

L'ÉCHO

D U T R A N S P O R T

Avec vous sur la route du succès

SEPTEMBRE 2013

www.lechodutransport.com

L'Écho fait des essais

KENWORTH INNOVE ENCORE!



**LE PRIX AIR PUR À
TRANSPORT BOURASSA ET
CASCADES TRANSPORT**

► **DOSSIER PNEUS :
FIRESTONE LANCE SA LIGNE
écoPRODUITS**

Volvo Trucks. Driving Success.®



L'I-SHIFT. MAINTENANT DE SÉRIE.

PERFORMANCE ÉPROUVÉE À LA DEMANDE POPULAIRE.
NOUS AVONS ENTENDU VOTRE VOIX ET L'AVONS ÉCOUTÉE.

La demande pour l'I-Shift a été si élevée que nous avons décidé de l'inclure en équipement de série sur les nouveaux camions Volvo. Nous avons également ajouté une nouvelle cote de 500 chevaux et 1 850 lb-pi de couple à notre moteur D13 économe en carburant. Cela signifie qu'il est plus facile que jamais d'améliorer l'économie de carburant, la rétention des chauffeurs ainsi que le niveau de sécurité. Visitez volvotruckscanada.com pour plus d'information.



ACTUALITÉS

- 6. Empress emménage dans de nouveaux locaux
- 8. Kenworth poursuit dans l'innovation
- 10. Le DME, synonyme de diésel ?
- 11. AEC en répartition au Collège Champlain
- 12. Nouvelles économiques :
Le péage augmente sur le pont Ambassadeur
Les commandes de camions surpassent 2012
L'Indice TransCore du fret canadien

Dossier Déneigement

- 14. Le MTQ entretien 33 000 km de routes
- 16. La Gaspésie première, Montréal, dernière
- 18. Les municipalités ont un rôle à jouer
- 20. Le déneigement :
une responsabilité partagée

- 22. Nouveau magasin
Traction St-Laurent
- 24. L'Air Pur à Transport Bourassa
et Cascades Transport

Dossier Pneus

- 26. Firestone lance sa
ligne écoProduits
Bridgestone investit
- 28. L'industrie du pneu



- 30. Pneus à semelle large et
à faible résistance au roulement
- 31. Le Double Coin RR680

- 32. Le FED arrive au Port de Valleyfield
- 38. Activités du CTCQ
- 45. Clarens Lavoie et la Loi 430
- 46. Le NV 200 de Nissan
- 47. Pétition pour l'inspection
environnementale obligatoire

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : La référence...
- 35. Échos de l'industrie
- 38. La chronique Import-Export
- 44. Chronique Stratégie d'approvisionnement
- 48. Flotte du mois : Groupe Arsenault
- 50. Gestion des ressources humaines
- 52. Carte postale : Camions en Allemagne
- 54. Sans détour d'Éric Descarries

ASSURANCE CAMIONNAGE

ASSURACTION

TRANSPORT EXPERT INC.

Cabinet en assurance de dommages
Firm in damage insurance

www.transportexpert.com
info@transportexpert.com

1 888 672-4647

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTIONPierre-Luc Déry, Éric Descarries, Mario Dubois,
Johanne Landry, Jean-Pierre Ménard, Christian Sivière**CONCEPTION GRAPHIQUE**Communications graphiques point de mire
www.pointdemire.net**PUBLICITÉ**Julie Soulard | jsoulard@bomartgroup.com
Denis Parent | dparent@bomartgroup.com
Geneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com**VICE-PRÉSIDENTE**

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTSGeneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com
Jocelyne Marsolais | jomarsolais@bomartgroup.com

L'Écho du transport s'adresse à tous les administrateurs de flottes de camions publiques et privées, conducteurs propriétaires, camionneurs de vrac, gestionnaires de l'entretien, acheteurs d'équipement de transport ainsi qu'aux concessionnaires et fabricants de matériel roulant. L'Écho du transport couvre l'ensemble des activités de l'industrie du camionnage.

COÛT DE L'ABONNEMENT

Canada : 25 \$ / 1 an ; 4,50 \$ / unité (taxes en sus).

États-Unis : 65 \$ / 1 an.

Autres pays : 85 \$ / 1 an.

Si vous désirez que votre nom soit retiré de toutes les listes d'envoi autres que celle de L'Écho du transport, faites-le nous savoir par écrit.

Le magazine L'ÉCHO DU TRANSPORT est publié 10 fois l'an (numéros combinés : janvier / février et juillet / août).

Convention de la poste-publication No 40065667

No d'enregistrement 10809

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

48, chemin des Centaures**Ste-Anne des lacs Québec, J0R 1B0****www.lechodutransport.com**

Le Groupe Bomart est spécialisée dans l'édition de magazines, de guides et de sites Internet dans le domaine du transport et de la logistique, parmi lesquels : le Répertoire du transport et de la logistique, le Répertoire des concessionnaires de camions, la Charte des charges et dimensions et le Répertoire des mandataires accrédités.

Tous droits réservés, reproduction interdite à moins d'autorisation spéciale.

Les opinions et propos émis dans cette publication ne représentent pas nécessairement l'avis de la maison.

ISSN 07087040.

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

**Par Guy Hébert**

LA RÉFÉRENCE...

Depuis 1977, l'industrie québécoise, canadienne et américaine de transport routier de marchandises a traversé des périodes de grands changements, dont certains ont bouleversé les façons de faire habituelles. L'aérodynamisme a commencé à faire son apparition

pour donner des profils plus rapides aux camions alors qu'aujourd'hui les accessoires aérodynamiques et la technologie qu'ils englobent servent à diminuer la consommation de carburant.

Depuis 1977, le prix du carburant n'a presque jamais cessé de grimper en flèche et d'établir de nouveaux prix records qui sont constamment battus alors que de nouveaux sommets sont atteints. On parle ici du prix du gallon ou du litre de diesel aussi bien que du prix du baril de pétrole brut. Et même lorsque ce dernier a subi des baisses importantes, les lois traditionnelles du marché voulant que le prix à la pompe suive ont été renversés. Même lorsque le baril baisse le diesel augmente à la pompe.

Depuis 1977, l'industrie du camionnage canadienne a été dérèglementée et les transporteurs américains ont alors découvert un nouveau marché à exploiter. Les entreprises de transport canadienne se sont adaptées et l'industrie a connu une consolidation qui a vu de nombreux petits transporteurs être amalgamés à de nouvelles méga-entreprises. De plus, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont conclu l'ALENA, un pacte de libre échange qui a permis à des transporteurs canadiens et américains à mettre le cap sur la route du Sud.

Depuis 1977, le monde a découvert que la planète subissait un réchauffement climatique dû en partie à des trous dans la couche d'ozone et aussi à cause du manque de respect pour l'environnement de sa population. Gaz à effet de serre, ou encore mieux son acronyme GES sont entrés dans notre terminologie tout comme DEF, EPA, GNL, GNC, DME et combien d'autres. Le diesel est devenu beaucoup plus propre au fil des ans alors qu'il faut maintenant 24 camions pour produire les GES émis par un seul tracteur en 1994. Malgré cela, l'industrie est toujours à la recherche d'un carburant alternatif non polluant et sans danger pour l'environnement.

Depuis 1977, le GPS, l'informatique et autres technologies de pointe sont devenus des composantes de tous les camions et les moteurs. On peut maintenant suivre l'évolution d'un camion sur la route en temps réel. Des filtres ont été modifiés ou simplement changés pour respecter les nouvelles normes EPA et autres. Les transmissions manuelles sont en train de laisser leur place à des systèmes automatiques assurant un rendement optimal de roulement.

Depuis 1977, il n'y a pas eu beaucoup de constantes dans l'industrie du transport routier, mais vous en avez une devant les yeux, L'Écho du transport était là afin de couvrir l'évolution de l'industrie et continuera à être votre référence pour de nombreuses années.





TruckPro

VOUS INVITE À PROFITER DE SON
SERVICE *EXCEPTIONNEL*

GRATUITEMENT

Du 15 octobre au 30 novembre, 2013, **obtenez 1 heure de main-d'œuvre GRATUITE** sur votre prochain entretien préventif

L'avantage TruckPro :

- ✓ **Le plus grand réseau** de centre de réparations pour véhicules lourds au Canada
- ✓ Mécaniciens **spécialisés**
- ✓ **Garantie nationale** d'un an sur pièces et main-d'œuvre
- ✓ Marques nationales et marque privée **exclusive**



1 heure GRATUITE
de main-d'œuvre sur votre
prochain entretien préventif.

Valide pour les **25 premiers clients**,
entre le 15 octobre et le 30 novembre, 2013,
dans les TruckPro participants du Canada.

Limite d'un coupon par client. Valide pour camions classe 8 et remorques. Seulement les coupons originaux seront acceptés. Certaines conditions peuvent s'appliquer. Informez-vous à votre centre de réparations TruckPro pour plus de détails.

Pour usage interne seulement

TruckPro

Nom du client

Nom de la compagnie

Numéro de téléphone du client

Numéro de facture

Date

Signature du représentant TruckPro

Trouvez le centre de réparation le plus près au www.truckpro.ca et prenez un rendez-vous dès aujourd'hui !

EMPRESS LOCATION DE CAMIONS

occupe de nouveaux locaux

Par Guy Hébert

Associé à la famille Lefebvre depuis la fonction de l'entreprise en 1990, Pierre Martin en est devenu le seul actionnaire d'Empress Location de Camions en 2006 en rachetant les parts de ses partenaires originaux. Installée sur la rue Norman à Lachine depuis ses débuts, la société a procédé à l'acquisition d'un nouveau bâtiment sur la rue Saint-Patrick à LaSalle où elle a aménagé en mai 2013.

La nouvelle bâtisse de Empress Location de Camions, aux abords du Canal Lachine, comprend un garage de plus de 20 000 pieds carrés avec 9 baies de service en plus d'une baie de lavage, une autre de préparation des véhicules, un entrepôt de pièces et tous les bureaux administratifs. En 2007, Empress Location de Camions a acheté le concessionnaire montréalais de camions Fuso. En 2011, Empress remportait le titre de concessi-

onnaire de l'année en Amérique du Nord pour ce manufacturier de camions japonais, spécialisé dans les camions de livraison de 14 à 22 pieds.

Depuis qu'il en est devenu le propriétaire unique, Pierre Martin a ouvert une seconde succursale d'Empress Location de Camions à Laval qui compte sur deux autres baies de service. L'entreprise offre maintenant une gamme complète de services tels la location de camions à court et à long terme, la vente de camions neufs et usagés, l'entretien et la réparation ainsi que la cueillette et la livraison de véhicules. « Nous possédons des équipement à la fine pointe dans le garage et les mécaniciens sont formés par Fuso à raison de trois ou quatre sessions de formation par année. Nous pouvons réparer et effectuer l'entretien



Pierre Martin, président d'Empress Location de Camions.

de camions de toutes les marques », de dire Pierre Martin, qui est en quelque sorte né dans l'industrie du transport routier où son père Marcel a fait carrière dans le domaine de la vente et la location de remorques.

Empress Location de Camions offre un service complet de location de camions de toutes marques et de tous types comme des plateformes, des dompeurs, des boîtes sèches et des boîtes réfrigérées. La location à long terme représente 75 % des revenus de location de l'entreprise. De plus, Empress conçoit des programmes sur mesure afin de répondre le plus adéquatement aux besoins de location ou d'entretien des clients. « C'est la combinaison de camions fiables et d'une service impeccable qui incite les clients à revenir. Nous comptons sur des spécialistes pour trouver la solution la plus apte à satisfaire les clients. C'est parce que nous sommes à leur écoute que les PME et les entreprises de livraison de colis et de courrier font régulièrement appel à Empress », ajoute Pierre Martin.

La nouvelle bâtisse d'Empress Location de Camions sur la rue Saint-Patrick à LaSalle.





« GRÂCE À GOODYEAR FLEET HQ, NOS CAMIONS REPRENENT LA ROUTE EN 2 HEURES, 16 MINUTES! »

STEVE GRAHAM – SCHNEIDER NATIONAL

Entre le moment de l'appel et de remise en route, le service d'assistance routière d'urgence 24/7 de Goodyear^{MD} vise à remettre vos camions en route en aussi peu que deux heures. Et ce n'est là qu'un début à savoir comment Goodyear peut vous aider à améliorer la rentabilité de votre parc de camions. En outre, lorsque vous vous inscrivez sans frais au programme Fleet HQ^{MD} de Goodyear, vous pouvez aussi compter sur un réseau national de plus de 2200 détaillants, sur un suivi et un rapport en matière de pneus, sur un programme national de prix, et plus encore.

Pour en savoir plus, composez le 1 800 FleetHQ
ou visitez le www.goodyeartrucktires.com.

GOODYEAR^{MD}
CONDUIRE EN GRAND

KENWORTH POURSUIT DANS L'INNOVATION avec les T680 et T880

Par Guy Hébert

À la fin du mois d'août, *L'Écho du transport* et trois autres publications de l'industrie du transport par camion (deux autres canadiennes et une américaine) étaient les invités de Kenworth pour faire l'essai de différents modèles de camion dont les nouveaux T680 et T880. Les essais se tenaient au Centre technique PACCAR, maison mère de Kenworth. Leader technologique mondial dans la conception de moteurs et autres pièces et accessoires de camion. Le 31 janvier, lors de son assemblée générale annuelle des actionnaires, PACCAR dévoilait que l'entreprise avait fait des profits pour une 74^e année consécutive.

Le Centre technique PACCAR est situé à Mount Vernon, dans l'état de Washington, à environ 110 km au nord de Seattle. Situé sur un magnifique terrain de 243 acres où se trouvent des bâtiments totalisant plus de 220 000 pieds carrés à l'intérieur desquels le manufacturier de moteurs et propriétaire de divisions comme Kenworth et Peterbilt bien connues en Amérique du Nord ainsi que DAF en Europe et au Brésil, possède des



Camion Kenworth T270

installations de recherche et développement de premier plan.

Les laboratoires et autres équipements sont outillés à la fine pointe technologique. À l'extérieur, au milieu d'une magnifique forêt où vit un cheptel de chevreuils, se trouve une piste d'essai de 1,6 mille (2,6 km) avec ses virages inclinés sur laquelle PACCAR effectue de nombreux tests par rapport à la consommation de carburant de ses moteurs et véhicules. À l'intérieur de cette superbe piste se trouve un autre tracé plus sinueux dont l'enrobé de bitume fait souvent place à des roches, des trous et autres éléments qui rendent la conduite plus difficile. Sur cette piste, les camions sont mis à rude épreuve afin de vérifier les niveaux de performance, d'endurance et de robustesse dans des conditions plus difficiles.

Sur ces pistes, il n'est pas rare de voir, aux abords, de beaux chevreuils qui s'aventurent parfois directement sur le pavé pour traverser et se retrouver au centre. La consigne veut

que si vous vous retrouvez au volant sur la piste et qu'un chevreuil décide de la traverser, il ne faut pas nécessairement freiner, il faut klaxonner pour tenter de faire peur à la bête. L'auteur de ces lignes peut affirmer que cela ne fonctionne pas, les chevreuils étant probablement si habitués au vacarme que celui-ci ne les effraie plus.

La qualité du pavé de la grande piste et la facilité de ses tournants escarpés, le confort des cabines, l'efficacité des transmissions automatiques de la nouvelle génération et la douceur de roulement des véhicules lourds faisaient en sorte qu'il était facile d'atteindre rapidement des hautes vitesses sans s'en rendre compte. Pour les essais, il fallait se limiter à 70 m/h (112 km/h). Lorsque la vitesse dépassait la limite prescrite, l'accompagnateur répétait « Vous allez trop vite monsieur, veuillez ralentir ! »

Sur le tracé plus ardu à l'intérieur de la grande piste, il fallait demeurer dans la voie moins accidentée. Lorsque le représentant de



▲ Voilà une vue aérienne de la piste d'essai et de certains bâtiments du Centre technique PACCAR de Mount Vernon, dans l'état de Washington.



Camion Kenworth modèle T680 avec couchette 72 pouces

L'Écho du transport a décidé de vérifier la suspension d'un camion sur la voie inégale, l'accompagnateur l'a rapidement rappelé à l'ordre en lui signifiant « Veuillez demeurer dans la voie de gauche s'il vous plaît ! » Ce dernier a ensuite expliqué au journaliste rebelle que les camions utilisés pour ces essais n'étaient pas tous la propriété de Kenworth. Certains véhicules pouvaient être destinés à des tiers et étaient sur place pour des réparations ou des tests particuliers. Et cet accompagnateur, un chauffeur expérimenté, se voyait mal raconter à ses patrons et au client que la livraison du véhicule serait retardée parce qu'un journaliste québécois avait été un peu téméraire en le conduisant.

Mêmes si elles ne sont pas encore sur tous les camions, les transmissions automatiques comme la nouvelle Ultrashift Plus d'Eaton, gagnent de plus en plus en popularité. Les vitesses changent sans efforts et sans heurts et au moment idéal ce qui génère des économies de carburant optimales. Avec de telles transmissions, le confort des cabines et les moteurs peu bruyants, il est facile d'oublier qu'on est au volant d'un gros camion. Mais lorsqu'on a affaire à des transmissions 10 vitesses comme la Fuller fro18210c ou 6 vitesses telle l'Allison 4500RDS, tous les journalistes présents ont souligné que la conduite était plus robuste et ardue, plus difficile quoi !

