débutez votre périple et visitez
www.omnitrac.com/fr ou appelez **800.348.7227.**

omnitrac
innovation. driven.

Celebrating **30** Years

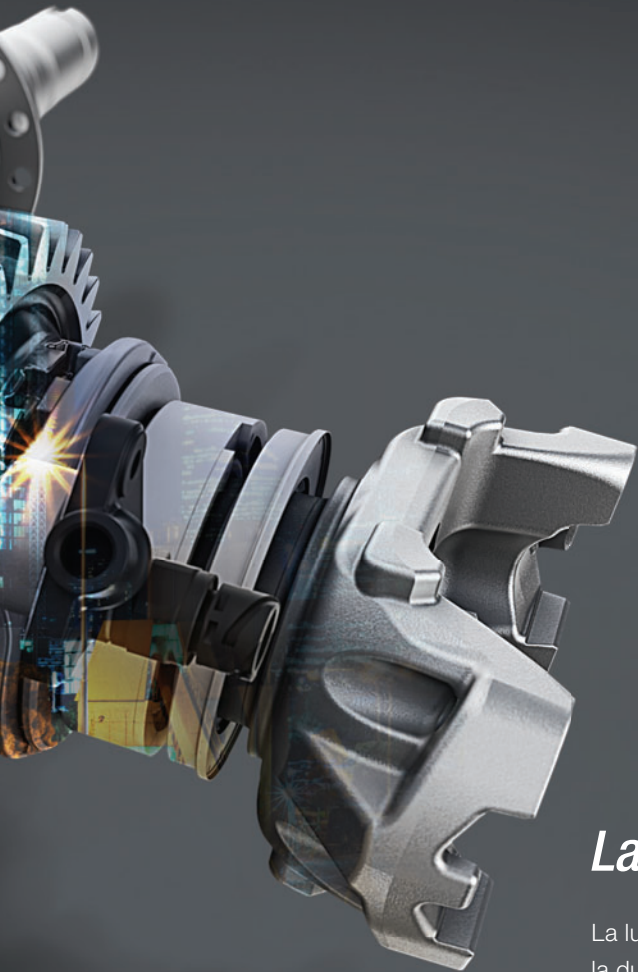
© 2018 Omnitrac, LLC. Tous droits réservés.



Offert exclusivement dans le nouveau Freightliner Cascadia.

DDC-EMC-ADV-0030-1216. 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.

DAIMLER | Detroit - Une marque du Groupe Daimler



La conception d'essieu la plus raffinée.

La lubrification consiste à lutter contre la friction pour améliorer l'efficacité et la durabilité. C'est pourquoi nous avons conçu les nouveaux essieux Detroit™ dotés du système novateur Axle Lubrication Management. Il régule activement le niveau d'huile à la couronne dentée tout en réduisant la friction et en améliorant le rendement énergétique. Cette fonctionnalité est offerte seulement par Detroit et exclusivement dans le nouveau Freightliner Cascadia.® Ne vous contentez pas de vouloir de meilleures solutions commerciales. Exigez-les.

DemandDetroit.com/TandemAxles



L'HEURE JUSTE !

VOUS SAUREZ TOUJOURS COMMENT ET QUAND
VOTRE CAMION RETOURNERA SUR LA ROUTE.

ON DONNE L'HEURE JUSTE DEPUIS 50 ANS.



514 321.0055

RESSORTIDEAL.COM

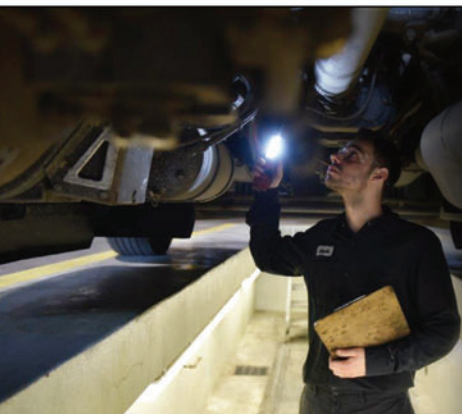
- Cueillette et livraison de votre véhicule
- Ouvert 83 heures par semaine
- 10 baies de service
- Entretien de flotte de camions
- Mécanique complète plus châssis, système ABS, électricité et air climatisé

**Vérification de
véhicules routiers**

Mandataire

*Société de l'assurance
automobile*

Québec 



8950, Pascal-Gagnon, Montréal QC

	TOTAL	Véhicules motorisés	Remorques	Employés à temps plein
1 - TFI International Inc.	31 115	6 951	24 164	16 847



Bureau administratif :

96, Disco Road, Etobicoke (Ontario) M9W 0A3 **Tél. :** (647) 725-4500

Siège social :

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

Tél. : (514) 331-4000 **Télé. :** (514) 337-4200

Site Internet : www.tfiintl.com

Courriel : administration@tfiintl.com

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

Colis et Courrier :

Canpar Courier – Ping Yan (Vice-président sénior, opérations) ICS Courier – Ping Yan (Vice-président sénior, opérations) Loomis Express – James McKay (Président) Muskoka Delivery Service – Rick Irons (Président) TForce Integrated Solutions – Michael Hover (Vice-président et directeur général)

Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) CFI – Greg Orr (Président) Clarke Road Transport – Jim Langille (Vice-président et directeur général) Couture – Serge Poulin (Directeur général) Grégoire – Caroline Francoeur (Directrice générale) Highland – Terry Gardiner (Vice-président et directeur général) Laidlaw Carriers Van – Jason Webb (Directeur général) Papineau International – Philippe Papineau (Directeur général) Roadfast – Terry Gardiner (Directeur général) TF Dedicated – Paul Simmons (Président) Transport America – Paul Simmons (Président) Transport JC Germain – Jean-Claude Germain (Président)

Transport de lots brisés :

Intermodal :

Clarke Transport – Joseph Flinn (Président) National Fast Freight – Christopher Traikos (Président) Quixtrax Intermodal – Lori McCreight (Présidente) Vitran – Christopher Traikos (Président)

Routier :

Canadian Freightways – Bob McGonigal (Vice-président exécutif) Cavalier – Brian Ledson (Vice-président exécutif, ventes et marketing) Concord – Michael Hover (Vice-président et directeur général) La Crete Transport – Jake Fehr (Directeur général) McMurray Serv-U Expediting – Elvis Penton (Directeur général) Normandin – Danielle Normandin (Vice-présidente) Quik X Transportation – Lori McCreight (Présidente) TLS Location de remorques – Norman Brazeau (Vice-président et directeur général) Total Transfer – Justin Paul (Vice-président et directeur général) Tripar Transportation – Don Burditt (Directeur général) TST Overland Express – Wayne Gruszka (Président)

Transport de lots complets :

Conventionnel :

A & M International & Ganeca – Yvan Lapointe (Directeur général) Besner –

Spécialisé :

Bergeron – André Bergeron (Directeur général) Brasseur – Fanny Brasseur (Directrice générale) Centre de Mécanique Henri-Bourassa – Patrick Sarrazin (Directeur général) Charbonneau – Andrea Charbonneau (Assistante directrice générale) Contrans Flatbed Group – Kristen Fess (Directrice générale) Durocher International – Steve Lamontagne (Directeur général) ECL Carriers – Ray Fillion (Directeur général) E.L. Farmer – Richard Scott (Directeur des opérations) GHL Transport – Patrick Sarrazin (Directeur général) Glen Tay Transportation – Dan Roberts (Directeur général) Golden International – Martin Godbout (Directeur général) Highland Intermodal – Terry Gardiner (Vice-président et directeur général) JAF – André Gosselin (Directeur général) Kingsway Bulk – Junior Roy (Président) Laidlaw Carriers Bulk – Scott Talbot (Vice-

Équipe corporative :

Alain Bédard, FCPA, FCA : Président du conseil, président et chef de la direction
Gregory W. Rumble, CPA, CA : Vice-président exécutif et chef de la direction financière
Daniel Auger, Ing., MBA : Vice-président, technologies de l'information
Johanne Dean : Vice-présidente, marketing et communications
Sylvain Desaulniers, CRIA : Vice-président, ressources humaines
Josiane M. Langlois, LL.M. : Vice-présidente, affaires juridiques et secrétaire corporative
Chantal Martel, LL.B. : Vice-présidente, assurance et conformité
Martin Quesnel, CPA, CA : Vice-président, finances
David Saperstein, MBA, B.A. : Vice-président, fusions et acquisitions
Margaret Smith, CPA, CA : Vice-présidente, finances – soutien opérationnel
Ken Tourangeau, CPA, CA : Vice-président, finances et contrôle

Équipe de gestion :

Steve Brookshaw : Vice-président exécutif
Jean-François Dodier, CPA, CMA : Vice-président exécutif
Louis Gagnon : Vice-président exécutif
Rick Hashie : Vice-président exécutif
Brian Kohut : Vice-président exécutif
Scott Leveridge : Président, TForce Final Mile É-U.
Bob McGonigal : Vice-président exécutif
Greg Orr : Président, CFI
Paul Simmons : Président, Transport America

président opérations en vrac) Laidlaw Carriers Tank – Dave Houze (Assistant directeur général) Les Entreprises Dupont 1972 – Bertrand Dupont (Directeur général) Logistique Mirabel – Patrick Sarrazin (Directeur général) Logistique Trans2D – Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) McArthur Express – David Wyville (Vice-président et directeur général) Nordique – Philippe Papineau (Directeur général) P&W Intermodal & MTMX – Mark Joczys (Directeur général) Rebel Transport – Justin Paul (Vice-président et directeur général) TF Truckload & Logistics – Justin Paul (Vice-président et directeur général) Tibbs Transport – Harm Singh (Directeur général) Trans4 Dedicated Delivery – Brenda Everitt (Vice-présidente et directrice générale) Tri-Line Carriers – Dave Stremick (Directeur général) TST Expedited – Jeff Laforet (Vice-président et directeur général) Villeneuve Tank Lines – Dan Roberts (Directeur général) Westfreight Systems – Donnalea Dolan (Vice-présidente et directrice générale) Winalta – Ian McKinley (Directeur)

CFI Logistics – Greg Orr (Président) CK Logistics – Yves Pétrin (Directeur général) Clarke North America – Timothy Drake (Vice-président) Cornerstone Logistics – John Walters (Vice-président et directeur général) E&L Logistics – Albert Léger (Président) Hyphen Transportation Management – Lisa Pierce (Directrice) Kobelt Transportation – Chris Forsythe (Président) Landry – Denis Langlois (Directeur général) Logikit – Gaëtan Lavallée (Directeur général) Optimal Freight – Scott Lane (Vice-président, logistique) Patriot Freight Services – Louis Gagnon (Vice-président exécutif) Premier Product Management – Kal Atwal (Président) Quik X Logistics – Vicki Jackson (Directrice, logistique) St-Lambert – Jean-François Dodier (Vice-président exécutif) Stream Logistics – Scott Lane (Vice-président, logistique) Velocity Express Canada – Justin Paul (Vice-président et directeur général)

Dernier kilomètre :

AC Final Mile – Roger Sandhu (Vice-président et directeur général) TForce Critical – Scott Leveridge (Président) TForce Final Mile Canada – Kal Atwal (Président) TForce Final Mile U.S. – Scott Leveridge (Président) TForce Logistics – Scott Leveridge (Président)

Logistique :

Cavalier Logistics – Brian Ledson (Vice-président exécutif, ventes et marketing) CFI Logistica – Greg Orr (Président)

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

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2017 **LTL:** charges partielles **TL:** charges entières **V:** vrac **C:** conteneurs **CL:** citernes liquides **CV:** citernes vrac **Me:** messagerie **E:** entreposage **F:** forestier **I:** intermodal **L:** logistique **U:** urgences **M:** meubles **R:** réfrigéré **A:** autres









ILS NE VOIENT PEUT-ÊTRE PAS VOTRE ARDEUR AU TRAVAIL MAIS NOUS OUI



Votre travail exige quelque chose que la plupart des gens ne voient pas – de l'ardeur au travail et de l'engagement. Nous voyons les efforts inlassables que vous déployez quotidiennement. Nous y sommes sensibles. C'est pourquoi nous trimeons aussi dur que vous pour que chaque bouteille d'huile moteur Shell Rotella^{MD} renferme notre technologie la plus évoluée. Parce que nous savons, tout comme vous, que parfois, le dur travail est sa propre récompense. Pour en savoir plus, visitez www.shell.ca/rotella.

