

Nikola se rapproche de la réalité

Trevor Milton est confiant de produire ses camions électriques à hydrogène en 2022. [Page 8](#)

Transport Routier

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

Communauté virtuelle

Des conseils pour gérer vos réseaux sociaux

[Page 13](#)



Direction active

La prochaine technologie d'assistance au chauffeur

[Page 33](#)

Gestion des pneus

Passez au prochain niveau

[Page 39](#)

Mai 2019

www.transportroutier.ca



PRÉPAREZ-VOUS POUR LE PRINTEMPS

RÉSERVEZ VOS CAMIONS
DÈS MAINTENANT



DISPONIBLES

avec transmission
automatique

- ▶ Shunter (6 ou 10 roues)
- ▶ Porteur avec grue
- ▶ Tracteur avec grue articulée

- ▶ Porteur réfrigéré

Disponibles à partir de mai 2019 :

- ▶ Dompeur 12 roues
- ▶ Roll-off 12 roues



LOCATION DE CAMIONS
EUREKA^{inc.}



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

www.lague.ca

- 7 Steve Bouchard
- 23 Samuel Laverdière
- 25 Droit
- 27 Pierre Tanguay
- 54 Jacques Alary

DANS L'ACTUALITÉ

À l'affiche

- 8 Nikola s'approche de la réalité
- 11 Entendu en passant
- 12 Une plateforme intelligente de partage de remorques

Au carrefour



- 13 Aimer, commenter, partager
- 28 À surveiller
- 29 Têtes d'affiche
- 31 Ventes de camions

Dans l'atelier



- 42 Nouveaux produits



Dans ce numéro

EN VEDETTE

33 Regarde, sans les mains!

La direction active est en train de prendre sa place comme prochaine technologie d'assistance au chauffeur.

Par Jim Park

DANS L'ATELIER

39 De l'évolution dans l'air

Les technologies de surveillance et de gonflage évoluent rapidement. Elles peuvent vous aider à maintenir la pression optimale qui contribuera à prolonger la vie utile de vos pneus.

Par Steve Bouchard



“ 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

Avec Univesta-Rake Division transport,
vous profiterez d'un service spécialisé
par des experts aussi spécialisés

UNIVESTA
ASSURANCES & SERVICES FINANCIERS
RAKE - DIVISION TRANSPORT
univesta.com | 1.877.899.2593

Montréal • Rive Sud • Rive Nord • Montérégie • Estrie • Bas St-Laurent • Gaspésie

AUTO | HABITATION | COMMERCIAL | INDUSTRIEL | **TRANSPORT** | SERVICES FINANCIERS



Great Dane

Great montre le chemin

Great n'est pas qu'une promesse, c'est notre raison d'être. C'est pourquoi nous regardons vers l'avenir, nous développons de nouvelles technologies et nous nous concentrons sur les besoins grandissants de nos clients. C'est ce qui fait que nous sommes prêts à avancer et ce pourquoi **Great n'arrête jamais.**

GreatDane.com

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, ÉDITION
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 50 \$; abonnement annuel aux États-Unis : 90 \$ US; abonnement annuel à l'étranger : 180 \$ US. Copyright 2019. 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



LES GENS QUI FONT BOUGER DANS UN MONDE TOUJOURS EN MOUVEMENT.

Les experts de Cummins vont plus loin pour s'assurer que vous allez de l'avant. Avec plus de 3 200 techniciens certifiés et une assistance d'urgence sur le terrain 24/7 dans toute l'Amérique du Nord, vous pouvez compter sur Cummins pour continuer à bouger dans un monde toujours en mouvement.

Visitez cummins.com pour faire une demande de service ou pour trouver un centre de service Cummins près de chez vous.



ASSURACTION TRANSPORT EXPERT INC.

www.transportexpert.ca



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



Nos services spécialisés:

- ▲ Assurance flottes
- ▲ Assurance voitures
- ▲ 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



Un service

à la hauteur
de vos attentes

Profitez d'un service personnalisé
et réduisez vos coûts reliés à la gestion de parc



Avec notre service 

Louez un véhicule de transport additionnel ou obtenez du soutien
24 heures par jour, 365 jours par année

Accédez à une imposante sélection d'équipement de transport.

Un seul fournisseur pour couvrir tous vos besoins :
camions porteurs, tracteurs, semi-remorques et plateformes.

Profitez de véhicules de remplacement et d'un service sur place
et réduisez vos coûts de déplacements

En un clic, obtenez tous les détails concernant
les véhicules loués avec notre accès web>24



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

LAURÉATE 2019
CANADA
LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES

NationalLease

 **brossard.com**

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

Par Steve Bouchard



Perturbateur ou beau parleur?

Il s'ont en commun d'être charismatiques, audacieux, confiants et un brin baveux. Ils ont l'habitude de prendre – que dis-je, de s'emparer – du devant de la scène, directement sous le plus gros projecteur, pour séduire les investisseurs qu'ils veulent attirer dans leur aventure. Ils utilisent souvent dans leur vocabulaire le mot *disruptor*, perturbateur, pour se décrire. Car ils veulent changer la donne, laisser leur marque, faire une chose qui fera passer leur nom dans l'Histoire.

Je parle des Steve Jobs, Elon Musk et, il faut l'inclure dans ce groupe, Trevor Milton, l'hyperactif promoteur derrière le projet de tracteur routier à hydrogène Nikola, s'appropriant le prénom de Nikola Tesla. Vous savez qui a pris le nom de famille.

Son camion était un peu tombé dans l'oubli récemment, mais c'était pour mieux revenir avec un événement pompeusement baptisé Nikola World, dont vous pouvez lire les détails en page 8. Maintenant ce n'est plus un, mais trois camions à hydrogène (un tracteur à compartiment couchette, un tracteur de ville et un tracteur à cabine avancée pour le marché européen) que Milton promet au monde, car il vise le continent européen autant que nord-américain.

Trevor Milton avait initialement annoncé que son Nikola serait de type électrique rechargeable, mais il s'est ravisé et a opté principalement pour l'hydrogène transformé en électricité au moyen d'une pile à combustible. Une approche zéro émission qui a pour effet d'éviter les batteries et d'offrir une autonomie plus grande. J'écris principalement, parce que Nikola Motor Company a annoncé tout récemment qu'elle offrirait aussi des versions électriques à batterie de 500 kWh, 750 kWh et 1 mWh, une meilleure option pour les livraisons urbaines selon le fabricant, en même temps que ses modèles à hydrogène.

Autant je ne peux m'empêcher d'être sceptique devant les prétentions perturbatrices de Trevor Milton, autant je dois admettre que ce qu'il avance se tient plutôt bien.

Il veut offrir un tracteur routier propulsé par un carburant propre et, pour ce faire, il ne compte pas produire son hydrogène à partir de l'électricité des centrales nucléaires de l'Arizona, où il a établi son siège social, mais bien le fabriquer à partir d'électricité produite par des panneaux solaires, directement à des stations d'approvisionnement stratégiquement implantées.

Il s'est associé avec des manufacturiers de composants réputés dans l'industrie, et avec un partenaire crédible comme Ryder



pour l'entretien de ses camions qu'il compte louer clé en main.

Trevor Milton risque d'être un véritable perturbateur s'il gagne son pari d'offrir son camion à hydrogène à un coût tout inclus de 95 cents américains au mille, soit à peu près le même coût d'opération qu'un camion au diesel. Il reste évidemment à voir si ce modèle est viable dans le vrai monde.

C'est déjà difficile pour les manufacturiers traditionnels de, par exemple, s'adapter rapidement aux demandes exigeantes de l'EPA en matière d'émissions polluantes. Imaginez maintenant mettre sur la route un camion fait à partir de zéro et propulsé par un carburant encore jamais utilisé dans ce secteur.

Pour le moment, on n'a encore vu que quelques modèles de pré-production du Nikola. Rien encore en exploitation réelle. Mais il faut avouer qu'à l'heure actuelle, Nikola semble être en avance sur son grand rival Tesla. N'oublions pas que l'an passé, Nikola a déposé une poursuite de deux milliards de dollars contre Tesla pour avoir enfreint des brevets de design.

Nikola Motor jouera-t-il dans l'industrie le rôle de perturbateur que son fondateur lui prévoit? On verra bien. Le vrai juge de la réussite commerciale dans notre industrie demeure toujours le même : comme à chaque fois, ce sont les flottes qui décideront si elles achètent ou pas. **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'affiche

ÉDITÉ PAR STEVE BOUCHARD

Nikola se rapproche de la réalité

Trevor Milton se donne comme défi d'offrir un camion à hydrogène pour un versement mensuel de 90 à 95 cents US au mille, en location tout inclus.

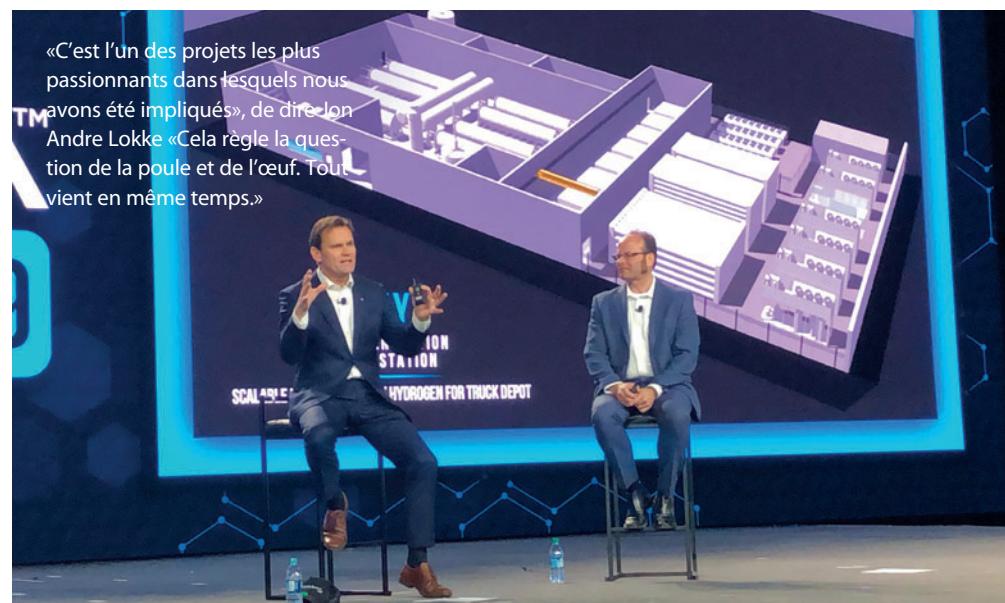
Le mois dernier, le PDG de Nikola, Trevor Milton s'est rapproché de son rêve de mettre un camion électrique à hydrogène sur le marché, lors du dévoilement du Nikola Two destiné à l'Amérique du Nord, et du Nikola Tre pour l'Europe.

Au cours de l'événement, baptisé rien de moins que Nikola World, un différent genre de véhicule a fait son apparition : un chariot tiré par les Clydesdales de Budweiser dans lequel est arrivé M. Milton – un clin d'œil à la commande de 800 camions de classe 8 passée par Anheuser-Busch.

«Nous sommes sur la bonne voie pour respecter notre calendrier de production en 2022», a déclaré M. Milton. Et le fabricant affirme que plus de 13 000 de ces camions ont été commandés.

L'hydrogène comme carburant

Nikola a également ouvert la première station-service d'hydrogène à son siège social de Phoenix, qui promet de ravitailler le Nikola Two en moins de 15 minutes. Toyota a eu



du mal à mettre en place des véhicules électriques à hydrogène, car l'entreprise attend que d'autres construisent les stations, a déclaré le PDG. Nikola s'engage à en construire jusqu'à 100 par année jusqu'en 2028 pour soutenir les camions qu'elle produit.

«Nous croyons que l'hydrogène est un carburant incroyable.»

Mais tous les camions ne

sont pas destinés à fonctionner avec des piles à combustible. Bien que Nikola défende ardemment les véhicules électriques à hydrogène, elle prévoit également d'offrir des options d'alimentation électrique par batterie pour les utilisations urbaines ou de courte distance.

«Le groupe motopropulseur des véhicules électriques à hydrogène est identique à celui des véhicules élec-

triques à batterie», de poursuivre M. Milton. «La seule différence est la façon dont les moteurs sont propulsés.»

Le Nikola Two lui-même offrira jusqu'à 1000 chevaux et 2 000 lb-pi. de couple – accélérant de deux à trois fois plus rapidement qu'un véhicule équivalent au diesel – grâce aux piles à combustible à hydrogène ou à des batteries de 500, 750 ou 1000 kwh. Les camions pèsent entre



Entendu en passant **P.11**

Mack annonce que le concessionnaire Mack Laval a obtenu sa certification de centre de service Uptime

Remorques **P.12**

Une plateforme de partage intelligent pour optimiser l'utilisation

15 000 et 18 000 livres, selon les spécifications, ce qui se rapproche d'un camion diesel, a-t-il ajouté lors d'une conférence de presse.

Le soutien aux ventes, le service après-vente et le soutien de la garantie proviendront de partenariats avec Ryder System et Thompson Machinery.

Avant même que ses premiers camions ne prennent la route, l'entreprise se tourne vers des marchés plus vastes. Son Nikola Tre est destiné à l'Europe, offrant une autonomie de 800 à 1 200 km selon les charges, puisant dans 60 kg d'hydrogène embarqué.

«L'Europe a toujours été un

chef de file en matière d'émissions», a déclaré M. Milton, parlant des nombreuses promesses d'interdiction du matériel fonctionnant au diesel sur ce continent.

Un paiement mensuel

Alors que l'entreprise s'apprête à produire ses camions électriques à hydrogène de classe 8 d'ici 2022, elle établit également des plans pour le réseau de ravitaillement qui y sera associé, de même que pour un modèle de location qui promet de regrouper le paiement des camions, la maintenance complète et le coût du carburant en un seul prix.

Les premières estimations

du fabricant suggèrent que le prix de location pour un camion se situera entre 90 et 95 cents américains au mille – ce que le personnel de Nikola appelle la «parité» avec le prix de fonctionnement des camions alimentés au diesel.

«Nous parlons de réelle perturbation», a déclaré Kim Brady, directrice financière de Nikola, à propos des tarifs qui seraient disponibles pour ceux parcourant des distances minimales, probablement autour de 150 000 km par année. «Personne n'est prêt à prendre de risque avec le carburant.»

Mais cela implique de fournir de l'hydrogène «à grande

échelle» avec le soutien de la société norvégienne Nel, en établissant une infrastructure de ravitaillement en carburant pour soutenir les flottes qui adoptent la technologie.

«Nous construisons notre infrastructure d'hydrogène là où se trouvent les camions», a déclaré Jesse Schneider, vice-président exécutif de Nikola – Technologies de l'hydrogène et des piles à combustible, lors d'une séance d'information organisée durant l'événement. «Si vous voulez fabriquer un nouveau type de véhicule perturbateur, vous devez construire l'infrastructure.»

«C'est vraiment l'un des projets les plus passionnants dans lesquels nous nous sommes jamais impliqués», a lancé Jon Andre Lokke, PDG de Nel. «Cela règle la question de la poule et de l'oeuf. Tout vient en même temps.»

Les stations de ravitaillement

Une station-service Nikola standard doit produire huit tonnes d'hydrogène par jour – suffisamment pour environ 150 véhicules poids lourds – bien que les dépôts axés sur les camions pourraient en produire quatre fois plus. «C'est là que l'hydrogène présente de nombreux avantages





LE GROUPE MACK/VOLVO MONTRÉAL
UN SERVICE QUI FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE

ÉVITER LES IMPREVU COÛTEUX

Un camions en ordre avec les bonnes pièces sera toujours plus rentable!!!

- Notre succursale de Montréal est **MANDATAIRE DE LA SAAQ**
- SERVICE D'INSPECTION** de la SAAQ mobile pour vos remorques
- Des techniciens **CERTIFIÉS**
- Des équipements à la **FINE POINTE DE LA TECHNOLOGIE**



Chez nous vous êtes
NOTRE PRIORITÉ



Membre de notre
PROGRAMME PRIVILÉGES
Informez-vous de nos tarifs spéciaux!

WWW.MTLVOLVO.COM - WWW.MACKLAVAL.COM

SUCCURSALE DE MONTRÉAL
10475, chemin Côte de Liesse
Dorval (Québec) H9P 1A7
514 685-9444

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

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

DES PIÈCES DE CAMIONS NOUS EN AVONS!



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!



DES SOLUTIONS DE TOUTES PIÈCES!



914, route Kennedy
Lévis (Québec) G6C 1A5
1800 463-5158
lkqcamions.com



À l'affiche

économiques», a déclaré Jesse Schneider, vice-président directeur de Nikola - Technologies de l'hydrogène et des piles à combustible.