Pour ces nouveaux camions, Kenworth a développé une nouvelle palette de couleurs parmi lesquelles on retrouve Oro Adonis (or), Coke Red, Graphite Effect (charbon), Arancia Argos (orange), Solar Red, Ice White, Gray Effect et Kenworth Radiant. De plus, il est possible d'obtenir certains modèles avec le capot raccourci de à 119 pouces par rapport à sa longueur habituelle de 125 pouces. Et ce six pouces de différence, jumelé à une courbe accentuée, fait presque disparaître le capot de la vue du chauffeur. Ces essais ont permis de s'apercevoir que l'innovation qui a marqué l'histoire de Kenworth, qui fête son 90^e anniversaire en 2013, était toujours au rendez-vous avec les nouveaux modèles qui, selon les dirigeants rencontrés, devraient devenir la nouvelle norme pour ceux qui ont toujours apprécié la qualité et la fiabilité de ce fabricant.



Camion Kenworth modèle T680SH



- ✓ **LOCATIONS JOURNALIÈRES, HEBDOMADAIRES, MENSUELLES.**
- ✓ **LOCATIONS SAISONNIÈRES**
- ✓ **LOCATIONS DE CAMION ET DE REMORQUE**



Porteur (classe 5)



Porteur (classe 3)



Porteurs Réfrigérés (classe 3)



Tracteur avec couchette



Tracteur de ville



Remorques sèches



Remorques Réfrigérés

APPELEZ

514-354-9140

VANCOUVER
PRINCE ALBERT
BRANDON

CALGARY
REGINA
WINNIPEG
MONTREAL

EDMONTON
SASKATOON
MISSISSAUGA

CAMIONS ET REMORQUES

MAXIM

www.maximinc.com

LE DME POURRAIT DEVENIR synonyme de diésel

L'usine de production de DME (dimethyl ether – éther diméthyllique) qui vient de commencer la production de ce nouveau carburant dans l'Imperial Valley, une région du Sud de la Californie, est la première installation du genre au monde. Alors que le DME est un carburant connu depuis plusieurs années comme propulsant dans des aérosols de tous genres où il a remplacé les CFE, ou encore dans des pays du tiers monde où on le mélange avec du propane pour en faire un carburant pour la cuisson, Oberon Fuels a développé une méthode pour le transformer en carburant. Il s'agit d'un produit propre offrant une alternative au diésel lorsqu'il est combiné à du gaz naturel ou du biogaz ou du méthane dont le très riche émanant du fumier du bétail.

Par Guy Hébert

Ce n'est pas sans raison que la première usine de production de DME, sous la forme d'un carburant équivalent au diésel, est sise dans la petite municipalité de Brawley en face d'un immense parc d'engraissement avec de nombreux bovins en stabulation. Mélangé au gaz naturel, le DME est carbo neutre mais lorsqu'il est produit avec du méthane émanant de quelconque biomasse, il devient carbo négatif. Ajoutons à cela le fait que le DME ne contient pas de soufre, que sa combustion propre ne génère aucune particule et de très petites quantités de NOx (oxydes d'azote) et qu'il ne contient aucun contaminant, ce qui en fait une solution alternative plus qu'intéressante autant sur le plan environnemental qu'économique.

« Le choix d'établir une première usine de production, d'une capacité de 6000 gallons quotidiennement, dans Imperial Valley était facile. On y retrouve une industrie d'énergies

renouvelables en pleine croissance ainsi que de l'agriculture et de l'élevage, deux secteurs produisant des biogaz requis pour confectionner le DME. De plus, l'agriculture nécessite de nombreux camions et autres véhicules lourds pour ses activités, des clients pour le DME », de dire Dr Rebecca Boudreaux, présidente d'Oberon Fuels, une entreprise en démarrage fondée en 2010 dans la région de San Diego.

« Les camions consomment plus de 55 milliards de gallons de diésel chaque année aux États-Unis et il y a beaucoup d'intérêt pour des alternatives plus propres et plus économiques. Plusieurs manufacturiers tels Volvo, Nissan et Isuzu font présentement l'essai de camions roulant au DME. De plus, les véhicules existants peuvent être facilement modifiés pour utiliser du DME. Oberon Fuels a développé un concept d'usines de production modulaires sur plateforme pouvant être érigées à peu près n'importe où car elles peuvent être transportées par camion », ajoute madame Boudreaux, détentrice d'un doctorat en chimie.

Oberon Fuels envisage que dans un avenir proche, des convertisseurs de DME pourraient être déployés dans des sites éloignés où il est présentement ardu d'y implanter des opérations industrielles. De plus, le fait que les plateformes de production soient modulaires permet aisément d'augmenter la



Un des camions développés par Volvo pour l'essai du DME.

production en y ajoutant de nouvelles plateformes. Les premiers essais de production à Brawley ont commencé en juin dernier. Les résultats étant concluants, Oberon Fuels a cessé la production pour compléter la construction des installations. Le tout devrait être en ligne et prêt à produire ce nouveau carburant en 2014.

Dans Imperial Valley, de la biomasse animale et alimentaire sera utilisée pour produire le DME. On retrouve plus de 300 000 têtes de bétail dans la région. Pour Neil Senturia, chef de la direction d'Oberon Fuels : « Il s'agit d'une de ces rares occasions qui se présentent lorsque vous avez la chance de non seulement faire du bien, mais bien le faire. Ce nouveau carburant peut faire la différence sur la dépendance énergétique des USA, autant que sur l'empreinte environnementale sur la planète. Nous recherchons actuellement des partenaires qui veulent cheminer avec nous afin de changer le paysage des carburants alternatifs. »



Voici le type de réservoir, sensiblement similaire à ceux utilisés pour le gaz naturel comprimé et le propane, qui devrait servir au DME.

UNE AEC en répartition

En réponse à une demande croissante dans l'industrie du transport et de la logistique, le Collège Champlain Saint-Lambert offre maintenant une AEC en répartition (Attestation d'études collégiales), un certificat reconnu par le Ministère de l'Enseignement supérieur, Recherche, Science et Technologie. L'AEC en répartition peut être obtenue par les services RAC (Reconnaissance des Acquis et des Compétences). Les services RAC sont destinés aux personnes qui ont une expérience importante en transport et logistique, et qui souhaitent que celles-ci soient officiellement reconnues. Le processus RAC réduit souvent le temps nécessaire pour obtenir une reconnaissance officielle, et le délai moyen d'obtention de cette AEC est généralement de 12 semaines, mais il peut varier selon le candidat.

Les services RAC sont également disponibles aux entreprises qui désirent investir dans leurs employés en améliorant leurs connaissances et leurs compétences. Les services RAC du Collège Champlain offrent beaucoup de flexibilité : les candidats ont la possibilité de participer aux évaluations, aux simulations et aux activités de formation pendant la journée, le soir ou le week-end et ce, en français ou en anglais. Quelles que soient les options choisies, les ressources sont disponibles en tout temps sur le site web des services RAC du Collège, et il n'y a pas de frais supplémentaires pour y accéder.

Par leur disponibilité aux entreprises, les services RAC peuvent, par exemple, aider en donnant une nette comparaison entre les compétences que possèdent déjà leurs employés et celles qui leur font défaut. Cet exercice permet d'identifier, au sein d'une entreprise, les travailleurs qui possèdent l'expérience nécessaire pouvant mener à l'obtention d'une AEC à l'aide des services RAC. En investissant dans leurs employés, les entreprises peuvent améliorer la rétention de ces derniers, et bénéficier des avantages découlant d'un élargissement continu de leurs connaissances et de leurs compétences. Les services RAC du Collège Champlain offrent des séminaires sur les lieux de travail, des séances de formation ponctuelles, la disponibilité de spécialistes au sein du Collège pour répondre aux questions des travailleurs, et du temps de formation sur une base individuelle lorsque requis.

L'AEC en répartition comprend une variété de compétences, dont certaines ciblent des sujets clés de l'industrie, tels que la répartition locale, la répartition longue distance, la gestion des opérations, les procédures douanières et le transport spécialisé. D'autres compétences se concentrent sur des éléments non techniques nécessaires aux opérations de tous les jours, comme la communication en entreprise, le service à la clientèle et aux ventes, le travail d'équipe et la supervision du personnel. Le Collège Champlain Saint-Lambert est un cégep public qui a récemment été nommé par le gouvernement du Québec comme l'un des quatre centres d'expertise pour la reconnaissance des acquis et des compétences (CERACs). Le campus est situé à Saint-Lambert et se trouve à quelques pas du métro Longueuil. Il y a aussi un centre de service à Vaudreuil-Dorion afin de mieux vous servir. Pour information, visitez le site www.champlainrac.com/fr/programmes/aec/transport-et-logistique-repartition/.



- ✓ **UN SERVICE AVEC UNE VISION LOCALE ET DES CAPACITÉS NATIONALES.**
- ✓ **DES SOLUTIONS TAILLÉES SUR MESURE POUR CHAQUE CLIENT.**
- ✓ **DES SOLUTIONS RAPIDES ET EFFICACES EN TOUT TEMPS.**
- ✓ **UNE ÉQUIPE AVEC DES DÉCENNIES D'EXPÉRIENCES ET D'EXPERTISES.**

MODÈLES POPULAIRES EN LOCATION



APPELEZ

514-354-9140

VANCOUVER
PRINCE ALBERT
BRANDON

CALGARY
REGINA
WINNIPEG
MONTREAL

EDMONTON
SASKATOON
MISSISSAUGA

CAMIONS ET REMORQUES

MAXIM

www.maximinc.com

Le péage augmente sur le pont Ambassadeur

Le péage sur le pont Ambassadeur (Ambassador Bridge) qui traverse la rivière St. Clair entre Windsor, en Ontario et Détroit, au Michigan, a augmenté de 25 cents par essieu au mois d'août dernier. C'est donc dire que le coût du péage pour un camion de 80 000 livres avec cinq essieux atteint maintenant 27,50 \$. Le péage est identique que l'on décide de payer en devises canadienne ou américaine et il s'agit de la seconde hausse en moins d'un an.

Le péage coûte maintenant 3,50 \$ par essieu pour les camions de 36 000 livres ou moins, 4 \$ par essieu pour les véhicules de 36 001 à 54 000 livres et 5,50 \$ par essieu pour les camions de 54 001 à 145 000 livres. Le coût pour les automobiles a également augmenté de 0,25 \$ à 5 \$.



Les commandes de camions surpassent 2012 de 36.2%

Les commandes nord-américaines de camions totalisaient 17 600 au mois de juillet dernier, soit le plus bas niveau de l'année. Mais ces résultats étaient quand même supérieurs de 36.2 % à ceux enregistrés au mois de juillet 2012, selon une analyse d'ACT Research. Les commandes pour juillet dernier étaient inférieures de 6.5 % aux 18 831 camions commandés en juin 2013. Même si la hausse d'une année à l'autre est la plus importante depuis 21 mois, ça reflète plus la faiblesse du marché en 2012.

Kenny Vieth, président d'ACT Research, affirme que les résultats pour juillet sont

satisfaisants pour ce qui est normalement le mois le plus faible de l'année. Pour les sept premiers mois de 2013, les commandes nord-américaines totalisent 149 723 ou une hausse de 13.1 % par rapport aux 132 331 pour la même période en 2012. Un sondage de la maison CK Commercial Vehicle Research démontre que plus de flottes devraient commander des véhicules de classe 8 au cours des prochains mois. Selon le sondage, 65 % des gestionnaires consultés affirmaient planifier placer des commandes au cours des trois prochains mois.

L'indice TransCore du fret canadien évite sa léthargie traditionnelle

L'Indice du fret canadien de TransCore Link Logistics n'a pas connu de gros changements en juillet par rapport au mois de juin ainsi qu'à la même période l'année dernière, évitant une léthargie quasi traditionnelle enregistrée au mois de juillet. Les transports transfrontaliers représentaient 70 % de tout le volume de

livraison. Les livraisons d'une province à une autre à l'intérieur du Canada ont enregistré une diminution de 9 % comparativement au mois de juillet 2012. Mais d'un autre côté, les marchandises canadiennes destinées au marché américain ont connu une hausse de 17 % par rapport à la même période l'année dernière.

Les affichages d'équipement pour le mois de juillet 2013 ont atteint leur plus haut niveau depuis les 10 dernières années enregistrant une hausse de 10 %, soit 14 % de plus que pour la même période 12 mois auparavant. Le ratio équipement/cargaisons en juillet a augmenté à 2.62 alors qu'il était de 2.37 le mois d'avant.

BEAUJEAN

LOCATION DE REMORQUES



NOUVEL ARRIVAGE
PLUS DE 250 REMORQUES NEUVES :
Tandem et Tridem sèches et réfrigérées
ET PLUS DE 250 REMORQUES D'ENTREPOSAGE

- » Remorques 2 et 3 essieux disponibles
- » Plates-formes 53 pieds
- » Court ou long terme
- » Remorques d'entreposage

514 645-7070
www.locationbeaujean.com

Le MTQ déblaie la neige sur près de 33 000 km de routes

Par Guy Hébert

Le territoire du Québec est immense et les conditions climatiques peuvent différer d'une région à l'autre. Ce n'est pas une sinécure que d'entretenir près de 33 000 kilomètres de route mais c'est le défi que doit relever le ministère des Transports du Québec. Et ce défi se complique pour les équipes affectées au déblaiement des routes et chemins lors de la saison hivernale. Selon Jacques Nadeau, porte parole du ministère des Transports du Québec, le chiffre exact était de 32 396 km pour l'hiver 2012-2013 mais avec les nouvelles routes et les prolongements de chemins réalisés au cours des derniers mois, le chiffre serait plus proche de 33 000 km pour l'hiver 2013-2014.

Et c'est plus de 1600 camions qui seront mis à profit pour l'entretien du réseau routier sous la responsabilité du MTQ au cours des prochains mois afin de déneiger autoroutes, routes, chemins et rangs. De ce nombre, un peu plus de 200 sont des véhicules appartenant au MTQ. Ce dernier a plutôt recours à plus d'un millier de camions provenant de flottes privées dont les services sont loués pour réaliser des opérations de déblaiement de neige et d'épandage de sel.

Pour compléter les effectifs requis, près de 400 charriages, bennes basculantes, auto-niveleuses et autres véhicules appartiennent à des municipalités qui les prêtent au MTQ.

Pour l'hiver qui approche à grands pas, les responsables du ministère prévoient épandre quelques 778 000 tonnes de sel traditionnel. Dans le but d'appliquer une politique d'achat au Québec lorsque c'est possible, le MTQ s'approvisionne presque exclusivement auprès des opérateurs des mines salines des Îles-de-la-Madeleine. Ce volume impressionnant de sel représente un peu plus de la moitié de tout le sel qui sera épandu sur les routes et chemins au Québec, y compris les réseaux routiers municipaux, au cours du prochain hiver.

Il n'est pas rare de voir les mêmes véhicules qui effectuent le déneigement et le déblaiement procéder à l'épandage de sel dans le cadre des opérations de déglacage. La majorité des camions affectés aux activités de déneigement sont des véhicules polyvalents pouvant effectuer plusieurs opérations et servant à plusieurs saucées. L'épandage de sel et autres produits fondants font l'objet d'une gestion environnementale importante.

Information météo routière

Le réchauffement de la planète et les changements climatiques qu'il cause, risquent de modifier les conditions de conduite en hiver. Il est en effet prévu que les vagues de froid intense deviennent moins nombreuses, mais que les périodes de redoux hivernaux soient plus fréquentes. Les précipitations verglaçantes risquent d'augmenter et les tempêtes hivernales, bien que moins fréquentes, devraient s'intensifier.

Ces nouvelles conditions météorologiques pourraient avoir des impacts sur l'état de la chaussée. En effet, la multiplication des cycles gel-dégel mènerait à l'augmentation des phénomènes de fluage des pavages. De plus, en raison de l'augmentation anticipée des précipitations, l'utilisation accrue de sels de voirie serait à prévoir, avec les impacts environnementaux que cela comporte.

Et pour assurer un déploiement optimal des tous ces effectifs et ainsi assurer que le réseau routier demeurera praticable avec le moins d'interruptions possibles, le MTQ compte sur un réseau de stations météo routières. Ce dernier compte 49 stations fixes réparties un peu partout à travers le Québec. S'ajoutent à ces stations fixes quelques 185 autres stations, mobiles cette fois. Ces stations mobiles sont installées sur des véhicules circulant sur les routes.

Toutes ces stations fournissent de nombreuses données en temps réel, comme la température, la vitesse des vents et autres informations météorologiques aux responsables des opérations de déneigement du MTQ d'une région à l'autre. Il est ainsi possible d'assurer une gestion optimale de tous les effectifs afin que les chaussées sur lesquelles roulent les camionneurs et automobilistes au Québec, soient entretenues de façon sécuritaire, même en hiver.



C'est un réseau routier de près de 33 000 km que le ministère des Transports du Québec et ses nombreuses équipes dans toutes les régions doivent déneiger tout au long de l'hiver.



Soyez prêt à travailler!

Hewitt a le CT660
qu'il vous faut

Nombreux camions CT660 en inventaire ayant des spécifications différentes afin de répondre à vos besoins.

Communiquez avec nous dès aujourd'hui pour obtenir plus d'informations.

hewitt.ca | 1 855.CAMION4

Hewitt



Service par Excellence

MONTRÉAL EST LA RÉGION où le MTQ déneige le moins de km

Par Guy Hébert

Parmi toutes les régions administratives le long du réseau routier de près de 33 000 km pour lequel le ministère des Transports du Québec est responsable du déneigement, c'est la région de Montréal qui se retrouve au dernier rang avec seulement 654 km entretenus par le MTQ. Au premier rang, se trouve la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, avec quelques 3 668 km. La région Mauricie-Centre-du-Québec occupe le second rang avec 3 213 km.