Shell
ROTELLA^{MD}

l'huile moteur qui trime aussi dur que vous.^{MC}

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
2 - Groupe Robert	5 450	13	1 251	4 186	0	3 421
<p>20, boulevard Marie-Victorin, Boucherville (Québec) J4B 1V5 Tél. : (514) 521-1011; (800) 263-0022 Téléc. : (450) 641-3476 Site Internet : www.robert.ca ± : même Fondation : 1946 Secteurs : LTL, TL, V, E, F, I, L, M, R C, déchets dangereux, produits chimiques, éoliennes, transit international</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président et chef de la direction : Michel Robert Chef de l'exploitation : Daniel Ménard Vice-président, centres de distribution : Louis-Philippe Langlois Vice-président, transport spécialisé : Pierre Lapointe Vice-présidente, transport TL : Isabelle Robert Vice-président, transport LTL : Sylvain Lehoux Vice-président, transport US : Martin Roy				
3 - CAT Inc. (and group of division)	2 700	0	700	2 000	45	950
<p>4, rue du Transport, Coteau-du-Lac (Québec) J0P 1B0 Tél. : (450) 763-6363; (800) 363-5313 Téléc. : (450) 763-2400 Site Internet : www.cat.ca Courriel : cat@cat.ca ± : ↑ 1 Fondation : 1978 Secteurs : TL, I, L</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président : Daniel Goyette Vice-présidente exécutive/développement des affaires : Annie Goyette Vice-présidente exécutive : Karine Goyette Vice-président finance : Frank Foscolos				
4 - Groupe Guilbault Itée	1 650	4	359	1 287	64	1 070
<p>435, rue Faraday, Ste-Foy (Québec) G1N 4G6 Tél. : (888) 880-3801 Téléc. : (418) 681-9198 Site Internet : www.groupeguilbault.com Courriel : administration@groupeguilbault.com ± : ↑ 2 Fondation : 1929 Filiales : Transport Guilbault inc., Transport Guilbault Canada inc., Transport Guilbault International inc., Transport Guilbault Atlantique inc., Transport Idéal inc., Entrepôt Idéal inc., Idéal Centre Logistique Montréal inc. et Guilbault Logistique inc. Secteurs : LTL, TL, R, C, U, L, E, A</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président : Eric Gignac Vice-présidente : Nadine Guilbault Vice-président opérations : Ghislain Poirier Vice-président finances et IT : Daniel Gariépy Vice-présidente administration et contrôleur : Guylaine Ouellet				
5 - SGT 2000 inc.	1 650	0	275	1 375	12	290
<p>354, route 122, Saint-Germain (Québec) J0C 1K0 Tél. : (819) 395-4213; (800) 363-4216 Téléc. : (819) 395-5161 Site Internet : www.sgt2000.com Courriel : info@sgt.com ± : même Fondation : 1988 Secteurs : TL, E, C, L</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président : Denis Coderre Directeur de la flotte et de l'entretien : Henry Schroeders Directeur des ventes : Philippe Bourret				
6 - Simard Transport Ltée	1 640	60	430	1 150	235	616
<p>1212, 32^e avenue, Lachine (Québec) H8T 3K7 Tél. : (514) 636-9411 Téléc. : (514) 633-8078 Site Internet : www.simard.ca Courriel : info@simard.ca ± : ↓ 3 Fondation : 1943 Filiales : Entrepôt Simard Inc., Sim-Tran (ON) Inc., Simard Westlink Inc. Secteurs : LTL, TL, E, C, L</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président : Peter Abraham Vice-président exécutif : Ferris Abraham Vice-président ventes : Joe Vannelli <p>Gérant général Colombie-Britannique : Denis Bertrand Vice-président Québec & Ontario : Donald Abraham Vice-président finance : Evangelos Manos Directeur de l'entretien : Daniel Blouin Gérante des ressources humaines : Lina Baldacchino Directeur de l'entrepôt : Sylvain Vallée</p>				
7 - Morneau Transport (Groupe Morneau)	1 445	29	373	1 043	50	1 175
<p>40, rue Principale, Saint-Arsène (Québec) G0L 2K0 Tél. : (844) 884-2727 Téléc. : (418) 862-7063 Site Internet : www.groupeorneau.com Courriel : info@groupeorneau.com ± : même Fondation : 1942 Filiales : Morneau Transport, Morneau Eskimo, Morneau Solution, Morneau Global, Morneau Sego, Les Entrepôts Frigorifiques Total Secteurs : LTL, TL, R, C, U, E, L, A, I</p>		<p>Personnes-ressources :</p> Président : André Morneau Vice-présidente, ressources humaines : Micheline Morneau Vice-président, opérations & administration : Normand Léveillé <p>Vice-président, développement des affaires : Marc-Aurèle Malaisson Vice-président, comptes majeurs : Jacques Pelletier Directeur des services techniques (flotte) : Denis Marcotte Directeur des ressources humaines : Sylvain Gagnon Directrice de la sécurité : Catherine Després Directeur des services technologiques : Marc Sourdif Directeur du trafic : Dominic Germain Partenaire développement/formation des collaborateurs : Hélène Ilievzeff</p>				

CONTRÔLE TOTAL DE VOTRE FLOTTE. DANS LA PAUME DE VOTRE MAIN.



CONNECTED

PRECEDENT

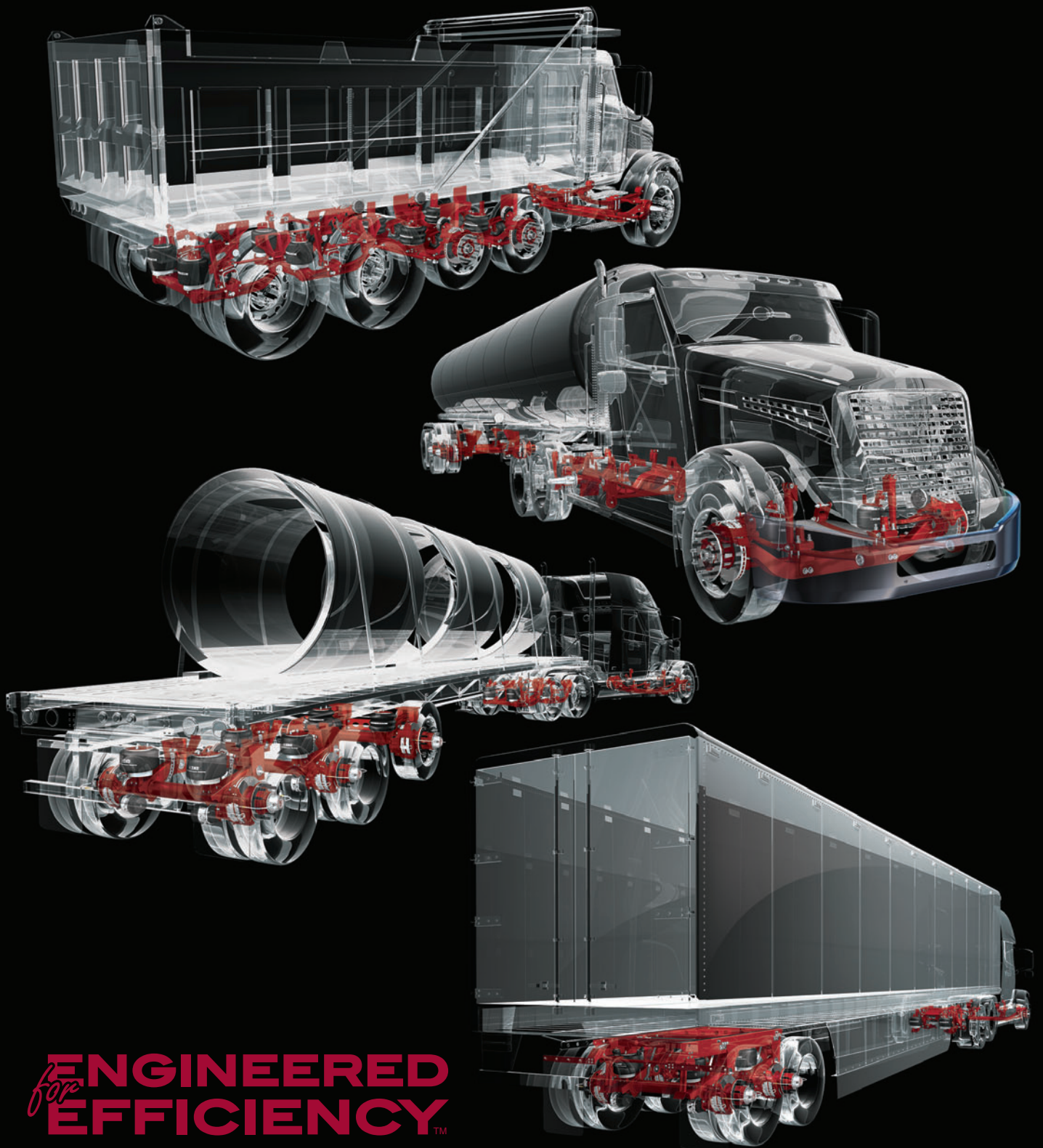


SUIVI DES ACTIFS

Surveillez à distances les données importantes de vos remorques frigorifiques, y compris le point de consigne, l'emplacement, le niveau de carburant, la sécurité, les codes d'alarme et plus encore. Avec le tout nouveau Connected Precedent.

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
8 - Groupe Transport St-Michel	1 232	9	283	940	57	383
340, chemin Pigeon, St-Michel (Québec) J0L 2L0 Tél. : (450) 454-9903; (866) 554-9903 Téléc. : (450) 454-2492 Site Internet : www.transportstmichel.com ± : ↑ 1 Fondation : 1995	 <i>Division de Remorquage St-Michel inc.</i>	Filiales : Distribution Marcel Dion, Transport Jules Savard, Transport Nolicam, Transport Express Girard Secteurs : TL, V, C, E, I, L, U, A Personne-ressource : Président : Sylvain Oligny				
9 - Andy Transport	1 100	0	350	750	75	431
4225, boulevard Hébert, Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S 6J2 Tél. : (514) 420-0444; (888) 795-0043 Téléc. : (450) 747-3994 Site Internet : www.andytransport.com ± : ↑ 1 Fondation : 2001 Filiales : Salaberry-de-Valleyfield (siège-social), Ville Saint-Laurent (QC), Boucherville (QC), Mississauga (ON), Oshawa (ON)		Secteurs : TL, LTL, C, E, I, L, R, U, A Personnes-ressources : Président : Ilie Crisan Chef de l'exploitation : Andreea Crisan Chef de la direction financière : Golan Moryoussef VP stratégie et développement des affaires : Daniel Moga Directeur de flotte et de l'entretien : Daniel Barbu				
10 - Transport Bourassa inc.	787	1	203	583	0	437
800, rue de Dijon, Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 8G3 Tél. : (800) 363-9254 Téléc. : (450) 346-5153 Site Internet : www.bourassa.ca Courriel : info@bourassa.ca ± : ↑ 3 Fondation : 1956 Filiales : Entreposage Paspak, Entrepôt de douane St-Jean Secteurs : LTL, TL, E, R, C, U, L, A		Personnes-ressources : Président : Jean Bourassa Directrice des opérations : Marie-Ève Turcot Directrice de la flotte : Marilyn Bourassa Directeur des ressources humaines : Marc Raymond Directeur tarification et ventes : Jean Pelchat Développement des affaires : François Breault				
11 - Le Groupe Nadeau	762	4	50	708	0	173
850, rue principale, Sainte-Mélanie (Québec) J0K 3A0 Tél. : (450) 889-7237; (800) 363-2757 Téléc. : (450) 889-8126 Site Internet : www.groupenadeau.com Courriel : info@groupenadeau.com ± : ↑ 4 Fondation : 1946		Secteurs : LTL, TL, V, C, E, I, L, U, R, A Personnes-ressources : Président-directeur général : Jean-François Nadeau Développement des affaires : Charles Nadeau				
12 - Les services logistiques Trans West inc.	745	0	240	505	90	550
1900, 52 ^e avenue, Lachine (Québec) H8T 2X9 Tél. : (514) 345-1090; (800) 361-4965 Téléc. : (514) 631-5111 Site Internet : www.groupestranswest.com Courriel : info@groupestranswest.com ± : ↑ 2 Fondation : 1989 Secteurs : LTL, TL, M, E, R, C, U, L, A (Location de remorques réfrigérées)		Personnes-ressources : Président : Réal Gagnon Vice-président : Denis Paquet Vice-président ventes & opérations : Jean-Louis Brault Vice-président développement technologique : André Boisvert Vice-président ressources humaines : Pascal Gaudet Vice-président finance & administration : Serge Gagnon Directeur de la conformité : Guy Roy				
13 - VA inc.	721	0	133	588	13	259
600, rue Louis Pasteur, Boucherville (Québec) J4B 7Z1 Tél. : (450) 641-0082 Téléc. : (450) 641-9985 Site Internet : www.vatransport.com Courriel : sac.csr@vatransport.com ± : ↓ 1 Fondation : 1979		Secteurs : LTL, TL Personne-ressource : Président-directeur général : Jean-François Audet				

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2017 **LTL:** charges partielles **TL:** charges entières **V:** vrac **C:** conteneurs **CL:** citernes liquides
CV: citernes vrac **Me:** messagerie **E:** entreposage **F:** forestier **I:** intermodal **L:** logistique **U:** urgences **M:** meubles **R:** réfrigéré **A:** autres





for **ENGINEERED
EFFICIENCY™**

Notre philosophie **Engineered for Efficiency™** produit pour l'industrie mondiale du transport certains des systèmes et composants de suspension les plus innovateurs, durables et légers, nécessitant moins d'entretien et offrant le coût de cycle de vie le plus bas. Plus nous pouvons concevoir, fabriquer ou influencer des composants, mieux nous pouvons optimiser l'ensemble du système et concevoir des solutions de suspension efficaces.



www.hendrickson-intl.com

HENDRICKSON
The World Rides On Us®

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
14 - Transport Hervé Lemieux	664	36	277	351	19	470
<p>6500, ch. Saint-François, Saint-Laurent (Québec) H4S 1B7 Tél. : (514) 337-2203; (800) 561-2923 Télé. : (514) 337-9556 Site Internet : www.transportlemieux.com Courriel : info@transportlemieux.com ± : ↑ 2 Fondation : 1947</p> <p>Division de Verchères 545, rue de l'Industrie, Verchères (Québec) J0L 2R0 Tél. : (450) 583-1177; (800) 716-1177 Télé. : (450) 583-1170</p>		<p>Filiales : Location Hervé Lemieux, Translem inc. Secteurs : TL, R, L, C, gestion de flotte privée Personnes-ressources : Président : Guy Lemieux Vice-président exécutif : Jean-François Pagé</p>				
15 - Transport Bourret	653	10	203	440	10	536
<p>375, boul. Lemire, C.P. 816, Drummondville (Québec) J2B 8G8 Tél. : (819) 477-2202; (800) 567-1470 Télé. : (819) 477-2717 Site Internet : www.bourret.ca ± : ↑ 2 Fondation : 1928</p> <p>Secteurs : LTL, TL, E, L, A (remorques chauffées)</p>		<p>Personnes-ressources : Président : François Bourret Directeur des opérations – Transport Bourret : Alain Lemieux</p> <p>Directeur des opérations – Bourret International : Yves Lemire Directeur parc véhicules et infrastructures : François Desjardins Directeur atelier mécanique : Marc-André Guilbault Directeur des ressources humaines : Frédéric Ouellet Directeur des ventes : André Prud'homme Directeur de la tarification : Jean-François Gingras Directeur des finances : Claude Paquette Directeur des opérations – Entrepotage Bourret : Louis Czevek</p>				
16 - Groupe Boutin inc.	617	4	218	395	0	378
<p>1397, rue Savoie, Plessisville (Québec) G6L 1J8 Tél. : (819) 362-7333; (800) 567-5841 Télé. : (819) 362-3857 Site Internet : www.boutinexpress.com Courriel : info@boutinexpress.com ± : ↓ 5 Fondation : 1945</p> <p>Filiales : V. Boutin Express inc., Transnat Express inc., Frontenac Express inc., Transport Jean Beaudry Inc. Secteurs : TL, E, R, L, A (gestion de flotte privée)</p>		<p>Personnes-ressources : Président : Bernard Boutin Vice-président opérations entreposage : Jean-Philippe Boutin Directrice des finances : Andrée Pellerin Directeur des opérations : Dominique Marcoux Directeur de la flotte : Jean-Robert Fontaine Coordonnateur à la conformité : Pierre Lefebvre Directeur des systèmes d'information : Jean-Philippe Boutin Directeur des ressources humaines : Alain Génèreux</p>				
17 - Transport TYT (Groupe TYT Inc.)	560	0	110	450	40	225
<p>675, boulevard Lemire Ouest, Drummondville (Québec) J2B 8A9 Tél. : (819) 474-4884; (800) 567-9498 Télé. : (819) 474-5316 Site Internet : www.groupepyt.ca Courriel : info@groupepyt.ca ± : ↑ 1 Fondation : 1980</p>		<p>Secteurs : LTL, TL, C, E, I, L, R Personnes-ressources : Président : Patrick Turcotte Vice-président – développement des affaires : Mickaël Turcotte</p>				
18 - Transport Gilmyr inc.	544	2	133	409	22	305
<p>315, chemin du Coteau, Montmagny (Québec) G5V 3R8 Tél. : (418) 248-3030; (800) 895-7053 Télé. : (418) 248-1537 Site Internet : www.gilmyr.com Courriel : gilmyr@gilmyr.com ± : ↑ 1 Fondation : 1993</p> <p>Secteurs : LTL, TL, C, E, L, M, R, A</p>		<p>Personnes-ressources : Président : Gilbert Thibault Vice-présidente : Myrtha D'Amours Directeur général : Marcus Deschênes Contrôleur financier : Karl Martin</p>				
19 - VTL Express inc.	515	0	130	385	19	195
<p>570, route du Président-Kennedy, Lévis (Québec) G6C 1M9 Tél. : (418) 835-3222, poste 505 Télé. : (418) 835-1110 Site Internet : www.vtlxpress.com ± : ↑ 1 Fondation : 1995</p> <p>Secteurs : LTL, TL, V, C</p>		<p>Personnes-ressources : Président : Jérôme Veer Vice-président : Patrice Veer Vice-président : Pascal Veer Responsable recrutement, formation et embauche : Jimmy Roberge</p>				