Chaque station couvrira plus de sept acres, soit une empreinte similaire à un relais routier, et pourra également approvisionner des remorques citerne qui serviront à ravitailler des véhicules à d'autres emplacements

L'objectif est de pouvoir ravitailler un camion Nikola de classe 8 en 10 à 20 minutes.

Il y aura indéniablement moins de stations d'hydrogène que d'ilots de diesel, mais M. Lokke a souligné que la planification ferait une différence. Les États-Unis pourraient s'en tirer avec moins d'ilots de carburant qu'il en existe aujourd'hui, a-t-il déclaré. «Vous avez la possibilité de planifier.»

Une station entière fonctionnera avec environ 17,6 mégawatts, dont au moins 30 à 40 % proviendront de sources renouvelables sur place ou de réseaux d'électricité traditionnels.

Location avec service complet

Il appartiendra à Ryder d'entretenir les camions.

«Nous réalisons littéralement des milliers d'études sur le coût total de possession chaque année», a souligné Dennis Cooke, président des solutions de gestion de flotte chez Ryder. Le carburant «apporte simplement une autre dimension» à l'équation.

Le modèle opérationnel proposé par Nikola suivra celui déjà en place pour les clients de Ryder, impliquant des contrats de location avec entretien complet, un service de maintenance interne prédefini ou un service sur demande, a expliqué Karen Jones, vice-présidente directrice de Ryder et directrice du marketing. «Ce que nous avons perfectionné dans un monde diesel sera vraiment transférable je crois.»

Les ateliers des flottes qui souhaitent prendre en charge l'entretien de ce type de matériel auront besoin de certaines mises à niveau, mais les modifications seraient similaires à celles associées aux véhicules fonctionnant au gaz naturel. L'hydrogène est 14 fois plus léger que l'air,

ENTENDU en PASSANT

■ **ClearDestination**, une solution de gestion de livraisons pour l'industrie de la logistique, a annoncé l'acquisition de l'entreprise **Jarca** et de ses produits JFleet. JFleet, qui s'ajoute à la suite logicielle de ClearDestination, permettra d'offrir une approche intégrée pour résoudre des problèmes complexes liés aux mouvements des biens dans une chaîne logistique. L'intention est d'éliminer le cloisonnement des opérations, des communications et de la visibilité.

■ **Mack** annonce que le concessionnaire Mack Laval a obtenu sa certification de centre de service Uptime. Mack Laval rejoint ainsi le Centre du camion Sainte-Marie et Camions Montréal. Les postes de travail d'un centre Uptime sont conçus spécialement pour faciliter le flot de travail et la standardisation des procédés. Certains d'entre eux sont réservés aux camions dont l'entretien ou la réparation requiert moins de quatre heures de travail.

■ La firme montréalaise **Transtex**, spécialisée dans la conception et la fabrication de solutions aérodynamiques et de

technologies de sécurité routière, a fait l'acquisition des actifs TopKit et LeadEdge de **SmartTruck**, une société d'aérodynamique de précision basée à Greenville en Caroline du Sud. Le TopKit redirige l'air vers l'arrière de la remorque pour réduire la traînée, alors que le LeadEdge améliore le flot d'air entre le camion et la remorque ainsi qu'entre les remorques en tandem.

■ La société **Wabco** est passée aux mains de **ZF**. Il est estimé que le nouveau groupe intégré aura des ventes annuelles combinées d'environ 45 milliards \$ US. La transaction par laquelle ZF prend le contrôle de Wabco est quant à elle évaluée à 7 milliards \$ US. «Pour ZF, l'acquisition d'un spécialiste et chef de file des systèmes de freinage pour véhicules commerciaux signifie l'ajout d'un volet d'affaires stable et en croissance, qui permettra à notre division actuelle des véhicules commerciaux d'accroître encore davantage son expertise en matière de dynamique des véhicules», a déclaré Wolf-Henning Scheider, PDG de ZF. Pour le grand patron de WABCO, Jacques Esculier, l'alliance avec ZF ouvre de nouvelles perspectives en matière de véhicules autonomes et connectés.

LA VITRINE TECHNOLOGIQUE DES FLOTTES



NORTH
AMERICAN
COMMERCIAL
VEHICLE SHOW



SOYEZ-Y!

Du 28 au 31 octobre 2019

Georgia World Congress Center
Atlanta, Géorgie

NE MANQUEZ PAS :

- Les plus importants fabricants de véhicules des classes 4 à 8 sous un même toit
- Plus de 500 entreprises couvrant les services d'entretien, les accessoires de grande qualité, la livraison du dernier kilomètre et plus encore
- Des programmes enrichis de formation abordant les dernières tendances et technologies

INSCRIVEZ-VOUS
AVEC LE
TR19
et obtenez votre laissez-passer
gratuit pour le salon!

nacvshow.com



REPRENEZ VITE LA ROUTE AVEC **RS MÉCANIQUE**

61, des Menuisiers #104
Sainte-Anne-des-Plaines, QC J0N 1H0
514 512-5141

HEURES D'OUVERTURE

Lundi au vendredi : 7 h à 17 h
Samedi et dimanche : Fermé

FIER MEMBRE MEKPRO.CA

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



KENWORTH®

MONTRÉAL • SAINT-JÉRÔME • LANORAIE



Conduisez l'esprit tranquille cette été.
Entretien Préventif | Nettoyage DPF
Diagnostique | Mécanique Générale
Nous avons le service qu'il vous faut.

Montréal
7500, rte Transcanadienne
Saint-Laurent, Qc H4T 1A5

Lanoraie
120, rue du Parc Industriel
Lanoraie, Qc J0K 1E0



*Notre équipe fait
toute la différence!*

kenworthmontreal.ca

À l'affiche

ce qui nécessite une certaine ventilation en cas de déversement.

«Nous faisons un pas de géant ici pour sauver la planète, et nous pouvons probablement vous faire économiser de l'argent», a déclaré M. Russell.

Ce n'est pas le seul différentiateur en ce qui concerne les options comme les véhicules électriques à batterie.

«Chaque projet que nous avons ne dépend d'aucun incitatif gouvernemental», a-t-il ajouté. «Notre standard de performance est toujours la parité avec le diesel, que nous essayons ensuite de surpasser. Nous voulons l'égaler ou le battre.»

Remorques

Une plateforme de partage intelligent pour optimiser l'utilisation

Au Canada, il y aurait environ trois remorques pour chaque tracteur en circulation. De 15 à 25 % de la distance serait parcourue à vide, et jusqu'à 30 % de la distance parcourue serait sous-utilisée (par des remorques qui ne sont pas chargées à pleine capacité).

C'est ce qui a poussé Finloc, un service financier partenaire de Manac, à développer la plateforme de partage intelligent de remorques vHub (vhubapp.com).

vHub permet à des propriétaires de remorques de rendre leur matériel disponible pour des transporteurs qui voudraient les utiliser. L'ouverture du compte est gratuite, tout comme l'affichage des remorques. Des frais sont ensuite perçus s'il y a une transaction entre un propriétaire de remorques et un utilisateur. «Le propriétaire a accès au certificat d'assurance des utilisateurs et c'est lui qui a le dernier mot en ce qui concerne la transaction», d'expliquer Francis Roy, directeur de vHub.

La remorque peut être rapportée au point de départ ou à un autre emplacement, selon l'entente entre les deux parties. «C'est aussi le propriétaire qui détermine le prix», a-t-il ajouté. «Certains prêtent leurs remorques gratuitement simplement pour qu'elles soient rapportées à un endroit en particulier.»

Le processus d'inspection avant départ et à l'arrivée est totalement intégré et rendu possible grâce à l'application mobile vHub.

Au carrefour

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

23 Samuel Laverdière

25 Droit

27 Pierre Tanguay

29 Têtes d'affiche



Aimer, commenter, partager

Que vous le vouliez ou pas, les médias sociaux font maintenant partie intégrante de vos affaires. Savez-vous comment les gérer?

Par Nicolas Trépanier

Instagram compte plus d'un milliard d'utilisateurs actifs; Facebook, plus de deux milliards. Maintenant plus que jamais, les médias sociaux constituent un puissant outil de communication qu'il est impossible d'ignorer. Fini le partage d'images de chat et de vidéos loufoques. Faites place aux relations d'affaires, à la promotion événementielle et même au recrutement d'employés.

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est présente sur les médias sociaux depuis le printemps 2011, et elle est souvent citée en exemple pour la façon dont elle a géré sur Facebook les discussions entourant la campagne de

partage de la route de 2015. La campagne a suscité une déferlante de commentaires négatifs sur les réseaux sociaux, notamment à l'égard des cyclistes.

«Nous, les gestionnaires de communauté, nous attendions à ce que la campagne prenne cette tournure sur Facebook», indique Gino Desrosiers, relationniste médias et gestionnaire de communauté à la SAAQ.

Pour certaines personnes, dès qu'on parle de partage de la route, c'est comme si on leur enlevait quelque chose pour le donner aux autres. Le partage de la route est un sujet où l'émotion l'emporte souvent sur la raison. «Lorsque nous

avons une campagne sur le partage de la route, je sais que nous allons avoir de nombreux commentaires et que je devrai faire beaucoup de modération et de rappels à l'ordre», poursuit-il. «Dans ces occasions, je dois souvent rappeler que toutes les opinions sont les bienvenues, mais que nous demandons un minimum de respect et de courtoisie lorsque c'est le temps de les exprimer. Il m'arrive de souligner que le respect et la courtoisie sont des valeurs appréciées tout autant sur la route que sur Facebook.»

«Nous demandons à nos spécialistes de contenu d'être disponibles lors des premiers jours d'une campagne afin de pouvoir répondre rapidement si les gestionnaires de communauté ont besoin de se référer à eux pour répondre aux questions et commentaires de la communauté», explique M. Desrosiers. «On essaie de répondre aux questions claires et précises qui concernent nos sujets. Si un commentaire peut nous permettre d'apporter de l'information additionnelle, on risque de répondre à ce commentaire. Si un commentaire véhicule une fausse information qu'on peut démentir avec des faits, on risque de répondre.»

En ce qui concerne les commentaires plus corsés ou moins respectueux, le gestionnaire de communauté se demande toujours s'il y a des gains à faire pour le bon déroulement de la conversation et pour éviter les dérapages. Il ajoute que les interventions sont généralement appréciées par la communauté, car les gens sentent qu'ils peuvent s'exprimer sans que quelqu'un leur tombe dessus pour se défouler. De mémoire, il n'a banni aucun utilisateur lors de la campagne sur le partage de la route avec les véhicules lourds. Toutefois, certains commentaires (généralement très peu) ont été supprimés.

«Lorsque nous supprimons des commentaires, nous nous référons à notre nétiquette», précise M. Desrosiers. «Je tiens toutefois à mentionner que ce

GLOBOCAM

LE PLUS IMPORTANT RÉSEAU DE CONCESSIONNAIRES
DE CAMIONS AU QUÉBEC !

VENTE DE CAMIONS NEUFS • USAGÉS • PIÈCES • SERVICE

POINTE-CLAIRE • ANJOU • BOUCHERVILLE • QUÉBEC • LÉVIS

→ WWW.GLOBOCAM.CA



UN ALLIÉ SUR QUI VOUS POUVEZ COMPTER.



n'est pas une pratique courante. Si vous consultez les commentaires sur notre page Facebook, vous verrez que nous laissons une bonne marge de manœuvre aux interlocuteurs qui désirent s'exprimer. Notre but n'est pas de les brimer, mais plutôt de favoriser les échanges.»

Certains facteurs, comme la présence, contribuent au succès de Gino Desrosiers et de ses collègues. «La gestion de communauté est ma première fonction», explique-t-il. «Si la situation le nécessite, je peux le faire à temps plein. Ça me permet de donner des suivis rapides, de répondre dans de brefs délais et d'éviter le plus possible les dérapages.»

L'approche fait aussi partie d'une recette gagnante. Sur les médias sociaux, il faut être bienveillant sans être moralisateur. Il faut être vif d'esprit, informatif, transparent, drôle et pince-sans-rire, sans être irrespectueux ou trop audacieux. «De plus, nous personnalisons nos échanges, ce qui les rend moins froids et moins beiges», de dire M. Desrosiers. «Le

dernier élément que je tiens à mentionner, c'est le niveau d'autonomie laissé aux gestionnaires de communauté. Lorsque je réponds aux gens sur Facebook, je n'ai pas besoin de faire valider les réponses que je donne. Cette marge de manœuvre permet de réagir rapidement, ce qui vient faciliter notre présence.»

«À priori, toute entreprise qui a une présence en ligne sur des plateformes sociales, y compris une fiche sur Google Maps, devrait attribuer des responsabilités de veille, d'écoute, d'animation et de reporting à une personne dans l'entreprise préalablement formée, ou en services gérés à l'externe», d'expliquer Catherine Gratton-Gagné, chef d'équipe marketing de contenu chez Adviso, un cabinet de conseil en stratégie web et marketing. «Chose certaine, il s'agit d'un point de contact primordial pour la gestion de l'image de marque en ligne.»

Lorsque les choses dérapent, il est conseillé au gestionnaire de communauté d'éviter tout sujet sensible s'il n'est pas en

mesure de défendre ses positions, ou de participer activement et publiquement aux débats qui pourraient en découler. Les médias sociaux sont des plateformes d'échanges riches pour les marques, mais prendre position sur des sujets délicats peut être un exercice périlleux.

«Certaines marques attendent parfois trop longtemps avant de répondre à une problématique et peuvent ainsi laisser un trou d'information qui sera comblé autrement, sans que la marque puisse contrôler le message. Comme dans la pratique des relations publiques, on fait face à une crise en dressant rapidement un portrait de la situation, en identifiant les pistes de solutions et les messages importants à communiquer, puis en offrant sa version des faits dès que possible», poursuit-elle.

Troll ou hater?

«Un troll est, par définition, un utilisateur qui a comme objectif de perturber les échanges sur des plateformes sociales



ALUTREC

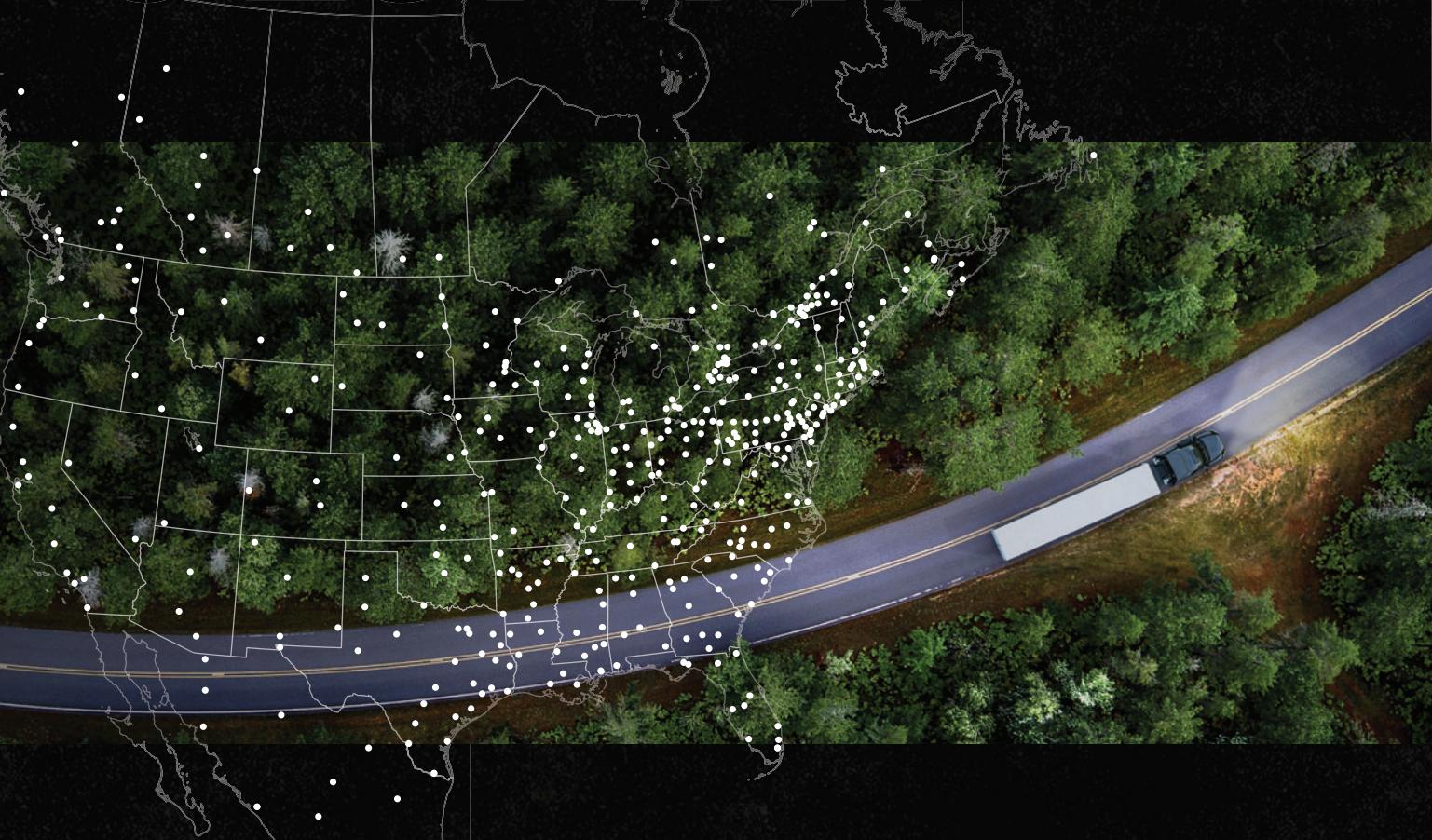
REMORQUES EN ALUMINIUM FABRIQUÉES AU QUÉBEC

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

www.alutrec.com



UN SOUTIEN À CHAQUE TOURNANT? C'EST FAIT.