Sur un territoire aussi vaste que celui du Québec, où la densité de la population

n'atteint pas la barre des 5 habitants au kilomètre carré, ce n'est pas là où la densité est la plus élevée que le ministère des Transports est le plus occupé. Voici le classement des régions administratives du Québec par rapport aux 32 396 kilomètres entretenus par le MTQ en 2012-2013 :

Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	3 668 km
Mauricie-Centre-du-Québec	3 213 km
Laurentides-Lanaudière	3 140 km
Chaudière-Appalaches	3 126 km

Abitibi-Témiscamingue	2 800 km
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	2 592 km
Est-de-la-Montérégie	2 445 km
Estrie	2 155 km
Capitale Nationale	2 017 km
Ouest de la Montérégie	1 939 km
Côte-Nord	1 829 km
Outaouais	1 801 km
Laval-Mille-Îles	1 017 km
Île de Montréal	654 km



EV900
Épandeur d'abrasifs

BA100
Benne isolée pour asphalte

AR9500
Harnais à accouplement rapide pour chargeur

BEU900
Benne 4 saisons en U

BE5900
Benne 4 saisons standard

AR9000
Harnais à accouplement rapide

W. CÔTÉ & FILS LTÉE
MANUFACTURIER D'ÉQUIPEMENTS
DE DÉNEIGEMENT ET DE DÉGLAÇAGE
19 rue Côté, Mercier, QC J6R 2B9
Tél.: (450) 691-2967 Fax: (450) 691-2830
www.w-cote.com e-mail: info@w-cote.com

RABATTEZ LES MONTAGNES, SOULEVEZ LES SOURCILS.

MP8 505E+

LE MOTEUR MACK ECONOBOOST DE 505 CH ET 1860 LB-PI DE COUPLE

Avec 505 chevaux dans un moteur de 13 litres et 1860 lb-pi de couple dans les deux plus grandes vitesses, notre nouveau Mack® Pinnacle^{MC} se dit fin prêt. Prêt à quoi, dites-vous? Prêt à tout ce qui vous chante, voilà! Les passages et pentes abruptes? Rabattus. Les charges écrasantes? Allégées. De même que le MP8 lui-même, qui pèse presque 300 livres de moins que les moteurs de 15 litres des concurrents. Et pensez à l'économie de carburant—parce qu'elle sera considérablement accrue. Il n'y a pas de mal à rester surpris.

MackTrucks.com/Engines



Mack est fier de collaborer avec **BRIDGESTONE**



DANS LE DÉNEIGEMENT, les municipalités sont d'importants joueurs

Par Guy Hébert

Le réseau routier du Québec est immense et comprend environ 185 000 kilomètres de routes. À l'intérieur de ce réseau, le ministère des Transports du Québec est responsable de près de 29 000 km d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales et de routes collectrices ainsi que de 4 700 ponts et viaducs, 1 200 km de chemins d'accès aux ressources et 3 600 km de chemins de mine. Ce sont les municipalités qui s'occupent de l'entretien de la grande majorité du réseau routier québécois, des rues, des chemins, des boulevards, des avenues, des rangs et autres artères de circulation totalisant quelques 92 000 km.

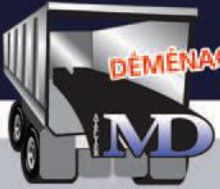
Dans une étude portant sur l'adoption possible d'une politique de Gestion environnementale des sels de voirie au Québec, publiée en septembre 2010, il est mentionné que les municipalités assurent 78% de la gestion du réseau routier québécois. L'autre segment de 22 % est la responsabilité du MTQ. On retrouve au Québec 883 municipalités locales régies par le Code municipal, 228 autres sont régies par la Loi sur les

cités et villes. Il faut ajouter à ce nombre 14 municipalités locales régies par la Loi sur les villages nordiques et l'administration régionale Kativik, 9 régies par la Loi sur les villages cris et le village naskapi. C'est donc un total de 1 134 municipalités auxquelles s'ajoutent 153 territoires ou communautés qui ne sont pas des municipalités.

Ces 1 287 organisations municipales doivent entretenir les routes sur leur territoire. Plusieurs font appel à leur propre flotte et complètent les opérations en en sous-traitant une partie, peut-être l'ensemble dans certains cas, à des entrepreneurs privés possédant des charrettes, des épandeurs, des auto-niveleuses, des souffleuses et autres véhicules nécessaires. Dans de nombreux cas, des entreprises sont des membres de l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ).

« Parmi nos quelques 500 membres, environ 200 sont actifs dans le secteur du déneigement. Selon nos estimations, ces 200 membres possèdent entre 1 000 et 1 200 véhicules qui





ATELIER MARCO DESROSIERS

4541, chemin du Lac, St-Gabriel de Brandon QC J0K 2N0

Tél. : 450 835-0345 Cell. : 450 803-0445 www.ateliersmd.com

Vente et installation de polymère (téflon)

Nouveaux distributeurs
 Teflon Bas St-Léon 418-882-6638
 Les Ateliers Dufour & Ass 819-874-2723

Un Seul endroit pour installer Téflon & toile

- Revêtement sans joint mur à mur
Maximum 16 pieds de large, longueur et épaisseur désirées
- Répro (noir) UHMW-PE 5 fois plus résistant que le HMW
- Matrox pour asphalte chaude
- Fabrication et réparation de benne basculante





sont consacrés aux opérations de déneigement un peu partout au Québec. De leur côté, les municipalités québécoises gèrent un parc de véhicules affectés au déneigement beaucoup plus impressionnant», de dire Yvan Grenier, directeur général de l'APMLQ.

Ce dernier pense qu'il n'est pas farfelu de croire que les municipalités du Québec possèdent chacune une moyenne de 3 ou 4 véhicules, ce qui permettrait d'évaluer à quelques 36 000 à

48 000 camions municipaux dédiés aux opérations de déneigement. Il ne faut pas oublier la contribution de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) dont les membres travaillent plus souvent au déneigement dans les centres urbains. Il s'agit des villes où le déblaiement et le déneigement sont suivis de souffleuses qui soufflent les bancs de neige dans des bennes basculantes appartenant à des camionneurs artisans.

L'ANCAI compte quelques 5 000 camionneurs propriétaires parmi ses membres et ces transporteurs sont abonnés à l'un des 74 postes locaux de courtage à but non lucratif autorisés par la Commission des transports du Québec. Bref, il n'est pas faux de prétendre que lorsqu'une tempête s'abat sur le Québec en hiver, ce sont des milliers de véhicules de tous genres qui travaillent à déneiger le réseau routier québécois.

430-446-5000
1285 boul. de l'industrie
Beloeil Qc.Can. J3G-4S5

-RACK EN ACIER FAIT SUR MESURE
-HAUTEUR SELON VOS BESOINS
-FACILE À INSTALLER
-AUCUN SUPPORT QUI EXCÈDE À L'INTÉRIEUR

LAGACE
frères inc
www.benneslagace.com

LE DÉNEIGEMENT est une responsabilité partagée

Par Guy Hébert

Le déneigement des routes au Québec est effectivement une responsabilité partagée entre le ministère des Transports du Québec et les municipalités sur son territoire, entre les organisations publiques et l'entreprise privée. Du côté de l'industrie du transport routier des marchandises, il existe des obligations relatives au déneigement des véhicules et cette responsabilité est également partagée, entre les expéditeurs, les transporteurs et les conducteurs.

Voici quelques renseignements contenu dans un fascicule publié conjointement par Transports Québec, la CSST, Ressources humaines et Développement social Canada ainsi que l'Association sectorielle transport entreposage (ASTE) :

ÉQUIPEMENT
DHP
 L'excellence d'un service
SUCCESSALES:
 Québec
 Saguenay / Lac St-Jean
 Rive-Sud de Montréal
 Rive-Nord de Montréal

Système breveté qui suit les reliefs de la route

Système DHP pour :

Améliorer le déblaiement des routes

Diminuer la consommation de sel

Diminuer le temps d'opération

Système de lames
 amovibles en acier avec lames de 24"

Système
 comprenant 2 ressorts par lame et une connection afin d'assurer un meilleur mouvement

Améliorez votre rendement

Système
 avec lames au carbure de type gros bullnose (65g)

Lames DHP

(418) 650-5505 | 1 866 650-5505
 3003, avenue Watt (Parc Colbert) Québec
 (Québec) G1X 3W2
 Téléc.: (418) 658-5505

La présence de neige ou de glace sur un véhicule lourd circulant sur les chemins publics représente un danger potentiel pour les autres usagers de la route. En effet, une chute de neige peut réduire considérablement la visibilité, alors qu'une chute de glace peut blesser des piétons, endommager des voitures et même causer des accidents. Il est donc indispensable que tous les intervenants en transport lourd, qu'ils soient expéditeurs, exploitants ou conducteurs, se conforment à leurs obligations en matière de déneigement des véhicules. Diverses dispositions législatives et réglementaires, tant québécoises que fédérales, encadrent ces activités de déneigement. Elles visent essentiellement à prévenir les accidents routiers ou de travail.

Les contrevenants aux lois et règlements en vigueur sont passibles d'une amende ou même d'une peine d'emprisonnement. Les principales dispositions citées dans le présent document sont, pour le Québec, le Code de la sécurité routière (CSR), la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) et le Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) ainsi que, pour le fédéral, le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail (RCSST), le Code canadien du travail (CCT) et le Code criminel.

L'expéditeur doit :

- » établir des méthodes de travail sécuritaires et superviser les opérations;
- » transmettre les consignes au conducteur pour une utilisation adéquate des systèmes de déneigement;
- » fournir le matériel, l'équipement ainsi que les dispositifs de sécurité réglementaires à toute personne à qui il permet l'accès au lieu de travail;
- » veiller à ce que les travaux de déneigement effectués à plus de 3 m (RSST) ou 2,4 m (RCSST) du sol se fassent sur une surface munie de garde-corps ou fournir au conducteur un dispositif de protection contre les chutes;



- » s'assurer que les lieux et les installations sont conformes et sécuritaires;
- » s'assurer que toutes les mesures de sécurité applicables sont respectées;
- » prendre les mesures raisonnables afin de protéger le travailleur lorsque, faute d'espace, le déneigement s'effectue à l'extérieur de la cour de l'expéditeur.

L'exploitant doit :

- » former et informer le conducteur sur les dangers liés au déneigement des véhicules et sur la façon de les prévenir;
- » fournir au conducteur des équipements de protection adéquats et bien entretenus;
- » mettre en place des méthodes de travail sécuritaires;
- » s'assurer que le conducteur respecte les normes en vigueur en matière de santé et de sécurité du travail;

» s'assurer que toutes les mesures de sécurité applicables sont respectées;

» s'assurer que le véhicule est exempt de neige ou de glace à son arrivée chez l'expéditeur.

Le conducteur doit :

» suivre les méthodes de travail sécuritaires établies par l'exploitant et l'expéditeur;

» utiliser le matériel, l'équipement et les dispositifs de sécurité recommandés qui

sont mis à sa disposition pour le déneigement du véhicule;

» appliquer les règles de sécurité ainsi que les mesures de prévention prescrites, de manière à ne pas mettre en danger sa sécurité, ni celle des autres.

Le fascicule suggère aussi diverses opérations qui peuvent être réalisées afin d'assurer le déneigement adéquat des véhicules lourds comme par exemple l'usage de systèmes mécaniques, de pelles de toit, de station de déneigement et d'équipements de retenue.





**METAL
PLESS INC.**

Qualité depuis 1976

Contactez-nous maintenant

1.866.362.1688



**#1 DE LA GRATTE À
NEIGE AU QUÉBEC**

www.metalpless.com

TRACTION ST-LAURENT

inaugure son nouveau magasin

Par Guy Hébert

C'est en présence de plus d'une centaine d'invités, de clients et de dirigeants du groupe Traction Québec et d'UAP que Traction St-Laurent a procédé à l'inauguration de son nouveau magasin le jeudi 12 septembre dernier. Situé sur le chemin Montée-de-Liesse, tout près des autoroutes 40 et 13, dans l'arrondissement montréalais de Saint-Laurent, le nouveau magasin occupe une superficie de 23 000 pieds carrés, dont une salle de montre qui en couvre près de la moitié.

« C'est le nouveau concept que nous aimerions donner à nos 100 magasins Traction d'un bout à l'autre au Canada, dont 32 au Québec. C'est un peu comme une grande surface de pièces et accessoires de camions. Je crois que l'ère des comptoirs où il fallait se rendre pour passer au travers d'un catalogue avant de placer sa commande est révolue. Les camionneurs, les gestionnaires de flottes, les responsables de l'entretien et les mécaniciens peuvent maintenant se rendre dans un magasin comme Traction St-Laurent et faire le tour des étagères



La bâtisse abritant le nouveau magasin Traction St-Laurent.

afin de choisir les articles requis, avec le prix inscrit sur chaque tablette sous le produit », explique Gaétan Delisle, directeur régional des ventes du groupe Traction Québec.

Le directeur de Traction St-Laurent, Dominique Duchesne, croit que la disponibilité des pièces sera une des clefs du succès du nouveau magasin : « Nous avons un inventaire de plus de 2 millions de dollars comprenant plus



Dominique Duchesne, directeur de Traction St-Laurent et Gaétan Delisle, directeur régional des ventes du groupe Traction Québec.



▲ Pour officialiser cette journée, la coupe du ruban traditionnel. Sur la photo, on reconnaît : Gaétan Delisle, directeur régional des ventes du groupe Traction; Vito Ferrera, Julien Pol Turcot, Francis Messier, Pierre Piché, vice-président régional du groupe Traction et TW; Pierre Rachiele, Sébastien St-Pierre, Gilles Montpetit, Robert Guilbault, Luc Champagne, Serge Ste-Marie, Pierre Gravel, Mary Pellin, Dominique Duchesne, directeur de Traction St-Laurent et Jacques Lagrange.

de 36 000 UGS (Unité de Gestion des Stocks/ SKU – Stock Keeping Unit) de pièces et accessoires différents. En tout et par tout, nous avons accès à plus de 250 000 UGS et le centre de distribution régional de Longueuil nous réapprovisionne trois fois par jour. C'est donc dire que si un client veut un article quelconque que nous n'avons pas en stock, les chances sont excellentes que nous puissions l'obtenir en dedans de 24 heures. »

Traction St-Laurent offre des pièces d'origine en plus de sa marque maison HD+ qui englobe une grande variété de pièces et accessoires de qualité comparable aux pièces des manufacturiers, mais à des prix plus économiques. Sis au cœur de l'île de Montréal, au carrefour des principaux axes routiers de la région métropolitaine et au centre d'un secteur où l'on retrouve de nombreux transporteurs et plusieurs flottes privées, il va sans dire que Traction St-Laurent devrait rapidement se créer une clientèle intéressante.

LOUE-VAN FAIT DES VAGUES

dans le monde de la location de remorques

Par Guy Hébert

L'entreprise célèbre ses 30 ans cette année mais c'est en 2007 alors qu'elle comptait 185 remorques qu'Éric Pelletier en est devenu le propriétaire. Ce dernier avait établi une stratégie de développement dictant de ne pas faire trop de vagues publiquement alors que Location de remorques Loue-Van a connu une croissance plus qu'intéressante au cours des dernières années. Maintenant qu'elle approche la marque des 1 500 remorques à louer à court et/ou long-terme, Location de remorques Loue-Van a atteint une vitesse de croisière lui permettant de créer des remous dans l'industrie.

Éric Pelletier n'est pas un nouveau venu dans l'industrie du transport alors qu'il était directeur général d'un fabricant américain de remorques avant de procéder à l'acquisition d'une petite entreprise appartenant à Jean-Paul Dion en 2007. Mais on ne peut pas dire qu'il avait choisi le meilleur moment pour partir en affaires alors qu'il a pris en main les rênes de sa nouvelle entreprise en plein cœur du début de ce qui allait devenir la pire crise économique depuis la grande dépression des années 1930.

Malgré cela, Loue-Van achetait 400 remorques au cours des cinq premiers mois de son histoire. Et après avoir survécu à ce creux de vague, Éric Pelletier a insufflé à Loue-Van son air d'allée qui perdure toujours. Les années suivantes furent consacrées à développer les marchés du Québec et de l'Ontario et en 2012, l'entreprise acquérait un autre lot de 400 remorques. Cette progression se poursuit puisqu'au cours des sept premiers mois de 2013, Loue-Van a ajouté 400 autres remorques à sa flotte au Québec et en Ontario. L'entreprise est également présente en Alberta où elle a des activités à Calgary, en complément à un réseau comprenant des installations et des remorques à Toronto, Cornwall, Coteau-du-Lac et à son nouveau siège social de la Montée Masson à Laval.

Loue-Van loue des remorques de route et d'entreposage fermées (Dry Van) de 26 à 53 pieds, surbaissées et à plateau. Loue-Van effectue également la vente de remorques usagées avec un inventaire minimal de 200 unités disponibles en tout temps. « Je ne crains pas de dire que nous vendons au meilleur prix sur le marché en offrant aux

clients un financement avantageux avec des mensualités reflétant les taux de location », de dire Éric Pelletier.