DÎNER ANNUEL DE CRUSTACÉS



Un festin huîtres, crevettes et homards à volonté

Le vendredi 26 octobre 2018

Centre de réception Le Madison, St-Léonard

Cocktail de 18 h à 19 h

Dîner dès 19 h

Service de valet et

stationnement sans frais



Au menu



Hors-d'œuvre et huîtres Rockefeller

Station d'huîtres crues à volonté

Plateau de crevettes cocktail

Tartare au saumon sur avocat

Homard farci gratiné à l'assiette

Plateau de homards bouillis sur chaque
table à volonté **SERVIS CHAUDS**

Fondant au chocolat et baies sauvages

Vin rouge et blanc à volonté

Danse après le service du repas

**Tarif de groupe pour les tables de 10 personnes!
Réservez vos billets dès aujourd'hui**

Pour vous inscrire, contactez l'Association :
www.carrefour-acq.org/evenements - 514 932-0377, poste 201

Partenaires prestige « Platine »

Partenaires « Médias »

	TOTAL	Camions	Tracteurs	Remorques	Camionneurs-propriétaires	Employés à temps plein
20 - Transport Bessette et Boudreau inc.	400	2	123	275	4	207
<p>680, route 143 Sud, Val-Joli (Québec) J1S 0G6 Tél. : (819) 845-7722 Télé. : (819) 845-4696 Site Internet : www.b-b.ca Courriel : stephanes@b-b.ca ± : ↑ 1 Fondation : 1976 Filiales : Bessette & Boudreau Inc. Saint-Hyacinthe (Québec), Bess Tank Lines Inc. Calgary (Alberta), High River (Alberta) et Brandon (Manitoba) Secteurs : TL, V, I, E, CL, CV</p>		<p>Personnes-ressources : Président-directeur général : Benoît Rouillard 1^{er} Vice-président : Stéphane Sasseville Vice-présidente Finances : Sylvie Tessier Vice-président Opérations & développement d'affaires : Jean Lemieux Vice-président de la flotte & approvisionnement : Gilles Hébert</p>				
21 - Groupe Transport Bernières	390	0	130	260	0	235
<p>1721, rue A.-R. Decary, Québec (Québec) G1N 3Z7 Tél. : (418) 684-2420; (800) 463-6722 Télé. : (866) 860-0284 Site Internet : www.bernieres.ca Courriel : ventes@bernieres.ca ± : ↑ 1 Fondation : 1979 Secteurs : TL, C, L, R</p>		<p>Personnes-ressources : Président et chef de la direction : Daniel Bouchard Vice-président exécutif : Karl McKellan</p> <p>Chef des opérations transport : Stéphane Robin Chef des opérations voiturier : Martin Lachance Chef des opérations logistique : Sébastien Proulx Directeur ressources humaines : Guy Brochu Coordinatrice senior ressources humaines : Jessica Giroux Directeur services entretien (Québec) : Frédéric Lapierre Aviseur technique : Keven Roy Chef d'équipe - Service d'entretien Boucherville : François René</p>				
22 - Transport Jocelyn Bourdeau	380	0	110	270	0	178
<p>845, rang Notre-Dame, C.P 600, Saint-Chrysostome (Québec) J0S 1R0 Tél. : (450) 826-1129 Télé. : (450) 826-4998 Site Internet : www.tjbi.ca Courriel : informations@tjbi.ca ± : non classée Fondation : 1992 Secteurs : LTL, TL, I, L</p>		<p>Personne-ressource : Président-directeur général : Jocelyn Bourdeau</p>				
23 - Transport Sylvester & Forget Inc.	349	0	89	260	3	116
<p>320, route 201, Saint-Stanislas-de-Kostka (Québec) J0S 1W0 Tél. : (450) 377-2535; (800) 665-4391 Télé. : (450) 377-0039 Site Internet : www.tsyf.com ± : ↑ 1 Fondation : 1991 Secteurs : TL, C, I, L</p>		<p>Personnes-ressources : Directeur général : Tony Primiani Contrôleur : Marie-Christine Poirier Directeur sécurité & RH : Richard Tremblay</p>				
24 - Express Mondor	341	0	92	249	1	175
<p>922, Grande Côte Ouest, Lanoraie (Québec) J0K 1E0 Tél. : (450) 586-6662 Télé. : (450) 887-2137 Site Internet : www.expressmondor.net Courriel : info@expressmondor.net ± : non classée Fondation : 1995 Secteurs : LTL, TL, C, E, I, L, A (transport spécialisé)</p>		<p>Personnes-ressources : Propriétaires : Éric, Dany et Billy Mondor Directeur des opérations : Claude Verret Directeur de la flotte : Marco Bérard</p>				
25 - Gosselin Express	338	12	65	261	2	110
<p>1537, rue Caouette Ouest, Thetford Mines (Québec) G6G 5S5 Tél. : (418) 335-7551; (800) 463-3138 Télé. : (418) 338-5036 Site Internet : www.gosselinexpress.com Courriel : info@gosselinexpress.com ± : ↓ 2 Fondation : 1929</p>		<p>Filiales : Entreposage et Distribution Gosselin, Déménagement Gosselin, Gosselin Logistique, Location Express Secteurs : LTL, TL, V, C, E, F, I, L, U, M, A Personnes-ressources : Président : Louis Gosselin Directeur Général : Sylvain Poirier</p>				

Légende : ± : gain ou perte de rangs par rapport à 2017 **LTL:** charges partielles **TL:** charges entières **V:** vrac **C:** conteneurs **CL:** citernes liquides
CV: citernes vrac **Me:** messagerie **E:** entreposage **F:** forestier **I:** intermodal **L:** logistique **U:** urgences **M:** meubles **R:** réfrigéré **A:** autres



**NOUS SOMMES
LA SOLUTION**

ITEMENT RECRUTEMENT RECRUTE

**Affichez-vous sur
la plus grande
plate-forme
d'emplois
au Québec.**



Ne perdez plus de temps et faites vous voir! Ne laissez plus vos camions vides.



Près de **176,000**
Fans Facebook
qui vont voir
vos emplois



30,000 visiteurs
uniques par mois
dans la section
emplois



Plus de **105,000**
visiteurs uniques
sur le site
web TSQ



La radio
la plus écoutée
du transport
(Preuves à
l'appuies)

Qui peut vous en offrir plus?

Notre équipe créative peut vous aider!

1147 Des Roses
Plessisville (Qc) G6L 3A1

819-362-6089

www.truckstopquebec.com

CONTACTEZ

Benoit Therrien

819-362-6089 [poste 202]
benoit@truckstopquebec.com

France Huot

819-362-6089 [poste 204]
france@truckstopquebec.com

Dans l'atelier

61 Caméras embarquées
65 Suspensions et essieux
69 Le Granit prêt pour Lytx
70 Nouveaux produits

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN



Pourquoi se connecter?

Un nombre grandissant de flottes découvrent les avantages de la télématique. Vous n'avez pas encore franchi le pas mais considérez le faire? Voici quelques avantages dont vous pourriez bénéficier.

Par Steve Bouchard

Toute flotte, même la moins technologique, recueille des données. Ne serait-ce que par le module de commande électronique du moteur. A priori, c'est ce que la télématique vous permet de faire : recueillir des données sur votre flotte, beaucoup de données. Mais le plus important, c'est ce que vous pouvez faire de ces données.

«La télématique touche à plusieurs aspects de l'exploitation d'une flotte de camions, comme la gestion de la paie, la facturation, la conformité, la gestion des routes, la communication avec les chauffeurs et l'entretien des véhicules. Mais elle facilite aussi le travail des chauffeurs, ce qui a un effet sur leur embauche et leur rétention», explique Jean-Sébastien Bouchard, vice-président, Ventes, pour Isaac Instruments.

Avec la pénurie actuelle de main-d'œuvre, voilà un avantage fort intéressant, mais aussi méconnu, de la télématique. M. Bouchard poursuit. «Avec la télématique, les chauffeurs perdent moins de temps à remplir des formulaires et peuvent se concentrer sur ce qu'ils aiment faire : conduire. La mise en place d'un bon programme incitatif, s'appuyant sur des éléments que le chauffeur contrôle, permet de bonifier la rémunération des chauffeurs de façon intéressante.»

Évidemment, l'implantation de la télématique dans votre flotte demande une certaine préparation et une période de transition. «Lorsqu'une entreprise décide d'implanter un outil de télématique dans sa flotte, elle doit se préparer à faire la

gestion du changement», indique Jean-Sébastien Bouchard. «Il est important de se préparer à une période de transition au cours de laquelle il peut être difficile de naviguer. En comprenant les avantages que la télématique apporte à l'entreprise et en s'assurant de bien les communiquer aux employés et aux chauffeurs, ces derniers comprendront les effets positifs de cette technologie sur leur travail.»

Aide à la productivité

Selon les spécialistes interrogés, la télématique permet de rehausser la productivité de toutes les divisions de votre entreprise, et ce, de différentes manières, y compris la planification et l'automatisation.

«La planification et l'optimisation des routes comptent parmi les éléments les plus importants dans l'amélioration opérationnelle d'une flotte», indique Anthony Mainville, président d'Attrix, partenaire-intégrateur Geotab. «En collaboration et en intégration avec les solutions de répartition, les solutions télématiques permettent de s'assurer que chaque voyage soit maximisé. Ajoutez-y l'historique et les mégadonnées (big data), et la télématique est en mesure de porter les analyses plus loin et de souligner, par exemple, les routes à éviter en relation avec les antécédents de trafic, les risques d'accident ou les conditions climatiques.»

M. Mainville poursuit : «Les données du moteur permettent d'augmenter la disponibilité du matériel roulant et d'en prolonger la durée de vie, tout en donnant aux répartiteurs l'information nécessaire pour identifier quel matériel roulant est optimal pour un prochain voyage, contrairement à un camion qui pourrait nécessiter de l'entretien à son retour.»

Les rapports et les données obtenus par la télématique permettent d'optimiser le taux d'utilisation des ressources et de maximiser les frais d'exploitation.

«Avec la télématique, on peut, par exemple, contrôler l'utilisation des véhicules en dehors des heures de travail et

Dans l'atelier

personnaliser les horaires de travail par véhicule. En identifiant l'utilisation non autorisée des véhicules, on diminue le travail au noir et l'usure des camions», illustre Mario Massicotte, vice-président Ventes et Marketing pour Astus. «La gestion des traversées des frontières, au moyen de calculs automatisés du kilomètre parcouru par province et par État, est un autre exemple de gain de temps qui rehausse la productivité.»

La télématique intégrée à vos systèmes

Les systèmes télématiques offrent un avantage important : celui de pouvoir s'intégrer à vos systèmes de gestion. Par exemple, si vous intégrez vos dispositifs de consignation électroniques (logs électroniques) avec votre système de comptabilité, le traitement de la paie sera automatisé, ce qui fera gagner du temps et diminuera les erreurs.

La numérisation des bons de livraison accélère la facturation. L'utilisation du

géorepérage et de l'enregistrement automatisé des heures d'arrivée et de départ chez les clients permet de mesurer le temps de détention et de justifier les ajustements de facturation aux clients.

L'intégration de la télématique permet aussi d'automatiser les flux de travail.

«L'intégration de la télématique au système de gestion du transport (TMS) facilite la communication des informations de voyage au chauffeur», explique Jean-Sébastien Bouchard. «Le flux de travail du chauffeur est mis à jour automatiquement sur la tablette après une modification effectuée par le répartiteur. La répartition est aussi plus efficace puisque les répartiteurs ont un aperçu en temps réel de la disponibilité des chauffeurs.»

Du côté de la conformité, la télématique permet entre autres de réduire les infractions à la réglementation sur les heures de travail et de repos grâce à des alertes automatisées envoyées au responsable de la sécurité. Lors de l'inspection d'un véhicule, la télématique

permet au chauffeur de signaler une défektivité et d'inclure des photos; le gestionnaire de flotte peut ainsi planifier les réparations ou fournir l'assistance routière appropriée.

Aide à la sécurité

Comme un formateur électronique qui prendrait place à bord du camion, la télématique surveille les comportements de conduite du chauffeur et signale aux gestionnaires les pratiques qui nécessitent une formation et des correctifs.

«La télématique permet de gérer les risques de sécurité à l'aide de notifications automatiques. En signalant les pratiques de conduite dangereuses, les gestionnaires sont en mesure d'identifier facilement quels chauffeurs ils doivent rencontrer pour revoir les pratiques de conduite sécuritaires», explique Jean-Sébastien Bouchard d'Isaac.

Des fournisseurs de services télématiques offrent des solutions qui permettent de donner aux chauffeurs des



Frein à disque pneumatique ModulT™



Gagnez la course contre la montre avec le nouveau frein à disque pneumatique Haldex ModulT. Sa plaquette de frein unique en simplifie le remplacement. L'entière conception du frein pneumatique est optimisée pour minimiser le nombre d'outils nécessaires pour faire le travail et réduire le temps d'entretien. Le frein de remorque léger de 22,5 pouces offre la durabilité et les performances que vous attendez de Haldex. Gagnez la course contre le temps d'arrêt avec Haldex ModulT.

Voyez par vous-même à quel point l'entretien peut être facile en visitant le Haldex.com/en/North-America

Haldex

Haldex.com
800-267-9247

informations sur leur conduite et de les coacher en temps réel. Cette rétroaction permet d'apporter les correctifs qui permettront de réduire le nombre d'accidents.