Un réseau d'un océan à l'autre pour répondre à tous vos besoins.

Lorsque vous choisissez Mack comme partenaire, vous faites partie de la famille.

Nos concessionnaires s'investissent dans votre entreprise, en vous offrant une attention personnalisée partout où vos affaires vous mènent. Avec des points de services partout en Amérique du Nord, Mack est toujours près de vous pour appuyer votre succès.

Trouvez nos concessionnaires Mack sur votre route à MackTrucks.com/Nationwide.

BORN READY.

Au carrefour

en suscitant des réactions négatives à partir de commentaires non-sollicités, déplacés, qui sèment la discorde et la controversée, voire le chaos», d'expliquer Catherine Gratton-Gagné. Il n'apporte rien de constructif dans les échanges auxquels il participe, et vise strictement à faire réagir les participants. «En général, nous recommandons à nos clients de ne pas alimenter les trolls. Le hater est, en comparaison, un utilisateur qui a besoin de s'exprimer négativement sur un sujet.» Elle ajoute que le hater mérite l'attention des marques car ses demandes ou attentes, bien qu'elles puissent être irréalistes, reflètent un besoin non comblé tangible.

Les politiques de communauté (ou nétillette) aident généralement à tracer la ligne à cet effet. Il est recommandé de suivre ce qu'on appelle un processus d'escalade. Par exemple, si un utilisateur contrevient à une règle du code de conduite existant, le gestionnaire de communauté est en droit de masquer son commentaire, préférablement en envoyant un message à l'utilisateur pour le prévenir. «Il faut toutefois faire preuve d'authenticité et de transparence, et ne pas masquer ou bannir si un utilisateur pose une question fondée sur des pratiques réelles ou des enjeux de l'entreprise», de conclure Catherine Gratton-Gagné.

Les médias sociaux chez Guilbault

Groupe Guilbault assure une présence sur les réseaux sociaux depuis 2013. Mais lorsque Pascale Lizotte, Gestion des communications, a pris la relève il y a presque quatre ans, les choses sont passées au niveau supérieur.

«On est sur Facebook, LinkedIn et Instagram, mais on vient juste de commencer avec Instagram», explique-t-elle. «C'est quand même exigeant alors on veut prendre le temps de bien s'en occuper.» Elle ajoute que la gestion des réseaux sociaux constitue un véritable défi pour les compagnies. Il faut y accorder du temps, et donc, de l'argent.

Sur la page Facebook de Groupe Guilbault, on retrouve essentiellement

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

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

RM
RANTUCCI MACIOCIA & ASSOCIÉS
CABINET EN ASSURANCE DE DOMMAGES

AZUR ASSURANCE
Membre de / Member of

LE TRIO PARFAIT,
VOUS, LA ROUTE ET NOUS

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

Au carrefour

des nouvelles sur le transporteur et des offres d'emploi. L'entreprise se sert également de la plateforme pour mettre en valeur la qualité des employés et souligner différents événements, comme des festivités. «Ce n'est pas le même genre de contenu sur LinkedIn», précise-t-elle. «C'est un peu moins léger et la page doit être vraiment poussée par les gens qui travaillent dans l'entreprise. Sur Instagram, il faut être prêt à avoir des belles photos. Il y a moins de place pour le message mais le visuel est très important.» Selon Pascale Lizotte, le compte Instagram de Groupe Guilbault va devenir un outil de choix pour communiquer avec la nouvelle génération.

Facebook constitue un outil extraordinaire pour développer et entretenir le sentiment d'appartenance des employés. «C'est aussi un bel outil d'échange direct avec nos employés, qui peuvent nous envoyer des messages privés», explique-t-elle. «Et ça nous per-

met de faire la promotion de l'image de marque de l'entreprise et de la marque employeur, c'est-à-dire de se faire valoir comme employeur de qualité.»

Le transporteur a adopté une politique de tolérance zéro face aux impolitesses et au racisme. Il faut donc répondre très rapidement dans ces cas-là. Mme Lizotte confirme qu'il s'agit de situations exceptionnelles, mais que toutes les entreprises de transport ne peuvent pas en dire autant. «En plus de répondre publiquement, on contacte les personnes concernées en privé, et on signe de son vrai nom», de dire Mme Lizotte. «Les échanges d'un humain à un humain, ça rétablit souvent le respect. C'est important d'assurer un bon suivi. Parfois, on invite les gens à quitter la page. On peut aussi faire intervenir une autre personne de l'entreprise, un préposé à la sécurité par exemple, si son département est visé par le commentaire en question.»

Ainsi, les valeurs mises de l'avant par

Groupe Guilbault sont respectées sur les réseaux sociaux. Il a notamment été décidé que le vouvoiement serait de mise lors des échanges en ligne. «C'est un choix qu'on a fait et une fois la ligne éditoriale choisie, il faut la respecter», de poursuivre Pascale Lizotte, ajoutant que les messages texte ont habitué les gens à recevoir une réponse rapidement. «Mieux vaut ne pas avoir de page que d'avoir une page dont on ne s'occupe pas.»

Elle conseille aux entreprises de consacrer au moins une heure par jour aux réseaux sociaux, précisant qu'il s'agit d'un strict minimum. Elle rappelle aussi aux gestionnaires de communauté de toujours faire preuve d'une grande politesse, d'arguer avec intelligence et sans impulsivité, et de savoir s'excuser lorsque nécessaire. «Au final, c'est une très belle aventure pour le Groupe Guilbault», de conclure Mme Lizotte. «Un autre point positif, c'est que les tempêtes ne durent jamais longtemps sur les réseaux sociaux. Ça passe très vite.» **TR**



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



KENWORTH.
The World's Best.

Centre
Bell



T370 classe 7

T270 classe 6

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

PACCAR



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

» **Qualité** : La qualité Kenworth fait partie intégrante de chaque camion personnalisé de classe moyenne

» **Fiabilité** : Les moteurs PX-7 ou PX-9 de PACCAR avec des calibrations pouvant répondre à tous vos besoins en matière de puissance

» **Durabilité** : Un châssis construit pour résister aux défis que représentent les conditions de conduite de nos jours

» **Faible coût de vie utile** : Réduction du coût d'opération, maximisation du temps de service et performance éprouvée

» **Visibilité** : Une pente de capot agressive améliore la visibilité dans les endroits restreints

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

www.kenworth.com

 **KENWORTH**®

A **PACCAR** COMPANY



PACCAR
FINANCIAL



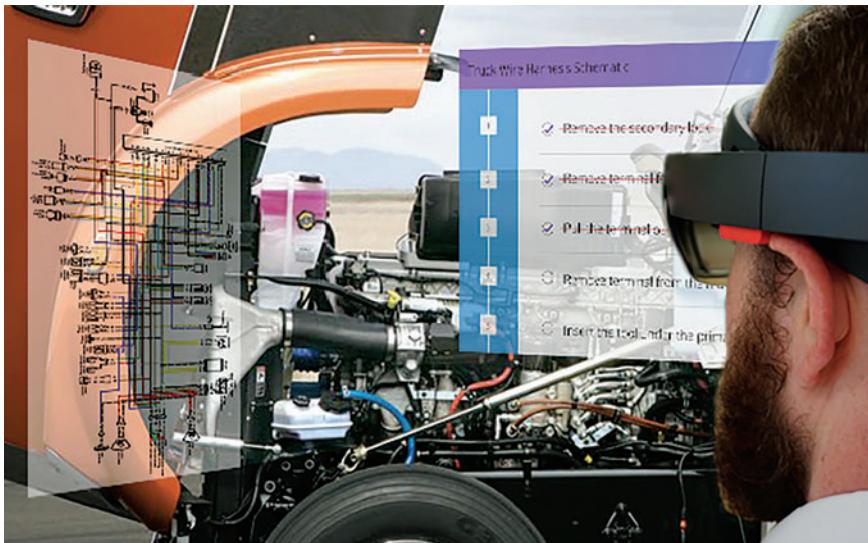
Follow us on
Ask your Kenworth dealer about excellent leasing and financing options.
ISO 9001:2000 © 2019 Kenworth Truck Company. A PACCAR company.



**Ils ont de grandes marques.
Nous offrons plus de valeur.**

Double Coin s'est mesuré à deux marques de premier rang de pneus radiaux pour camions et autobus lors des récents tests de consommation de carburant réalisés par le Groupe PIT de FPI Innovations®, une firme de recherche indépendante et neutre. Nous sommes arrivés au deuxième rang. Même si nous n'avons pas terminé en tête, notre succès prouve une chose : avec nos pneus, nos clients en obtiennent plus pour leur argent. La conclusion est simple : pour un choix judicieux, misez sur Double Coin.

Pour en apprendre plus à ce sujet : www.HuayiTireCanada.com/fr/fuel-efficiency



La réalité augmentée s'invite dans vos ateliers

Vous ignorez ce qu'est la réalité augmentée? Si on se fie à la stupéfaction qui planait sur l'auditoire du Sommet canadien sur l'entretien de flotte (SCEF), tenu le 10 avril dernier en marge du salon ExpoCam, vous n'êtes pas les seuls. Mais si vous avez vu les films Iron Man ou Minority Report, vous pouvez vous en faire une petite idée.

La réalité augmentée consiste à superposer des éléments, comme des images et des vidéos, à la réalité qui nous entoure grâce des systèmes informatiques. Ces informations, générées en temps réel, sont visibles par le biais de dispositifs tels des téléphones intelligents ou des lunettes vidéo spécialement conçues. La combinaison des images de synthèse et des images filmées en direct, par les dispositifs, donne l'illusion qu'elles appartiennent au même monde.

De plus, grâce à des technologies comme la vision numérique ou la reconnaissance d'objet, l'information ajoutée au monde réel peut-être «manipulable» numériquement.

Matthew Johnston, qui dirige le développement commercial, le marketing et le développement de produits chez Design Interactive, a expliqué comment la réalité augmentée était sur le point de

révolutionner les ateliers d'entretien. «Ce n'est plus seulement un gadget», a-t-il assuré, faisant référence à Pokémon Go, un populaire jeu vidéo mobile s'appuyant sur la réalité augmentée et dans lequel les joueurs sont appelés à se déplacer dans le monde réel. «Cela peut jouer un rôle important dans votre entreprise en termes de réduction des coûts et d'attraction d'une nouvelle génération de techniciens.»

Selon la vidéo montrée par M. Johnston, la technologie pourrait notamment servir d'aide-mémoire lors de la ronde de sécurité. Le chauffeur se déplaçerait autour du véhicule et les éléments à surveiller seraient identifiés devant ses yeux ou sur son écran, selon s'il utilise des lunettes vidéo ou un téléphone intelligent. «Nous pouvons prendre des informations dans un manuel et les faire apparaître dans l'espace, en l'occurrence sur un camion», a-t-il expliqué. «Et pas seulement des informations écrites mais aussi des images, des vidéos et des hologrammes interactifs en trois dimensions.»

Un technicien de pneus pourrait, par exemple, faire apparaître de l'information selon la marque et le modèle d'un pneu à changer. L'information numérique est superposée sur le pneu en

question, ce qui permet au technicien de déterminer si le pneu doit effectivement être changé ou s'il peut encore rouler de façon sécuritaire, s'il présente des dommages ou des signes d'usure anormale, etc.

La réalité augmentée peut également faciliter la transition entre les bancs d'école et les ateliers, entre la théorie et la pratique. «Les étudiants manquent parfois d'expérience concrète», de poursuivre M. Johnston, ajoutant qu'il est possible de les guider en affichant de l'information directement sur le camion. Selon lui, une telle technologie peut aussi servir d'outil de séduction pour une nouvelle génération de techniciens, alors que les ateliers de mécanique sont souvent perçus, à tort, comme des endroits désuets et malpropres. «Il faut faire changer les mentalités», a-t-il déclaré.

Toujours à l'aide d'une vidéo, il a démontré que l'utilisateur pouvait sélectionner un hologramme de pièce, comme une vanne d'étranglement, et obtenir de l'information pratique sur cette dernière, faire pivoter l'image dans tous les sens pour l'examiner, et même désassembler chacun des composants de la pièce virtuelle. Tout cela, à l'aide d'un seul doigt.

La réalité augmentée pourrait aussi contribuer à faciliter la conservation et la transmission, à faible coût, du savoir-faire des employés qui partent à la retraite. Car, comme l'a souligné Matthew Johnston : «Nous savons que beaucoup de gens seront bientôt retraités, et on s'attend à devoir combler 75 000 postes [de technicien] aux États-Unis d'ici les trois prochaines années. Il est donc urgent pour nous de trouver une façon de recueillir les connaissances de ces individus et de les transmettre à la prochaine génération».

Si un technicien porte des lunettes de réalité augmentée, ses deux mains sont libres pour exécuter des tâches, ce qui rend la technologie d'autant plus efficace et donc, attrayante pour les propriétaires d'atelier. Mais, évidemment, un lieu de travail où cohabiteraient des employés à la vue partiellement obstruée et des véhicules en mouvement entraînerait d'importants problèmes de sécurité qu'il serait impératif de régler. **TR**



LA PREMIÈRE DÉCENNIE

**La technologie Waxin a été créée il y a 10 ans.
Et elle a protégé des centaines de milliers de planchers
de remorque sur la route depuis.**

La technologie avant-gardiste WAXIN de PROLAM protège les planchers de bois franc des remorques en limitant les effets de la fluctuation de l'humidité et en diminuant la dégradation naturelle du bois. La paraffine solide de WAXIN pénètre la surface du plancher de bois franc, créant ainsi une barrière de protection contre l'humidité.

Ça marche. Et ça résiste à l'épreuve du temps.

Visitez le prolamfloors.com/waxin dès aujourd'hui.

ZigZag

WAXIN

P·u·R



PROLAM
Motivé par l'innovation



SUSTAINABLE FORESTRY INITIATIVE

Les planchers certifiés SFI à 100 % sont disponibles uniquement chez Prolam.

prolamfloors.com



Cannelle, Pruneau et les bons légumes

Par Samuel Laverdière, CRIA

Dis-moi ce que tu manges et je te dirai... qui tu es? Quel est ton état de santé? Si tu éprouves des difficultés à dormir?

C'est fou à quel point les aliments qu'on ingère influencent notre état de santé général. En janvier dernier, Santé Canada diffusait l'édition 2019 du Guide alimentaire canadien et souvenez-vous à quel point les stations de radio en ont parlé en long et en large. De grands lobbys l'ont critiqué, les vegans ont crié victoire et monsieur/madame tout le monde... a continué de faire comme avant. C'est un sujet souvent dangereux à aborder, notamment parce qu'on a l'impression qu'on s'immisce dans la vie privée des gens. Malgré tout, je fais le saut, tel un Travis Pastrana de la SST!

Comment lier l'alimentation avec une chronique sur la prévention et la sécurité au travail? Très simplement, car les choix alimentaires d'un camionneur, d'un cariste, d'un manutentionnaire ou d'un mécanicien vont influencer sa vigilance au travail, la qualité de son sommeil, son état de concentration et même la gestion de son stress.

Voyons ensemble de quelle manière les recommandations du Guide alimentaire canadien peuvent s'intégrer à n'importe quelle boîte à lunch. Soyez sans crainte, je ne suis pas nutritionniste et je ne vous ferai pas la morale sur vos choix. En passant, votre chroniqueur en préven-



tion est un grand amateur de Saucisse McCrêpes avec œuf et fromage, et il le sait que ce n'est pas un bon choix de déjeuner. L'objectif est de susciter la réflexion sur nos manières de penser, de cuisiner et de manger.

Connais-tu ça, les macros?