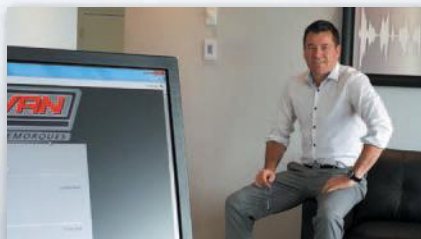
Bâtie sur des fondations solides et ayant développé une clientèle impressionnante sans faire de bruit sous la gouverne d'Éric Pelletier, Location de remorques Loue-Van entre dans un nouveau chapitre de son histoire. Ne soyez pas surpris de voir des publicités et des commandites de cette dynamique entreprise qui a su, après des débuts modestes, se créer une niche porteuse. Pour en savoir plus, rendez vous sur le site www.loue-van.com ou communiquez avec un de nos représentants en composant le 450 973-2996.

LOUE-VAN
LOCATION DE REMORQUES
450-973-2996

1455 Montée Masson
Laval, QC, H7V 3P8



450 973-2996 / www.loue-van.com



Éric Pelletier a déployé l'étendue de sa connaissance du milieu de la location de remorques pour faire de Loue-Van un joueur à surveiller avec une croissance impressionnante.

En face de son siège social de la Montée Masson à Laval, Location de remorques Loue-Van possède un terrain de 1 200 000 pieds carrés pour entreposer des remorques.



TRANSPORT BOURASSA ET CASCADES TRANSPORT se partagent le prix Air Pur

Par Guy Hébert

L'ASMAVERMEQ (Association des mandataires en vérification mécanique du Québec) tenait son 22^e congrès annuel les 5 et 6 septembre derniers au Fairmont Manoir Richelieu, à Pointe-au-Pic. Les membres présents et leurs conjoint(e)s avaient un horaire fort chargé dont un tournoi de golf sur le magnifique parcours charlevoisien adjacent à l'hôtel le jeudi, suivi d'un souper en soirée. La championne en nage synchronisée médaillée d'or aux Jeux olympiques de Barcelone, Sylvie Fréchette, était présente pour parler de son chemine-



▲ Serge Bergeron (à gauche), de Transport Bourassa et Alain Boutin (à droite), de Cascades Transport, ont reçu le prix Air Pur des mains de Pierre Gravel, éditeur de *L'Écho du transport*, commanditaire du trophée.

ment. Le tournoi de golf et l'encan silencieux de la soirée se tenaient au profit de la Fondation neuro trauma Marie Robert. Le vendredi, les participants ont eu droit à des conférences des docteurs Frédéric Lafleur, coroner investigateur du Bureau du Coroner du Québec au petit déjeuner et Louis Crevier, neurochirurgien coordonnateur de l'unité de traumatologie du CHU Sainte-Justine lors du dîner. Ce dernier était le président honoraire de ce 22^e congrès.

Tout au long de la journée, M^e Pierre-Olivier Ménard Dumas, d'Heenan Blaikie, Marc Blackburn, de Data Dis, Jean-Marie De Koninck, président de la Table québécoise de la sécurité routière, Jean-Guy Trottier, directeur général d'Auto Prévention ainsi que Claude Pigeon, chef du Service de la vérification mécanique et du soutien aux mandataires à Contrôle routier Québec ont animé des ateliers tous plus intéressants les uns que les autres.

Et comme c'est devenu une tradition au congrès de l'ASMAVERMEQ, l'association a remis des certificats de reconnaissance à Transport Bourassa, Cascades Transport, Transport Jacques Auger, Natrel et Groupe Gaudreau. Puis au moment de remettre le prix Air Pur, commandité par *L'Écho du transport*, Frédéric Lafleur, président de l'ASMAVERMEQ, a dévoilé que pour une première fois, le jury n'avait pu départager entre deux des candidats et c'est donc Cascades Transport et Transport Bourassa qui sont les lauréats 2013 de ce prestigieux prix du transporteur modèle en environnement.

JEAN-PAUL GAUTHIER
ASSURANCE TRANSPORT



DIVISION DU

GROUPE OSTIGUY & GENDRON

Cabinet en assurance de dommages et cabinet de services financiers

Flottes / Voituriers / Canada - USA
Cargo / Entreposage
Biens commerciaux
Responsabilité / Umbrella
Pollution / Cautionnements / Assurance collective



450 662-2210 1 800 662-3313
ostiguygendron.com



▲ Le coroner investigateur Dr Martin Sanfaçon semble avoir convaincu les membres de la nécessité pour le Gouvernement du Québec d'adopter un programme d'inspection obligatoire pour les véhicules de 10 ans et plus.

Transport Bourassa, qui compte 160 camions et 500 remorques, a retenu l'attention du jury grâce à ses camions et remorques aérodynamiques, ses moteurs écologiques, ses contrôleurs et limiteurs de vitesse qui font en sorte que les camions ne roulent jamais à

plus de 100 km/h, ses pneus à haute efficacité énergétique, des gps dans tous les véhicules, des chauffe-moteurs programmés. En tout et partout, Transport Bourassa évalue que tous ces ajouts et toutes les modifications génèrent des économies de plus de 50 000 litres de carburant annuellement.

Quant à Cascades Transport, qui compte 130 tracteurs et 600 remorques, il s'agit de la troisième fois que l'entreprise s'illustre au concours Air Pur. Cascades Transport a comme mission de fournir aux usines du groupe Cascades un service local, régional et international de transport de marchandises et de logistique. Parmi les caractéristiques du programme de réduction de la consommation de carburant de Cascades Transport qui ont impressionné le jury, notons le programme d'entretien de tous les véhicules, les camions aérodynamiques, le temps de marche au ralenti limité, les ordinateurs de bord dans les camions, des pneus répondant aux normes Smartway, etc.

Et c'est finalement avec une soirée country des plus réussies que le 22^e congrès de l'ASMAVERMEQ a pris fin après deux jours bien remplis.



▲ Jean-Marie De Koninck, président de la Table québécoise de la sécurité routière, a couvert de nombreux sujets allant de nouvelles réglementations pour accommoder les cyclistes aux bornes radar-photos et les bornes tronçons.



Camions

Excellence

Peterbilt inc.

www.excellence-peterbilt.com



La fiabilité légendaire de Peterbilt associée au concessionnaire #1 (Laval) Peterbilt en Amérique du Nord pour le service après-vente 2012, la recette gagnante pour maintenir votre camion sur la route.

514-861-7383
(PETE)



- Laval
- Ste-Julie
- St-Jacques-le-Mineur
- Drummondville (2014)



PACCAR MX

Powered By Quality





FIRESTONE LANCE sa ligne de pneus écoProduits



Par Guy Hébert



Parce que les gestionnaires de flottes et les propriétaires de camions portent de plus en plus attention aux pneus afin de contrer les coûts croissants du carburant, les nouvelles normes telles Smartway et GHG et le prix des matières premières qui augmente, une multinationale comme Bridgestone et ses marques renommées Firestone, Dayton et Bandag se doivent d'innover. Les manufacturiers de pneumatiques cherchent constamment à améliorer leurs produits pour les rendre plus performants, économiques et écologiques.

L'an dernier, Bridgestone innovait en lançant sur le marché sa gamme de pneus Ecopia et cette année, Firestone

entre dans la danse avec une nouvelle série de pneus pour camions, ses nouveaux écoProduits (ecoProducts). Il s'agit d'un pneu radial de direction (steer radial) FS591, du pneu radial de conduite (drive radial) FD691 et du pneu radial toutes positions (all-position radial) FT491. Firestone évalue que les performances de ces écoProduits permettront à leur utilisateurs de réaliser des économies de carburant de 1200 \$, ou 1%, par camion annuellement, en se basant sur le fait qu'un camion consomme en moyenne 120 000 \$ de carburant chaque année. Firestone considère que ces trois nouveaux pneus auront une durée de vie de 19 % supérieure à celle des pneus similaires offerts auparavant.

FS591: les avancées technologiques se retrouvent surtout à la fabrication du flanc à la base, sa forme moins rectiligne, ses flancs latéraux refroidissants, la minceur de ses côtés vers l'épaule, une rainure contrant l'usure au bord de la semelle et une nervure contrôlant la force de freinage ont été ajoutées, et la nanotechnologie Pro-Tech

complète les composés de gommages, de caoutchouc et de polymères de ce pneu.

FD691: ce pneu radial de conduite propose des flancs novateurs et refroidissants, un profilé rigide optimisé offrant moins de résistance de mouvement et la nanotechnologie Pro-Tech complète les composés de gommages, de caoutchouc et de polymères de ce pneu.

FT491: le pneu toutes positions comprend certaines innovations telles des flancs novateurs ainsi qu'une rainure contrant l'usure au bord de la semelle et une nervure contrôlant la force de freinage.

De plus, Firestone énonce que la technologie mise de l'avant dans la confection de ses écoProduits devrait permettre aux gestionnaires de flottes de réduire leurs coûts d'opérations de 7 % en combinant l'économie de carburant de 1 % à la durée de vie de 19 % supérieure à la génération précédente de pneus Firestone.

Bridgestone/Firestone investit

Il n'y a pas seulement dans des activités de recherche et de développement que le géant nippon Bridgestone et sa grande filiale américaine Firestone investissent massivement. En

effet, l'entreprise a décidé d'investir plus d'un milliard de dollars dans l'agrandissement et l'amélioration de la production dans cinq usines aux États-Unis. Ces investissements devraient permettre d'augmenter sensiblement la production de pneus commerciaux au cours des prochaines années. Voici la liste de ces investissements majeurs :

Warren County, Tennessee : Investissement de 36,6 millions \$ pour agrandir l'usine et augmenter la capacité de production de 313 650 pneus par année.

La Vergne, Tennessee : Investissement de 11 000 000 \$ afin de mettre à niveau

les procédés de fabrication et d'en automatiser plusieurs.

Des Moines AG, Iowa : Investissement de 48 millions \$ pour agrandir l'usine et acquérir de nouveaux équipements d'assemblage de pneus.

Bloomington ORR, Illinois : 19 600 000 \$ investis dans l'agrandissement de l'usine afin de produire des pneus radiaux de 25 pouces.

Aiken ORR, Caroline du Sud : Investissement de 900 millions \$ pour construire une nouvelle usine où la production devrait commencer en 2014 et atteindre sa pleine capacité de la phase 1 en 2015.



Les travaux avancent à la nouvelle usine d'Aiken en Caroline du Sud.



ROBERT BERNARD

TRM Ltée

Seule usine au Canada
à produire les semelles
CUSTOM MOLD



MICHELIN

RECHAPAGE MICHELIN® XDS

✓ RECHAPAGE DE PNEUS
AVEC SEMELLE MOULÉE
ET PRÉ-MOULÉE

✓ RÉPARATION DE PNEUS
PAR SECTION

✓ ACHAT ET VENTE
DE CARCASSES

✓ SERVICE DE PEINTURE
DE ROUES

✓ SERVICE DE ROUTE
24H/7JOURS

- Composé unique Michelin®; et stries assurant une traction hors pair dans les plus rudes conditions hivernales
- Grandes stries pleine largeur et rainures latérales permettant de dévier la pluie et la neige
- Bande de roulement directionnelle optimisée pour la traction
- Profondeur de 25/32 po



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

www.robertbernard.com

L'INDUSTRIE DU PNEU

Par **Éric Descarries**

Malgré une légère baisse de revenu comparative à 2011, l'industrie du pneu demeure en pleine effervescence si l'on se fie aux chiffres publiés par le magazine spécialisé Tire Business dans son rapport annuel Global Tire Report. Selon Tire Business, le chiffre d'affaires des plus importantes compagnies de pneus graviterait autour des 187,5 milliards \$ US. La publication mentionne ici une légère baisse comparative à 2011 mais elle n'est pas suffisamment importante pour en faire tout un plat.

Toujours selon Tire Business, le plus important manufacturier au monde serait le Japonais Bridgestone. Son chiffre d'affaires est estimé à 28,6 milliards \$ US ce qui serait environ 2 milliards \$ US de plus que le Français Michelin et 9,5 milliards \$ US de plus que l'Américain Goodyear, respectivement deuxième et troisième sur la liste de Tire Business (notez que ces chiffres ne concernent que les pneus d'autos, de camionnettes, de poids lourds et de génie civil et qu'ils n'incluent pas les ventes des produits dérivés, des revenus de service et de magasins propriétés des manufacturiers).

En quatrième position, on retrouve l'Allemand Continental avec un chiffre d'affaire de quelque

10,9 milliards \$ US alors que le Japonais Sumitomo grimpe en cinquième place avec des revenus de 7,76 milliards \$ US. Notez que Sumitomo a déjà été dans cette position avant 2002 mais suite à la vente de ses marques Dunlop (d'Europe et d'Amérique) à Goodyear, ses revenus ont évidemment baissé. Toutefois, sachez que Sumitomo a racheté, tout récemment, les avoirs de Dunlop en Afrique et se prépare à implanter des usines de fabrication en Turquie. Sumitomo a donc dépassé Pirelli avec ses 7,63 milliards \$ US. Même si les revenus de Pirelli ont augmenté de 7,7 % l'année dernière, leur valeur a baissé à cause de la dévaluation de l'Euro (environ 10%) et de son équivalence en dollars américains.

Le Sud-Coréen Hankook a finalement passé le Japonais Yokohama pour la septième position grâce à une augmentation de ses revenus de 8,3 % avec un total de 6,26 milliards \$ US contre les 5,57 milliards \$ US de Yokohama. Enfin, Maxxis International/Cheng Shin Rubber de Taiwan occupe la neuvième place sur la liste de Tire Business avec des ventes de 4,63 milliards \$ US alors que le Chinois Hangzhou Zhonghe Rubber Co. Ltd. ferme la

marque des dix compagnies les plus importantes avec des ventes de 4,56 milliards \$ US.

Tire Business estime que Bridgestone détient 15,2 % des parts du marché du pneu, Michelin 14 % et Goodyear 10 % alors que les dix grandes compagnies listées ici ont 65 % des ventes du marché mondial des pneus. Toutefois, la publication garde un œil ouvert sur les 32 autres manufacturiers dont le chiffre d'affaires gravite autour du milliard de dollars et sur trois autres compagnies dont les ventes dépassent déjà les 900 millions \$ US.

Bridgestone lance un Ecopia haut de gamme

La division Commercial Solutions de Bridgestone a récemment lancé un pneu de camion haut de gamme pour essieu moteur, le M760 Ecopia, un produit évidemment vérifié par l'EPA SmartWay. Soulignons qu'il répond aussi aux exigences du CARB (California Air Resource Board). Bert Jones, directeur du marketing des produits des pneus commerciaux et de génie civil et du rechapage chez Bridgestone Commercial Solutions, précise que le M760 Ecopia a été conçu pour des clients qui recherchent à la fois économie



PNEUS SP
POIDS LOURDS

VOTRE ÉQUIPE D'EXPERTS

Pneus SP Anjou 9135, Edison Anjou (Québec) H1J 1T4 514 354-7444	Pneus SP Métropolitain 8301, boul. Métropolitain Est Anjou (Québec) H1J 1T1 514 354-7444	Pneus SP St-Hubert 4747, boul. Sir-Wilfrid-Laurier St-Hubert (Québec) J3Y 3X5 450 462-2727	Pneus RCL 276, Grande Côte St-Eustache (Québec) J7P 5H8 450 491-1302
---	--	--	--

pneus-sp.ca

GOODYEAR

UNIPNEU
CARBIDE
POIDS LOURD



Bridgestone
Ecopia M760

de carburant, grande longévité, adhérence supérieure et durabilité de la carcasse. Si la tendance veut qu'en général, il faille sacrifier de l'économie de carburant pour obtenir une certaine adhérence, ce n'est pas le cas avec le M760 Ecopia, si l'on se fie encore une fois aux dires de Bert Jones. Il nous explique également que les arêtes ont été conçues pour plus d'adhérence et que les flancs de conception IntelliShape ont été étudiés pour abaisser le poids du pneu contribuant ainsi à l'économie de carburant.

Le M760 Ecopia a d'abord été créé pour le transport routier sur longue distance et pour des applications régionales. Toutefois, Bridgestone spécifie qu'il peut aussi être utilisé pour de la cueillette et de la livraison tant sur des camions avec essieu arrière simple ou tandem. On reconnaîtra le M760 Ecopia à sa largeur qui devrait contribuer à la stabilité. On y verra aussi de multiples lamelles contribuant à plus d'adhérence sur pavé sec ou humide. Le nouveau M760 est disponible, pour le moment dans une seule dimension : 295/75R22.5. Plus tard en 2014, il sera aussi commercialisé dans les grandeurs : 285/75R24.5, 11R22.5 et 11R24.5.

La bande UniCircle maintenant pour pneus à base élargie

Si vous utilisez des pneus à base élargie, vous serez intéressés d'apprendre que le manufacturier américain Goodyear propose désormais deux produits de rechapage UniCircle pour ce genre de pneu, les G392 SSD et G394 SST. La première bande se reconnaîtra par ses rainures de 24/32e pouce de profondeur. Quant à la deuxième, ses rainures font 12/23e pouce de profondeur. Évidemment le G392 SSD est une bande pour pneu d'essieu moteur alors que le G394 SST est conçu pour les pneus de semi-remorque de grandeur 445/50R22.5. Ces bandes sont aussi disponibles pour pneus de grandeur 455/55R22.5. Les bandes UniCircle sont faites d'une seule pièce circulaire éliminant ainsi le joint de formation. Goodyear veut souligner qu'elles se montent avec précision et uniformité sur une carcasse de rechapage lui procurant ainsi une plus grande durée. De plus, Goodyear tient à souligner que ces bandes contribuent aussi à l'économie de carburant.