Attendez-vous à voir de plus en plus de caméras à l'intérieur des cabines de camions. Orientées vers la route, elles enregistrent les secondes précédant et suivant un événement critique et permettent de reconstituer des accidents, d'en comprendre les causes et, souvent, de prouver la non-responsabilité du camionneur. «L'ajout de caméras vient compléter les données avec des vidéos pour protéger les chauffeurs et la réputation de l'entreprise», confirme M. Bouchard.

La fatigue et la distraction au volant comptent parmi les principales causes d'accidents des véhicules lourds. La télématique permettrait de considérablement réduire ces causes d'accidents, voire de les éliminer, avance Anthony Mainville. Elle permettrait même de

prévenir la distraction au volant causée par la manipulation ou l'utilisation d'un téléphone cellulaire, au moyen d'options permettant de restreindre l'utilisation par le chauffeur du cellulaire ou de la tablette pendant la conduite.

Mario Massicotte souligne que l'identification des employés et l'approbation de conduire des véhicules spécifiques, selon leurs compétences, à l'aide d'une puce RFID, permet de minimiser les risques. En outre, le contrôle des infractions reliées à la vitesse, aux accélérations et aux freinages excessifs au moyen d'alertes et de notifications permet de prendre des mesures en temps réel. «La télématique permet aussi d'assurer une gestion préventive des entretiens des véhicules; en prévoyant et en assurant le suivi des entretiens, on minimise les risques d'accidents potentiels attribuables au matériel roulant.» Enfin, la télématique permet de prévenir les vols en émettant une alerte lors d'un déplacement non autorisé.

Réduire la facture de carburant

L'amélioration de l'efficacité énergétique est un avantage rarement souligné de la télématique. «Un bon exemple, comme l'a souligné le Département américain de l'Énergie, c'est l'identification d'un simple détecteur d'oxygène défaillant qui peut mener à une amélioration de la consommation de 40 pour cent quand il est réparé», illustre Anthony Mainville.

Mario Massicotte indique que la télématique permet de faire la lecture de la consommation de carburant totale en route, au ralenti ainsi que lors de l'utilisation d'une prise de mouvement. «Elle permet de mesurer la consommation selon les types d'utilisations, d'avoir un meilleur contrôle de l'utilisation du véhicule et de réduire les coûts de carburant.»

On s'entend généralement pour dire qu'environ 30 pour cent de la consommation de carburant d'un camion est reliée au comportement du chauffeur. En obtenant automatiquement des rapports



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

Dans l'atelier

qui permettent d'identifier les résultats de performance, les gestionnaires peuvent prendre des décisions proactives en matière de performance des chauffeurs.

«Le coaching électronique informe le chauffeur sur sa performance en temps réel, afin qu'il puisse s'améliorer tout en conduisant», explique Jean-Sébastien Bouchard. «Le chauffeur peut égale-

ment voir son rapport de performance historique, ce qui lui permet d'identifier des occasions pour économiser davantage de carburant.»

Anthony Mainville fait remarquer que, sous plusieurs aspects, les chauffeurs sont réfractaires à la télématique et n'y voient qu'un outil pour souligner leur mauvaise conduite. Cependant, grâce

à des solutions de reconnaissance des bonnes habitudes de conduite, la télématique devient un outil pour récompenser les chauffeurs pour leur bon travail, et non seulement le kilométrage qu'ils parcourent durant un quart de travail. «Ces solutions les motivent à s'engager davantage dans la réussite de l'entreprise dans son ensemble, et non seulement sur leur chèque de paie.»

Qu'est-ce que la télématique nous réserve dans l'avenir? On la verra sûrement s'intégrer avec l'intelligence artificielle de plusieurs façons, prévoit Jean-Sébastien Bouchard, notamment pour optimiser les routes selon les temps de détention, maximiser les temps de déplacement en fonction des tendances de la circulation et optimiser aussi les changements de chauffeurs aux différents terminus.

«L'intelligence artificielle pourrait aider les chauffeurs à identifier et à réserver une place dans les relais routiers sur leur chemin en se basant sur leurs habitudes, et leur proposer quand ils devront s'arrêter selon les heures de circulation et leurs habitudes de sommeil», suggère M. Bouchard. «On peut facilement imaginer un accès à plus de vidéos provenant de caméras de recul et de miroirs, un suivi des accessoires (chaines, outils, etc.), un suivi automatique des marchandises en temps réel et l'actualisation à distance de la configuration des camions, c'est-à-dire la cartographie motrice.»

Mario Massicotte voit le concept de «truck sharing» parmi les possibilités futures de la télématique. Ce concept permettrait de maximiser l'utilisation de la flotte selon la demande et les horaires.

«Les mégadonnées révolutionneront le transport des marchandises, et même les déplacements en général, sur de multiples facettes», conclut Anthony Mainville. «Elles permettront aux gestionnaires de prendre de meilleures décisions opérationnelles avec l'accès aux données comparatives. Cela se traduira par des temps d'attente réduits lors des chargements ou déchargements, par des meilleurs choix de trajets et d'équipements, par une meilleure gestion des chauffeurs et même par une meilleure prévision des frais d'exploitation.» **TR**



MARQUES SUPÉRIEURES EXPERTS LOCAUX

LES BONNES PERSONNES. LES BONNES PIÈCES. LES BONS ENDROITS.

Il n'y a rien de plus facile que de faire affaire avec votre distributeur local de pièces de camions de confiance. À titre de membre du réseau North America's Leading Truck Parts Network®, votre professionnel des pièces VIPAR Heavy Duty offre les marques et l'expertise que vous voulez, appuyées par la force et les ressources d'un réseau comptant plus de 620 installations aux États-Unis, au Canada, au Mexique et à Puerto Rico.



TROUVEZ UN PROFESSIONNEL DES PIÈCES ET DU SERVICE DE CAMIONS LOURDS VIPAR AU VIPAR.COM





Les entraîneurs (coaches) passent en revue les clips vidéo avec les chauffeurs à des fins de formation et possiblement de discipline.

Souriez?

Les caméras embarquées permettent de démontrer clairement les actions des chauffeurs ou des automobilistes.

Par Jim Park

Bien que les caméras embarquées (dash cams) offrent des heures et des heures de divertissement sur YouTube, elles peuvent également jouer un rôle essentiel en matière de sécurité. Après tout, l'un de vos chauffeurs pourrait apparaître dans une vidéo YouTube. La clé, c'est d'être proactif.

Alors que les caméras embarquées produisent simplement des séquences destinées à être montées et possiblement téléchargées, les systèmes de caméra avancés peuvent capturer des événements basés sur des déclencheurs prédéterminés, sauvegarder le clip et le télécharger pour fins d'analyse, de coaching éventuel ou même de défense à la suite d'une collision.

«Les flottes sont souvent surprises par ce qu'elles voient sur caméra après l'installation d'un système», explique Del Lisk, vice-président de Lytx, un fournisseur de solutions de gestion de flotte vidéo et de sécurité des flottes. «Les flottes ont tendance à supposer que tous les chauffeurs sont bons jusqu'à ce que

quelque chose de mal arrive. Il est alors trop tard. De petits indicateurs de mauvais comportement peuvent être enregistrés et des interventions peuvent être faites avant que ces mauvaises habitudes de conduite ne mènent à un événement plus dangereux – parler au téléphone, combattre la fatigue ou intimider les autres chauffeurs pour qu'ils libèrent la voie. Nous avons constaté que lorsque la flotte intervient, le comportement change assez rapidement.»

Tom Boehler, directeur de la sécurité et de la conformité pour Erb Group of Companies, a récemment mis en place un programme de sécurité d'enregistrement d'événements par caméra. Les résultats sont plutôt impressionnants : une réduction de 45 % de la fréquence des collisions au cours de la dernière année; une réduction de 44 % de la gravité des collisions; et une diminution de 48 % du nombre de collisions.

M. Boehler indique qu'Erb a expérimenté un autre système qui a capté des événements de freinages brusques, mais

il affirme que cela n'a pas donné une vision réaliste de ce qui s'est vraiment passé. «Nous ne savions jamais si l'action était évitable ou non», poursuit-il. «Nous avons changé ce système pour des caméras d'événements qui sont déclenchées par les actions du chauffeur ou les mauvaises actions des autres. Et l'analyse transmise par le fournisseur s'est avérée un excellent atout pour cibler les comportements de conduite clés ou les chauffeurs qui nécessitent plus de coaching.»

Bien que le menu exact des options varie selon les différents fournisseurs de systèmes de caméras, dans la plupart des cas, les caméras enregistrent en continu les données sur un disque SSD intégré. La taille des disques dépend de la quantité de données conservées avant que les données enregistrées précédemment ne soient écrasées. Jason Palmer, chef de l'exploitation pour SmartDrive, explique qu'une installation typique permettra de sauvegarder environ 40 heures de données avant qu'elles ne soient écrasées, mais cela peut aller jusqu'à 800 heures.

«Si quelqu'un achète un plus gros disque, c'est parce qu'il a cinq ou six caméras», poursuit-il. «Deux cents heures représentent quelques semaines de stockage pour la plupart des flottes, mais il n'est pas rare qu'une flotte reçoive un appel une semaine après les faits pour se faire dire : 'Hé, votre camion a heurté ma voiture'. Vous pouvez fournir une vidéo et répondre : 'Non, nous ne l'avons pas heurtée' ou expliquer ce qui s'est passé.»

Puisque ce n'est pas pratique de consulter intégralement plusieurs heures de données, un grand nombre de ces systèmes de sécurité sont appelés à enregistrer et sauvegarder un événement par certains déclencheurs, comme une collision ou un événement de freinage brusque. Les systèmes vont enregistrer un clip comprenant plusieurs secondes de séquences audio et vidéo avant et après l'événement. SmartDrive, par exemple, sauvegardera 20 à 30 secondes de vidéo, la DriveCam de Lytx sauvegardera un clip de 12 secondes – huit secondes avant l'événement et quatre secondes après.

«Notre dispositif est doté d'un accéléromètre intégré qui mesure continuellement les changements de force

comme les impacts, les freinages et les accélérations brusques ou les embardées soudaines», de dire M. Lisk. «Toute activité au-delà d'un certain seuil déclenchera l'enregistrement d'un clip par le dispositif.»

Des systèmes prennent également certaines données du module de commande électronique qui peuvent être utilisées pour capter un excès de vitesse, par exemple. Ils peuvent être configurés pour signaler un dépassement de la limite de vitesse définie par l'entreprise, ou pour établir des limites de vitesse à partir de sa base de données GPS. Certaines caméras peuvent lire les panneaux de limite de vitesse et les comparer à la vitesse réelle du véhicule. Les clients peuvent généralement définir la durée ou le seuil avant qu'une infraction soit enregistrée.

Qu'est-ce que je viens de voir?

La proposition de valeur de ces systèmes de caméra réside dans la possibilité de fournir un contexte pour l'infraction

ainsi que le soutien analytique offert par la plupart des fournisseurs. La majorité des systèmes disponibles prennent un clip à partir d'un événement et – parfois de manière automatique, parfois sur demande – vont le téléverser soit au service de sécurité de la flotte, soit à une équipe d'examen interne afin de déterminer ce qui s'est passé. Si des caméras orientées vers le chauffeur sont utilisées, les actions du chauffeur au moment de l'alerte peuvent également être observées.

«Un clip est disponible pour la flotte immédiatement après son enregistrement», explique M. Palmer. «Nos analystes de conduite passeront en revue le contenu vidéo et fourniront des annotations. Une embardée, par exemple, pourrait être marquée comme un changement de voie non sécuritaire, ou peut-être un évitement d'obstacle. Sans contexte, il peut être parfois difficile de faire la différence.»

Marco Encinas, responsable marketing et produit chez Teletrac Navman,


appelle son service Safety Analytics. Selon lui, il peut s'avérer particulièrement bénéfique pour les petites et moyennes entreprises qui pourraient ne pas avoir de responsable officiel de la sécurité.

«Safety Analytics fournit les outils pour surveiller et capter des événements dans le camion ainsi que la capacité de rejouer l'événement à des fins de coaching», d'expliquer M. Encinas. «Nous offrons également des outils de signalement pour que même les petites flottes puissent voir comment leurs chauffeurs se classent et ce qu'ils transgressent. Cela peut aider les chauffeurs à apprendre de ce qu'ils font mal, et cela donne aux flottes la possibilité de suivre et de cibler les chauffeurs individuels avec toute formation supplémentaire qui pourrait être bénéfique.»

Dave Gaskin, qui travaille depuis plus de 30 ans dans le secteur de la gestion des risques des flottes canadiennes, affirme qu'il est particulièrement important de faire un suivi des alertes et des observations lorsqu'on utilise des outils de sécurité et d'analyse des chauffeurs.

«C'est une chose d'avoir des caméras dans les camions, et ce sont d'excellents outils pour prouver que votre chauffeur n'a peut-être pas commis de faute, mais l'autre côté de la médaille, c'est qu'on peut facilement prouver qu'il en a commis une», souligne-t-il. «Si l'avocat d'un plaignant peut démontrer que vous étiez au courant de l'historique de mauvais comportement d'un chauffeur, mais que vous n'avez rien fait, vous aurez du mal à expliquer pourquoi vous n'avez rien fait.»

M. Boehler affirme qu'Erb accorde une grande importance à la responsabilisation de ses «coaches» de conduite, afin que les événements soient examinés et abordés avec les chauffeurs. L'entreprise évalue également comment les chauffeurs réagissent à leurs séances de coaching.

«Nous avons constaté une réduction importante des poursuites en responsabilité civile et des frais juridiques», conclut-il. «Sans aucun doute, les caméras ont été le facteur clé dans la dissuasion et la réduction de la distraction au volant.» 

VOTRE COURTIER EN ASSURANCES DES TRANSPORTEURS

www.rmassocies.ca



NOS SPÉCIALITÉS :

- FLOTTE ET VOITURIER
 - Local et longue distance
- BIENS EN ENTREPOSAGE
- CAUTIONNEMENT DIVERS
 - Douane
 - Entrepôt
 - Et Autres...

Contactez un spécialiste

Membre de / Member of



RM
RANTUCCI MACIOCIA & ASSOCIÉS
CABINET EN ASSURANCE DE DOMMAGES

LE TRIO PARFAIT,
VOUS, LA ROUTE ET NOUS

1-844-253-2001 
transport@rmassocies.ca 

ET QU'EN EST-IL DE LA VIE PRIVÉE?

Le Canada a mis en place de nombreuses lois sur la protection de la vie privée en milieu de travail, dont certaines peuvent être appliquées aux caméras orientées vers le chauffeur dans ces systèmes de sécurité. Bien qu'il ne soit pas possible de tout résumer dans cet espace, certaines juridictions semblent favorables à la surveillance vidéo des opérateurs (chauffeurs) occupant des postes sensibles à la sécurité, tandis que d'autres suggèrent que les caméras pourraient être O.K., à condition qu'il n'existe aucun autre mécanisme raisonnable pour atteindre les mêmes résultats.