Bien se nourrir ne doit pas être compliqué. Quelque chose d'aussi quotidien se doit d'être simple et facilement ancrable dans nos habitudes de consommation. Ainsi, se baser sur les macronutriments tombe dans le mille pour l'atteinte de ces standards. Ils sont : les protéines (viande, volaille, poisson, œufs, soya, noix et graines), les glucides (riz, patates, maïs, produits céréaliers, légumineuses, fruits et légumes) et les lipides (huile d'olive, avocat, beurre et fromage). Du moment qu'on retrouve ces trois choses dans une assiette, et à chaque repas, on peut déjà commencer à crier victoire.

À ce point-ci, il n'y a rien

d'extraordinaire. Ça ressemble probablement à vos assiettes régulières (ex. : poulet, patates et brocoli) ou même aux repas que votre grand-mère vous cuisinait la fin de semaine (rôti de palette, patates pilées et carottes). Le problème réside souvent dans les quantités : 50 % de votre assiette devrait être des légumes, 25 % de la viande et l'autre 25 % des patates. Et le gravy lui? Ne lui accordez pas trop d'importance. C'est la partie bonheur. Et il en faut du bonheur pour rester heureux et sain d'esprit.

Conseils éclair!

- Dès votre entrée dans une épicerie, essayez de concentrer vos achats dans la section des produits frais. Dans la mesure du possible : 80 % frais et 20 % dans les produits transformés. Allez-y fort dans les légumes et fruits de saison!
- Faites de l'eau votre boisson de choix. Moins de boissons gazeuses. Moins de jus de fruits. Moins de boissons énergisantes.

Meilleure option : éliminez-les

donc complètement.

- Au restaurant, demeurez dans la même lignée que la section précédente. Sinon, les mets préparés en épicerie sont une solution intéressante.

Au volant de sa santé

Prendre de meilleures décisions alimentaires, c'est se donner les moyens pour accéder à une qualité de vie améliorée. Une meilleure digestion, moins de problèmes liés à l'apnée du sommeil et moins de brûlures d'estomac, ce sont quelques-uns des avantages qu'on peut retirer en mangeant mieux. Faites en sorte que la perte de gras soit un effet secondaire d'une bonne santé globale.

Pas besoin de démarrer cette prise en charge santé dans un départ canon. Commencez par faire des modifications progressives dans votre menu : ajoutez plus de protéines et de légumes, réduisez votre consommation de produits transformés et buvez plus d'eau.

De mon côté, je retourne regarder Passe-Partout avec ma fille. Bizarre, c'est justement Fardoche qui parle des légumes. Coïncidence? **TR**

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



PROFITEZ DE NOS OFFRES EXCLUSIVES !

525\$
de rabais*

SUR CULASSE
de moteur de camion Cat

du 1^{er} avril au 30 juin 2019

3

ans pour le
prix de 2*

OU

50%

de rabais
sur la 4^{ème}
année*

sur toutes les
garanties RénoKit
et garanties
COMPOSANTE +

valide jusqu'au 30 juin 2019

Pour obtenir plus de détails, communiquez avec nous.

1 855 226-4664 | toromontcatqc.com

*Certaines conditions s'appliquent. Offres valides dans les Maritimes, Québec, Ontario, Manitoba, dans les succursales Toromont Cat ou chez leurs partenaires autorisés.

TOROMONT





De nouvelles décisions concernant les cellulaires

Par Me Pierre-Olivier Ménard Dumas et Me Camille Couture

L'ancien article 439.1 du Code de la sécurité routière (CSR) a fait l'objet de nombreuses décisions au cours des années, et l'interprétation des tribunaux relativement au cellulaire au volant était maintenant relativement stable et prévisible. Depuis le 30 juin dernier, les nouveaux articles 443.1 et suivants du CSR redéfinissent les utilisations qu'il est légal de faire avec nos appareils lors de la conduite d'un véhicule, et les nouveaux jugements créent de l'incertitude sur la route.

Ainsi, certaines décisions intéressantes ont été rendues dans les derniers mois. Le délai étant court, il s'agit de décisions de première instance qui pourront potentiellement être renversées si un tribunal supérieur se penche un jour sur la question.

Ainsi, le 19 mars dernier, l'Honorable Jean-Sébastien Brunet a rendu une décision dans le dossier Ville de Rosemère c. Poulin¹ dans laquelle il interprète la définition de «dispositif mains-libres» comme n'incluant pas le fait que le téléphone soit tenu par le passager du véhicule, sur la fonction «haut-parleur». En effet, bien que le cœur de la décision repose plutôt sur le fait que le tribunal ne considère pas la version du défendeur comme étant crédible, cette décision se penche également sur deux éléments.

D'abord, Monsieur Poulin déclare qu'il n'a tenu lui-même son téléphone que lorsqu'il

était immobilisé dans le lave-auto. Or, l'article 443.6 du CSR prévoit maintenant que «les dispositions de la présente section s'appliquent non seulement sur les chemins publics mais également sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler».

De plus, l'article 443.7 du CSR prévoit quant à lui que «les articles 443.1 et 443.2 ne s'appliquent pas [...] à un conducteur d'un véhicule routier, si son véhicule est stationné de manière à ne pas contrevénir aux dispositions du présent code ou d'une autre loi [...].» Considérant que le véhicule du défendeur n'était pas stationné, mais plutôt simplement immobilisé dans le lave-auto, le juge aurait tout de même considéré l'infraction comme étant commise.

Il se lance néanmoins dans une analyse poussée de la notion de dispositif mains-libres. Il conclut ainsi, après avoir fait référence à de nombreuses définitions de «mains-libres» et «dispositif», qu'un dispositif étant défini généralement comme un appareil, un mécanisme, une unité ou une machine; le fait pour le

passager de tenir le téléphone sur haut-parleur ne constitue pas un dispositif mains-libres, au même titre que d'avoir l'appareil sur le banc passager par exemple.

La question du stationnement a également été abordée dans la décision de l'Honorable Aryane Guérin, Ville de

celui-ci, placé sur un support. La Cour conclut que bien que cette utilisation ne soit pas des plus sécuritaires, celle-ci respecte la loi, dans la mesure où chacune de ces utilisations, individuellement, est autorisée, et que rien n'empêche les utilisations simultanées.

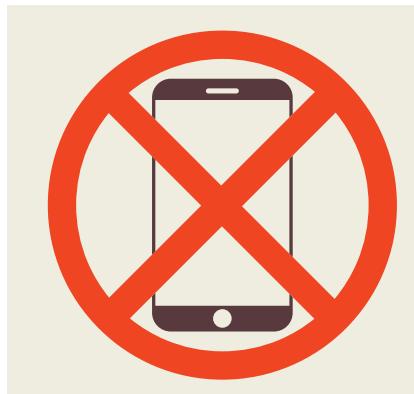
Ce que nous devons retenir de ces décisions, c'est que bien que le nouvel article apporte de nombreuses précisions au précédent, tenant notamment compte des décisions des dernières années, il crée également de nouvelles questions sur lesquelles les juges devront se pencher dans les prochains mois et années. En attendant une décision

en appel qui viendra préciser l'interprétation de cet article, le meilleur conseil demeure d'éviter de manipuler un cellulaire en conduisant, l'objectif principal de ces interdictions demeurant de promouvoir la sécurité des usagers de la route en limitant les distractions au volant. **TR**

1. Ville de Rosemère c. Poulin, 2019 QCCM 47

2. Ville de Laval c. Noël, 2019 QCCM 55

3. Ville de Saint-Jérôme c. Noel, 2019 QCCM 61



Laval c. Noël², dans laquelle bien que la conductrice ait été acquittée sur une question autre, la juge Guérin confirme que l'utilisation d'un appareil, même un GPS, alors que celui-ci n'est pas sur un support, sans être convenablement stationné, n'est pas légalement permis. En effet, la conductrice se trouvait immobilisée au feu rouge.

Finalement, dans une décision récente du 11 avril dernier³, l'Honorable juge Michel Lalande se penche sur la question des usages simultanés. En effet, le conducteur allègue qu'il tenait une conversation sur la fonction mains-libres de son téléphone, ce qui est autorisé par la loi, tout en programmant la fonction GPS de

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

LES MEILLEURS MÉRITENT LE MEILLEUR

Lorsque vient le temps de bâtir votre parc automobile pour qu'il soit le plus efficace possible, faites confiance à Parcs Ford. Grâce au soutien des professionnels dévoués de Parcs Ford ainsi qu'à un réseau de détaillants étendu partout au pays, nos experts seront à vos côtés avant, pendant et après la vente pour vous offrir des conseils sur les véhicules, en plus de vous donner accès à un réseau national de monteurs et de modificateurs approuvés par Ford. Notre objectif est de faciliter la gestion de votre parc automobile, pour que votre entreprise soit à son meilleur.



SUPER DUTY 2019

F-150 2019



Partenariat transporteurs-assureurs : une synergie gagnante

Par Pierre Tanguay

A titre de gestionnaire, vous avez certainement eu à votre agenda des derniers mois des rencontres ayant pour but de discuter du renouvellement de votre police d'assurance pour votre flotte de véhicules.

Comme plusieurs, vous avez probablement été surpris de vous retrouver avec une augmentation majeure de votre prime. L'évaluation faite par votre assureur concernant les risques reliés à l'industrie du transport routier a eu un effet direct sur votre facture.

Les accidents impliquant des véhicules lourds ont fait un bond fulgurant au cours des dernières années. Le nombre de carambolages majeurs répertoriés seulement sur le corridor reliant Toronto et Montréal a fait les manchettes à maintes reprises sur les différents médias d'information.

La plupart de ces accidents auraient pu être évités si les règles de base de prévention avaient été observées par les chauffeurs des véhicules impliqués.

Une vitesse mieux adaptée, une distance appropriée avec le véhicule qui précède, une meilleure anticipation des mouvements de circulation et de l'état du réseau routier auraient certainement servi à éviter plusieurs de ces accidents.

Alors faut-il réellement se surprendre face aux hausses des primes encaissées par plusieurs, et de la remise en ques-

tion pour certains de la continuité de leurs opérations?

Serions-nous rendus à récolter ce que certains ont malheureusement semé au cours des dernières années dans leurs procédures minimales d'embauche et de formation de leurs nouveaux chauffeurs, et cela, dans l'atteinte d'un but ultime, soit de combler rapidement le manque de main-d'œuvre spécialisée qui sévit dans l'industrie?

Vous avez probablement déjà entendu parler de l'expression «la loi du 80/20». Eh bien, cette règle s'applique dans la grande majorité des événements répertoriés.

Seulement 20 % des conducteurs de véhicules lourds sont responsables ou impliqués dans la majorité des incidents et accidents évitables. Mais ils monopolisent généralement 80 % du temps consacré à trouver des solutions pour remédier aux différentes situations provoquées dans les opérations quotidiennes des entreprises.

Face à ce constat, je crois qu'il est maintenant temps pour les intervenants du milieu de travailler conjointement à l'élaboration d'une nouvelle offre de services concernant les programmes de formation en conduite de véhicules lourds. Pourquoi ne pas favoriser un plus grand partage de l'expertise et des compétences entre les centres de formation et les transporteurs dans l'apprentissage de

ceux qui exerceront bientôt la profession?

Serait-il possible d'envisager un programme tel que démontré dans l'exemple ci-dessous?

Centre de formation

- Théorie
- Pratique en laboratoire
- Pratique en circuit interne
- Pratique et obtention de la classe 1

Entreprise de transport

- Intégration en milieu de travail
- Apprentissage rémunéré de la profession d'une durée de 8 semaines avec un chauffeur d'expérience
- Formation continue adaptée aux besoins de l'entreprise
- Reconnaissance des acquis et de l'expérience permettant une rétention des candidats

La participation active des transporteurs dans la formation des conducteurs de véhicules lourds en milieu de travail permettrait sûrement d'offrir un environnement mieux encadré et adapté aux besoins réels des entreprises, tout en assurant une intégration efficace et complète de leurs nouveaux candidats.

Il n'est pas rare de voir des hommes et des femmes décrocher de ce métier à la suite d'une série d'incidents qui auraient pu être évités si une meilleure supervision avait été faite de manière plus

rigoureuse, et s'ils avaient été parrainés par un chauffeur expérimenté.

Les centres de formation publics qui offrent présentement un programme de qualité aux nouveaux candidats ont, eux aussi, de la difficulté à recruter des formateurs d'expérience au sein de leur organisation. Alors pourquoi ne pas se servir de l'expérience et de l'expertise des chauffeurs qui sont déjà à l'emploi des entreprises de transport?

Il faudrait procéder à une mise à niveau des connaissances des chauffeurs désireux de transmettre leur savoir, à partir des programmes déjà offerts par les maisons d'enseignement comme les cours de maître-chauffeur ou maître-instructeur.

Une bonne intégration, une supervision personnalisée et une formation adaptée seraient un gage de rétention à long terme de cette denrée rare que sont les conducteurs de véhicules lourds.

Une réforme du programme actuel de formation pourrait faire toute la différence dans votre dossier d'assurance, dans le cadre d'un partenariat gagnant entre les transporteurs et les assureurs. **TR**

Pierre Tanguay

Ambassadeur de la route 2007-2009. Formateur chez Groupe Transrapide 2014 inc. ptanguay@transrapide.com



À SURVEILLER

D'autres événements en ligne au www.transportroutier.ca

11 mai

Soirée des dames 2019. **Société des surintendants de transport de Québec**. Hôtel Hilton. Québec. www.sstquebec.org

15 mai

Programme de formation de l'**Association du camionnage du Québec** (ACQ). «Mon accréditation C-TPAT, j'y tiens!» Organisé en collaboration avec Groupe Conseil C-TPAT. Bureaux de l'ACQ. Montréal. 514-932-0377. www.carrefour-acq.org

16 mai

Dégustation de homards. **Club des professionnels du transport Québec**. Centre de congrès Palace. Laval. 514-945-0697. www.cptq.ca

23 mai

Soirée annuelle de homards et crabes. **Club de trafic de Montréal**. Grand Quai du Port de Montréal. Montréal. 514 874-1207. www.tcmtl.com

24 mai

Party de homards. **Club de trafic de Québec**. Méchoui International. St-Étienne. www.clubtraficqc.com

30 mai

Tournoi de golf du **Comité technique de camionnage du Québec**. Club de Golf de l'Île de Montréal. Montréal. 450-669-3584. www.ctcq.ca

31 mai au 2 juin

Super party camionneurs. Ferme-Neuve. 819-660-3080. www.superpartycamionneurs.com

6 juin

Tournoi de golf du **Club de trafic de Montréal**. Club de Golf Pinegrove. Saint-Jean-sur-Richelieu. 514 874-1207. www.tcmtl.com

10 juin

9^e Omnium Roger Tremblay. Tournoi de golf et vélo pour membres et invités. **Club des professionnels du transport Québec**. Club de golf Hillsdale. Mirabel. 514-945-0697. www.cptq.ca

27 au 30 juin

Festival des camionneurs de La Doré. La Doré (Lac-Saint-Jean). 418-256-1239. www.festivaldescamionneurs.qc.ca



**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



Têtes d'affiche

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



M 2 A S S U R A N C E

www.m2assurance.com

514-425-0505



Le 25 mars 2019, **UAP Inc.** annonçait avoir décerné le Prix d'excellence des fournisseurs NAPA 2018 à **Grote Canada**, l'un des plus importants fournisseurs mondiaux d'éclairage, d'accessoires et de solutions de visibilité. Sur la photo on retrouve : *Eric Morris* (directeur du secteur mondial des connexions électriques et des accessoires); *John O'Dowd* (vice-président du marketing, NAPA Canada); *Brad Morris* (directeur général de Grote Canada et membre de l'équipe de haute direction); *Alain Masse* (président, UAP); *Barry Duff* (directeur des comptes nationaux, NAPA) et *Tom Hunt* (vice-président du développement des produits, NAPA Canada).



Depuis quelques années, **Atlas** et **Hitachi Capital Canada** sont partenaires d'affaires. Dans le cadre d'une vidéo corporative, l'équipe de tournage **Hitachi Japon** a choisi d'immortaliser une journée typique dans un concessionnaire de camions lourds du Canada, et c'est Atlas qui a été l'heureux élu pour faire partie du tournage.



Maxime Brien (Hub International), **Michel Martel (Remorques Martel)**, **Richard Florant (Groupe Guy)**, **François St-Pierre (Mitchel Lincoln)**, **Raymonde Legendre (CPTQ)**, **Patrice Boileau (Thermo King Est du Canada)**, **Jacques Lacourse (Camions Volvo Montréal)**, **Christian Prince (Groupe Freno)** et **Louis Lévesque (Great Dane Montréal)** forment le nouveau Conseil d'administration du **Club des professionnels du transport Québec** (CPTQ). La présentation du Conseil a eu lieu le 15 avril 2019 lors de l'assemblée annuelle des membres.