Hankook lance le Smart Work AM15

Hankook, le manufacturier de pneus sud-coréen bien connu, vient tout juste d'ajouter un nouveau produit à son catalogue de pneus pour les flottes de construction, le Smart Work AM15. Il s'agit ici d'un pneu toutes positions pour applications sur et hors route. Il est proposé en deux grandeurs : 385/65R22 et 425/65R22.5. On le reconnaîtra par son dessin de la bande de roulement conçu à la fois pour plus d'adhérence et pour une meilleure économie de carburant. Cette même bande inclut une rainure qui éjecte les pierres afin d'éviter la possibilité de perforation. Enfin, Hankook en annonce une carcasse révisée et une empreinte stabilisée contribuant toutes deux à réduire l'usure irrégulière.



Hankook
Smart
Work
AM15

Sailun Tires Canada lance un site Internet

Depuis la fin de juillet, Sailun Tires Canada opère un site Internet strictement canadien, le www.sailuntires.ca. Celui-ci contient toutes les informations sur les pneus d'autos, de camionnettes et de poids lourds que le manufacturier chinois commercialise au Canada. En même temps, on y explique les caractéristiques et les avantages de chaque produit. Incidemment, la compagnie spécifie en même temps que le site a été formaté afin qu'il soit lisible sur tout type d'appareil portable.

L'usine de pneus de camions de Yokohama sera au Mississippi

Le manufacturier japonais Yokohama a fixé son choix pour la construction de sa toute nouvelle usine de pneus de camions en terre nord-américaine. En effet, c'est à West Point au Mississippi que l'entreprise fera ériger un bâtiment de 931 000 pieds carrés au coût de 300 M \$. La production des pneus commerciaux devrait débuter en octobre 2015 avec quelque 500 employés et une capacité annuelle de plus d'un million d'unités. Le design de l'édifice a été confié à Kajima Associates/Architect & Engineers P.C. d'Atlanta en Georgie.



1-888-837-6452

info@filcoinc.com

www.filcoinc.com



**Nouvelle ligne
d'équipement
fabriqué en Italie**

GTB16N



Le démonte-pneu le plus rapide
Démonte et remonte un pneu
de camion avec jante jusqu'à 25"
en 60 secondes

RAV 8080T

Ordinateur
d'alignement

Jusqu'à 8
caméras avec
communication
Bluetooth



RAV 297H-298H



Élévateur à colonnes mobiles

**Autres équipements
disponible**

**Location & financement
disponible**

PNEUS À SEMELLE LARGE

et pneus à faible résistance au roulement

Par Guy Hébert

D'importants obstacles se dressent contre l'adoption de technologies innovatrices dans le monde des pneus. Une des barrières principales, selon l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) est le manque d'information pratique provenant des sources indépendantes. L'ASMAVERMEQ publie des fiches techniques afin d'informer l'industrie du camionnage au sujet des technologies récentes et émergentes qui ont été testées dans le cadre du programme Energotest (mis de l'avant par FPIInnovations) et qui pourraient aider à améliorer l'efficacité en carburant, tout en réduisant les impacts environnementaux du transport de marchandises au Canada.

Résistance au roulement

La résistance au roulement est la force s'opposant au déplacement d'un véhicule, générée par la flexion des pneus au contact de la route; elle peut consommer jusqu'à 70 % de la puissance du moteur à basse vitesse et jusqu'à 40 % à haute vitesse. Chaque diminution de 3 % de la résistance au roulement pourrait permettre une amélioration du rendement en carburant allant

jusqu'à 1%. Pour les pneus, on estime que 60 % de la résistance au roulement est générée par la bande de roulement et 40 % par la carcasse.

Pneus à semelle large

Une façon d'améliorer le rendement serait de remplacer les pneus conventionnels pour roues jumelées par des pneus radiaux simples à semelle large. Cette méthode offre deux avantages principaux: des économies de carburant et de poids. De plus, un pneu simple à semelle large et sa jante coûtent moins cher à l'achat qu'un ensemble de pneus et jantes pour roues jumelées. On peut s'attendre à des économies de l'ordre de 100 à 150 \$ par ensemble (pneu et jante).

D'après les manufacturiers, les économies opérationnelles de carburant par la suite de l'utilisation de ces pneus seraient d'au moins 4 %. Des essais sur piste effectués par FPIInnovations durant la campagne Energotest, à une vitesse constante de 100 km/h, ont démontré une réduction de 9,7 % de la consommation de carburant comparativement à l'usage de pneus conventionnels pour roues jumelées. Comme les camions n'opèrent pas 100 % du temps à pleine vitesse sur de grandes routes, les

résultats durant des opérations devraient être moindres. Par exemple, une observation opérationnelle menée par FPIInnovations a évalué l'utilisation de pneus simples à semelle large sur deux ensembles routiers de type B à 8 essieux. Les résultats ont montré une amélioration moyenne de 5,11 % en consommation de carburant.

Pneus à faible résistance au roulement

Tous les principaux manufacturiers de pneus offrent maintenant des pneus favorables à l'économie de carburant, avec approximativement 20 % moins de résistance au roulement que les pneus conventionnels, et ils allèguent des économies de carburant de 4 à 12 % comparativement à des pneus normaux. Puisque la plus grande partie de ces économies est le résultat d'un design de sculptures plus efficace, à mesure que les pneus s'usent, l'amélioration de l'économie de carburant diminue jusqu'au point où elle devient la même que celle de pneus réguliers, eux aussi usés. Par conséquent, ces économies ne sont réalisées que pendant la moitié de la durée du pneu.

Source: ASMAVERMEQ



- ♦ Usine de rechapage à la fine pointe de la technologie.
- ♦ Service routier 24 heures
- ♦ Poids Lourd / Génie Civil / Agricole



SANS DETOUR.™



Deux succursales pour mieux vous servir :

Joliette : (450) 752-1000

St-Esprit : (450) 839-7777

Sans frais : 1 (800) 265-7778

Sans frais Montréal : (514) 373-3255

www.pneusvillemaire.com

LE PLUS IMPORTANT DISTRIBUTEUR DE PNEUS POIDS LOURD DE LA RIVE-NORD.

LE DOUBLE COIN RR680 certifié par SmartWay de l'EPA

Par Guy Hébert

Double Coin, un fabricant de pneus de Monrovia en Californie, et sa filiale CMA, un distributeur de pneumatiques et autres produits, annonçaient le 21 août dernier que le nouveau pneu RR680 de Double Coin avait été certifié comme rencontrant les normes SmartWay de l'Environmental Protection Agency (EPA) du gouvernement américain. L'EPA a vérifié que le RR680 rencontrait les critères de performance de faible résistance au roulement pour un nouveau pneu tant en position motrice que directrice.

Depuis 2004, l'EPA utilise la technologie SmartWay pour valider les performances des produits, des véhicules, des technologies et des équipements quant à leur potentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants dans l'industrie du transport de marchandises. « Le nouveau RR680 de Double Coin a été conçu pour les besoins de l'industrie du transport contemporaine et s'ajoute à la famille de pneus OptiGreen qui comprend déjà les modèles FR605, FD405, FT105, FT125 et FD425. Nous sommes heureux que notre technologie de faible résistance

au roulement soit reconnue par l'EPA. En utilisant des pneus de la série OptiGreen, nos clients réduiront non seulement les émissions de GES mais également la consommation de carburant », affirme Aaron C. Murphy, vice-président de CMA.



PLUS DE TEMPS DE CONDUITE. MOINS DE TEMPS D'IMMOBILISATION.

Sur la route, dans votre cour, ou sur nos lieux, OK Pneus a ce qu'il faut pour faire le travail. Nous avons l'expérience pour vous aider à réduire votre coût global par kilomètre en recommandant le pneu qui répond le mieux à vos besoins, comme les pneus Smartway ou d'application spéciale. Nous avons tout le nécessaire pour vous garder sur la route – une vaste gamme de marques, un service routier d'urgence E.R.S., des techniciens certifiés, et de l'équipement moderne.

OK Pneus se trouve d'un océan à l'autre – visitez **okpneus.com** pour trouver un détaillant près de chez vous.



OK PNEUS MC

Toujours la bonne conduite.

TOYO TIRES
au-delà de la performance

HANKOOK
driving emotion

GENERAL TIRE GT

KUMHO TIRES K

Continental CT

Firestone F

BRIDGESTONE B

FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL: Yara optimise sa distribution de FED au Canada

Yara vient d'ouvrir un terminal dédié au FED à Valleyfield sur le Saint-Laurent, qui accueille des bateaux transportant du FED, une première dans l'est du pays. Parallèlement, pour une distribution de FED d'un océan à l'autre, Yara a lancé la production de FED dans son usine de Belle Plaine en Saskatchewan. L'usine est le plus grand site de production de FED sur le continent américain. Le FED est un fluide qui permet de réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx) émanant des camions et autres véhicules lourds utilisant du diesel.

Par Guy Hébert

Il y avait de l'action au Port de Valleyfield le mardi 30 juillet dernier alors que le Sloman Herakles, un bateau enregistré à Antigua, arrivait à bon port. Le navire arrivait de Sluiskil, aux Pays-Bas, avec une cargaison de FED (ou Diesel Exhaust Fluid - DEF), où Yara a une usine qui est le plus grand site de production de FED au monde. Ce FED est destiné aux distributeurs et aux transporteurs partout dans le pays, qui ont désormais une source d'approvisionnement à proximité. Une fois arrivés au terminal de Valleyfield, les millions de litres de FED sont entreposés dans sept immenses réservoirs ayant une capacité totale de 13 500 000 litres, et aménagés à cette fin chez Valleytank, une entreprise de manutention et de transbordement opérant au Port de Valleyfield. Il s'agit d'une première au Canada car jusqu'à maintenant le FED requis pour répondre à la demande du marché de l'Est du Canada arrivait par train ou par camion. Le FED de Yara est commercialisé sous la marque Air1 et distribué dans toutes les provinces du Canada.

Le mois de juillet fut un passablement occupé pour Yara Canada, puisque l'entreprise complétait également son projet d'expansion de son usine de Belle Plaine, en Saskatchewan. Cette usine produit de l'ammoniac, de l'acide nitrique et de l'urée ainsi que plusieurs



Tommy Thériault, directeur régional canadien de Yara Canada, attendait avec impatience l'arrivée du Sloman Herakles et ses 8 500 000 litres de DEF au Port de Valleyfield.

types de fertilisants pour le marché agricole. L'expansion de son installation permet maintenant à Yara de fabriquer désormais du FED à partir d'une solution vierge d'urée. Cette nouvelle ligne de production a été inaugurée le 15 juillet dernier. Yara Belle Plaine possède par ailleurs la plus importante ligne de granulation d'urée en Amérique du Nord. L'expansion des installations de Belle Plaine permet donc à Yara de devenir le plus grand producteur de FED en Amérique du Nord, et d'ainsi répondre aux besoins grandissants des transporteurs canadiens.

«Le nouveau terminal de Valleyfield, complété par la production de FED dans notre usine de Belle Plaine, permet de répondre à la demande

grandissante pour le FED d'un océan à l'autre au pays. Nos investissements à Valleyfield et à Belle Plaine s'intègrent à la stratégie d'offrir de multiples sources d'approvisionnement aux clients canadiens en cas de forces majeures pouvant créer une rareté du produit», explique Tommy Thériault, Directeur Régional chez Yara Canada. «Désormais, nos différents distributeurs au Canada pourront compter sur nous afin de continuer à s'approvisionner et répondre à la demande même en cas de pénuries, d'une catastrophe naturelle, de fermeture d'usine de fabrication, car notre atout chez Yara est d'avoir plusieurs terminaux situés à des endroits stratégiques à travers l'Amérique du Nord. En étant dorénavant capable de s'approvisionner au



C'est ici, au terminal Yara de Sluiskil au Pays-Bas, que le Sloban Herakles a fait le plein de DEF avant de traverser l'Atlantique et remonter le Saint-Laurent jusqu'au Port de Valleyfield.

Port de Valleyfield, les distributeurs de FED comptent sur une source stratégique de plus afin de mieux desservir le marché de l'Est canadien. »

Le nouveau terminal de Valleyfield et la production accrue de Belle Plaine sont nécessaires pour répondre à une demande de FED connaissant une croissance en flèche, qui se poursuivra jusqu'en 2018. Et malgré cela, l'Amérique du Nord demeurera un importateur majeur d'urée. D'où l'importance pour Yara d'avoir une usine de fabrication de FED au Canada ainsi qu'un approvisionnement via des terminaux tels que celui de Valleyfield de dire Tommy Thériault.

Le FED est utilisé par tous les camions lourds et autres véhicules fonctionnant au diesel et dotés de la technologie SCR (Selective Catalytic

Reduction – SCR – réduction catalytique sélective), les équipements agricoles et de construction. Yara maîtrise le produit depuis de nombreuses années alors que le FED a fait son entrée sur le marché européen au début des années 2000 et que Yara siégeait sur le comité qui a vu à son implantation et son utilisation efficace. En tant que chef de file mondial des fabricants de FED, Yara attache une très haute importance à la l'intégrité et la qualité de son produit afin de répondre aux normes ISO 22241 ainsi qu'API (American Petroleum Institute). Le FED de la marque Air1 comme tous les FED est composé de 32,5 % d'urée et de 67,5 % d'eau déminéralisée.

« Le FED est essentiel pour contrer les émissions de NOx après la combustion dans

l'échappement et sa combinaison avec la réduction catalytique sélective, une technologie de traitement postcombustion, peut réduire la consommation de carburant de 5 % et les NOx nocives de 90 %. Fait à noter, un camion qui roulait en 1994 produisait des émanations équivalentes à 25 camions aujourd'hui. Avec notre usine de Belle Plaine et nos terminaux, dont celui de Valleyfield, Yara, qui est le plus important fabricant de FED au monde, peut alimenter le marché nord-américain. Les gestionnaires de flottes ainsi que les camionneurs au Canada peuvent maintenant compter sur nous pour un approvisionnement optimal afin répondre à leurs besoins d'aujourd'hui ainsi que pour plusieurs années futures », de conclure Tommy Thériault.

Qu'est-ce que le FED?

Le fluide d'échappement diesel (FED – DEF Diesel Exhaust Fluid) est une solution de 32,5 % d'urée liquéfiée pure, mélangée à de l'eau déminéralisée, qui est utilisée avec les systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) afin de réduire la quantité d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) provenant des échappements de camions en Amérique du Nord.

Le FED est un liquide incolore et sans danger. Ce n'est pas un carburant, ni un additif pour le carburant et il doit être versé dans un réservoir conçu à cette fin sur un véhicule roulant au diesel. On en fait le plein de façon similaire à un plein de diesel. La consommation moyenne de FED est généralement de 4 % par litre de diesel. Quarante litres de FED de marque Air1 permettront à un camion de couvrir une distance de quelques 2 000 kilomètres. Le réseau de distributeurs Air1 ne se contente pas d'offrir seulement FED, mais aussi une gamme complète d'équipement d'entreposage et de manutention de FED, de manière à répondre à tous les besoins spécifiques des entreprises de transport et des camionneurs au Canada.

Consommation de DEF au Canada

Année	Quantité	
	Gallons	Litres
2012	14 000 000	53 000 000
2013	21 000 000	79 500 000
2014	35 000 000	132 500 000
2015	44 000 000	166 500 000



Fonctionnement de la technologie SCR

La technologie de réduction catalytique sélective (SCR – Selective Catalytic Reduction) réduit les émissions de gaz NOx (oxydes d'azote) produites par le moteur pendant la combustion. Elle fonctionne avec du FED qui est injecté dans le flot des gaz d'échappement chauds juste avant l'unité SCR. Le FED Air1 en Amérique du Nord est un produit de haute qualité, qui assure le fonctionnement tout en douceur de votre véhicule à technologie SCR. La production du FED par Yara se fait à partir d'une source d'urée très pure. Chaque lot fait l'objet d'analyses, ce qui assure une traçabilité complète. Le FED Air1 est hydrolysé en ammoniac (NH₃) et à l'intérieur de l'unité SCR il aide à transformer des NOx en azote (N₂) et en vapeur d'eau (H₂O) inoffensifs.



VOUS ÊTES EN AFFAIRE avec le FED Air1 de Yara

Par Guy Hébert

Vous vous interrogez sur le Fluide d'Échappement Diesel (le FED)? Où vous approvisionner? Comment l'utiliser? Nous avons la solution qu'il vous faut. Leader mondial de la production de FED, Yara alimente les flottes de transport partout au Québec et en Amérique du Nord au travers de son réseau de revendeurs de sa marque Air1, mais aussi des stations-services ou truck stops sur les autoroutes. Ils sont approvisionnés par l'un de nos nombreux terminaux stratégiques à travers l'Amérique du Nord.



Grâce à sa récente expansion, l'usine de Yara à Belle Plaine, en Saskatchewan, peut maintenant produire 80 000 litres de DEF à l'heure, 24 heures par jour.

Un expert du FED à votre service

Notre marque Air1 est présente sur le marché du FED depuis ses débuts en 2004 en Europe, et en 2010 au Canada. Pionniers de ce produit, nous en connaissons tous les secrets. Le FED est une solution d'urée très pure. Yara, étant l'un des principaux producteurs d'urée au monde, est un des acteurs qui a créé ce produit. C'est rassurant quand on utilise un nouveau produit de pouvoir compter sur un expert.

Nous produisons le FED dans plusieurs de nos usines, dont celle de Belle Plaine au Saskatchewan mais aussi sur plusieurs de nos sites en Europe, dont celle de Sluiskil aux Pays-Bas qui est le plus grand site de fabrication de ce produit au monde. Ces sites européens alimentent également tout le continent américain à travers de nombreux terminaux dont celui de Valleyfield. Avec Yara comme fournisseur, vous pouvez compter

sur un approvisionnement sans rupture, et en temps et heure aux 4 coins de la province. Vous pouvez compter sur nous!