Tobi Cohen, conseiller principal en communications pour le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, nous a indiqué que «la vidéosurveillance ne devrait être déployée que pour résoudre un problème réel, urgent et important, et devrait être considérée comme une étape exceptionnelle, à franchir seulement en l'absence d'une solution moins intrusive.»

Par exemple, le Commissariat a présenté des propositions au Parlement au sujet du projet de loi C-49, qui prévoit l'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive dans les trains, et qui a été adopté en mai dernier.

«Dans le contexte du projet de loi C-49, nous avons reconnu l'incidence des enregistrements audio-vidéo sur la vie privée des employés, mais nous avons généralement admis que leur utilisation pour des raisons de sécurité était raisonnable, à condition que des contrôles appropriés soient en place afin d'empêcher leur utilisation à des fins déraisonnables», a déclaré M. Cohen.

Les politiques et les lignes directrices du Commissaire à la protection de la vie privée, par le biais de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE), s'appliquent uniquement aux entreprises sous réglementation fédérale, y compris le camionnage interprovincial et international.

Selon Lyndsay Wasser, associée au cabinet d'avocats McMillan spécialisé dans les relations de travail, la protection de la vie privée et la protection des données, plusieurs provinces ont également adopté une loi sur la protection de la vie privée des employés.

«Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de

lois», précise-t-elle. «Il y a des lois de responsabilité civile sur la vie privée, comme 'l'intrusion dans la réclusion', qui envahit la vie privée de quelqu'un d'une manière qui semblerait très offensante pour une personne raisonnable.»

En général, la surveillance pour des raisons de sécurité, le suivi des véhicules volés ou l'amélioration de l'efficacité des services clients sont plus susceptibles de passer le test de ce qui est raisonnable, contrairement à la surveillance du rendement des employés à des fins de gestion, a-t-elle ajouté. En général, mais ce n'est pas garanti.

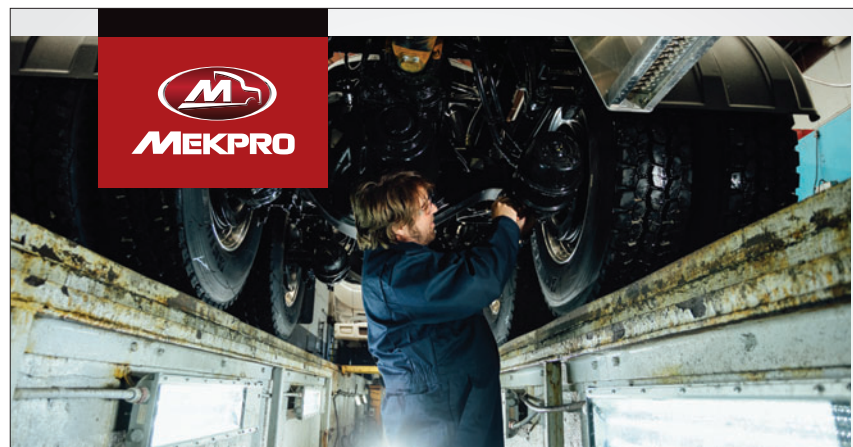
La division québécoise d'une entreprise internationale de services alimentaires a récemment perdu un recours en justice en lien avec l'utilisation de caméras orientées vers le chauffeur comme mesure de sécurité. Le procès fait suite à un grief déposé par le

syndicat des Teamsters. Dans sa décision, la Cour supérieure du Québec a statué – nous paraphaserons ici – que l'installation de caméras orientées vers le chauffeur était une mesure «préemptive» plutôt qu'une réponse à un risque précis (comme une série d'erreurs de conduite répétées), ce qui ne justifiait pas une telle solution invasive, et que des mesures

moins invasives étaient disponibles, comme des caméras qui ne sont orientées que vers l'avant.

«Nous sommes reconnus comme étant opposés aux caméras qui font face au chauffeur, car elles enfreignent le droit du chauffeur d'avoir une attente raisonnable de vie privée dans le véhicule», a déclaré John McCann,

directeur national de la Division du transport de Teamsters Canada. «Nous sommes satisfaits de la décision de la Cour supérieure du Québec selon laquelle il existe des moyens moins invasifs de surveiller les chauffeurs et d'améliorer la sécurité des flottes.»



RAISON D'Y CROIRE

#29

L'efficacité qui fait du chemin

NOTRE PERSONNEL EST FORMÉ DE FAÇON CONTINUE

Vous faire reprendre rapidement la route avec un maximum d'efficacité. Vous proposer un vaste réseau de centres de réparation partout au Québec et même en Ontario. Vous offrir une garantie à toute épreuve assurant la paix d'esprit.

Le réseau de centres d'entretien de véhicules lourds

MEKPRO.CA

CONGRÈS ANNUEL

L'ÉLECTRIFICATION DANS LES TRANSPORTS
« NOUVELLES TECHNOLOGIES ÉMERGENTES »

27 SEPTEMBRE 2018 AU CENTRE RENAISSANCE DE MONTRÉAL

GRATUIT
MEMBRE CTCQ

129\$ + TAXES
NON-MEMBRE



INCLUS :

Buffet déjeuner, conférences, dîner, accès à
l'assemblée générale annuelle et au 5 @ 7



CONFÉRENCIER INVITÉ :
SYLVAIN GUIMOND

Conférencier émérite de réputation mondiale ainsi qu'un collaborateur engagé auprès d'organisations universitaires, scientifiques, sportives et d'affaires.

Auteur de deux best-sellers, il contribue également au succès de plusieurs émissions de télévision à TVA, Radio-Canada, RDS et plus.



COMITÉ TECHNIQUE
DE CAMIONNAGE
DU QUÉBEC

SOIRÉE GALA

29 SEPTEMBRE 2018

CENTRE DES CONGRÈS DU MONT-TREMBLANT
EXCLUSIF & GRATUIT AUX MEMBRES



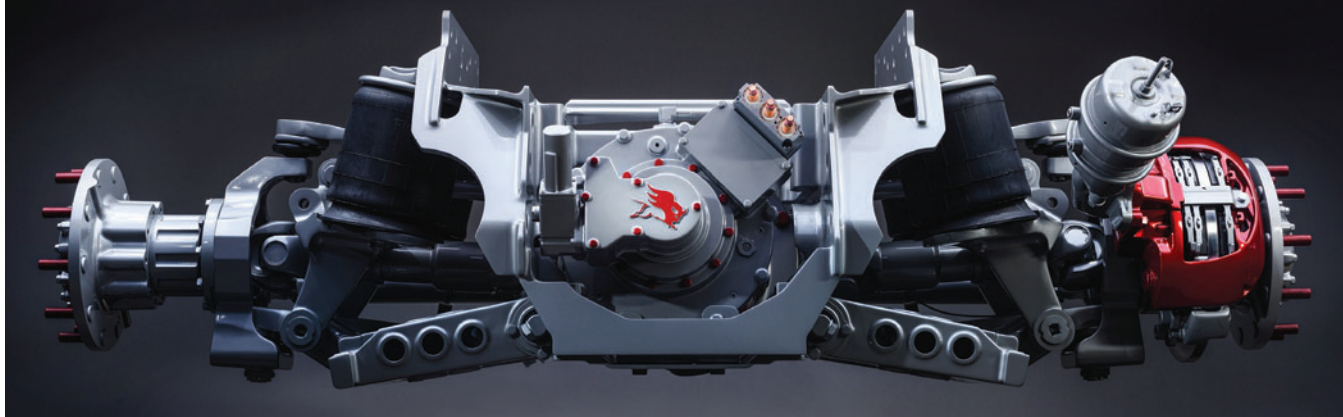
Participez à cette magnifique soirée animée !
Cocktail, souper 4 services et divertissements
seront au rendez-vous !

INSCRIVEZ-VOUS AVANT LE 7 SEPTEMBRE 2018



SUR LE SITE INTERNET WWW.CTCQ.CA

En éliminant une partie du carter d'essieu traditionnel, on ouvre la porte à de nouvelles possibilités de suspension pour les poids lourds, comme cet exemple de suspension indépendante.



Propulsion repensée

Avec l'avènement des véhicules pourvus d'un moteur à batterie intégré, la propulsion devient l'affaire des fabricants d'essieux.

Par Jim Park

Nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère dans la propulsion des camions lourds. Les groupes motopropulseurs électriques ouvrent de nouvelles possibilités de configuration et d'intégration, y compris les essieux moteurs. Les transmissions traditionnelles, les arbres de transmission, les différentiels interpoints ou les différentiels ne sont plus nécessaires.

Tout change lorsque vous surmontez l'idée selon laquelle nous avons besoin d'un moteur à combustion interne à l'avant du camion. Les exigences de refroidissement déterminent l'emplacement du moteur dans les configurations actuelles. Laissez tomber le diesel et vous n'aurez plus besoin d'un arbre de transmission pour transmettre les forces de rotation aux roues motrices. Le fait de placer des moteurs électriques dans, sur ou à proximité des essieux moteurs libère également des tonnes d'espace pour l'électronique et les batteries connexes – environ quatre tonnes d'espace et de poids pour être plus précis.

Un tracteur de classe 8 à batterie électrique nécessite plusieurs tonnes de batteries, et l'endroit le plus sûr et le

plus pratique est sous la cabine, entre les longerons. Il est préférable de ne pas partager cet espace avec un arbre de transmission. Il est beaucoup plus facile d'acheminer les fils autour des batteries que de placer un arbre de transmission au milieu de l'ensemble de batteries.

«En termes de complexité et de poids, enlever toutes ces pièces me semble logique si vous refaites la conception depuis le début», a déclaré Rick Mihelic, directeur des études de technologies futures au North American Council for Freight Efficiency et ancien ingénieur en développement de véhicules chez Peterbilt. «De l'autre côté, nous avons 100 ans d'expérience avec nos systèmes actuels. Ils nous ont permis d'arriver là où nous sommes parce qu'ils sont nécessaires et qu'ils fonctionnent.»

Ce qui nous amène aux essieux moteurs. Nous avons besoin d'essieux moteurs pour propulser le camion, évidemment, et pour supporter la charge sur le châssis. Nous ne pouvons pas changer complètement l'utilité ou la conception de l'essieu de base du jour au lendemain en raison du besoin de compatibilité avec

les composants existants, comme les freins et les suspensions. Et c'est ce qui différencie les entreprises en développement comme Nikola, Tesla et Thor des fabricants d'équipement d'origine et des fournisseurs de niveau 1 traditionnels.

«Si vous possédez une gamme de produits s'appuyant sur un moteur diesel et un groupe motopropulseur traditionnel, et que vous voulez introduire un moteur électrique, le moyen le plus rentable de le faire est de remplacer un composant à la fois dans le modèle plutôt que de redessiner complètement toute la gamme du modèle», de poursuivre M. Mihelic. «Si vous avez toute cette infrastructure et cette inertie existantes dans les produits actuels, c'est très difficile de refaire la conception depuis le début. Tout votre investissement en capital doit tenir compte de l'entièreté de la gamme de produits, et de combien de temps vous prévoyez continuer à générer des revenus.»

Les entreprises en démarrage n'ont ni ces frais généraux, ni cette inertie. Elles peuvent aller directement là où les fournisseurs établis arriveront éventuellement, et elles peuvent éliminer tous les composants redondants. Les entreprises en développement parlent d'aller droit en production parce qu'elles ont besoin d'argent. Elles n'ont aucune source de revenus jusqu'à ce qu'elles aient un produit qu'elles peuvent vendre, tandis que les fabricants d'origine et les fournisseurs de niveau 1 doivent faire des investissements en capitaux pour soutenir toute une famille de produits.



Le profil bas du moteur électrique sur l'essieu eS5700r de Dana, utilisé sur les véhicules de classe 3, permet de monter la carrosserie plus près du châssis, améliorant ainsi la capacité de chargement.

«Ils doivent réaffecter l'argent de façon très judicieuse», poursuit M. Mihelic. «C'est particulièrement difficile si l'on considère que le marché potentiel de cette technologie sera très restreint dans un avenir proche. Ils (les fabricants) font de l'argent sur le volume. Ils doivent faire attention de ne pas compromettre leur rentabilité parce qu'ils s'aventurent du côté de l'électricité.

Cela dit, les fournisseurs de niveau 1 Dana et Meritor ont une gamme d'essieux moteurs électriques dont ils sont heureux de parler. Daimler Trucks vient d'annoncer une incursion dans la propulsion électrique, mais nous a indiqué qu'il était un peu tôt pour en dévoiler les détails en ce moment.

Thomas Healy, fondateur et PDG de Hyliion, une entreprise en développement qui fabrique un essieu moteur

hybride-électrique pour les tracteurs 6x2, ce qui en fait des tracteurs 6x4 de manière efficace, entrevoit trois avenues pour l'électrification des essieux.

«Nous allons voir une évolution avec les essieux électriques», explique-t-il. «Pour l'instant, la solution que nous utilisons, c'est un moteur électrique qui se monte perpendiculairement à l'essieu moteur. La puissance vient d'une direction et pivote de 90 degrés grâce à un pignon. La prochaine évolution sera un moteur en ligne monté au centre de l'essieu. Selon moi, la troisième évolution sera une configuration de moteur intégré à la roue. Ce ne sera même pas un essieu tel que nous les connaissons aujourd'hui. Il y aura un moteur situé dans le moyeu de la roue.»

Conmet, un fournisseur de moyeux de roue, de freins et de composants d'extré-

mité de roue, a annoncé en mars s'être associé à Protean Holdings pour développer un système de propulsion électrique pour le marché des véhicules commerciaux moyens et lourds. Cet accord jumelle l'expertise de Protean dans le domaine des moteurs d'extrémité de roue automobiles à l'expérience de Conmet dans le domaine des extrémités de roue pour véhicules commerciaux. Selon le communiqué de presse de Conmet, «le système d'extrémité de roue électrique développé conjointement fournira des avantages d'intégration du véhicule, réduira la complexité et réduira au minimum les pertes de transmission pour les camions, les tracteurs et les remorques».

Options de niveau 1

Les offres de Dana et Meritor reflètent les deux premières avenues de M. Healy.

**NOTRE
MISSION :
VOTRE ENTIÈRE
SATISFACTION!**

**suspensions
& ressorts**
Michel Jeffrey

NOUS VOUS OFFRONS :

Alignement Différentiels
Suspensions Entretien général
Freins Et plus encore...
Transmissions

Faites confiance à
notre équipe d'experts,
mandataire SAAQ en
vérification mécanique
pour les véhicules de
4 500 kg ou plus.