Le 90^e Dîner Gala annuel du **Club de trafic de Montréal** (CTM) a eu lieu le 4 avril dernier au Plaza Centre-Ville de Montréal. L'événement, qui affichait complet, a également permis de célébrer le début de la présidence de **Rosetta Iacono** (Directrice, croissance et développement, Port de Montréal) à la tête du CTM.



Fervent amateur de courses automobiles, **Jean-Claude Fortin**, de **J.E. Fortin**, a assisté à son 50^e Daytona 500 consécutif en février dernier. Des collègues et amis de l'industrie ont tenu à souligner l'événement. Sur la photo, dans l'ordre habituel : **Jonathan Boucher (Nordic Carrier)**; **Gaétan Delisle (Traction)**; **Jean-Claude Fortin**; **Michel Tremblay (SRH Ressources humaines)**; **Frédéric Lafleur (Mécamobile)**; **Louis Beaulieu (Équipements Twin)** et **Pierre Laberge (Groupe Laberge)**.



Le 20 mars dernier avait lieu la soirée **Location Brossard** de la **Société des surintendants de transport de Québec** (SST). L'équipe de Location Brossard à Québec est accompagnée, sur la photo, par les membres du comité de la SST.

ROBERT BERNARD

TRM

835, boul. Industriel
Granby QC J2J 1A5

Jonathan Mailloux
jmailloux@robertbernard.com
robertbernard.com



PRIX RECONNAISSANCE
MICHELIN 2018
«BEST OF THE BEST»

Seule usine au Canada à fabriquer les Pneus Moulés Michelin

**Même apparence et même rendement kilométrique au 32^e
que vos pneus neufs Michelin (40% moins cher)!**

DISPONIBLES CHEZ NOS PARTENAIRES ET DÉTAILLANTS SUIVANTS :

ABITIBI
PNEUS GBM
BAS ST-LAURENT / GASPÉSIE
SERVICE DE PNEUS E. CÔTÉ
PNEUS DU PARC
CENTRE DU QUÉBEC
ROBERT BERNARD
CENTRE DU PNEU PATRY
CHARLES TURCOTTE ET FILS
NICOLETTI PNEUS ET MÉCANIQUE
PNEUS RATTÉ
PNEUS ST-MARC
GARAGE LOUIS LAFLEUR
GARAGE R. TESSIER
PNEUS PR

CÔTE NORD
V1 PNEUS ET MÉCANIQUE
ATELIER PNEUS GARO
GARAGE A. CÔTÉ
ESTRIE
ROBERT BERNARD
SERVICE PNEUS COMEAU
LAC ST-JEAN
AGENCE PNEUS DU NORD
GARAGE JP TREMBLAY
MCT PNEUS
PNEUS M. GAGNÉ
PNEUS R. GUAY,
V1 PNEUS ET MÉCANIQUE

LAURENTIDES
PNEUS VILLEMAIRE
MONTÉRÉGIE
ROBERT BERNARD
PNEUS PIGEON
PNEUS LMR
PNEUS RAY
MONTRÉAL
ROBERT BERNARD
PNEUS VILLEMAIRE
NICOLETTI PNEUS ET MÉCANIQUE
PNEUS ELMSLIE
SERVICE PNEUS RAY

ONTARIO
ROBERT BERNARD
ATTERSLEY TIERCRAFT
BLACKDOG TIRE
CORNWALL TIRE SERVICE
FRISBY TIRE
SERVICE PNEUS KS KELLY
QUÉBEC
ROBERT BERNARD
DESHARNAIS
LETOURNO SERVICE PNEUS
PNEUS RATTÉ
NADEAU PNEUMATIQUE
OK PNEUS ST-DAVID

EN NOIR : PARTENAIRES **EN VERT :** DÉTAILLANTS AUTORISÉS
EN BLEU : SUCCURSALES ROBERT BERNARD



X ONE XZUS

X ONE XTA

X ONE XTE



ÊTRE ACTEUR D'UN
TRANSPORT DURABLE

PLUSIEURS RECHAPAGES

Sous réserve que l'analyse externe et interne de la carcasse l'autorise, un pneu peut être rechapé plusieurs fois (3). Pour encore plus de kilomètres!

45 MODÈLES
ET DIMENSIONS

40 % MOINS CHER
QUE LE PNEU NEUF ÉQUIVALENT

OPTIMISER LA VIE DE
VOS PNEUS **EN BÂTISSANT**
UN PLAN SUR MESURE
SELON VOS BESOINS.



CONTACTEZ-NOUS! **450 777-0602**



Les commandes de camions plongent au niveau de 2010

Les commandes nord-américaines de camions de classe 8 se sont établies à 15 200 unités en mars, soit le niveau le plus bas pour ce mois depuis 2010, indique FTR. Le total était également inférieur à 20 000 unités pour un troisième mois consécutif.

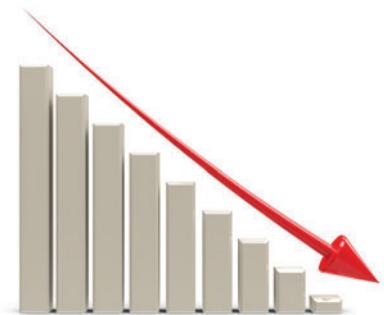
Bien que la demande reste forte, l'offre est limitée car les créneaux des chaînes d'assemblage sont remplis pour toute l'année. «Les flottes qui ont besoin de camions prennent pratiquement tout ce qui est disponible», explique FTR.

En ce qui a trait aux ventes, 2 213 unités de la classe 8 ont

été achetées au Canada en février, la part de Freightliner représentant environ 37 % d'entre elles, explique Wards Auto. Alors que Freightliner se situe derrière International pour les ventes de camions de classe 7 sur une base annuelle, le fabricant occupait la position de tête en février avec 38 % des ventes.

Freightliner comptait aussi la plus grande part de marché dans la classe 6, avec 49 % des ventes mensuelles.

Ford détient plus de la moitié des ventes dans la classe 5 et s'est assuré 56,8 % des parts de marché.



Canada – Février 2019

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Freightliner	811	1 548	36,6	36,9
Kenworth	322	629	14,6	15,0
International	267	546	12,1	13,0
Volvo Truck	260	474	11,7	11,3
Peterbilt	241	411	10,9	9,8
Western Star	207	373	9,4	8,9
Mack	105	218	4,7	5,2
Autres	0	0	0,0	0,0
Total	2 213	4 199	100,0	100,0
CLASSE 7	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
International	129	296	30,6	31,6
Freightliner	161	270	38,2	28,8
Peterbilt	18	174	4,3	18,6
Hino	74	114	17,6	12,2
Kenworth	35	70	8,3	7,5
Ford	4	12	1,0	1,3
Total	421	936	100,0	100,0
CLASSE 6	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Freightliner	67	124	48,9	44,9
Hino	45	87	32,8	31,5
International	16	46	11,7	16,7
Ford	7	10	5,1	3,6
Kenworth	2	5	1,5	1,8
Isuzu	0	4	0,0	1,4
GM	0	0	0,0	0,0
Peterbilt	0	0	0,0	0,0
Total	137	276	100,0	100,0
CLASSE 5	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Ford	225	377	56,8	51,0
Hino	103	186	26,0	25,2
Isuzu	49	152	12,4	20,6
Dodge/Ram	19	24	4,8	3,2
Freightliner	0	0	0,0	0,0
Mitsubishi Fuso	0	0	0,0	0,0
GM	0	0	0,0	0,0
International	0	0	0,0	0,0
Kenworth	0	0	0,0	0,0
Peterbilt	0	0	0,0	0,0
Total	396	739	100,0	100,0

DDA: Depuis le début de l'année

Source: WardsAuto

É.-U. – Février 2019

CLASSE 8	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Freightliner	8 018	17 223	40,4	43,0
International	2 739	5 889	13,8	14,7
Peterbilt	3 029	5 498	15,3	13,7
Kenworth	2 780	5 053	14,0	12,6
Volvo Truck	1 743	3 340	8,8	8,3
Mack	1 163	2 182	5,9	5,4
Western Star	386	865	1,9	2,2
Autres	0	0	0,0	0,0
Total	19 858	40 050	100,0	100,0
CLASSE 7	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Freightliner	2 198	4 881	47,5	48,7
International	1 079	2 423	23,3	24,2
Peterbilt	503	1 048	10,9	10,5
Kenworth	343	718	7,4	7,2
Ford	306	647	6,6	6,5
Hino	198	300	4,3	3,0
Total	4 627	10 017	100,0	100,0
CLASSE 6	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
International	1 946	4 479	32,9	35,4
Freightliner	1 873	4 193	31,7	33,2
Ford	1 116	2 232	18,9	17,7
Hino	604	1 047	10,2	8,3
Kenworth	245	469	4,1	3,7
Isuzu	61	132	1,0	1,0
Peterbilt	2	5	0,0	0,0
GM	70	81	0,0	0,0
Total	5 917	12 638	100,0	100,0
CLASSE 5	VENTES		PARTS DE MARCHÉ	
	Fév.	DDA	% Fév.	% DDA
Ford	3 549	7 098	70,1	69,5
Dodge/Ram	711	1 397	14,0	13,7
Isuzu	408	721	8,1	7,1
Freightliner	217	703	4,3	6,9
Hino	156	257	3,1	2,5
GM	21	32	0,4	0,3
Kenworth	2	7	0,0	0,1
International	2	2	0,0	0,0
Peterbilt	0	2	0,0	0,0
Mitsubishi Fuso	0	0	0,0	0,0
Total	5 066	10 219	100,0	100,0



COMITÉ TECHNIQUE DE
CAMIONNAGE DU QUÉBEC

TOURNOI DE GOLF 2019



JEUDI, 30 MAI, 9 H
GOLF DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Date limite des inscriptions :

20 MAI 2019, places limitées.

Pour informations :

450 669-3584

PARTENAIRE OFFICIEL
DE L'ÉVÉNEMENT



INFORMATIONS 230\$ / PERSONNE (TXS INC.)

Plus de 250 golfeurs du domaine du véhicule lourd

Inscrivez-vous en ligne : WWW.CTCQ.CA

Départs simultanés | Offerts : Déjeuner et cocktail dînatoire

Bière sur le terrain :





La technologie d'aide au maintien de voie redirigera activement le camion dans sa voie si le chauffeur commence à traverser la ligne. (Photo: Daimler Trucks North America)

Regarde, sans les mains!

La direction active est en train de prendre sa place comme prochaine technologie d'assistance au chauffeur.

Par Jim Park

Avant que la direction assistée hydraulique ne devienne monnaie courante, dans les années 1980, les chauffeurs devaient se planter fermement les pieds sur le plancher et se battre avec un grand volant de 24 pouces pour se faufiler vers les étroits quais de chargement. La direction assistée était optionnelle à l'époque, et de nombreuses flottes estimaient que les chauffeurs étaient assez faciles à trouver et qu'elles n'avaient pas besoin de dépenser de l'argent pour leur offrir du luxe.

Dans quelques années, des camions se dirigeront eux-mêmes sur les autoroutes et, dans certains cas, jusqu'aux quais de chargement. En ajoutant un servomoteur électrique à la pompe de direction assistée hydraulique de base, les fabricants de camions

pourront contrôler directement la direction et moduler l'effort nécessaire pour faire tourner les roues avant, rendant la direction agréable et ferme sur l'autoroute, et particulièrement facile à vitesse de manœuvre. Relié à une multitude de capteurs, le système de direction sera bientôt capable de s'autocorriger en présence de couronnements de route et de vents latéraux, et il pourra même se centrer lui-même après un virage. D'autres choses sont aussi à prévoir.

J'ai eu ma première expérience d'un tel système de direction au salon Mid-America Trucking Show en 2015, lorsque TRW a fait une démonstration de sa direction assistée électrique/hydraulique Reax. Depuis, TRW Automotive a été acquis par ZF Friedrichshafen et le développement de la Reax s'est poursuivi.

«Dans les systèmes hydrauliques conventionnels avec lesquels nous vivons depuis 40 ans, il existe un compromis constant entre l'effort de direction à haute vitesse, la stabilité sur l'autoroute et la maniabilité à basse vitesse», a expliqué Kevin Tilton, ingénieur en chef, Développement de nouveaux produits chez ZF. «C'est toujours un compromis quand on ne peut régler qu'une seule sensation de direction. La priorité est donnée à la stabilité à haute vitesse et à une sensation acceptable sur l'autoroute. Ensuite, vous réduisez autant que possible l'effort de stationnement tout en donnant une bonne sensation à la direction, toujours en la rendant suffisamment robuste pour survivre 10 ans dans un environnement comme celui des véhicules commerciaux.»

La direction à assistance électrique de ZF évolue depuis 2006 dans les autobus de transport en commun et les véhicules récréatifs motorisés. Elle dispose désormais de programmes sur

En vedette

plusieurs continents et sera lancée dans les camions lourds d'ici 2020.

Le marché de la direction à assistance électrique est en fait assez bondé. TRW, un fournisseur traditionnel de systèmes de direction assistée du secteur des véhicules commerciaux, appartient maintenant à ZF. RH Sheppard, un autre fournisseur de longue date de l'industrie, appartient à Wabco, et ce groupe développe activement ses propres systèmes. Volvo et Daimler ont tous deux des divisions chargées de développer leurs propres technologies exclusives en collaboration avec d'autres fournisseurs de niveau 1.

Bendix Commercial Vehicle Systems est le nouveau joueur dans ce marché. En octobre, l'entreprise a signé un accord définitif pour acquérir les activités ProSteering de JM Engineered Products, un fabricant de systèmes de direction assistée toutes marques pour véhicules commerciaux situé à Lebanon, dans le Tennessee. L'acquisition offre à Bendix CVS une plate-forme sur laquelle déve-



La réglementation entourant ces systèmes avec les camions lourds n'a pas été écrite.

lopper une technologie de direction qui soutiendra sa suite existante de systèmes avancés d'assistance au conducteur tels que Wingman Fusion.

«Cela correspond parfaitement à tous les autres aspects sur lesquels nous travaillons aujourd'hui en termes de perfectionnement de l'assistance au conducteur», a déclaré Fred Andersky, directeur des solutions clients, Groupe de contrôle chez Bendix CVS. «Nous

contrôlons déjà l'accélération et le freinage. L'ajout de la direction nous donne une nouvelle dimension avec laquelle travailler dans les technologies d'assistance au conducteur.»

En route vers l'autonomie

Alors que certains de ces systèmes de direction avancés sont présentement testés par des flottes, aucun n'a encore été officiellement mis sur le marché. On verra le premier sur la prochaine génération du nouveau Cascadia de Freightliner, qui offrira un soutien à la direction plus tard cette année.

Mais les premières moutures de la technologie se trouveront sur des systèmes d'assistance au conducteur, et non sur des systèmes de conduite autonome.

Nous nous souvenons tous du fiasco découlant de la technologie de direction «pilote automatique» de Tesla, qui porte plutôt mal son nom. Il s'agit d'un système d'assistance au conducteur, mais puisqu'il dirige le véhicule,

**ARRÊTEZ DE GASPILLER
VOTRE ARGENT
SUR LE CARBURANT**

INFORMEZ-VOUS EN QUOI NOS SOLUTIONS
DE REPROGRAMMATION PEUVENT
GRANDEMENT AMÉLIORER VOTRE
ÉCONOMIE DE CARBURANT

SANS FRAIS: 1-855-932-0060
www.DieselSpec.com

PERFORMANCE

certains utilisateurs ont mis le système à l'épreuve avec des résultats spectaculaires et des accidents. Les systèmes que nous verrons bientôt dans les camions auront éventuellement une capacité de conduite autonome, mais ils ne sont pas destinés à laisser le chauffeur céder le contrôle du véhicule.

Les fabricants de camions adopteront cette technologie avec une approche progressive, plutôt que de viser directement l'autonomie de niveau 4.

«Nous pensons que non seulement la technologie devra faire ses preuves à chaque niveau, mais elle doit également être confortable pour les chauffeurs dans le véhicule et les autres chauffeurs sur la route», de dire M. Andersky. «Les gens pensent que la technologie peut faire plus que ce qu'elle est réellement capable de faire, car ils entendent tellement de choses à propos de cela dans les médias.»

«Nous avons la capacité de détecter les mains sur le volant et de désactiver certaines fonctionnalités si nous constatons

que les chauffeurs n'utilisent pas les véhicules convenablement», ajoute Dustin Carpenter, directeur de produits pour la direction chez Bendix CVS. «Nous prendrons des mesures pour nous assurer que les chauffeurs et les flottes sont protégés contre certaines hypothèses sur les utilisations, et que les routes sont prêtes pour la technologie.»

Qu'est-ce qui vient?