Où s'approvisionner en FED partout au pays

Air1, notre marque de FED, a un réseau de distributeurs officiels. Ce sont parfois des fournisseurs de carburant et de lubrifiants où de différents fluides pour l'industrie du camionnage. Vous les trouverez à travers le Québec, dans les autres provinces du Canada, ainsi que dans tous les états des États-Unis.

Avec Yara vous faites le choix d'un FED de très haute qualité

Notre FED est extrait directement de la production de l'urée dans un processus de fabrication dédié, qui en garantit la pureté. C'est un point extrêmement important car tous les FED ne sont pas de même qualité.

Les systèmes SCR sont vulnérables aux potentielles impuretés chimiques dans la solution de fluide d'échappement diesel. Même de petites quantités d'impuretés peuvent sérieusement compromettre le bon fonctionnement du système SCR de votre véhicule. Il est donc très important pour vous de compter sur un produit de qualité au travers d'une chaîne de distribution dédiée au FED. Le FED Air1 de Yara vous apporte cette garantie. Exigez la meilleure qualité pour votre flotte, exigez Air1.

Yara, une entreprise qui répond aux challenges environnementaux

Présente en Amérique du Nord depuis presque 70 ans, Yara propose des solutions à base d'azote pour une agriculture durable et la préservation de l'environnement. Nos produits et nos solutions pour les flottes de transports et les industriels de divers secteurs d'activité permettent de réduire les émissions polluantes, d'améliorer la qualité de l'air, et d'assurer en toute sécurité une activité commerciale efficace. Nos engrais et nos programmes de nutrition des cultures contribuent à la production alimentaire nécessaire aux besoins d'une population mondiale croissante. Yara est une entreprise résolument fidèle à son héritage scandinave, qui place la sécurité au cœur de ses priorités.

Votre contact Air1 pour le FED au Québec et partout au Canada : Responsable des Ventes au Canada. Courriel : tommy.theriault@yara.com. Téléphone : 1-514-249-0515. <http://quebec.air1.info/fr/>

Par Guy Hébert

Le quatuor d'Inter Rive-Nord gagne à Pebble Beach



Luc Paquin, Guy Lemieux, Pierre Martin, Sylvain Gélinas, de Fromages Saputo, étaient heureux de se faire photographier avec David Faherty (au centre), populaire animateur de la chaîne Golf Channel, sur les allées du magnifique club de golf Pebble Beach, en Californie.

Chaque année, le manufacturier de Camions International organise un tournoi de golf pour ses concessionnaires et leurs principaux clients. Un quatuor québécois composé de Luc Paquin, propriétaire d'Inter Rive-Nord, Guy Lemieux, de Transport Hervé Lemieux, Pierre Martin, de Location Empress et Sylvain Gélinas, de Fromages Saputo a été invité à jouer dans le tournoi canadien qui se tenait à Chicago au début de l'été.

Après avoir remporté cette première manche, le foursome a été convié pour représenter le Canada dans un tournoi regroupant les vainqueurs régionaux. Et cette dernière manche ne se tenait pas n'importe où, mais bien au mythique parcours de Pebble Beach, dont plusieurs trous longent l'océan Pacifique en Californie. Inutile de souligner que ces quatre golfeurs garderont un souvenir impérissable de cette occasion de jouer sur un des plus beaux terrains au monde. Et par surcroît, ce quatuor a remporté le tournoi des Camions International !



Un concours de par 3 se tenait la veille de la ronde finale du tournoi. Pierre Martin, de Location Empress, a été couronné vainqueur de l'épreuve.

Nomination chez Volvo Amérique du Nord



Camions Volvo Amérique du Nord annonçait au mois d'août dernier la nomination de Mike Randolph au poste de vice-président des comptes nationaux. Il sera responsable de la division qui développe des solutions pour les flottes de lots brisés, charges complètes et privées. Mike Randolph travaille chez Volvo depuis 2010 et possède plus de 20 ans d'expérience dans le monde du camionnage.



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

450 756-2382
Sans Frais 1 877 561-2382
info@atelierprogun.net

- » Restauration complète de véhicules
- » Cas d'assurance
- » Sablage au jet
- » Lettrage



La relève en place chez Transport Jacques Auger



Lors du congrès de l'ASMAVERMEQ à La Malbaie au début de septembre, Marc-Antoine Auger accompagnait son paternel Jacques pour montrer que la relève est bien en place au sein de Transport Jacques Auger. Sur cette photo on reconnaît Marc-Antoine, sa copine Jessie Perron, sa mère Nicole Hamel et Jacques Auger lui-même. Fait à souligner, ce dernier allait perdre son look de Papa Noël quelques jours plus tard dans le cadre d'un défi tête rasées à Québec, au profit de Leucan.

AGD Verchères Express honoré



Le transporteur AGD Verchères Express a été honoré récemment pour l'excellence de son service à la clientèle. Client d'AGD Verchères Express depuis 1970, le manufacturier d'isolant en styromousse Dow Chemical, par le biais de Schneider Logistics, qui s'occupe de l'ensemble de la logistique pour les usines d'Amérique du Nord de la multinationale, a remis au transporteur le Customer Service Choice Award pour sa prestation de service exemplaire en 2012.

La remise du prix a eu lieu à Midland, au Michigan, en mars dernier dans le cadre d'une rencontre de tous les transporteurs de Dow Chemical. Cette reconnaissance est basée sur diverses qualifications d'admissibilité dont le professionnalisme, l'efficacité, la rapidité relative à la logistique, la communication interrelationnelle impeccable dans un contexte de promouvoir son savoir-faire en toute sécurité.

Harnois

Notre énergie à votre service



**DIESEL
ESSENCES
MAZOUT
LUBRIFIANTS
FED (URÉE)**

**Service de livraison d'urgence 24 h
Prêt, vente et location d'équipements**

Le Groupe Harnois inc.
80, Route 158, Saint-Thomas
Qc, Canada J0K 3L0

www.LeGroupeHarnois.com



1 800 363-2712
poste 1540

Nomination chez Zanotti



Zanotti Canada est fière d'annoncer l'embauche de Normand Lortie au développement des affaires pour l'Est du Canada. Possédant plus de 35 ans

d'expérience dans l'industrie, Normand Lortie s'occupera de représenter les systèmes de réfrigération Zanotti pour le transport, les chambres froides et les entrepôts de l'Ontario aux maritimes. Il s'occupera aussi de promouvoir les produits de climatisation et de chauffage distribué par Zanotti Canada en plus des pièces de remplacement pour les unités de réfrigération du transport. Normand Lortie : 450-449-4270, 514-916-4273, lortie@zanotticanada.com

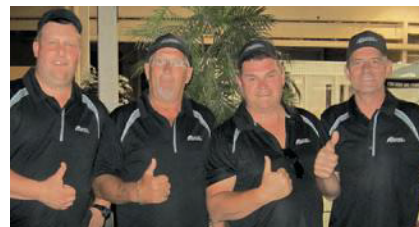
Transport P.A.D. fête ses 30 ans



Transport P.A.D., de Lachine, célèbre cette année son 30^e anniversaire. Et depuis sa création en 1983, le transporteur n'a cessé de tisser des relations durables avec ses clients en tentant sans cesse d'améliorer sa prestation de services. Sur la photo on reconnaît l'équipe de Transport P.A.D. inc., heureuse de fêter ce 30^e anniversaire.

Transport Morneau au Championnat des chauffeurs

Le samedi 10 août dernier, dans le cadre du Championnat provincial des chauffeurs professionnels de camion du Québec qui se tenait à Saint-Jérôme, la société Transport Morneau



était représentée par quatre de ses conducteurs du terminus de Saint-Arsène. Georges-Henri Beaulieu, Simon Jean, Rémi Mailloux et Simon Pelletier ont participé à la 60^e édition de ce championnat organisé par l'Association du camionnage du Québec. Georges-Henri Beaulieu s'est spécialement démarqué en se méritant deux trophées, soit la 2^e place dans la catégorie 5 essieux (tracteur 10 roues avec semi-remorque à essieu tandem) et comme recrue de l'année. Le championnat mettait à l'épreuve les chauffeurs sur leur connaissance générale du transport et du camion, de la sécurité des équipements et de leur habileté routière en effectuant un parcours simulant un trajet urbain.



Supérieur^{MD} Propane

Notre
énergie,
un gage
de service

- » Nous avons **plus de 30 ans d'expérience** dans le domaine de l'**auto propane**.
- » Des **unités de remplissage** peuvent être installés chez nos clients.
- » **105 sites d'approvisionnement** au Québec chez nos partenaires revendeurs.
- » Supérieur Propane est aussi en mesure de combler tous vos besoins en propane soit : **Chauffage, carburation, construction, industriel, résidentiel.**



Choisissez la solution Verte

Contacter notre spécialiste
Jean Claude McNicoll
au 514 796-9761
Sans frais 877 873-7467

Voir liste d'agents Auto Propane
www.superiorpropane.com/external/bins/doc.aspx?id=782



Par Christian Sivière

Par Christian Sivière
Formateur pour l'Association
des Transitaires Internationaux
Canadiens (ATIC)

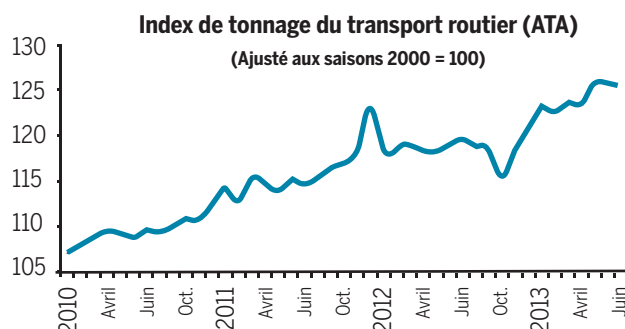
L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AUX ÉTATS-UNIS : les tendances 2013

Chaque année, l'organisme «American Trucking Associations», la plus importante association américaine de l'industrie du camionnage, qui réunit différents groupes, conférences et associations régionales, et compte plus de 37 000 membres, publie une étude exhaustive sur l'état de l'industrie et en voici quelques faits saillants.

Les camions ont transporté 9,4 milliards de tonnes de marchandises en 2012, ce qui représentait 68,5 % de tous les transports domestiques (en légère augmentation par rapport à 2011). Au niveau des valeurs, les revenus de l'industrie du transport routier ont atteint 642,1\$ milliards en 2012, soit 80,7 % du total des dépenses en transport aux États-Unis et l'industrie au sens large, employait 6,9 millions de personnes. Concernant la taille des entreprises de camionnage, 90,5 % d'entre elles opéraient cinq véhicules ou moins et seulement 2,8 % des flottes avaient plus de vingt véhicules. Tous ces chiffres confirment l'importance de l'industrie du camionnage pour la chaîne d'approvisionnement et sa contribution essentielle à la prospérité économique.

L'A.T.A. publie également chaque mois les chiffres significatifs du transport routier (tonnages et valeurs) et après deux mois consécutifs d'augmentations en mai et juin (+2,2 % au total), les données de juillet montrent un léger fléchissement de 0,4 %, comme illustré par

le graphique ci-bas. Ceci correspond d'ailleurs au ralentissement de la production industrielle à ce moment-là, attribuable essentiellement aux congés d'été. Malgré ceci, on s'attend à un regain d'activité durant la deuxième moitié de 2013 et à une augmentation globale cette année par rapport aux chiffres de 2012.



Source : American Trucking Associations

Christian Sivière
christian.siviere@videotron.ca Tous Droits Réservés Août 2013

Technique, savoir et expérience au CTCQ

Le Comité technique du camionnage du Québec tiendra une journée de formation le jeudi 26 septembre et reviendra à la charge deux jours plus tard, le samedi 28 septembre 2013 avec sa Soirée de gala. Technique, savoir et expérience au rendez-vous ! Tel est le thème de ces deux activités automnales du CTCQ.

La journée de formation se déroulera au Centre des congrès Renaissance, 7550 boulevard Henri-Bourassa Est à Montréal. Le tout débutera avec un petit-déjeuner réseautage

à 7 h 00 et s'ouvrira officiellement à 8 h 30 avec le déploiement des kiosques des commanditaires. L'activité comprendra divers ateliers sur de nombreux sujets : Leader d'engagement... Ça s'apprend !, Mobiliser en période de turbulence, Comment déterminer la durée de vie utile de vos camions et son impact financier !, etc. Pour clore le tout, les membres présents tiendront leur assemblée générale annuelle avant d'échanger lors du cocktail de fermeture. Puis deux jours plus tard, c'est à l'hôtel Hyatt

Regency, 1255 rue Jeanne-Mance à Montréal que les membres du CTCQ se rendront pour la soirée gale annuelle. L'apéro sera servi à compter de 17 h 30 puis le souper suivra à 19 heures au son de la musique de l'orchestre Famous Live Band. De nombreux prix de présence sont au menu dont un voyage à Paris, de superbes coutelleries et des pneus. Pour se s'inscrire et se procurer des billets pour l'une ou l'autre de ces activités, il suffit de visiter le site www.ctcq.ca. (G.H.)

L'ACHETEUR



PIÈCES • SERVICE • OUTILLAGE • FREINS • SUSPENSIONS • EMBRAYAGES • LUMIÈRES

À VOTRE SERVICE DEPUIS 54 ANS



EMBRAYAGES
ES PLUS

RADIATEURS
ANJOU inc.

VINCENT
RADIATEURS inc.

Dépositaire
exclusif des
produits
Sefac
au Canada

CONTACTEZ-NOUS 1-800-361-1997

Commandes électroniques : commande@freno.ca



Siège social

11650, 6^e avenue, Montréal H1E 1S1
(514) 648-7403 • 1 800 361-1997
(ouvert de 7h 00 à minuit)

Boucherville

85, chemin du Tremblay
(450) 641-1999 • 1 800 573-3666
(ouvert de 8h 00 à 18h 00)

Ville St-Laurent

6555, chemin St-François
(514) 333-1999 • 1 800 587-7870
(ouvert de 7h 30 à 22h 00)

DISPOSITIF POUR AMÉLIORER LES SUSPENSIONS

de tous les camions, vans et VSU

- ◆ Réduit l'affaissement
- ◆ Améliore la stabilité
- ◆ Améliore la conduite
- ◆ Amorti les chocs et les rebonds

TIMBREN SES
Suspension Enhancement Systems

TIMBREN

- ✓ Sans entretien
- ✓ Garantie à vie
- ✓ Satisfaction garantie



Ensembles disponibles pour les suspensions
avants et arrières des camions.



Agent
Autorisé

Edgar Blondeau Inc.

Pour plus amples informations appeler sans frais

1-800-463-4762

2490, rue Dalton, Ste-Foy (Québec)

Tél: (418) 651-6880 Fax: (418) 651-6883

blondeauedgar@qc.aira.com

Clarens Lavoie

Consultant en
sécurité routière

«18 ans d'expérience
comme contrôleur routier et enquêteur à la SAAQ»

AUDIT - COACHING - FORMATION

- Audit de votre entreprise
- Montage de vos dossiers
(Loi 430)

- Formations (Log book,
V.A.D., arrimage, transport
hors normes, etc.)

- Conférences

- Préparation à une
audience devant la CTQ



**Exploitants de véhicules
lourds, évitez les
infractions et conservez
une cote satisfaisante.**

418 531-0793

www.clavoieconsultant.com



Pierquip Great Dane

Ventes, Pièces, et Service

16079 boul. Curé Labelle (Rte 117), Mirabel, Québec J7J 2G6 (Autoroute 15, sortie 35)

Partout au Québec 1.888.656.6400

Everest SS

- La remorque réfrigérer le plus légère de l'industrie
- Thermoguard – 25 % D'ÉCONOMIE D'ESSENCE SUR L'UNITÉ
- Le mieux sceller de l'industrie
- Valeur de revente incroyable, de loin le plus durable de l'industrie



Champion Van Sèche

- La remorque le plus légère de l'industrie
- Plus Durable
- Meilleure valeur de revente dans l'industrie

Freedom

- Plusieurs en inventaire
- 2 ou 3 essieux
- Le combo le plus léger de l'industrie
- Plate-forme ou Drop Deck Disponible en acier ou Combo





TOURNÉE OFFICIELLE NORD-AMÉRICAINE

T680 T880

17 OCTOBRE 2013

À L'USINE PACCAR DE STE-THÉRÈSE



Places limitées, réservez dès maintenant auprès de votre concessionnaire

KENWORTH
MONTREAL

Mélanie Bélanger
514 789-3018

melanie.belanger@paccar.com



KENWORTH
Québec

Robert Cadrin
800 463-6822 ou 418 831-2061
info@kenworthquebec.com



Kenworth
Maska

Louis Levesque
450 774-5000
llevesque@kenworthmaska.com



KENWORTH

Centre du camion Amos

Alain Sayeur
819 732-6471

alain.sayeur@centreducamionamos.com



ACTION UTILITY QUÉBEC INC. SEMI-REMORQUES

1100, Courval, Lachine, Québec H8T 3P5
514 633-5377 • info@actionutilityquebec.com
www.actionqc.com



Depuis
1987

- Messages en attente téléphonique
- Post-synchronisation
- Accueil primaire
- Enregistrement pour messagerie vocale

Michel Blanchette
Directeur comptes nationaux
mblanchette@comprotel.com
www.comprotel.com

Montréal
6649, Boul. Thimens
Ville St-Laurent (Québec), H4S 1W2
Tél. : (514) 333-6649 poste 101
Fax : (514) 333-9079

Québec
1097, Boul. de la Chaudière
Cap Rouge (Québec), G1Y 3T4
Tél. : (418) 652-1490
Fax : (418) 652-9803



Dégustation gastronomique d'huîtres

Le Château Royal
3500 boul. du Souvenir Laval
Mardi 15 octobre 2013

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



les revêtements AGRO

La référence depuis 25 ans !