LES SPÉCIALISTES
VENTE • DISTRIBUTION
INSTALLATION • SERVICE

418 653-2812
www.micheljeffrey.com

**Vérification
mécanique**
Mandataire

Société de l'assurance
automobile
Québec

L'eAxe de Meritor comprend un moteur électrique combiné à une boîte de vitesses à deux rapports montée directement à l'avant d'un carter d'essieu traditionnel. Le moteur et l'engrenage prennent essentiellement la place du support avant et il y a encore un différentiel. D'un point de vue mécanique, sa forme et sa conception sont similaires à celles des essieux moteurs conventionnels actuels.

«Vous pouvez placer le moteur dans de nombreux endroits différents, donc vous devez peser le pour et le contre de chaque différente architecture», explique John Bennett, nouveau vice-président et directeur de la technologie chez Meritor. «Nous utilisons un seul moteur en ligne avec le support actuel. En intégrant le moteur de cette façon, nous pouvons emboîter une grande partie de l'engrenage à l'intérieur du moteur. Notre eAxe change très peu de choses. Vous pouvez littéralement brancher le moteur dans le carter et les supports de suspension ne changent pas.»

Conformément à la notion de M. Mihelic, c'est-à-dire une transition contrôlée vers l'énergie électrique, l'option de Meritor offre un grand potentiel. Parmi les défis à relever, il faut composer avec ce que l'on appelle la masse suspendue, comme le poids du moteur et de l'engrenage boulonné à l'avant du boîtier de l'essieu, comme l'est présentement le support. M. Bennett ajoute qu'il est nécessaire de porter une attention particulière pour s'assurer que le joint entre le boîtier et le moteur monté reste conforme et ne développe pas de fuites. Pour s'en assurer, Meritor opte pour un moteur plus petit, plus efficace et plus léger avec une boîte de vitesses à deux rapports afin de mieux adapter la vitesse du moteur à la vitesse de la roue.

Ce type de configuration d'essieu conviendrait aux camions et aux autobus scolaires des classes 6 et 7 dont le poids brut peut atteindre 33 000 lb. Les camions des classes 7 et 8 et les tracteurs 4x2 et 6x2 pourraient éventuellement nécessiter

un ensemble supplémentaire d'engrenages de réduction à l'extrémité de la roue. Les camions lourds autoroutiers et spécialisés de classe 8 nécessiteraient un moteur distinct pour chaque essieu dans une configuration en tandem ainsi qu'une réduction de l'engrenage des extrémités de roues. La documentation publiée suggère que Meritor utilisera des essieux existants, tels que les 12X, 14X et 17X avec une désignation «e», comme dans 14Xe.

De son côté, Dana emprunte une route légèrement différente. Dans le cadre d'une coentreprise annoncée au mois de juin avec la société québécoise TM4, qui conçoit et fabrique des moteurs, des onduleurs et des systèmes de contrôle pour véhicules électriques, Dana développera une gamme d'essieux électriques dont les moteurs seront intégrés au carter de l'essieu ou à proximité, ce que le fabricant appelle une «configuration à axes parallèles».

Incidemment, TM4 est une filiale d'Hydro-Québec. Selon l'annonce du



MEKPRO

REPRENEZ VITE LA ROUTE AVEC ÉQUIPEMENT SML

20, rue Turgeon, Val-D'or, QC, J9P 0E5
819 874-3765

HEURES D'OUVERTURE
Lundi au vendredi : 7 h30 à 17 h30
Samedi et dimanche : Fermé

FIER MEMBRE MEKPRO.CA

LE RÉSEAU DE CENTRES D'ENTRETIEN ET RÉPARATION POUR VÉHICULES LOURDS

DES PIÈCES DE CAMIONS NOUS EN AVONS!



Pièces de camions recyclées, réunies 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!

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



22 juin, «La transaction établit Dana comme le seul fournisseur possédant des capacités complètes de conception, d'ingénierie et de fabrication d'essieux électriques – offrant des solutions de propulsion électromécanique à chacun de ses marchés finaux».

Dana utilise actuellement deux essieux différents pour les véhicules de

classe 3 et des classes 4-6. Le sS5700r est équipé d'un moteur et d'un engrenage intégrés directement dans l'essieu. En fait, le carter du moteur fait partie de l'essieu. L'eS9000r, légèrement plus lourd, dispose d'un moteur monté à l'extérieur qui est encore en ligne avec le carter de l'essieu. Il est directement relié à l'arbre de l'essieu à l'intérieur d'un car-

ter d'essieu à l'aspect plus traditionnel. Les deux sont conçus pour remplacer les essieux moteurs traditionnels.

«Les engrenages à axes parallèles fonctionnent généralement un peu plus efficacement que ce à quoi vous pouvez vous attendre d'un ensemble d'engrenages hypoides», explique Ryan Laskey, vice-président de l'ingénierie des véhicules commerciaux chez Dana. «Avec les ensembles d'engrenages hypoides, vous pouvez habituellement perdre quelques points de pourcentage d'efficacité durant cette transition de couple dans la phase de 90 degrés. Dans un arrangement à axes parallèles, vous en perdez probablement la moitié. C'est peu, mais dans un système alimenté par batterie, nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour réduire la consommation d'énergie. Tout ce que vous pouvez faire dans les roulements et les engrenages pour réduire les pertes par frottement fournira une autonomie supplémentaire, ce qui sera crucial au début de la phase d'adoption en raison du coût des batteries.»

Nous ne verrons pas beaucoup de ces essieux en service commercial dans les véhicules de classe 8 pendant un certain temps, bien que le sS5700r de Dana soit installé dans plusieurs camions de classe 3 fabriqués par le groupe Workhorse, et qu'il soit actuellement en cours d'évaluation par UPS aux États-Unis.

M. Mihelic entrevoit une période de 15 à 20 ans avant que les essieux moteurs traditionnels ne deviennent rares. Cela pourrait prendre 30 ans ou plus avant que l'électricité et les technologies hybrides ne prennent la place du diesel.

«On peut affirmer sans se tromper que le diesel sera encore là pendant longtemps parce qu'il est très bien adapté à l'environnement longue distance et que l'infrastructure est déjà en place», conclut-il. «Cela dit, les gens qui achètent des camions comprennent les différences fondamentales et les avantages inhérents à chaque type de groupe motopropulseur. Ils auront un camion pour le travail en ville et un autre pour l'autoroute, cela dépend du point d'optimisation qu'ils veulent atteindre pour des cycles de travail particuliers. Il n'y a pas de solution unique.» **TR**

METTEZ PLUS QUE DU 'RESSORT' DANS VOTRE CONDUITE

LE SYSTÈME D'ESSIEU COULISSANT LE PLUS LÉGER DE L'INDUSTRIE

SAF

Le système ULX40 offre plus de caractéristiques et d'avantages

- Plus léger pour offrir plus de charge utile
- Ressorts SAF en composite procurant une plus grande douceur de roulement
- Coût total de possession plus bas
- Garantie Durasystem™ de dix ans
- Protection contre la corrosion Black Armour™
- Essieux optimisés pour le poids et robustesse SAF 5 $\frac{3}{4}$ "

Suivez-nous



www.safholland.ca 519.537.3494

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

GARANTIE DU SYSTÈME DE 10 ANS*



ULX40

OFFERT AVEC LES FREINS À TAMBOUR SAF STANDARDS OU

LES FREINS À DISQUE

PBS Series
™ OPTIONNELS

*Voir la garantie XL-MS10204WC

Visitez le
www.ULX40.com

SAF-Holland



Le Granit prêt pour Lytx

Mack offre l'option de pré-filage avec un troisième modèle.

Par Steve Bouchard

Mack élargit sa collaboration avec Lytx, fournisseur de services télématiques vidéo : après les camions de collecte des matières résiduelles Mack Terra Pro et Mack LR, l'option de pré-filage du matériel Lytx est maintenant disponible avec le Mack Granit.

La solution Lytx DriveCam consiste en un système de caméras embarquées – jusqu'à quatre – qui enregistrent à l'intérieur et à l'extérieur de la cabine du camion les événements qui peuvent survenir, comme les changements de voie ou les freinages brusques. Lorsqu'un événement du genre se produit, le système déclenche un enregistrement vidéo d'une durée configurable de 12 ou 20 secondes.

Le système de Lytx permet aux gestionnaires de connaître les événements critiques survenus et d'assurer la formation de suivi avec les conducteurs.

Curtis Dorwart, directeur du marketing des produits de collecte des matières résiduelles, a indiqué que l'option de pré-filage Lytx est offerte depuis un an avec tous les modèles à cabine avancée de Mack. «Cela facilite et accélère grandement l'installation du système vidéo de Lytx et évite d'avoir à travailler dans le tableau de bord, ce qui peut potentiellement causer des problèmes par la suite.»

Présentement, il faut prévoir entre une et deux heures pour installer le filage. Il faut enlever des panneaux et faire passer les câbles, ce qui occasionne des frais additionnels. «Le pré-filage en usine est un gage de qualité, de gain de temps et de réduction des coûts», de faire valoir Curtis Dorwart. «Le client bénéficie aussi de la garantie d'installation d'usine et d'une installation plus propre.»

M. Dorwart a vanté la réputation de

Lytx dans le marché et assuré que son système aide grandement à rehausser la sécurité, la productivité et la formation des chauffeurs, grâce au «coaching» offert après le déclenchement de vidéos, à la reconstitution des incidents et accidents et à l'analyse prédictive. Les utilisateurs peuvent avoir accès en continu aux vidéos enregistrées ou encore aux vidéos en direct, mais seulement pour ce qui est filmé face à la route dans ce cas.

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est que le système sert d'outil de formation, alors que les directeurs de flotte peuvent visualiser avec les chauffeurs les vidéos qui ont été enregistrées lors d'événements (accidents, freinages brusques, déviations de voie, talonnage de trop près, etc.).

Kristin Costas, directrice de la gestion de produit pour Lytx, a diffusé une vidéo très éloquent, où la caméra filmant la route devant a montré un camion de collecte de matières dangereuses qui a évité à la dernière seconde une collision avec une voiture devant et a réussi à la contourner de justesse. La caméra filmant le conducteur a ensuite montré qu'il était en train de texter au volant au moment de l'incident.

«En moyenne, un conducteur commet deux événements nécessitant de la formation par mois», a précisé Mme Costas.

À l'opposé, les caméras peuvent aussi innocenter le chauffeur et prouver qu'il n'est pas responsable d'un incident ou d'un accident.

Les services vidéo de Lytx offrent la possibilité de diffuser en continu ce qui se passe à l'extérieur du camion, et peuvent de ce fait être très utiles aux flottes de collecte des matières résiduelles ou à celles qui doivent fournir une preuve de service ou de livraison.

Mme Costas a donné un exemple intéressant en ce sens. «Si, par exemple, un citoyen appelle pour se plaindre que son bac de matières résiduelles n'a pas été ramassé, le directeur de flotte peut aller isoler cette scène sur la vidéo, indiquer à quel moment le camion s'est présenté à cette adresse et montrer si le bac en question se trouvait bel et bien sur le bord de la rue au moment de son passage.» **TR**

NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS

 Pour d'autres **NOUVEAUX PRODUITS** visitez le www.transportroutier.ca



GROUPE AUXILIAIRE DE BORD

Entretien plus facile grâce à une mise à jour du groupe auxiliaire de bord

Carrier Transcold a mis à jour ses groupes auxiliaires de bord alimentés au diesel ComfortPro, ce qui réduit les besoins d'entretien et permet de doubler les intervalles de maintenance.

Un tendeur règle automatiquement la nouvelle courroie d'entraînement multi-V de type automobile pour aider à maintenir la pleine tension de la génératrice lorsque le groupe auxiliaire est en marche, indique le fabricant. La tension manuelle de la courroie n'est plus nécessaire.

Les intervalles d'entretien ont également été doublés à 2 000 heures grâce à l'utilisation d'huiles moteur CK4.

Les groupes auxiliaires alimentés au diesel ComfortPro entièrement équipés permettent de climatiser, chauffer, alimenter la cabine, réchauffer le moteur, surveiller et charger la batterie du camion, et offrent une alimentation externe en option.

Ils fournissent 12 000 BTU de refroidissement et jusqu'à 10 000 BTU de chauffage, ainsi que 6 kW de puissance pour les charges hôtelières et le maintien de la charge de la batterie. L'option d'alimentation à quai peut être branchée sur une source 110/120 volts.

Le système est disponible en tant que système intégré ou autonome, ou avec un filtre à particules diesel ClearSky pour ceux qui circulent en Californie. Un modèle d'alimentation seulement est aussi disponible.

Les modèles intégrés chauffent les moteurs grâce à un échange de liquide de refroidissement du groupe auxiliaire, tandis que l'unité autonome fait appel à la génératrice pour alimenter le chauffe-bloc du tracteur.

Visitez le www.carrier.com

LOGICIEL

Noregon met à jour JPRO Professional

Noregon a procédé à une autre mise à jour de son logiciel de réparation et de réparation en atelier JPRO Professional, offrant des conseils supplémentaires aux utilisateurs.

La nouvelle fonctionnalité Repair Mentor affiche désormais tous les problèmes actuels sur un véhicule, identifie les problèmes prioritaires et aide les utilisateurs à entamer un processus de diagnostic. Elle guide les techniciens vers le point d'origine d'un problème particulier, comme un écran de régénération du filtre à particules, ou propose des étapes de dépannage par le biais du portail de service et d'informations NextStep.

Ces mises à jour sont disponibles sans frais supplémentaires avec un abonnement à Noregon.

Visitez le www.noregon.com/jpro

TÉLÉMATIQUE

OnCommand maintenant connecté



Tous les nouveaux camions International équipés d'un moteur **International** ou **Cummins** seront maintenant dotés d'un dispositif de télémétrie OnCommand Connection accompagné de deux ans de service gratuit.

Le système intègre une plate-forme matérielle cellulaire avec la télématique et la plate-forme OnCommand Connection Advanced Remote Diagnostics. Son architecture ouverte a permis l'intégration de plus de 25 fournisseurs de services de télématique.

Visitez le www.oncommandconnection.com

BALANCE

Alliance permet de peser sans s'arrêter



La nouvelle balance pour camions AxleWeigh-in-Motion d'**Alliance** pèse dynamiquement chaque essieu et imprime un reçu avec des poids d'essieux et des totaux individuels sans que le chauffeur n'ait à s'arrêter.

Les véhicules passent sur la balance à environ 5 km/h alors que l'unité calcule les poids indépendamment de la longueur ou de la configuration. Les chauffeurs saisissent ensuite leur poids à vide connu ou un numéro d'identification du camion pour rappeler un poids à vide conservé, ou utilisent une méthode de pesage en deux passes. Le contrôleur calcule ensuite les valeurs brutes, à vide et nettes et peut également fournir un fichier .csv avec des numéros de travail pour chaque transaction.