Le système Volvo Dynamic Steering (VDS) est déjà sur le marché européen avec les tracteurs Volvo FH. Il s'agit d'un système de direction assistée électrique qui s'ajoute au circuit hydraulique, et qui fait appel à un ensemble de capteurs et de caméras pour contrôler les angles de lacet et les angles d'arbre de direction du véhicule. Johan Agebrand, directeur du marketing produit chez Volvo Trucks North America, soutient que le VDS offrait des avantages considérables, même dans les premières étapes de son évolution.

«En plus du maintien de voie, où nous donnons un petit coup sur le volant pour alerter le chauffeur s'il dévie de sa voie, le VDS est en mesure de contrebraquer avec précision en situation de mise en portefeuille, et de maintenir la position dans la voie par forts vents latéraux ou même en cas de crevaison d'un pneu avant», a-t-il dit. «Les systèmes peuvent réagir beaucoup plus rapidement et sans l'élément de surprise [parfois incapacitant] pour le chauffeur.»

Volvo North America n'a pas précisé quand nous pourrions voir le système VDS ici, mais a déclaré que l'ingénierie est en cours.

Avec toutes les discussions sur l'automatisation et le contrôle électronique, la conversation devrait également porter sur le besoin de redondance (la multiplication des systèmes qui permet de prévenir la défaillance de l'un d'entre eux). Les organismes de réglementation auront-ils besoin de systèmes redondants? Sont-ils nécessaires avec les systèmes de direction

39^e RODEO du CAMION TRUCK RODEO
NOTRE-DAME-DU-NORD
TEMISCAMINGUE-QUÉBEC-CANADA

1-4
AU TO
AOÛT | AUGUST
2019

BILLET | TICKET 100\$
4600 EN CIRCULATION | IN CIRCULATION

PLUSIEURS PRIX À GAGNER | SEVERAL PRIZES TO BE WON

PETERBILT 389 2020 • 2019 FORD F150 4 X 4 XLT SUPERCREW 2019
RAM 1500 QUAD 2019 • HARLEY DAVIDSON STREET BOB 2019
3 CRÉDITS VOYAGE TOTALISANT 10 000 \$ | \$ 10 000 IN TRAVEL CREDIT • PLUSIEURS PRIX EN ARGENT | SEVERAL CASH PRIZES

*Le tirage sera sous la supervision de
*The draw will be under the supervision of

CBG

TIRAGE MISE-TÔT | DRAW
10 700 \$
EN PRIX | IN PRIZES

TIRAGE | DRAW
5 JUILLET 2019 | JULY 5TH, 2019

TIRAGE FINAL | DRAW
196 089,25 \$
EN PRIX | IN PRIZES

TIRAGE | DRAW
4 AOÛT 2019 | AUGUST 4TH, 2019

Pour nous joindre | To contact us :
1-877-357-6336 | www.elrodeo.com | [f](https://www.facebook.com/elrodeo)

Excellence PETERBILT

Champagne Bellet Jumeau Guimond

Coors LIGHT

Québec

En vedette

assistée par le chauffeur? Vont-ils nuire au chauffeur en essayant de manœuvrer?

La réponse à toutes ces questions est fondamentalement non.

«Nous avons conçu le système de manière à ce que, lorsqu'un chauffeur prend le contrôle pendant un événement de conduite active, le système reconnaît l'apport du chauffeur et l'apport

du chauffeur ait priorité sur le système de direction active», a expliqué Jon Morrison, président des Amériques chez Wabco. «Il s'agit d'une fonction d'assistance au chauffeur. Le chauffeur est en contrôle à tout moment et peut passer outre l'assistance quand il le souhaite.»

Ces systèmes d'assistance à la direction ressemblent un peu aux systèmes

de freinage antiblocage, en ce sens qu'ils s'ajoutent à un système existant éprouvé. Si la fonction ABS tombe en panne, les freins continueront de fonctionner normalement, sans l'avantage de la fonction ABS. En cas de défaillance de l'assistance électrique, le système de direction reviendrait à une direction hydraulique normale, sans l'avantage de l'assistance.

«Le système de direction hydraulique de base ne change pas», indique Ulrich Bildingmaier, responsable de l'ingénierie des applications pour véhicules commerciaux chez Bosch. «Le matériel électrique comprend un moteur électrique de 12 ou 24 volts, une unité de commande électronique, des capteurs de lacet, de couple et d'angle de braquage, ainsi qu'un engrenage à vis sans fin pour amplifier le couple de sortie du mécanisme de direction. En cas de défaillance de l'un ou l'autre de ces composants, le système redevient entièrement hydraulique. D'autre part, le système électrique peut intervenir en cas de défaillance du système hydraulique, permettant au chauffeur d'utiliser le mode dépannage.»

Les règlements n'ont pas encore été écrits pour de tels systèmes sur les camions lourds, bien qu'on parle de réglementation pour les voitures de tourisme. Dans les voitures de tourisme, le système hydraulique standard est souvent remplacé par un moteur de direction électrique, ce qui pourrait nécessiter un plan de secours. Ce n'est pas le cas des véhicules commerciaux, d'ajouter M. Bildingmaier.

«Le système se vérifie lui-même. Ainsi, en cas de défaillance, il pourrait revenir automatiquement au système hydraulique de base», explique-t-il. «Vous devez rendre la technologie suffisamment robuste pour survivre dans l'environnement des véhicules commerciaux. Bosch a ajouté de nombreuses fonctionnalités pour garantir que les systèmes répondent aux exigences de durabilité et de cycle de vie des véhicules commerciaux. Et n'oublions pas la nécessité d'une cyber sécurité de pointe intégrée au système.»

«Restez à l'écoute», de conclure M. Bildingmaier, «ça va devenir très excitant très bientôt.» 



Danny MacAskill, pro de vélo trial et ambassadeur de la marque Eberspächer

CHAUFFAGE DE CABINE ET PRÉCHAUFFAGE DU MOTEUR HAUTE PERFORMANCE EN TOUT TEMPS

Les athlètes professionnels comme Danny MacAskill relèvent des défis extrêmes; ils ont besoin de savoir qu'ils peuvent toujours compter sur leur équipement et leurs partenaires. L'équipement de Danny est conçu sur mesure pour répondre à ses exigences personnelles. Lorsqu'il est question de gestion de la chaleur, il n'y a qu'une solution pour Eberspächer : celle qui vous convient. Nous concevons des solutions personnalisées pour répondre à toutes vos exigences et à tous vos besoins à partir de notre éventail de composants de chauffage, de climatisation et de commande pour procurer à l'intérieur de votre cabine des températures agréables qui rehaussent votre rendement, toute l'année durant.



UN MONDE DE CONFORT

www.eberspächer-na.com | 800-387-4800

 **Eberspächer**

TERMINOLOGIE DE L'ASSISTANCE À LA DIRECTION

Chaque technologie émergente apporte une nouvelle série d'acronymes ou de chaînes de mots qui n'avaient jamais été liés auparavant. Vous entendrez parler de ces termes plus fréquemment à mesure que les technologies arrivent sur le marché.

Alerte de déviation de voie

Ceci existe maintenant sous la forme d'une alerte sonore émise du côté gauche de la cabine, signalant que le camion a traversé le marquage au sol sans clignotant. Le son peut être accompagné d'une lumière clignotante ou d'une légère vibration du volant.

Assistance au maintien de voie

En plus d'émettre un avertissement sonore, l'assistance au maintien de voie donne un petit coup de volant à droite ou à gauche pour maintenir le camion dans sa voie si le marquage au sol est franchi sans clignotant. Elle tentera de ramener le camion dans sa voie, mais le chauffeur peut facilement ouvrir la porte de la direction asservie. Le mot clé est «assistance» – cette technologie ne permet pas au camion de s'auto-diriger au centre de la voie. Elle empêchera simplement les chauffeurs de dévier hors de la voie.

Centrage de voie

Grâce à une combinaison de caméras, de capteurs de position de voie et de radars, le camion se dirigera tout seul dans la voie. Cette technologie hautement automatisée de niveau 4 est en cours de développement. Elle ne devrait pas arriver sur le marché avant un certain temps.

Retour au centre

La géométrie de tout système de direction amène naturellement le volant à revenir à sa position centrale et à se redresser après un virage. Cette technologie fait appel à des capteurs sur la colonne de direction pour identifier la position «centrale» et, à l'aide d'un moteur électrique intégré au boîtier de direction hydraulique, le système va centrer les roues après avoir complété un virage.

Effort de direction selon la vitesse

La sensation et les efforts nécessaires pour faire tourner le volant d'un système de direction hydraulique conventionnel sont généralement réglés pour la conduite à grande vitesse. Cela pourrait donner une certaine rigidité à la conduite à basse vitesse ou

pour manœuvrer aux quais de chargement/déchargement. Un réglage pour les efforts plus légers à basse vitesse pourrait procurer une sensation un peu imprécise à vitesse autoroutière. Les capteurs de vitesse sur le camion peuvent maintenant déterminer la vitesse du véhicule et ajuster électroniquement l'effort requis pour faire tourner le volant à différentes vitesses.

En vedette

Superposition de couple

Ce terme décrit le fonctionnement du moteur électrique sur un système de direction «électrique sur hydraulique». Le moteur électrique commandé par ordinateur fournit un couple supplémentaire à l'arbre d'entrée de direction, faisant varier l'effort requis par le chauffeur pour faire tourner le volant.



SAF Holland Group

FINI LES PROFITS À PLAT

Avec la technologie

TIRE PILOT™ PLUS

SYSTÈME DE GESTION DE LA PRESSION DES PNEUS DE TECHNOLOGIE AMÉLIORÉE

SAF

Fini la consommation de carburant excessive.

Fini l'usure accélérée des pneus.

Fini le temps d'immobilisation inutile.

Tire Pilot Plus^{MC} surveille en permanence la pression des pneus, maintient automatiquement les pneus gonflés, enlève de la pression des pneus trop gonflés et égalise la pression à toutes les positions de roue.

Optimisez la durée de vie des pneus et réduisez la résistance au roulement pour économiser du carburant avec Tire Pilot Plus^{MC}.

Suivez-nous sur:

[YouTube](#) [Twitter](#) [Facebook](#)

www.safholland.ca 519.537.3494

© 2019 SAF-HOLLAND, Inc. Tous droits réservés.

SAF Holland NEWAY KLL CORPO V.ORLANDI YORK



Association du
Camionnage du
Québec

JOURNÉE ANNUELLE DE GOLF ET VÉLO

LE LUNDI 8 JUILLET 2019

1 JOURNÉE : 2 FORFAITS DISPONIBLES

- Ronde de golf au prestigieux Club de golf Le Mirage
- Circuit de 60 km ou 80 km pour les amateurs de vélo

Déroulement

- 8 h 30 à 9 h 30 - Brunch
- Dès 10 h 30 - Départ vélo ou ronde de golf
- 16 h à 18 h - Cocktail
- Concours et tirages



Partenaires prestige « Platine »

Northbridge
Assurance

TOTAL
LUBRIFIANTS

BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

Partenaires « Médias »

TM & **L'ÉCHO**
DU TRANSPORT
LA FORCE DU GROUPE

Transport
Routier
Le meilleur et l'offre de fret routier québécois de camionnage

Partenaires prestige « Diamant »

énergir

i ISAAC
INSTRUMENTS

Transport
Routier
Le meilleur et l'offre de fret routier québécois de camionnage

POUR VOUS INSCRIRE, visitez-nous au carrefour-acq.org/evenements
ou communiquez avec nous au 514 932-0377, poste 201

Dans l'atelier

DES NOUVEAUTÉS, DES ESSAIS ET DES CONSEILS D'ENTRETIEN

42 Nouveaux produits



De l'évolution dans l'air

Maintenir une pression d'air optimale contribue à prolonger la durée de vie utile des pneus. Les technologies de surveillance et de gonflage évoluent rapidement et peuvent vous aider à atteindre votre objectif.

Par Steve Bouchard

On ne cesse de le répéter, et vous l'avez sûrement entendu des dizaines de fois : en matière de pneus, tout tient à trois choses : la pression, la pression et, la pression.

Un pneu sous-gonflé aura une plus grande résistance au roulement, ayant pour effet d'augmenter la consommation de carburant et de réduire la durée de vie de la bande de roulement. En outre, le pneu risque d'éclater car les flancs plient et se déforment, créant une accumulation de chaleur.

Lorsqu'un pneu est trop gonflé, seule la partie centrale de la bande de roulement entre en contact avec la chaussée, ce qui affecte la conduite du véhicule, entraîne de l'usure irrégulière et peut même affec-

ter les composants de la suspension.

Selon le North American Council for Freight Efficiency (NACFE), seulement 46 % de tous les pneus de tracteur inspectés sont à plus ou moins 5 PSI de la pression cible souhaitée.

Toujours selon le NACFE, on constate une hausse de consommation de carburant allant de 0,5 à 1 pour cent chez les véhicules dont les pneus sont sous-gonflés de 10 PSI.

Le Technology and Maintenance Council (TMC), la division technique de l'American Trucking Associations, a déterminé que les pneus de remorque pouvaient laisser passer jusqu'à 2 PSI d'air par mois à travers les revêtements intérieurs et les carcasses des pneus,

quelle que soit leur utilisation.

Dans un cas comme dans l'autre, les dommages causés par une pression inadéquate peuvent réduire la durée de vie du pneu et mettre en péril la rechapabilité de la carcasse, faisant du coup augmenter le coût d'utilisation au kilomètre de vos pneus.

Pression parfaite

Un système de surveillance de la pression des pneus (Tire Pressure Monitoring System ou TPMS) ou un système de gonflage automatique des pneus (Automatic Tire Inflation System ou ATIS) peuvent aider à diagnostiquer ce problème plus tôt pour apporter une correction plus rapide. Cependant, l'adoption de ces systèmes se fait plutôt lentement.

Le TMC a publié récemment, par le biais de son groupe de travail sur la durabilité et la fiabilité futures des pneus, un rapport de travail intitulé Recommendations Regarding Dynamic Tire Inflation for Commercial Vehicles.

Le rapport du TMC explore la faisabilité de mettre en place un système automatisé de surveillance de la pression et de gérer de façon active la pression des pneus des véhicules commerciaux.

Selon le groupe de travail, l'une des lacunes des pratiques actuelles en matière de gestion de la pression des pneus, c'est qu'elles ne tiennent pas compte des variations de la charge, de la vitesse et des conditions de fonctionnement environnementales rencontrées par le pneu et le véhicule.

Le TMC recommande donc de mettre au point un système intégré de contrôle de la pression de gonflage capable de compenser ces facteurs, et de fournir un moyen automatisé de gonfler et de dégonfler chaque pneu en fonction des conditions rencontrées. Un tel système devrait pouvoir ajuster rapidement la pression de gonflage des pneus en fonction des charges variables appliquées sur le pneu, de la température, de la vitesse

Dans l'atelier

du véhicule et d'autres conditions, assurant ainsi que les pneus sont utilisés à leur pression optimale pour offrir un rendement optimal.

La bonne pression de gonflage en fonction de la charge appliquée procure de nombreux avantages contribuant à une utilisation sûre, fiable et rentable, notamment :

- la capacité de charge;
- le transfert des forces de propulsion et de freinage;
- la résistance aux conditions climatiques et aux surfaces de la route;
- une basse résistance au roulement;
- une plus grande durabilité de la carcasse pour une rechapabilité optimale;
- un plus grand confort pour le chauffeur;
- une meilleure efficacité énergétique et;
- moins d'entretien des pneus et du véhicule.

Le TMC souligne qu'on établit la pression de gonflage adéquate en fonction de la charge maximale probable attendue à chaque position de roue du véhicule.

Aujourd'hui, en général, la pression de gonflage des pneus est établie à une valeur basée sur la charge maximale prévue à vitesse de croisière, mais ne tient pas compte de la charge variable, de la vitesse et des conditions climatiques.

Le rapport du TMC souligne que les dispositifs de gonflage des pneus sur le marché de nos jours offrent la possibilité d'ajuster les pressions de gonflage pour une multitude de conditions de fonctionnement, mais ils ne sont pas utilisés en dehors d'une gamme plutôt restreinte de segments de transport commercial (comme les activités agricoles, forestières et minières).

Le TMC recommande le développement d'un système intégré de contrôle de la pression de gonflage des pneus capable de compenser diverses conditions de fonctionnement, et offrant un moyen automatisé de gonfler et de dégonfler chaque pneu pour l'adapter aux conditions rencontrées.

Idéalement, un tel système devrait

notamment pouvoir déterminer la charge à chaque bout d'essieu, puis ajuster la pression de gonflage de chaque pneu en fonction de cette charge. Pour les pneus en configuration double, le système devrait pouvoir maintenir une connexion entre les pneus afin de garantir qu'ils ont toujours une pression de gonflage égale, et il devrait offrir la possibilité d'être isolé en cas de problème, tel qu'une perte rapide de pression.

Le système devrait aussi pouvoir compenser la pression de gonflage de tous les pneus en fonction de la température ambiante et des conditions barométriques ambiantes résultant des changements d'altitude.