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3
450 776.1010 / 1 800 463.2906
www.revetementagro.com

Glis-Tout

pour camion à benne basculante

**Nous fabriquons votre revêtement
de benne selon vos spécifications**



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT!



Québec

- Société de l'assurance automobile
- Contrôle routier Québec
- Ministère des Transports
- Commission des Transports du Québec



Mécamobile



Merci!

On se revoit à l'Esterel en 2014!

22^e CONGRÈS
ASMAVERMEQ
www.asmavermeq.ca



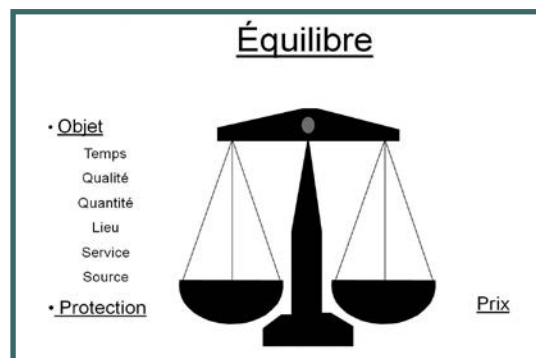


Par Jean-Pierre Ménard p.g.c.a. FCAQ FACGA

Président de la Corporation des approvisionneurs du Québec, fellow en approvisionnement de l'Association canadienne de gestion des achats et de la Corporation des approvisionneurs du Québec, expert en approvisionnement chez AXA Canada inc.

LE PRIX

Dans les échanges commerciaux avec tous les fournisseurs, le prix est au cœur des toutes les discussions. Il sert de base à la négociation car pour l'acheteur, il en veut plus pour chaque dollar qu'il avancera et pour le vendeur, il n'est jamais assez élevé. Comment savoir que la transaction est faite au juste prix? C'est le but de cet article.



Selon le dictionnaire Robert, le prix est un rapport de valeur entre un objet et un autre ainsi qu'un rapport d'échange entre un objet et la monnaie. En approvisionnement, le prix est une des choses qu'un approvisionneur achète. Les deux autres éléments sont l'objet et la protection.

L'objet, c'est ce que l'on veut. Il peut prendre la forme d'un produit, d'un service, d'une licence informatique, d'un résultat à une situation. Nous pouvons le décrire selon 6 paramètres, à savoir : la qualité, la quantité, le temps, le service, la source et le lieu.

La protection, c'est ce qu'on mettra en place en fonction de risques futurs. Ceci prendra la forme de garantie, d'assurance, de cautionnement, de droit d'auteur, etc...

Ainsi, le prix sera en fonction de ce que l'on achète et ce que l'entreprise désire pour sa protection.

Pour bien comprendre le concept, prenons un achat d'un mouvement de transport. Ce que l'entreprise veut c'est le déplacement

de sa marchandise du point A au point B sans dommage. Pour ce déplacement la compagnie de transport facturera selon un prix déterminé. Yves Morency, dans son livre, décrira les critères qui influencent le prix. Il mentionne :

- » La matériel de transport, à savoir la disponibilité du matériel roulant conforme aux besoins et dont le dimensionnement et la capacité de charge pourront convenir aux type de la marchandise, tout en maximisant la quantité, le poids, le volume pouvant être transporté; condition (propreté, sécurité, protection de la marchandise) de ce même matériel; et, la disponibilité du matériel;
- » Le temps de transport incluant la ponctualité, le respect des horaires, le temps de transport;
- » Le service qui inclut le professionnalisme attendu, les compétences, la précision, exactitude dans les écritures et la

rédaction de la documentation, le repérage de la marchandise;

- » La diligence à effectuer les réparations pour les bris, les pertes, les vols de la marchandise.
- » L'assurance requise pour protéger la valeur de la marchandise en cas d'avaries.

L'approvisionneur obtiendra la valeur de l'échange, soit son prix en fonction de ce qu'il demandera à la compagnie de transport. Bref, il obtiendra le juste prix selon la variation des éléments qui composeront les 6 paramètres ainsi que la sensibilité de son entreprise aux différents risques.

Dans le cas où l'entreprise devrait se procurer un service de sécurité, les 6 paramètres et la sécurité prendront la forme de ce qu'elle veut acquérir. Ainsi, un approvisionneur se doit d'apporter un équilibre entre les trois choses, d'un côté l'objet et la protection, de l'autre le prix à payer.

LA LOI 430 N'A PAS DE SECRET pour Clarens Lavoie

Après avoir passé 15 ans de sa vie en tant que contrôleur routier qui a patrouillé la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean où il était stationné à Roberval, et trois autres comme enquêteur à Québec, Clarens Lavoie a décidé qu'il voulait faire autre chose que de la répression. « Je cherchais un autre défi que simplement faire de la répression, mais je tenais à mettre mes connaissances et mon expérience au profit des propriétaires de camions et autres véhicules lourds », de dire celui qui a également été enseignant à l'École nationale de police.

C'est donc pour venir en aide aux propriétaires de camions que Clarens Lavoie a

lancé son entreprise de consultation et il est certain qu'avec la réglementation communément appelée Loi 430 et tous les documents requis pour s'y conformer, tous les propriétaires ont de besoin de services comme ceux qu'il offre. « Qu'il s'agisse de municipalités, des transporteurs, de gestionnaires de flottes ou autres, tous doivent respecter de multiples obligations, mais peu y arrivent vraiment sans tracas. Et je dirais que c'est beaucoup plus par ignorance que par mauvaise foi que les propriétaires contreviennent aux exigences », ajoute le consultant. Pour y avoir œuvré à son application pendant de si nombreuses années,

Clarens Lavoie connaît bien la Loi 430 et tout ce que cette législation englobe. Dans sa nouvelle carrière réorientée de consultant, il veut conscientiser les propriétaires de camions que les contraventions sont non seulement assez salées et onéreuses, elles donnent aussi une mauvaise réputation à ceux qui les reçoivent. Il entend devenir un partenaire de premier ordre en sécurité routière.

Pour en savoir plus sur les services de cet expert, il suffit de consulter le site www.clavoieconsultant.com. (G.H.)

Votre fournisseur de choix pour les turbocompresseurs



TURBOS NEUFS OEM

Directement du manufacturier

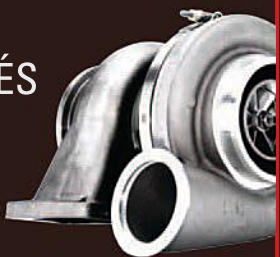
ADF Diesel détient un impressionnant inventaire de turbos **Neufs** de remplacement



TURBOS RECONDITIONNÉS

Comme un neuf!

ADF Diesel détient un impressionnant inventaire de turbos **Reconditionnés** selon les spécifications du manufacturier



www.adfdiesel.com
1 855 223-7770

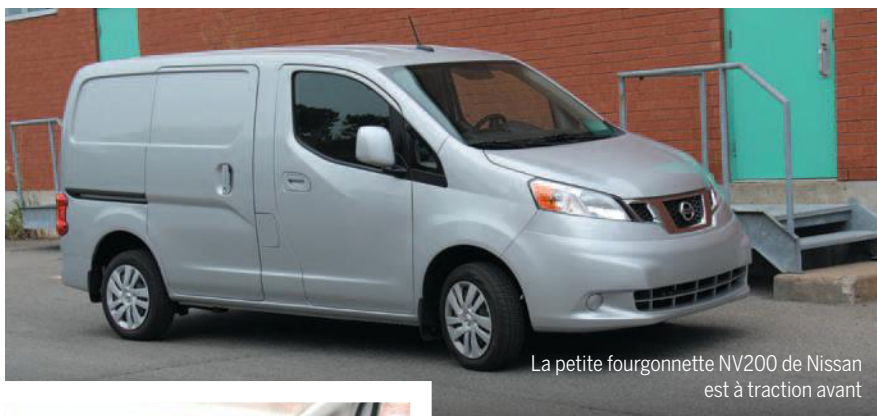
Saint-Stanislas - Québec - Toronto - Rive-Sud (Montréal)
Montréal - Alma - Sherbrooke - Nouveau-Brunswick

LA NV200 DE NISSAN est arrivée !

Par **Éric Descarries**

Le marché des fourgonnettes subira tout un chambardement au cours des prochains mois. Outre le remplacement des vénérables Ford de Série E (Econoline) par les nouvelles Transit de conception et fabrication internationales et l'arrivée imminente du Ram Promaster, il faudra composer avec un Mercedes-Benz Sprinter révisé (nouvel avant et possibilité d'un moteur diesel à quatre cylindres). Bientôt Ford nous fera aussi connaître son petit fourgon Transit Connect complètement redessiné et Chrysler lancera un rival à ce Connect basé sur le plus petit Fiat Doblo. Drôle à dire mais, outre les vénérables Chevrolet Express et GMC Savana reconduites (elles aussi seront remplacées... éventuellement), on pourrait supposer que le modèle le plus ancien sur le marché sera...la toute récente Nissan NV 1500-2500-3500 ! Heureusement, le constructeur japonais a plus d'une carte dans son jeu alors qu'il a récemment débuté la commercialisation de sa petite fourgonnette NV200.

Vous avez peut-être déjà vu des NV200 sur la route. C'est un petit véhicule compact qui se mesure avantageusement au Ford Transit Connect. Mue par un quatre cylindres de 2,0 litres de 140 chevaux à 5100 tr/mn et 147 li-pi de couple à 4800 tr/mn combiné à une boîte automatique à variation continue (CVT), cette camionnette à traction avant propose une caisse affichant une capacité de



La petite fourgonnette NV200 de Nissan est à traction avant



5049 litres (178,3 pieds cubes). Le plancher du compartiment de chargement fait 210,4 cm de long (82,8 pouces) et 139,1 cm de large (54,8 pouces, 121,9 cm ou 48 pouces entre les passages de roue). La hauteur de ce compartiment est de 134,5 cm (53 pouces). La capacité maximale est de 679,3 kilos ou 1497,5 livres alors que le réservoir d'essence accepte 55 litres de carburant.

La fourgonnette NV200 affiche un prix de base de 21 998 \$. Les options ne sont pas nombreuses. Elles se limitent à la possibilité de glaces aux portes arrières (200 \$) et de la connexion Bluetooth (250 \$). Il y a aussi la possibilité d'une peinture métallisée (135 \$). Il n'en existe donc qu'une seule version avec deux places à l'avant (notons que le dossier du siège du passager peut se replier à plat). Les portières arrières s'ouvrent à plus de 90 degrés et l'opérateur dispose d'une portière coulissante de chaque côté. Les passages de roue arrière ont été repoussés le plus loin possible grâce à une voie (mesure entre les deux roues d'arrière) plus large. Cela libère une bonne partie du plancher et aide à un chargement plus facile.

Deux courts essais !

La première fois que nous avons pu conduire la NV200, c'était lors d'une présentation de Nissan dans la région de San Diego. Nous en avons eu une bonne impression mais le trajet fut trop court. La deuxième fois, ce fut dans la région montréalaise pendant toute une semaine ce qui nous a permis de constater que l'ensemble mécanique de cette camionnette était nettement suffisant pour le travail qu'on lui demanderait. Les accélérations et les reprises étaient à la hauteur de la situation. À l'intérieur, le poste de conduite est accueillant et, malgré une grande simplicité l'instrumentation renseigne bien l'opérateur. La conduite du véhicule était des plus confortables et ses dimensions des plus faciles à manœuvrer. Seule ombre au tableau, le véhicule qui nous fut confié n'avait pas les glaces arrières optionnelles qui auraient facilité la conduite en situation urbaine. En fait, il y avait une autre ombre : l'arrière de la camionnette produisait un léger roulis sur autoroute fort possiblement dû au choix des pneus, des Americargo mexicains un peu trop étroits. Quand à la consommation, elle s'est chiffrée à 10,5L/100 km (suivant une belle combinaison ville/route).

Nissan a donc créé une petite fourgonnette des plus utiles pour les travaux légers. En se fiant à la fiabilité des produits de la marque, nul doute que la NV200 sera aussi à la hauteur de la situation à ce chapitre.



▲ La NV200 propose un intérieur caverneux

PÉTITION

pour l'inspection environnementale et sécuritaire obligatoire

Le député libéral de la circonscription de Mégantic et membre de la commission des transports et de l'environnement, a récemment déposé une pétition sur le site à cet effet de l'Assemblée nationale, intitulée « Inspection environnementale et sécuritaire des véhicules routiers ». Voici le contenu de cette pétition qu'il est possible de signer en se rendant sur le site www.assnat.qc.ca:

CONSIDÉRANT l'importance de réduire de façon majeure les émissions de contaminants et les gaz à effet de serre au Québec;

CONSIDÉRANT QUE le parc automobile québécois (incluant les camions légers), qui compte près de 5 millions de véhicules, est responsable de 62 % de toutes les émissions de l'ensemble des contaminants ;

CONSIDÉRANT QUE l'âge moyen des véhicules et camions légers au Québec était de 8,3 ans en 2011 et que ceux-ci représentent près de 40 % du parc en circulation pour cette période;

CONSIDÉRANT QUE le programme Air Pur de l'Ontario a réduit les émissions de certains des polluants qui causent le smog, d'environ 35 %;

CONSIDÉRANT QU'entre 1992 et 2010, le programme AirCare de la Colombie-Britannique a contribué à réduire de 33 % les émissions nocives dans cette province;

CONSIDÉRANT QUE 19 organismes d'affaires et environnementaux, membres de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers, ont recommandé à maintes reprises au gouvernement du Québec de mettre en place un tel programme;

CONSIDÉRANT QUE le précédent gouvernement avait inclus un programme d'inspection dans son plan d'action sur les changements climatiques 2020 et même présenté un projet de loi répondant aux attentes de la Table de concertation, lequel est mort au

feuillet de l'Assemblée nationale en raison des élections générales de 2012;

Nous, signataires, demandons au gouvernement du Québec de déposer à l'Assemblée

nationale un projet de loi visant l'inspection environnementale et sécuritaire obligatoire de tout véhicule routier de huit ans et plus au moment de sa revente.

Une nouvelle adresse !

Veuillez prendre note de notre nouvelle adresse
qui sera effective à partir du 15 août 2013 :

48, chemin des Centaures
Ste-Anne des lacs
Québec J0R 1B0

Téléphone : 450 224-7000 | Télécopieur : 450 224-7711

Merci d'en prendre bien note !



L'INNOVATION, BOUGIE D'ALLUMAGE du Groupe Arsenault

Par Mario Dubois

Après une bordée, les camions oranges triment dur au centre-ville de Trois-Rivières et sur des tronçons de l'autoroute 40. Depuis une décennie, les activités de déneigement du Groupe Arsenault propulsent la division de cette entreprise familiale au rang des plus gros spécialistes du genre en Mauricie. La clé, la bougie d'allumage, c'est l'innovation.

L'adaptation des équipements, l'amélioration des techniques de travail et l'optimisation des routes expliquent largement la croissance fulgurante des revenus, passant de 800 000 dollars à 5,2 millions de dollars entre 2002 et 2012. Ces recettes proviennent d'une clientèle essentiellement institutionnelle (municipalités et ministère des Transports du Québec), mais aussi commerciale. C'est plus du tiers du chiffre d'affaires du Groupe Arsenault (13,5 millions de dollars) qui propose d'autres services : pose d'asphalte, balayage estival des artères, excavation, transbordement portuaire, fabrication et location d'équipements.

« Depuis cinq ans, nous sommes à développer de nouveaux outils capables de rendre nos opérations de déneigement plus performantes, productives, rentables et écologiques. Nous avons proposé au MTQ des méthodes de déblaiement et de chargement à l'aide d'équipements reconfigurés qui pourraient bien révolutionner les pratiques vieilles d'une quarantaine d'années », souligne Stéphane Arsenault, copropriétaire de la compagnie lancée en 1968 par son père (Jacques Arsenault Asphalte), fils de cultivateur très créatif originaire de Saint-Wenceslas sur la rive-sud de Trois-Rivières.

De son vivant, Jacques Arsenault, est un « patenté » inouï. Faut l'être avec la mise en œuvre d'Expo 67, la construction des autoroutes 40, 20 et 55, le développement des infrastructures de la ville et des activités du port de Trois-Rivières. Pour trouver « de l'ouvrage », le paternel n'est pas le type à pelleter les problèmes en avant. Le fondateur du Groupe Arsenault mise sur l'amélioration technique et la gestion des coûts. Il tire son épingle du jeu dans tous les services offerts par la compagnie jusqu'à son décès en 2003.

On lui doit l'invention de la première génération d'épandeur d'asphalte. « Avec mon frère Michel et mes deux sœurs, confie Stéphane Arsenault, nous suivons le chemin qu'il a tracé en mettant à profit sa vision, ses connaissances et son expérience. » Au fil des ans, d'autres innovations s'ajoutent grâce à la contribution des deux fils. C'est de la machinerie brevetée fort utile sur les chantiers : véhicule d'approvisionnement de pierres et de collasse, balai convoyeur M-300 unique, camion de réparation à nids de poule et profileuse d'accotement, sans oublier la mise au point d'équipements de déneigement spéciaux.