Les caractéristiques comprennent des cellules de charge calibrées en usine ainsi qu'un indicateur préprogrammé, et le fabricant ajoute que les résultats sont reproductibles dans une moyenne de 0,5%. Les balances peuvent également être installées sur une allée de gravier plutôt que de nécessiter une rampe.

Visitez le www.alliancescale.com

FREINS

Disques Bendix standards sur les gammes HV et HX

Les freins à disque pneumatiques **Bendix** ADB22X sont désormais offerts en équipement standard sur les camions International des gammes HV et HX, destinés aux utilisations de service intense.

La gamme comprend les modèles HV507, HV607, HV513 et HV613, ainsi

que HX515, HX520, HX615 et HX620.

L'ADB22X est produit dans le cadre d'une coentreprise entre Bendix Commercial Vehicle Systems et Dana Commercial Vehicle Products. Plus de deux millions d'unités ont été produites depuis son lancement en 2005.

Les caractéristiques du frein comprennent un poids léger, une distance d'arrêt réduite et une durée de vie pro-

REVÊTEZ L'ARMURE DE PROTECTION!

PRIMO⁻⁹SHIELD

PRIMOSHIELD, de NANOKOTE, est un revêtement vaporisable permanent pour l'aluminium et l'acier inoxydable qui protégera le lustre et la fini de vos citernes et remorques pour des années.

- Protection permanente contre la corrosion.
- Extrême résistance chimique et à l'abrasion.
- Finition anti-traces de doigts et égratignures/dureté (> 8H).
- Sans Isocyanate.
- Résistance au brouillard salin (>4,000H).
- Ajout de poids minimum 10-15 lbs par remorque.
- Surface antiadhésive résultant en une surface autonettoyante.



DEFENSE⁻⁹
COATINGS SOLUTIONS

Distributeur canadien | NANOKOTE North America

514.928.5681
info@defensecoatings.ca
defensecoatings.ca/metal



Nouveaux produits

longée du système de freinage, indique le fabricant. Il dépasse également de 20 % les exigences en matière de distance d'arrêt de la Federal Motor Vehicle Safety Standard 121, et les exigences en matière de distance d'arrêt réduite imposées par la National Highway Traffic Safety Administration.

Autre avantage des freins à disque :



ils éliminent pratiquement l'évanouissement des freins associé à la conception des tambours, en plus d'améliorer la stabilité latérale des freins.

Visitez le www.bendix.com

ORDINATEURS

Tablette robuste pour travailler dans le froid et l'humidité

La tablette robuste Galaxy Tab Active2 de **Samsung** est conçue pour offrir de la puissance informatique dans des températures chaudes ou froides et des environnements humides.

L'appareil est certifiée conforme à la norme MIL-STD-810, la norme militaire en matière de durabilité face à une pression, des températures, des vibrations et des chutes excessives. Il est également classé IP68 pour la résistance à l'eau et à la poussière. Les boutons physiques peuvent être actionnés avec des gants



de travail, et l'écran lui-même peut être utilisé lorsqu'il est mouillé, indique le fabricant.

Parmi les autres caractéristiques, soulignons un stylet S certifié IP68, une version LTE pour rester connecté et des batteries remplaçables qui permettent des permutations rapides lorsqu'une charge est faible. Il y a une caméra frontale de 5 MP ainsi qu'une caméra arrière autofocus de 8 MP. Une sensibilité tactile améliorée permet d'utiliser l'écran tactile avec des gants.

Les applications disponibles comprennent le logiciel de gestion de flotte Omnitracs XRS pour surveiller les heures de service.

Visitez le www.samsung.com

MANUTENTION DE MARCHANDISES

Dispositif de manutention de conteneurs chargés



Le dispositif de manutention de conteneurs chargés SLCH-X de **Galbreath** est pourvu d'un ensemble de fourches à réglage hydraulique et offre un outil polyvalent pour le transport de conteneurs.

Les modèles 93X et 113X déplacent les conteneurs sur le dessus du châssis plutôt qu'à l'arrière d'un camion.

Chacun présente une course de cylindre de 24 pouces et peut ramasser et déplacer des conteneurs de 8 000 livres en chargement frontal avec

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

bandag
BUILT FOR BETTER

point S
CERTIFIÉ POIDS LOURD

fourches à des hauteurs allant de 17 à 44,5 pouces, et en chargement arrière avec des barres de tourillon de 45 à 49 pouces du sol.

Conçus à l'origine pour les entreprises de traitement des déchets au service des petites entreprises ou des restaurants, les dispositifs de manutention sont également compatibles avec du matériel comme les épandeurs de sel, par exemple. Les utilisateurs peuvent même niveler un conteneur sur le châssis sans rattacher la chaîne ou incliner les fourches.

Visitez le www.galbreathproducts.com

FREINS

Tambour Webb produisant moins de chaleur

Le plus récent tambour de frein de **Webb** incorpore la technologie Cool Running du fabricant qui maximise le flux d'air dans l'extrémité de roue, ce qui permet une meilleure gestion de la chaleur.



Officiellement connu sous le nom de tambour de frein 56864B, il produit 10 pour cent moins de chaleur à la rotation et dure 10 pour cent plus longtemps dans les applications motrices et de remorque 23K d'usage courant, indique le fabricant.

Le changement devient particulièrement important à l'ère des dispositifs aérodynamiques, tels que les jupes latérales, qui peuvent réduire les vents latéraux et le flux d'air rectiligne sous la remorque, entraînant des températures de freinage plus élevées. Et cela peut réduire la performance des freins tout en accélérant l'usure des tambours et des garnitures.

Visitez le www.webbwheel.com

ROULEMENTS

Roulements et joints d'étanchéité pour supports d'essieu moteur

Meritor a lancé 20 ensembles de roulements et de joints d'étanchéité et 70 roulements individuels pour couvrir les essieux Meritor et Dana les plus populaires – couvrant une part importante des ensembles de supports d'essieu moteur.

Les roulements sont fabriqués en Europe avec de l'acier de haute qualité pour augmenter la résistance, et ils sont optimisés pour une répartition équilibrée des charges et des capacités de charge plus élevées, indique le fabricant. De plus, des tolérances plus strictes sur les largeurs de roulements ont été instaurées pour réduire le temps nécessaire à la reconstruction des ensembles de supports.

Visitez le www.meritor.com

PNEUS

Nouvelle taille pour les Yokohama à bande large

Le pneu de kilométrage élevé à bande ultra large 902L de **Yokohama**, destiné au transport régional/longue distance, est maintenant disponible en taille 455/55R22.5.

Il est aussi offert en taille 445/50R22.5.



**SOLUTIONS FLEXIBLES
POUR VOS CITERNES**



JULIE THIBAUDEAU

DIRECTRICE DU DÉVELOPPEMENT DES
AFFAIRES, QUÉBEC ET L'ATLANTIQUE

jthibault@transcourt.com

1 888-407-3830



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

Nouveaux produits

Parmi les caractéristiques du pneu, on trouve une profondeur de bande de roulement de 27/32e pour assurer traction et durée de vie de la bande de roulement, ainsi qu'un bloc à huit nervures et une conception de lamelles améliorant la stabilité latérale.

Le composé de caoutchouc du pneu réduit également la résistance au roulement et l'accumulation de chaleur, tandis que la combinaison de petits blocs et de lamelles réduit l'usure en dents de scie et améliore la consommation de carburant et la traction dans la neige.

Visitez le www.yokohomatruck.com



PNEUS

Giti Tire arrive en Amérique du Nord

Les offres commerciales de **Giti Tire** arrivent en Amérique du Nord, avec une gamme de produits de transport longue distance, régional, urbain/léger et d'utilisations mixtes.

L'entreprise, localisée à Singapour,

dont le nom se prononce «G-T» en anglais, propose déjà des pneus commerciaux d'origine pour plus de 300 modèles de camions et d'autobus à travers le monde. Elle possède également un centre de recherche et développement en Caroline du Sud.

Dix-sept modèles de bande de roulement et 59 SKUs sont disponibles

ici. La gamme de produits comprend notamment un pneu directeur régional (GSR225), un pneu moteur longue distance à bande ultra large (GDL633FS), un pneu de remorque longue distance à bande ultra large (GTL933FS) ainsi qu'un pneu d'utilisations mixtes toute position (GAM851).

Visitez le www.gititrucktires.com

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



MERCREDI 19 SEPTEMBRE 2018 À 18H30

AU RESTAURANT RASCAL

5050, BOUL. WILFRID-HAMEL

Soyez présent en grand nombre pour sélectionner votre comité 2018-2019.

Beaucoup de postes seront en élection.

Le succès de la SST passe par l'implication de nos membres.
Vous aurez la chance de profiter d'un réseautage exceptionnel.

Activité gratuite. Une consommation ainsi que des bouchées sont incluses.

Réservez votre présence par courriel : INFO@SSTQUEBEC.ORG

FREINS

Disques arrière pour le Kenworth T680

Les freins à disque pneumatiques arrière **Bendix ADB22X** sont maintenant offerts de série sur les tracteurs autoroutiers Kenworth T680, ce qui ajoute à leur position standard existante sur les essieux avant.

Les caractéristiques du frein comprennent une conception d'étrier flottant à deux goupilles qui distribue des forces de freinage uniformes. De plus, les freins à disque réduisent considérablement l'évanouissement des freins associé aux freins à tambour.

Les freins dépassent également les exigences en matière de distance de freinage réduite aux États-Unis.

Visitez le www.bendix.com

CAMIONS

Sellette d'attelage Jost sur le Kenworth T680



Les camions autoroutiers **Kenworth T680** sont maintenant livrés avec la sellette d'attelage Jost JSK37USB en équipement standard.

La sellette d'attelage ne comporte que quatre pièces mobiles et un mécanisme simple qui permet des ajustements infinis, plutôt que le mouvement limité

associé aux ajustements à encoches. Le rattrapage d'usure est facilement réalisé avec une seule vis, indique le fabricant.

L'entretien et les reconstructions mineures peuvent également être effectués sans retirer la sellette d'attelage du châssis.

La sellette est pourvue d'une poignée d'activation de 60 livres et une garantie de cinq ans sur les plaques supérieures en fonte ductile.

Visitez le www.kenworth.com

ASSISTANCE AU CONDUCTEUR

Peterbilt 579 ajoute le système Fusion

Bendix Wingman Fusion est désormais une offre de série sur le 579 de **Peterbilt**.

Combinant caméra, radar et système de freinage, le système Fusion agit efficacement comme la deuxième paire d'yeux d'un chauffeur. Lorsque nécessaire, il émet des alertes, réduit le papillon des gaz et applique même les freins.

D'autres alertes sont émises si les chauffeurs dépassent la limite de vitesse affichée. À environ 8 km/h au-dessus de la limite, il émet un signal sonore puis entraîne une décélération du moteur d'une seconde pour attirer l'attention du chauffeur.

D'autres alertes sont déclenchées lorsque les chauffeurs circulent trop près d'un autre véhicule ou dévient des voies de circulation.

Visitez le www.peterbilt.com



Énergisons vos performances. Chaque jour.



Économisez 3% en carburant.

TOTAL
Engagé pour une énergie meilleure

Nouveaux produits

RÉGULATEUR DE VITESSE

Régulateur de vitesse prédictif sur le Kenworth T680

Le régulateur de vitesse prédictif de **Kenworth** est maintenant offert de série sur les camions T680.

Le système combine des données GPS et la régulation de la vitesse pour améliorer la consommation de carburant. Lorsque le camion monte une colline et atteint le sommet, la vitesse du véhicule chute légèrement en dessous de la vitesse de croisière fixée et l'élan du camion est utilisé pour le faire avancer.

Visitez le www.kenworth.com

LOGICIEL

Logiciel TMS gratuit

FreightPOP a dévoilé une version gratuite de son logiciel de solutions de gestion du transport (TMS) pour prendre en charge les expéditions de colis, de charges partielles, de charges complètes,

de fret intermodal et international – aérien et maritime – se connectant à un nombre illimité de transporteurs.

Le logiciel prend en charge jusqu'à 50 envois par mois selon les modes et les transporteurs préférés de l'utilisateur, et offre jusqu'à 100 devis d'expédition par mois, sans limite de lieu ou de transporteur. Il peut également imprimer des étiquettes de livraison standard pour les 50 envois par mois.

Ceux qui effectuent une mise à jour du logiciel vers une version standard, pro ou d'entreprise ont accès à des fonctionnalités telles que l'audit des factures, la génération de rapports et l'intégration avec des logiciels de tierces parties.

Visitez le www.freightpop.com

COMMUNICATIONS

Coup de pouce pour signaux cellulaires

Le **weBoost Drive 4G-X Fleet**, de **Wilson Electronics**, est un dispositif qui augmentera jusqu'à 32 fois les signaux cellu-



laire d'une flotte, en comparaison avec ce qui serait disponible autrement.

L'antenne extérieure du Drive 4G-X Fleet accède à tous les signaux vocaux et de données cellulaires, y compris 4G et 3G, et les envoie à l'amplificateur de signal. Cet amplificateur reçoit le signal, l'amplifie et sert de point de contact



Le Club de Trafic de Montréal

Joignez-vous au plus grand réseau des professionnels de la chaîne d'approvisionnement!

Devenez membre et bénéficiez des avantages

Membre régulier 90 \$

Membre corporatif 400 \$

Join the largest network of supply chain professionals!

Become a member, enjoy the benefits

Regular member \$ 90

Corporate member \$ 400

TCMTL.COM
514.874.1207

entre le téléphone de l'utilisateur et la tour cellulaire la plus proche. Par conséquent, les appareils reçoivent un signal plus fort, et les appels et les données sont renvoyés au réseau.

Le résultat final prend en charge les dispositifs de suivi de flotte s'appuyant sur la téléphonie mobile, même dans les zones où les signaux sont faibles. Le Drive 4G-X Fleet augmente la portée cellulaire, offre les vitesses de transmission les plus rapides et améliore également la qualité des appels.

Il est présentement compatible avec les compagnies de téléphone sans fil américaines, notamment Verizon, AT & T, Sprint, T-Mobile, US Cellular et Straight Talk. Les compagnies canadiennes seront prises en charge d'ici un mois, selon le fabricant.

L'ensemble comprend une antenne New Motorola (NMO) haute performance qui nécessite une installation professionnelle.

Visitez le www.weboost.com

FREINAGE

Wingman Fusion de série sur le T680

Les tracteurs autoroutiers Kenworth T680 seront désormais livrés avec le système avancé d'aide à la conduite Wingman Fusion de Bendix de série.

Le système combine radar, camera, freins de base et le dispositif SafetyDirect de Bendix Commercial Vehicle Systems, lequel fournit des mesures d'atténuation des collisions, des avertissements de déviation de voie, des mesures de freinage à l'approche de véhicules stationnaires ainsi que des alertes et des prises de mesures en cas de vitesse excessive.