Il devrait pouvoir ajuster la pression lorsqu'un véhicule fonctionne à basse vitesse pendant une période continue, par exemple en conduite urbaine ou dans des conditions d'arrêt-départ. Le système devrait aussi être en mesure de surveiller la vitesse du véhicule et offrir une capacité de gonflage automatique si la vitesse dépasse un niveau prédéfini.

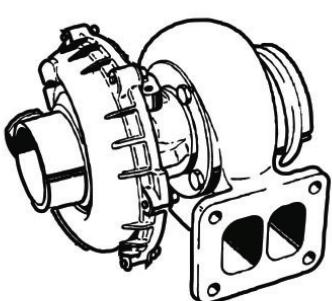
Enfin, le système devrait pouvoir émettre une alerte immédiate au conducteur en cas de pression de gonflage inadéquate; surveiller les pressions de gonflage des pneus lorsque le véhicule (le tracteur ou la remorque) est à l'arrêt; incorporer une technologie intelligente tenant compte du chargement et du déchargement pendant les opérations de chargement; et pouvoir gonfler et dégonfler rapidement un pneu si un réglage de pression positif ou négatif est nécessaire.

Une telle technologie devrait être facile à intégrer dans les équipements et le système de maintenance de la flotte, et offrir des capacités de diagnostic électronique.

Le rapport du TMC conclut qu'un système de gonflage et de dégonflage des pneus en fonction des facteurs dynamiques décrits ci-dessus constituerait un changement important par rapport à la pratique «normale» consistant à gonfler les pneus aujourd'hui.

La technologie évolue

Le système de gestion de la pression Tire Pilot Plus, de **SAF-Holland**, offre une option permettant d'ajouter ou d'enlever de l'air afin d'assurer une pression correcte des pneus de remorque. Il



**RÉPARATION • TURBO NEUF
Système d'échange garantie
Service rapide et professionnel**

VOTRE UNIQUE SOURCE POUR
TOUS LES TURBOS D'ORIGINE
NOUS OFFRONS TOUTES LES
PLUS GRANDES MARQUES OEM

IHI TURBO **MITSUBISHI** **BorgWarner**
Turbo Systems



1 800 363 4648

WWW.TURBOEXPERTS.COM



Le sous-gonflage est l'une des principales causes de l'éclatement des pneus. Les pneus sous-gonflés risquent davantage de fléchir au-delà de leurs limites, ce qui peut conduire à une défaillance.

surveille en permanence la pression des pneus, maintient automatiquement les pneus gonflés, enlève de la pression des pneus trop gonflés et égalise la pression à toutes les positions de roue. Un voyant monté sur la paroi avant de la remorque ne s'allume que lorsque la pression chute de 20 PSI en dessous d'un point de consigne (lorsque l'état du pneu est en danger) plutôt que de se déclencher à chaque fois qu'un léger réglage de pression est effectué.

Continental a récemment annoncé avoir intégré son système de surveillance de la pression des pneus ContiPressureCheck au système télématique pour remorque Road Ready de Truck-Lite. Le système Road Ready crée une véritable remorque intelligente en surveillant et en transmettant en continu des données cruciales à une interface utilisateur intuitive. L'intégrateur SmartBridge de Road Ready diffuse les données du système TPMS ContiPressureCheck de Continental dans le nuage, où elles sont visibles sur l'interface utilisateur intuitive Road Ready. Cela permet une intégration transparente des données de pression et de température des pneus dans le tableau de bord télématique de la remorque. Les flottes peuvent désormais bénéficier d'une visibilité totale sur les opérations de leurs remorques, y compris les données vitales sur les pneus, indique Continental.

Le système TireView de la compagnie **P.S.I.** offre une capacité de gestion des pneus complète et assure une pression de gonflage de précision de 0,5 % et

envoie des alertes de température de roue. TireView peut être exploité dans un système embarqué fermé ou connecté à des solutions télématiques pour une gestion améliorée de la flotte. TireView peut être utilisé avec un ensemble Flow Thru, qui fournit des solutions simples aux problèmes de gestion des capteurs. Les

capteurs eux-mêmes sont dotés de piles longue durée et se combinent facilement avec des codes d'identification uniques à six chiffres qui ne peuvent pas être transmis de manière croisée à d'autres systèmes.

Par ailleurs, le nouveau système Halo Connect d'**Aperia Technologies** fait appel à la puissance de l'apprentissage machine. Il s'appuie sur le système de gonflage de pneus Halo du fabricant, intégrant un capteur pouvant être installé ultérieurement qui fournit des données à la plateforme d'analyse d'Aperia. Les problèmes liés aux pneus sont classés en fonction de leur gravité et combinés aux recommandations d'entretien, ce qui permet de prévenir les défaillances associées aux fuites et au sous-gonflage. Au lieu d'attendre qu'un système de surveillance de la pression sonne l'alarme lorsque la pression d'un pneu tombe à 70 PSI, le système est conçu pour indiquer si un pneu à 99 PSI perd lentement de l'air à cause d'une crevaison. **TR**

SOLUTIONS FLEXIBLES POUR VOS CITERNES

TRANSCOURT
LOCATION DE CITERNES
DEPUIS 1997

TRANSCOURT fournit de l'équipement partout au Canada et aux États-Unis. Notre vaste flotte comprend des semi-remorques citerne 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.

www.transcourt.com

JULIE THIBAUDEAU
Directrice du développement des affaires,
Québec et les Maritimes

jthibaudeau@transcourt.com
1 888-407-3830

NOUVEAUX PRODUITS

DES NOUVEAUTÉS ET DES NOUVELLES DE VOS FOURNISSEURS



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



Parameter Plus de Volvo Trucks

CAMIONS

Paramètres Volvo définis à distance

Le nouveau forfait d'abonnement Parameter Plus de **Volvo Trucks** s'appuie sur les capacités de programmation à distance (OTA) du fabricant, permettant jusqu'à 50 mises à jour de paramètres par année.

Les mises à jour logicielles pour les moteurs et les transmissions peuvent être complétées en moins de 20 minutes, et les modifications de paramètres peuvent être définies en moins de 10 minutes lorsqu'une connexion cellulaire est disponible. Toutes deux ne représentent qu'une fraction des 2,3 jours de temps d'immobilisation associés à ce type de travail effectué en atelier.

Les modifications de paramètres pourraient comprendre des éléments tels que la vitesse maximale du camion, qu'il pourrait être nécessaire de réduire afin d'améliorer la consommation de carburant dans un contexte de hausse des prix du diesel. D'autres modifications apportées à un moteur ou à une transmission permettraient, par exemple, de prendre en charge un nouvel itinéraire

comportant différentes topographies, ou de passer d'une remorque fourgon à une remorque citerne.

Les camions Volvo peuvent recevoir gratuitement jusqu'à deux mises à jour de paramètres par année.

Visitez le www.volvotrucks.ca

TÉLÉMATIQUE

BlackBerry Radar H2 fournit les données



BlackBerry a mis à profit les capacités de son dispositif de suivi Radar-M pour développer Radar H2, une solution qui améliore les connexions avec les réseaux cellulaires 4G LTE et une passerelle sans fil pouvant se connecter à des capteurs de chargement, des systèmes de surveillance de la pression des pneus, des capteurs de freinage et des dispositifs de pesée en mouvement.

Lorsqu'il est monté sur un châssis, le

radar H2 peut également détecter si un conteneur est présent ou non. Aucun fil supplémentaire ou capteur externe n'est nécessaire.

L'alimentation provient d'une batterie lithium-chlorure de thionyle intégrée, qui triplera la densité d'énergie des autres sources d'alimentation utilisées dans des applications similaires, et fonctionnera entre -40 et 85 ° C, indique le fabricant.

Visitez le www.blackberry.com

BATTERIES

uStart exploite les liens Bluetooth

Ioxus a dévoilé une nouvelle interface Bluetooth pour son système de gestion d'énergie intelligent uStart – un dispositif qui intègre des ultra-condensateurs, des microprocesseurs et d'autres composants électroniques de puissance intelligents.

La connexion permet de vérifier à distance la tension de la batterie et le statut du système uStart, ou d'utiliser les capacités de démarrage du système, sans avoir besoin d'accéder au boîtier de la batterie.

Visitez le www.ioxus.com

CAMIONS

Mitsubishi Fuso de classe 5 à essence

Mitsubishi Fuso Truck of America poursuit son engagement en matière de moteurs à essence en présentant le premier camion à cabine avancée de classe 5 à essence sur le marché : le Fuso FE 180 Gas.

Le camion de l'année modèle 2020 est équipé d'un V8 GM 6,0 L développant 297 chevaux et 361 lb-pi. de couple, jumelé à une transmission Allison Série 1000 pouvant accommoder une prise de mouvement. Fuso ajoute également FuelSense 2.0, comprenant le changement de vitesses

Nouveaux produits



DynActive qui permet de rehausser l'économie de carburant de 2 à 6 %.

La charge utile estimée s'approche de 11 885 lb.

Les autres caractéristiques standard comprennent des longerons de châssis traités par cataphorèse, des réservoirs de carburant de 40 gallons américains et des pneus de 19,5 pouces au lieu des pneus de 17,5 pouces utilisés dans d'autres marchés internationaux. L'intérieur de la cabine comprend un siège conducteur amélioré offrant davantage de soutien lombaire, un tissu noir et un levier de vitesse monté sur le tableau de bord plutôt que sur le plancher. Les ceintures de sécurité rouges, le régulateur de vitesse et les vitres électriques font également partie des caractéristiques de série.

Le fabricant a lancé sa stratégie axée sur l'essence en 2017, dévoilant les camions FE140 et FE180 des classes 3-5 en 2018.

Le FE180 Gas arrivera chez les concessionnaires au cours du dernier trimestre de cette année.

Visitez le www.mitfuso.com

CAMIONS

Huit pouces additionnels dans les cabines International HX

Fontaine Modification Company et Daycab Company peuvent désormais ajouter huit pouces d'espace intérieur à l'arrière des cabines des camions International HX Series.

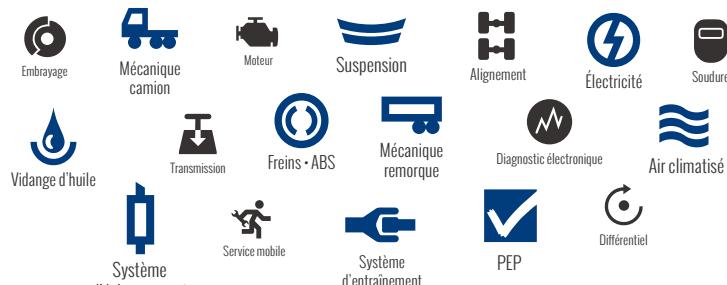
Les camions de la HX Series présentent un

BBC court, ce qui en fait un choix idéal pour les utilisations où la longueur hors tout est importante. Mais pour d'autres



VOTRE CAMION. NOTRE PRIORITÉ. VOTRE AVANTAGE. NOTRE RÉSEAU.

Nos 1200 mécaniciens spécialisés vous font profiter d'un savoir-faire, d'une expertise et d'un professionnalisme de haut niveau pour ces services :



ET BIEN PLUS!

Prenez rendez-vous dès maintenant !
truckpro.ca



TRACTION EST VOTRE SOURCE COMPLÈTE

pour tous vos besoins en pièces et accessoires de camions et remorques.



**+ 500 000 AUTRES PRODUITS
POUR TOUS VOS BESOINS**

traction.com

Nouveaux produits

utilisations, où de plus grandes longueurs sont possibles, la cabine allongée offre davantage d'espace pour des objets personnels ou des sièges réglables.

L'extension de cabine est conçue pour faire appel à de nombreuses pièces d'origine, maintenir les supports de cabine et d'échappement existants, et utiliser un nombre minimal de pièces spécialement conçues, indiquent les deux entreprises.

Daycab Company fabrique les extensions à son usine du Tennessee, tandis que Fontaine les installe par la suite dans un centre de modification à Laredo, au Texas. Ce dernier emplacement est situé près de l'usine où Navistar fabrique la HX Series.

Visitez le www.fontainemodification.com

FREINS

Bendix met à jour le disque ADB22X

Bendix Spicer Foundation Brake apporte des améliorations à ses freins à disque pneumatiques ADB22X.

Un nouveau mécanisme de réglage a été conçu pour protéger contre les vibrations, tout en améliorant le jeu entre la surface de friction et le disque. Le nouveau frein à disque offre également une durée de vie plus longue des plaquettes et réduit la résistance résiduelle des freins, ce qui prolonge leur durée de vie.

Le frein a été jumelé au matériau de friction offrant la plus longue durée de



V6200 de John Bean

vie de Bendix, soit la plaquette de frein à disque pneumatique BX276. Il comprend deux millimètres d'épaisseur supplémentaire par rapport à son prédécesseur, le BX275. Cela lui procure une augmentation de 8 % du volume usable. Le taux d'usure peut être jusqu'à 40 % meilleur, selon Bendix.

Visitez le www.bendix.com

SIÈGES

Les sièges Pinnacle s'ajoutent à la Legacy Series

Seats Incorporated étend sa gamme de sièges Legacy Series avec le Pinnacle.

Le nouveau siège comprend une version améliorée du système EVC Cushion Comfort, la technologie D2 Foam, un dossier entièrement inclinable et l'accoudoir le plus long de l'industrie, selon le fabricant. Parmi les autres caractéristiques, on trouve un coussin extensible à huit positions, un angle ajustable à 13 degrés dans les deux sens, et un ensemble de soutien lombaire pneumatique comprenant des supports lombaires doubles et des traversins latéraux.

Visitez le www.seatsinc.com

OUTILS D'ATELIER

Machine d'alignement mise à jour

La machine d'alignement pour poids lourds V6200 de **John Bean** a été mise à jour avec une paire d'accessoires conçus pour prendre en charge des véhicules présentant des configurations d'essieux supplémentaires ou une combinaison tracteur-remorque plus longue qu'un poste de travail standard.

Le dispositif V6200 Trailer Bar en aluminium en trois parties repose sur un support pour offrir un réglage stable permettant des lectures d'alignement répétables. De plus, des pince-roues supplémentaires en aluminium peuvent être montés sur une large gamme de roues, assurant le serrage intérieur et extérieur.

Visitez le www.johnbean.com

TÉLÉMATIQUE

Truck-Lite améliore les ensembles Road Ready

Truck-Lite a dévoilé une unité de commande principale mise à jour pour son système de télématique pour remorques Road Ready, créant de nouvelles options pour ceux qui souhaitent

**NOTRE MISSION :
VOTRE ENTIÈRE SATISFACTION!**



NOUS VOUS OFFRONS :

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



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

Nouveaux produits

utiliser le système sur des châssis, des remorques plateau et plus encore.

La nouvelle unité ne mesure que 13,25 x 5,5 pouces, alors qu'un panneau solaire de 8,25 x 14,25 pouces est offert en option. Ensemble, le panneau solaire et l'unité de commande mesurent 11,5 x 21,24 pouces.

Les versions câblées peuvent être connectées à la ligne bleue par le biais du boîtier de raccordement de la remorque.

Le système Road Ready donne aux flottes le pouvoir de surveiller des composants tiers de fabricants tels que Stemco, Haldex, Air Weigh, Hendrickson et Purkeys, fournissant des informations en temps réel lorsque des problèmes surviennent.

Les remorques qui en sont équipées fourniront même des informations lorsqu'elles ne sont pas attelées, s'appuyant sur une batterie offrant une autonomie de 60 jours sans charge.

Visitez le www.roadreadysystem.com

PNEUS

Un pneu directeur longue distance s'ajoute à la gamme Cooper Pro Series



Cooper Tires ajoute le pneu directeur longue distance LHS à sa gamme de produits Pro Series.

Les caractéristiques du pneu – qui constituent la technologie Energy Conservation Optimization (ECO) de Cooper – offrent une résistance au roulement ultra-faible qui dépasse de 15 % les exigences SmartWay, et respecte les limites de gaz à effet de serre de l'United States Environmental Protection Agency pour 2021, indique le fabricant.

Le LHS présente également une profondeur de bande de roulement de 18/32^e et une empreinte pouvant être jusqu'à un pouce plus large que certains autres pneus directeurs sur le marché.

La profondeur de la bande de roulement peut être surveillée en regardant simplement les carrés d'usure que l'on

Rembec^{MC}
VENTE ET INTÉGRATION
D'ÉQUIPEMENTS POUR LE TRANSPORT

REMBEC.COM
877 652-5285

FAITES LE BON CHOIX DE
SEMI-REMORQUES



L'équipe Rembec met tout en place pour vous offrir un service attentionné et de qualité.

Chez Rembec, nous comprenons que vos besoins en matière de semi-remorque sont précis, pressants et pointus. Nous savons que le domaine du transport est exigeant... c'est un monde où tout va vite et où la concurrence est féroce. En tant que votre « partenaire dans l'action », il est de notre devoir de vous accompagner à chaque étape de votre acquisition; notre rôle va bien au-delà de la simple transaction. Quel que soit votre besoin, nous avons un large inventaire de remorques neuves et usagées.

Achetez, Vendez, Prospérez

Des milliers de camions, des milliers de remorques. Que vous souhaitez 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.



Truck and Trailer.ca

La ressource #1 au Canada pour vendre et acheter des camions lourds et des remorques

truckandtrailer.ca | 1-877-450-6416

Nouveaux produits

retrouve sur les nervures d'épaulement. L'ensemble de 10 carrés sur chaque pneu s'use progressivement, laissant une forme en L lorsqu'il ne reste plus que la moitié de la bande de roulement, et affichant un point d'exclamation au moment de retirer le pneu pour le rechaper. Si les carrés semblent différer, il y a probablement un problème d'alignement ou une autre cause d'usure irrégulière à traiter.

Initialement disponible en tant que 295/75R22.5, il sera disponible en d'autres tailles au mois de juin.

Visitez le www.ca.coopertire.com

REMORQUES FRIGORIFIQUES

Appareil Carrier Transicold pour camions de poids léger et moyen

Le nouveau groupe frigorifique Supra S6 de **Carrier Transicold** est conçu pour les camions de poids léger et moyen, et sa vitesse de traitement est 20 fois supérieure à la vitesse originale, grâce à la

nouvelle technologie de contrôle APX.

Parmi les autres caractéristiques, on retrouve une interface de commande montée sur le tableau de bord pourvue d'un écran LCD rétro-éclairé qui fournit des informations de fonctionnement en un coup d'œil. Le tout s'intègre à la télémétrie eSolutions de Carrier Transicold, permettant la surveillance et le contrôle à distance, le gardiennage virtuel et le téléchargement automatique des paramètres de réfrigération et des mises à jour logicielles.

Visitez le www.carrier.com

l'allègement du châssis.

Le Dura-Tune peut remplacer les ensembles de roulement centraux actuels standards SPL et Spicer 10-Series de service intensif, ainsi que des produits concurrents.

PNEUS

Yokohama dévoile deux nouveaux pneus



Le nouveau pneu moteur 712L et le pneu simple à bande large 114R UWB de **Yokohama** offrent une faible résistance au roulement vérifiée SmartWay.

Le pneu moteur longue distance 712L est disponible en quatre dimensions : 295/75R22.5, 11R22.5, 285/75R24.5 et 11R24.5. Il offre une résistance à l'usure améliorée grâce à une rainure de contrôle du stress qui aide à stabiliser la nervure externe, combattant ainsi l'usure irrégulière, selon le fabricant.

Le 712L entraînera l'élimination progressive des modèles 577 et 703.

Le 114R UWB succédera au RY407 UWB et sera lancé plus tard cette année en dimension 445/50R22.5.

Visitez le www.truck.yokohama.ca

AÉRODYNAMIQUE

AeroKit de FlowBelow pour l'ensemble LT MPG

Le système Tractor Aerokit de **FlowBelow** sera une option installée en usine faisant partie de l'ensemble d'efficacité énergétique des camions International LT Series MPG, ainsi que des nouveaux camions LT ou RH.

L'ensemble MPG d'International, dévoilé en octobre dernier pour la gamme LT Series, comprend des enjoliveurs FlowBelow, des jupes de châssis, un carénage de toit, des rallonges de cabine et une jupe de pare-chocs en option.

Les produits FlowBelow seront garantis par International Truck et offerts sur le marché des pièces de rechange par les concessionnaires International Truck.

Visitez le www.flowbelow.com

PNEUS

Le nouveau système PSI suit les pneus de tracteur

Pressure Systems International (PSI) ajoute un système de surveillance de la pression des pneus à sa plate-forme, ce qui lui permet de mesurer la pression et la température des pneus de tracteur.

La nouvelle offre peut être agencée au système de gonflage automatique des pneus pour remorque existant de PSI. Un autre capteur, présentement au stade de prototype, mesurera les températures des extrémités de roue. L'offre TireView découle de l'acquisition de TST, un fournisseur de systèmes de surveillance de la pression des pneus qui a attiré l'attention de PSI en raison de la fiabilité des données qu'il génère, selon le fabricant.

Visitez le www.psitireinflation.com

GROUPES PROPULSEURS

Roulement Dana pour l'abaissement du régime moteur

Dana a dévoilé un nouveau roulement central Spicer Dura-Tune pour les groupes propulseurs à régime moteur abaissé. Le roulement central Spicer Dura-Tune, disponible sur les arbres de transmission Spicer SPL et les arbres de transmission de service intensif Spicer 10-Series, est conçu pour isoler et atténuer les vibrations dans les utilisations faisant appel à un régime moteur abaissé. Il réduit également les niveaux de bruit associés aux contraintes de couple et aux fréquences de vibration plus élevées créées par l'abaissement du régime moteur et

JFLEET
SOLUTION DE RÉPARTITION

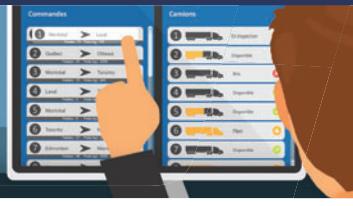
Facile d'utilisation

Réduit le papier

Automatise vos opérations

S'intègre à votre système comptable

Conçu au Québec



1-844-753-5338



OMNIUM ROGER TREMBLAY



Hillsdale

Réservez tôt / Places limitées / www.cptq.ca

Raymonde Legende
514-945-0697
cptq@videotron.ca

Golf membres & invités

Club de golf Hillsdale • 9850 Montée Sainte Marianne, Mirabel, QC J7J 2A8

Lundi, le 10 juin 2019



TOURNOI DE GOLF ANNUEL

**MERCREDI LE
21 AOÛT 2019 À 9H00**

CLUB DE GOLF DE LÉVIS
6100, BOUL. GUILLAUME-COUTURE, LÉVIS

La **Société des Surintendants de Transport** est fière de vous inviter à son tournoi de golf annuel 2019 qui se tiendra au prestigieux terrain de **Golf de Lévis**.

Venez apprécier le tout nouveau *club house* ainsi que la qualité particulière de ce terrain.

Le brunch et le souper en formule cocktail dinatoire sont inclus dans l'inscription. Il y aura également de l'animation à plusieurs trous durant le parcours. Venez vous amuser avec nous!

**MEMBRES ET
NON-MEMBRES**

170\$

Frais de 170\$ si absence suite
à votre réservation.

RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT
INFO@SSTQUEBEC.ORG

POUR L'AMOUR DU TRANSPORT
WWW.SSTQUEBEC.ORG



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 \$

TCMTL.COM
514.874.1207

Join the largest network of supply chain professionals!

Become a member, enjoy the benefits

Regular member \$ 90

Corporate member \$ 400

Vendredi 5 juillet 2019 | Soyez de la 12^e édition



TOURNOI de GOLF

Club de Golf le Grand Portneuf

Suspensions & ressorts
Michel Jeffrey

Au profit de la
Fondation du
CHU de Québec
pour la recherche
sur le cancer de
la prostate

FONDATION
CHU
DE QUÉBEC
REINVENTER
L'HOPITAL

Pour informations et réservations, communiquez avec **Suspensions & Ressorts Michel Jeffrey**

418 653-2812 | micheljeffrey.com

**Vérification
mécanique**
Mandataire

Société de l'assurance
automobile

Québec

**NOTRE MISSION :
VOTRE ENTIERE SATISFACTION!**

VENTE • DISTRIBUTION • INSTALLATION • SERVICE

Le Marché Routier

La vitrine des fournisseurs de produits et services de camionnage



Liquidation châssis 2016 à
partir de **67 920 \$**

F-750

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



LIQUIDATION



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

**À 2 PAS À L'EST
DU PONT TUNNEL**



**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



Système de direction



Maintenance



Et bien
plus !

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



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

LA RÉFÉRENCE DEPUIS 25 ANS !

Tél. : 450.776.1010 Sans Frais : 1.800.463.2906 Téléc. : 450.776.7009 www.agro115.qc.ca



Glis-Tout

POUR CAMION À
BENNE BASCULANTE

*Armand Signori
Radiateur Inc.*

Qualité supérieure \equiv Durabilité prolongée

Livraison partout au Québec



www.signoriradiateur.ca • 1-888-744-6674

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

ÉVALUATION DE CONDUCTEURS PROFESSIONNELS
CLASSE 1-2-3



10/10
POUR LA TECNIC

VENEZ PROFITER DE NOS FORFAITS AVANTAGEUX!

ADAPTÉ À VOS BESOINS

FORMATION EN ENTREPRISE

Heures de conduites
et de repos

Ronde de sécurité

Respect de la réglementation
visant la loi 430

Formation jour, soir et fin de semaine
Formation éligible à la loi du 1% de la masse salariale
Véhicules à transmission automatique
ou manuelle (m), freins à air (f)
Formation privée (adaptée à vos besoins)

Location de véhicule pour l'examen de la SAAQ
Un élève et un formateur durant les
formations pratiques
Formateurs d'expérience professionnels
Reçu d'impôt (T-2202 déduction pour frais de scolarité)

1 877-437-9001 // tecnic.ca

CENTRE DE FORMATION
TECNIC

Achetez, Vendez, Prospérez

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

truckandtrailer.ca 1-877-450-6416



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



CTQ
Club de trafic de Québec



VENDREDI 24 MAI 2019
À COMPTER DE 17H30
MÉCHOUÏ INTERNATIONAL
264 CHEMIN SAINT-GRÉGOIRE
LÉVIS (QUÉBEC) G6J 1E8

Brossard
Location de camions et remorques

HOMARDS ET MÉCHOUÏ AU MENU.
LE TOUT SUIVI D'UNE SOIRÉE
DANSANTE.
VENEZ EN GRAND NOMBRE !

pmt roy
l'assurance
du courtier

DEL

Ryder

CAIN LAMARRE

TRANSOURT
LOCATION DE CITERNES

safety-kiss

ROBERT

TM & **LOGISTIQUE**
LA FORCE DU GROUPE

**Transport
Routier**
TRANSPORTATION

MEMBRES
NON-MEMBRES
PARTICIPEZ PAYABLE AVANT L'ÉVÉNEMENT.

95\$ + TAXES
105\$ + TAXES



RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFIGQC.COM

UNE PREMIÈRE AU QUÉBEC!



ATLAS
EST FRANCHISÉ



Une flotte d'unité mobile est
disponible pour vous!

Appelez-nous 1-877-217-6615

et nous changerons votre pare-brise à l'endroit
désiré, le tout, avec un personnel qualifié.



CAMIONS
ATLAS
USED TRUCKS

DÉPARTEMENT DES PIÈCES

Pour camions + Pour remorques
domestiques et lourdes

LIVRAISON DISPONIBLE

www.atlasusedtrucks.com

450-585-0123

VISITEZ
NOTRE
INVENTAIRE
DE CHOIX

Transport Routier

Annonceurs nationaux

ACQ	38
Alutrec	15
American Road Service	28
Camions Laguë/Location Eureka	2
CPTQ	47
CTCQ	32
CTM	48
CTQ	52
Cummins	5
Diesel Spec	34
Eberspächer	36
Ford Canada	26
Globocam	14
Great Dane	4
Groupe Mack/Volvo Montréal	10
Huayi Tire Canada	20
JFleet	46
Kenworth	19
Kenworth Montréal	12
LKQ Camions Pintendre	10
Location Brossard	6
M2 Assurance	29
Mack	16
Manac	55
Mekpro	11
NACV	11
Peterbilt	56
Pneus et Rechapage Southward Montréal	17
Prolam	22
Rantucci, Maciocia & Associés	17
Rembec	45
Robert Bernard TRM	30
Rodéo du camion	35
SAF Holland	37
SST	47
Suspensions & ressorts Michel Jeffrey	44, 48
Toromont Cat	24
Transcourt location de citernes	41
Transport Expert	5
TruckPro	43
Turbo Expert	40
Univesta - Rake	3
Wabash Canada	18

LE MARCHÉ ROUTIER

Action Utility Québec	51
Armand Signori Auto Radiateur	50
Boisvert Ford	49
Camions usagés Atlas	53
Centre de formation Tecnic	52
Les Revêtements Agro	50
Suspension Illimitée	50



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

Sa page Facebook le tue!

Est-ce croyable? Un futur père de famille se tue en publiant sur le mur de sa page Facebook!

Un matin, vers 8 h, un tracteur semi-remorque est immobilisé sur l'accotement d'une autoroute. Un véhicule de promenade ralentit en arrivant près du tracteur semi-remorque. Le camion qui suivait cette auto ralentit. Le véhicule lourd qui le suivait, lui, n'a pas réagi. Sans trace de freinage, il s'encastre dans le véhicule lourd devant.

Résultat : le chauffeur occupant ce véhicule se tue. L'impact a été si fort que les premiers secours n'ont pas été en mesure d'extirper le corps du chauffeur sur les lieux de l'accident, l'espace restant étant trop restreint.

Les policiers ont fait remorquer l'ensemble de véhicules dans un garage où les pompiers ont désencastré le chauffeur du tracteur. Les autorités ont également trouvé un téléphone cellulaire sur le plancher du camion, ce qui a attiré la curiosité du policier enquêteur.

Le policier en charge de l'enquête a interrogé des témoins. Un automobiliste qui suivait la victime a informé le policier qu'il avait vu des feux de freinage à la dernière minute, mais trop tard. Il n'y avait aucune trace de freinage, les pneus n'ayant pas eu le temps de se réchauffer assez rapidement pour laisser des traces. Le camion précédent le véhicule de la victime a mis les freins pour ne pas percuter le véhicule devant lui et pour protéger son entourage. Malgré cela, le choc a été si fort qu'il a percuté le véhicule devant lui où se trouvaient une maman avec ses deux enfants.

L'enquête du policier auprès des proches du chauffeur a révélé que le téléphone cellulaire de la victime était le prolongement de sa vie et qu'il ne pouvait pas s'en passer. Malheureusement, son téléphone a été la cause de sa mort. L'enquête a également révélé que ce chauffeur était très actif et qu'il essayait de faire plusieurs choses en même temps, dont être sur son compte Facebook ou sur son téléphone en conduisant.

Un fils est né quelques mois après l'accident. La paternité a dû être prouvée par l'ADN de la victime. Ce fut la façon pour cet orphelin d'être en contact avec son père biologique.

Malgré ce que je viens de vous relater, des chauffeurs de véhicules lourds continuent à texter ou à utiliser leur téléphone

cellulaire en conduisant. Même un drame comme celui-ci ne convainc pas ces délinquants; ils sont certains que ça ne leur arrivera jamais. Tout comme la victime, ils se disent capables de faire plusieurs choses en même temps.

Saviez-vous que le territoire de Laval est le lieu où les automobilistes et chauffeurs de véhicules lourds ou d'autobus sont les plus délinquants au Québec en ce qui a trait à l'usage de téléphones cellulaires en conduisant?

Pour le démontrer, les policiers et Contrôle routier Québec ont loué des autobus pour constater ce fait et émettre des contraventions. Leur location d'autobus s'est rapidement payée.

Est-ce que le transporteur utilisant les services de ce chauffeur aurait pu influencer les habitudes de la victime à l'aide d'une caméra intelligente en mesure de reproduire le comportement d'un chauffeur lors d'événements anormaux?

Chaque fois qu'il y a un mouvement brusque ou lorsqu'on décélère rapidement, la caméra filme l'événement qui peut être vu par la suite, et que certains systèmes intelligents analysent et en déterminent la cause.

Dans le cas de notre victime, on s'entend que ce n'était pas la première fois qu'il utilisait le prolongement de sa vie en conduisant. Lors de l'utilisation de son téléphone, il a certes dû faire de faux mouvements ou des décélérations rapides. La caméra aurait filmé ces événements. Les gestionnaires auraient pu en trouver la cause et peut-être intervenir positivement auprès de la victime pour lui faire comprendre le danger d'utiliser un téléphone cellulaire en conduisant. C'est peut-être utopique de penser comme cela, mais ces aides techniques peuvent servir à améliorer le comportement routier de nos chauffeurs de véhicules lourds ou d'autobus.

Vous savez, même en mains libres, l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant est une distraction majeure et une cause d'accident. Pensez-y! Cette victime nous l'a démontré. **TR**

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





**FABRICANT #1
AU CANADA**

- ÉCHANGES ACCEPTÉS
- FINANCEMENT DISPONIBLE
- CENTRES DE PIÈCES ET SERVICE



BUREAUX DES VENTES

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

manac.com
facebook.com/manacinc

FAIT TOURNER LES TÊTES GÉNÈRE DES PROFITS



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