Wingman Fusion aurait déclenché 40 pour cent plus d'avertissements aux chauffeurs et de réductions de la vitesse du véhicule que le système précédent, connu sous le nom de



Wingman Advanced, tout en réduisant les fausses lectures.

C'est également une option pour les camions Kenworth T880, T270 et T370.

Visitez le kenworth.com



CTQ
Club de trafic de Québec

RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFICQC.COM

MEMBRES 105\$+TX
NON-MEMBRES 120\$+TX
PAYABLE AVANT L'ÉVÈNEMENT.

Souper-conférence

DU NOUVEAU POUR L'AUTOMNE ! NOTRE PREMIÈRE CONFÉRENCE!

SAVOUREZ DES HÙITRES APPRÊTÉES DE TOUTES LES FAÇONS !

« LES ENJEUX ACTUELS ET TENDANCES DANS LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE »

Avec plus de 30 ans dans le domaine il saura nous expliquer les différences et l'évolution de notre monde.

LE JEUDI
25.10.18
DÈS 17H30

CHÂTEAU LAURIER
1220, PLACE GEORGE-V OUEST
QUÉBEC (QC) G1R 5B8

GILBERT DUQUETTE
VICE-PRÉSIDENT
DÉVELOPPEMENT
D'AFFAIRES



Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage

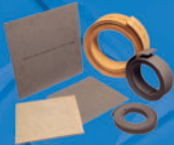
SPEX

Freins de première qualité

Spécialisé dans le système de freinage depuis 1959.

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

Freins de camions, remorques, autobus, voitures, camionnettes, freins de machinerie lourde et agricole, freins baignant dans l'huile, freins de tous genres.



Modèle SPEX garantie 3 ans.
Informez-vous!



Radiateur sur mesure
hautement performant.



Garantie 3 ans.
Informez-vous!

CONÇU POUR DURER!

Groupe
Freno
depuis 1959

SERVICE DE FREINS MONTRÉAL Ltée
11 650, 6e avenue, Montréal, QC H1E 1S1
Téléphone: (514) 648-7403 1-800-361-1997
Fax: (514) 648-2995 www.freno.ca
GRUPE FRENO

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





Liquidation châssis 2016 à
partir de **81 920\$**

F-750

Camion neuf garantie
moteur et transmission
5 ans / 400 000 km



Michel Morin
514-924-6098



BOISVERT FORD

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

**À 2 PAS À L'EST
DU PONT TUNNEL**

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



PIERQUIP

Fiable.

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

Pour parcourir des milliers de kilomètres
avec des produits qui ont fait leurs preuves

Pour vous sentir en toute sécurité en région
avec six partenaires qui assurent le service :
Sherbrooke - Québec - La Présentation
Chicoutimi - Kingston - Mississauga
et un numéro unique : 1 888 991-3031

Pour avoir confiance en tout temps
avec une solide équipe aux ventes,
pièces et service



Mirabel • 1 888 902-4142 • pierquip.com



SPÉCIALISTE EN SYSTÈME ANTI-POLLUTION
ET NETTOYAGE À HAUTE EFFICACITÉ
DE FILTRES À PARTICULE DIESEL (DPF).

- Nettoyage de tout type de système anti-pollution (nettoyage interne du moteur, conduit d'air valve EGR, EGR Cooler ou de filtre à particule (DPF), DOC et aussi le système SCR) taux d'efficacité de 98%.
- Réparation mécanique.
- Diagnostic complet pour moteur Diesel lourd, moyen et léger.
- Vente et distribution de tout type de pièce pour moteur diesel lourd, moyen et léger.
- Fabricant de pièces de fixation. Collet en V en inox et joint d'étanchéité en graphite.
- Réparation de monolithe et de fixation pour sonde et soudure de (DPF/DOC/SCR/EGR COOLER).

**SPÉCIAL
ÉTÉ 2018**

*Nettoyage de tout type
de filtre à particule diesel (DPF)
499,00 \$^{+ Txs}

*Pour moteur moyen et lourd seulement.
Des frais additionnels pourraient s'appliquer selon l'état
du filtre DPF. Le rabais se termine le 31 octobre 2018.



POUR NOUS JOINDRE : 450 477-5131
INFO@LLTSYN.COM

LLT SYNERGIE INC/BIEN + QUEDELA MÉCANIQUE



**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 !



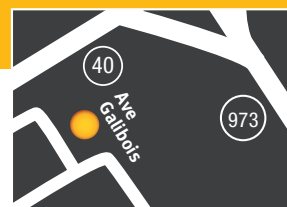
Système de direction



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



Trout River

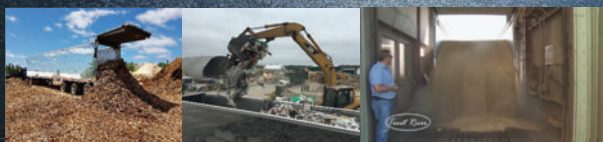


Votre Solution Pour Un Transport Spécialisé Et Sécuritaire



Trout River

SHUTTLE FLOOR



Appelez-Nous Pour En Savoir Plus

Francis St. Amour

Bureau: 450-887-0202

Cell: 450-917-3740

Lanoraie, QC

Livraison Rapide!

LES REMORQUES



SUPER
RDG400
SINGLE



LA PREMIÈRE
SEMELLE DE
400mm
DE LARGE!

RTS
SYSTÈME DE RECHAPAGE RTS INC.

Nouveau Produit
Nouveau Mélange
Excellente Traction
Excellent Kilométrage

www.RTS-canada.com

514-363-4546

LA FORCE DE L'ANNEAU

MARANGONI
Leading the World in Retread Technology

Armand Signori Radiateur Inc.

Livraison partout au Québec

Qualité supérieure \Rightarrow Durabilité prolongée



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

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

LE PLUS IMPORTANT DISTRIBUTEUR DE PNEUS POIDS LOURDS DE LA RIVE-NORD

- Poids lourd, génie civil, agricole, industriel
- Usine de rechapage à la fine pointe de la technologie
- Service routier 24 h

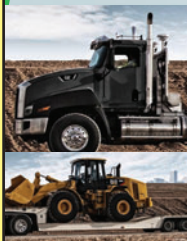
Villemaire Pneus et Mécanique à Joliette : 450 752-1000

Villemaire Pneus et Mécanique à St-Esprit : 1 800 265-7778

Villemaire Pneus et Mécanique à Terrebonne : 1 877 477-6444

Villemaire Pneus et Mécanique à St-Jérôme : 1 800 461-3730

Villemaire Pneus et Mécanique à Mont-Tremblant : 1 819 681-0007



point S
CERTIFIÉ POIDS LOURD

Oliver
Retread Systems

VILLEMAIRE
PNEUS ET MÉCANIQUE
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

1-866-864-2176

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

Annonces nationaux

ACQ	54
Alutrec	16
American Road Service	12
Astus	21
Attrix Technologies	24
Cabinet R.C.I.	28
Camions Laguë/Location Eureka	4
Chevron	30
Club de trafic de Montréal	76
Club de trafic de Québec	77
CPTQ	85
CTCQ	64
Defense Coatings Solution	71
Detroit	15, 44, 45
Équipement Twin	25
Excellence Peterbilt	18
Freightliner	2, 3
Great Dane	6
Groupe Mack/Volvo Montréal	13
Haldex	58

Hendrickson	52
Hino	26
Huayi Tire Canada, Inc.	34
HUB International Québec	41
ISAAC Instruments	17
LKQ Camions	67
Location Brossard	8
M2 Assurance	23
Mack	87
Manac	36
Mekpro	63, 67
Michelin	20
Navistar	42
OmniTracs	43
Peterbilt	88
Pneus et Rechapage	
Southward Montréal	72
Prolam	40
Rantucci, Maciocia & Associés	62
Ressort Idéal Ltée.	46
SAF Holland Canada	68
Shell	48
SST	74
Suspensions & ressorts Michel Jeffrey	66
Thermo King	50

Toromont Cat	19
Total Canada	75
Transcourt	73
Transport Expert	7
Truck & Trailer	7
TSQ	56
Univesta-Rake	5
Vipar	60
Volvo	32
Wabash Canada	59
Western Star Trucks	14

LE MARCHÉ ROUTIER

Action Utility Quebec Inc.	80
Armand Signori Auto Radiateur	84
Boisvert Ford	79
Freno	78
Les Revêtements Agro	84
LLT Synergie	82
Pierquip	81
Pneus Villemaire	84
Remorques Labelle	85
Suspension Illimitée	82
Système de rechapage RTS Inc.	83
Trout River	83

REMORQUES LABELLE

Bureau: 450-688-3555
 Sans Frais: 1 800 909-3554
 545 rue Lindbergh, Laval, Qc, H7P 2N8
sylvain@remorqueslabelle.com
www.remorqueslabelle.com



NOUVEAUTÉS Produits disponibles pour mieux vous servir!

GINCOR TRAILER WERX
Courroie en acier



RAGLAN INDUSTRIES INC

Courroie en aluminium (léger)

Courroies disponibles en plusieurs largeurs: 42", 48", 60" & pleine largeur de courroie

CPTQ

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

Dégustation
 gastronomique
d'huîtres

Le Madison
 8750 boul Provencher
 Saint-Léonard, Qc H1R 3N7



Jeudi, le 18 octobre 2018



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

Décès injustifiés!

Être impliqué dans un accident mortel n'est une circonstance heureuse pour personne. Mais lorsqu'on en fait l'analyse et que l'on constate qu'il aurait pu être évité, c'est terrible. Depuis l'arrivée de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL), j'en ai évalué une trentaine. J'aimerais ici en retenir quelques-uns et voir avec vous ce qui aurait pu être fait pour les éviter.

Le premier accident, qui a déclenché la mise en place de la Loi PECVL, est celui des Éboulements, qui a ravagé la vie d'un village. L'entretien de l'autobus a été une des causes, mais aussi l'inexpérience du chauffeur qui a essayé de rétrograder en pleine descente de la côte. Bien sûr, à cause de la vitesse, il n'a pas été capable de placer l'embrayage dans le palier désiré et l'autocar s'est mis à accélérer; il devenait impossible de ralentir le véhicule avec les freins. Vous savez, on dit aux chauffeurs d'utiliser le même palier pour descendre une côte que celui utilisé pour la monter. Le chauffeur ne le savait probablement pas et, en plus, l'autocar n'était pas équipé d'un frein moteur.

Dans une côte voisine, un chauffeur avec une pompe à ciment s'est engagé dans la descente. Comme le chauffeur de l'autocar, il a essayé de rétrograder durant la descente; ça n'a pas fonctionné. Il s'est retrouvé dans le nid d'arrêt. Le poids du véhicule et la pente de la côte ont fait en sorte que le véhicule est entré dans le bac de gravier à plus de 120 km/heure. À cette vitesse, le nid d'arrêt n'a pas été en mesure de freiner le véhicule qui s'est retrouvé dans un ravin. Le chauffeur est malheureusement décédé.

Un chauffeur, avec une benne basculante qu'il venait de vider de son chargement de roches et gros cailloux, abaisse sa benne, barre le panneau arrière sans aller vérifier si les barrures sont bien enclenchées. Il part sur la route, des gros cailloux s'échappent de la benne, les barrures du panneau n'étant pas enclenchées. Ces cailloux sont projetés dans le pare-brise d'une automobile qui suivait, tuant la passagère. Le chauffeur a été accusé au criminel pour ne pas avoir respecté le règlement sur l'arrimage, n'ayant pas vérifié que le panneau était bien enclenché.

Un chauffeur suit de près le véhicule lourd devant lui. Arrivant sur les lieux où des policiers étaient en intervention, le premier véhicule se range à gauche rapidement. Celui qui suivait de trop près n'a pas le temps de réagir et fonce dans les véhicules des policiers, tuant et blessant ces policiers.

Un chauffeur circule sur une autoroute, s'allume une cigarette d'une nouvelle marque qui provoque un choc vagal. Il

perd le contrôle du véhicule qui traverse le terre-plein du centre et va percuter une petite fourgonnette qui transportait un groupe d'agronomes se rendant à une réunion. Ils ne se sont jamais rendus!

Un chauffeur revient d'un voyage, il s'engage sur une autoroute. Des travailleurs de la voirie sont à refaire le pavage. Il ne réagit pas et frappe les travailleurs et les véhicules affectés au surfacage. Des travailleurs décèdent et d'autres sont blessés. Selon ses fiches journalières, il débutait sa semaine de travail. Quelques mois plus tard, Contrôle routier Québec constate qu'avant l'accident, il avait travaillé pour une autre entreprise de transport. Au moment de l'accident, il dépassait largement

À cause de la vitesse, le chauffeur n'a pas été capable de placer l'embrayage dans le palier désiré et l'autocar s'est mis à accélérer.

les heures permises, en plus d'avoir été occupé par des activités personnelles plutôt qu'en repos.

Un avant-dernier cas : un premier camion circule sur l'autoroute; un deuxième véhicule le suit de près. Le premier véhicule s'immobilise rapidement, le deuxième le percute par l'arrière. Il n'y avait aucune trace de freinage du deuxième véhicule. Le chauffeur

décède. Les policiers ont retrouvé un cellulaire sur le plancher du tracteur. On pouvait y voir que le chauffeur regardait probablement des informations sur un site internet.

Un chauffeur avec un autobus scolaire vide sort d'un rang. Il fait son arrêt obligatoire pour repartir par la suite. Il ne voit pas un camion qui circule dans une voie à 90 degrés de lui. Le camion percute l'autobus. Le chauffeur, ne portant pas sa ceinture de sécurité, est projeté hors de l'autobus. Le poste de travail du chauffeur est pourtant resté intact. S'il avait porté sa ceinture de sécurité, il serait encore avec sa famille.

J'aurais pu continuer encore et encore. La question qui se pose : est-ce que les personnes décédées auraient pu continuer à vivre si les chauffeurs impliqués dans ces accidents s'étaient comportés en professionnels, avec toute la prudence que ça implique? **TR**

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

Pour plus d'action, visitez le
RoadLife.tv/Watch



LE TOUT NOUVEAU MACK ANTHEM®

Brisez le moule.

Transformer l'inattendu en légende.

"Killer" conduit des camions depuis plus de cinq ans. Mais elle en a maintenant un qui correspond à sa forte personnalité. L'Anthem de Mack pulvérise les attentes en matière d'aérodynamisme, avec un nouveau look audacieux qui ne fait pas que tourner des têtes, mais améliore l'efficacité énergétique jusqu'à 9,5%. Découvrez ce qu'il peut accomplir pour votre entreprise, et comment il aide à garder les chauffeurs heureux, avec la performance et le confort qu'ils attendent.

Apprenez-en plus à MackTrucks.com/Anthem

BORN READY.

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.



Pour trouver le concessionnaire le plus près,
visitez le www.peterbilt.com



CLASS PAYS