L'hiver, le Groupe Arsenault dispose d'une véritable petite armada. Il y a 17 camions disponibles (10 et 12 roues, de plus en plus la marque Western Star 4800 et 4900, mais aussi Kenworth et Sterling). Sept tracteurs (Western Star, Sterling, Kenworth et Freightliner) viennent prêter mains fortes. Des camionnettes Ford F150 et F250, des fardiers *Tag Along MH trailer* de 20 et 25 tonnes, des remorques de camionnette *Load Trail* et des dompeurs Cobra, Mac et Stargate appuient les opérations. L'équipement lourd (Caterpillar, John Deere et Bobcat) complète la flotte : pelle mécanique 315, *loader* John Deere 624 et 644, pelle John Deere 160, pelle Bobcat E35, *bulldozer* 450, 550 et 650.

Les camions, tracteurs, remorques, *loaders*, souffleurs, chargeurs à neige et autres pièces indispensables au déblaiement et au ramassage de la neige sont relativement récents. L'organisation privilégie les moteurs Mercedes (MBE4000) et Détroit Diesel (DD13, DD15 et le petit nouveau DD16) sur les véhicules routiers. La transmission Allison


NAI Commercial
 Services immobiliers commerciaux mondiaux
 Agence immobilière


 Partenaire de vos
projets immobiliers
commerciaux

Manon Huppé
 Courtier immobilier agréé - Commercial
 Industriel, transport, entreposage

cell. : 514 238 7683
 tél. : 514 866 3333 x 315
 mhuppe@naimontreal.ca
www.naimontreal.ca



▲ Les bâtiments de la compagnie (siège social, atelier de fabrication, de réparation et d'entretien totalisent 20 000 pieds carrés) abritent une bonne partie des équipements.

(série RDS-4500) se trouve sous le châssis des plus gros porteurs. L'option automatisée de 18 vitesses est à l'essai sur les tracteurs. Le matériel roulant est muni d'un système GPS, de dispositifs et de mesures antipollution en vigueur dans l'industrie du camionnage.

Les bâtiments principaux de la compagnie (siège social, atelier de fabrication, de réparation et d'entretien totalisent 20 000 pieds carrés) abritent une partie des équipements. Le complexe est situé sur la rue Saint-Philippe dans la Cité de Lavolette depuis 2004. C'est une enclave d'environ 300 000 pieds carrés. Les terrains jouxtent l'usine Kruger. Les installations, complétées par un entrepôt dans l'arrondissement Des Forges à Trois-Rivières et par un garage loué dans la municipalité de Louiseville, accueillent le reste du parc routier.

Le Groupe Arsenault emploie environ 110 personnes, « très dédiées », en période de pointe, dont une soixantaine au cours

de la saison hivernale. La direction fait un usage croisé du matériel roulant affecté à « l'ensemble de ses travaux ». Chaque poste de dépenses compte, considérant que l'achat des fondants, les coûts de main-d'œuvre et la consommation de carburant constituent les trois principaux frais d'exploitation d'un déneigeur.

Pour « aller chercher les contrats », fidéliser les clients et maintenir une longueur d'avance sur les concurrents, il n'y a pas quatre chemins. L'amélioration continue pave la voie à l'excellence, « charrie » littéralement le succès sur ses épaules, tant dans les bureaux que sur le terrain. L'ingéniosité humaine fait la différence. « Faut performer toujours davantage, faire plus avec moins, en respectant l'environnement », fait remarquer Stéphane Arsenault. « Lorsqu'il a une job difficile à faire, que les autres refusent souvent, on s'organise, nous, pour créer des outils. Nous trouvons des moyens d'assurer un service de qualité en moins de temps possible. »

Par exemple, les employés maximisent les déplacements dans les rues, améliorent la coordination des équipements, peaufinent la « technique de grattage et de nettoyage » de la chaussée. Ils déneigent des stationnements de plus en plus de clients aux abords des routes, appliquent le bon dosage dans l'épandage du sel. Au centre-ville de Trois-Rivières, la pme a réduit de moitié la durée de ses « interventions » dans certains secteurs. « On a analysé presque chaque coup de pelle... », résume Stéphane Arsenault.

L'éclosion de cette filiale du Groupe Arsenault remonte autour de 2002. Jusque là, elle rapporte peu de revenus l'hiver. À l'époque, le propriétaire de Déneigement Maska, Michel Morin, originaire de Sainte-Hyacinthe, songe à vendre sa compagnie. Il veut se consacrer



▲ Depuis une décennie, les activités de déneigement du Groupe Arsenault charrient l'entreprise familiale vers le succès, propulsant cette division au rang des plus gros spécialistes du genre en Mauricie. La clé, la bougie d'allumage, c'est l'innovation, selon Michel et Stéphane Arsenault, coactionnaires du Groupe Arsenault.

à d'autres tâches à l'approche de la retraite. Michel Arsenault le connaît bien. Il travaille pour lui depuis 1999 comme opérateur et contremaître, tandis que son frère Stéphane agit comme sous-traitant dans le transport de la neige.

Une fois la vente conclue, les deux frères donnent un coup de barre. L'expertise, la créativité familiale et le sens des affaires du tandem soufflent dans le cou des compétiteurs. Les jeunes loups de la famille multiplient la signature de contrats en appliquant la recette gagnante, l'innovation, principalement dans le milieu institutionnel. En 2012, la filiale de déneigement du Groupe Arsenault déclare des gains environ sept fois plus élevés qu'au moment de son acquisition ! Elle dessert surtout la Ville de Trois-Rivières (2,5 millions de dollars) et le MTQ (2,7 millions de dollars).

« Je crois que 2013 sera une année charnière », lance Stéphane Arsenault. « En raison du ralentissement économique pressenti, nous devons être encore plus innovateurs, productifs. C'est pourquoi, un écho favorable aux propositions que nous avons faites aux MTQ, qui demandent un changement à la réglementation pour introduire nos nouvelles méthodes de travail avec de l'équipement adapté en conséquence, serait déterminant si l'on veut devenir plus performants pour continuer à croître. »



▲ L'hiver, le Groupe Arsenault dispose d'une véritable petite armada. Il y a 17 camions (10 et 12 roues, de plus en plus la marque Western Star 4800 et 4900, mais aussi Kenworth et Sterling) et sept tracteurs (Western Star, Sterling, Kenworth et Freightliner) se déploient sur les routes.



Par Johanne Landry
CRHA et coach professionnel

CRÉER DES LIENS de confiance

Ce mois-ci, je choisis d'aborder un sujet qui va au-delà de la gestion des ressources humaines et combien nécessaire à cette gestion. À tous les jours, presque à 75 % de notre temps, nous sommes en relations avec d'autres, pas seulement nos employés, aussi les collègues, les patrons, les fournisseurs, des partenaires d'affaires et, bien sûr, les membres de notre famille et nos amis.

« J'ai appris que les gens oublieront ce que vous avez dit ou ce que vous avez fait, mais ils n'oublieront jamais comment vous les avez fait se sentir » a dit Maya Angelou (de son vrai nom Marguerite Johnson, poétesse, écrivaine, actrice et militante afro-américaine née le 4 avril 1928 à Saint-Louis, Missouri. Elle est une figure importante du mouvement américain pour les droits civiques.) Vous souvenez-vous du premier patron qui a cru en vous ? Comment vous êtes-vous senti ? Avez-vous eu le goût de vous dépasser, vous sentiez-vous confiant en vos moyens ?

Combien de fois ai-je entendu des clients me dire : « Mon patron n'a aucune idée de ce que je fais ni de ce que je sais faire ». « Je n'ai pas le temps ni les moyens de tout faire, pourtant je me démène pour atteindre mes objectifs ». « Mon collègue de l'autre division a pris une décision qui a un impact sur mes opérations et n'a jamais pris en compte ma réalité ». Autant de situations qui minent la confiance; la confiance en soi et envers les autres.

Après 35 ans en gestion et en accompagnement de gestionnaires, j'ai observé ceci : les gens, peu importe le poste ou le niveau, prenant le temps d'apprendre à connaître l'autre, de s'intéresser à ce qu'il vit, à ce qu'il pense et à ce qui le motive (je parle ici de considération pour l'autre) obtiennent plus de collaboration des autres, sont recher-

chés pour leurs opinions et ont une bonne crédibilité dans leur milieu.

Concrètement, au quotidien, comment cela peut se traduire ? Ici je ne fais pas une liste exhaustive, je vous propose quelques exemples vécus et observés.

- Lors de l'accueil d'un nouvel employé ou collègue, prendre le temps d'aller en pause ou au lunch avec lui. En plus de parler de ce qu'il comprend et ce qu'il peut réussir au niveau du travail, s'informer de ce qu'il vit dans l'entreprise : « comment se passe ton intégration ? » « que puis-je faire pour faciliter ou contribuer à ce que ça se passe bien pour toi ? »
- Avez-vous pris le temps d'observer et de détecter les talents de vos employés ou collègues ? Si oui, mentionnez-leur ce que vous leur reconnaissez ou allez les solliciter pour un projet en précisant le talent sur lequel vous misez. C'est bon pour l'estime de soi.
- Prenez le temps régulièrement de parler des besoins de formation et de développement avec vos employés. Que pouvez-vous faire pour qu'ils se sentent pleinement outillés et en situation de réussir ?
- Consultez-les pour obtenir des idées de solutions

- Lors de rencontres d'équipe ou des réunions du lundi matin, aidez vos employés à mieux se connaître entre eux sous d'autres aspects que la performance ou la productivité. Pourquoi ne pas poser la question aux gens de ce qu'ils apprécient dans leur travail actuellement, ce qui est motivant pour eux dans l'entreprise ? Lorsque l'habitude d'échanger sur le vécu sera prise, demandez-leur de nommer ce qu'ils apprécient les uns des autres. Cette dernière question crée souvent un inconfort au début et, une fois l'exercice fait, les sourires en disent long. Chacun s'est senti considéré par ses pairs et son patron. Essayez-le en famille... on ne se dit pas assez souvent ces choses-là.

- Au lieu de résister face à une idée d'un collègue ou employé, posez des questions pour comprendre plus ce qu'il voit, comment il en est venu à suggérer cette idée. J'ai souvent entendu de la part des gens : « ça ne marchera pas », « tu ne connais pas tous les éléments » ou pire « ce que tu dois faire c'est ça ». Je vous laisse tirer vos propres conclusions sur le ressenti de la personne enthousiaste face à son idée.

Ces liens que nous créons et la façon dont nous les créons contribuent à générer ou pas la confiance, ce tissu si important pour le développement des gens et des organisations.

SPECIAL

FIN DE SAISON



COMMANDEZ LE RÉPERTOIRE
ÉDITION 2013
POUR SEULEMENT **25\$**

(excluant taxes et frais de livraison)

www.bomartgroup.com ou au 450 224-7000

CAMIONS EN ACTION

en Allemagne

Cette fois, c'est grâce au constructeur allemand Porsche que je peux vous présenter une carte postale des plus intéressantes. En effet, j'ai été appelé à couvrir le lancement de nouvelles versions des Porsche Panamera en Bavière en juin dernier et j'en ai profité pour prendre quelques photos de camions de la région. Certaines d'entre elles ne sont pas aussi claires que je le voudrais car elles ont été prises de la voiture (une Porsche, naturellement), alors que d'autres ont été prises à la volée, le temps me manquant cruellement. Évidemment, vous y verrez plusieurs camions de marque Mercedes-Benz et nos amis lecteurs européens se moqueront peut-être un peu de mon incapacité d'identifier tous les camions avec précision (ils vivraient cette même difficulté s'ils avaient à identifier nos camions américains aussi spontanément). Comme de raison, tous ces camions européens sont à cabine avancée, une configuration qui s'arrête presque aux camions de poids moyen chez nous !

Texte et photos par Éric Descarries



▲ Ce camion Scania d'origine suédoise a été pris à la volée sur une des fameuses Autobahn (autoroutes) allemandes



Ce porteur Scania R420 est un camion-citerne avec une remorque équivalente



◀ Photographié sur une Autobahn alors que nous étions à un arrêt, ce MAN de poids moyen avait aussi une remorque



▲ Les routes sont étroites dans les petites villes allemandes, surtout pour un gros porteur Mercedes-Benz Actros



Ce camion MAN était affecté au transport des billots de bois



Ce gros tracteur à benne est un Mercedes-Benz Actros, un modèle très populaire en Europe. Ce camion serait un 3346 ce qui veut dire qu'il a une capacité maximale de 33 tonnes avec un moteur de 460 chevaux



Ce plus petit porteur Mercedes-Benz 1840 (18 tonnes et 400 chevaux?) et sa remorque étaient chargés de foin...

Un Mercedes-Benz et un MAN au travail...



▲ Ce camion Mercedes-Benz 2632 (26 tonnes et 320 chevaux) était affecté à la livraison de matériaux de construction



Ce court camion à citerne Mercedes-Benz 1844 (18 tonnes et 440 chevaux, si j'ai bien compris) était combiné à une remorque citerne



Intéressante photo d'un tracteur Mercedes-Benz Actros avec semi-remorque Reich devant une pancarte indiquant le prix des carburants. Le diesel se vendait, en juin dernier, 1,32,9 euros le litre soit 1,87 \$ CDN le litre



▲ Ce gros porteur sortant d'un poste d'essence serait un MAN avec une calandre modifiée



Par Éric Descarries

Le mois dernier, dans cette même chronique, je vous parlais de la technologie qui envahissait tout autant le monde du camion que celui de l'automobile. Il faut dire que ça va un peu plus vite du côté des automobiles. Mais, dans un avenir très rapproché, le monde du camion n'aura pas d'autre choix que de mettre au même diapason... J'y reviens...

Comme la plupart d'entre vous, j'ai eu l'incroyable chance de vivre la deuxième partie du 20^e siècle. Comme la plupart d'entre vous, j'ai vécu les inimitables années soixante durant lesquelles l'industrie automobile américaine régnait avec des autos de haute performance alors que celle des camions vivait ses heures les plus glorieuses... ce qui ne devait pas durer.

J'ai commencé mes reportages dans *l'Écho du Transport* au milieu des années quatre-vingt. En fait, outre quelques articles sur la course automobile (êtes-vous surpris?), mes premiers articles d'importance sur la technologie des camions traitaient de l'électronique dans les tableaux de bord des camions. À cette époque, General Motors se voulait un chef de file dans ce domaine.

Déjà, à cette époque, les amateurs de camions les plus tenaces ne voulaient rien savoir de cette nouvelle technologie qui allait pourtant bouleverser leur monde. Souvenez-vous qu'à cette même époque, la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration américaine) obligeait les constructeurs de camions à livrer des tracteurs avec des freins à l'essieu avant. Oui, à ce moment-

là, les camionneurs ne voulaient pas de freins aux roues avant car, selon eux, ils provoquaient les « mises en portefeuille » (jackknife). L'électronique allait leur apporter le réconfort qu'il leur fallait, l'antiblocage (ABS) des freins!

Depuis ce temps, malgré la tenace résistance aux changements des camionneurs, l'électronique est venue leur prêter main forte à plusieurs niveaux, tant au point de vue de la consommation que du freinage ou de la gérance de la pression des pneus sans oublier les communications et le GPS. Toutefois, nous n'avons encore rien vu.

Comme le chantait si bien Renée Claude durant notre époque préférée de la fin des années soixante, ce qui s'en vient, c'est le début d'un temps nouveau. Elle est révolue l'époque des robustes camionneurs qui conduisaient des « Mack à deux bâtons » (en référence aux double boîtes de vitesses) et des camions dont les cabines n'avaient aucune finition. Certains n'avaient même pas de voûte au plafond! Heureusement, nous sommes rendus au vingt-et-unième siècle!

La prochaine étape? Des routes « intelligentes »! Cela veut donc dire que les camionneurs de demain ne seront plus les rudes travailleurs du passé. Ils devront adopter une attitude différente où la connaissance de l'électronique, de la programmation et de la logistique sera plus importante que celle de la mécanique. Ces « techniciens de la route » (car c'est ainsi que nous devons les traiter) devront fonctionner

avec les nouvelles technologies qui faciliteront leur travail (mais qui le rendra tellement plus sophistiqué!).

Les « routes intelligentes » seront capables d'informer les chauffeurs des bouchons et embouteillages bien avant qu'ils y soient rendus (ce genre d'information est déjà disponible sur plusieurs GPS!). Elles pourront aussi les avertir du gel possible au sol et même de la « glace noire ». Les camions à venir seront équipés de tant de capteurs et de senseurs qu'il sera presque impossible d'en perdre le contrôle.

Et, (j'y suis enfin revenu), d'ici quelques années, tous les véhicules, autos, motos et camions, pourront communiquer entre eux afin d'éviter les collisions. Cette communication se fera automatiquement, sans l'intervention des conducteurs. On a beau dire que les conducteurs de demain ne vivront plus la griserie de la conduite comme nous l'avons connue, il reste que le carnage sur nos routes sera presque éliminé. Alors que certains politiciens se « pètent les bretelles » que les lois qu'ils passent et que la surveillance policière contribuent à une baisse de la mortalité sur les routes, la vérité, c'est que c'est à l'évolution de la technologie que l'on doit cette grande amélioration. Le début d'un temps nouveau, ce sont des routes plus sûres que jamais. Évidemment, on y perdra un peu au niveau de la légende des camionneurs d'hier qui avalaient la route comme des héros. Mais au moins, on pourra dire que nous avons participé à l'évolution de l'homme!

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Septembre - Octobre 2013

UNE PRÉSENTATION DE



**KENWORTH
MONTREAL**

514 735-2581

www.kenworthmontreal.ca

26 SEPTEMBRE 2013

Technique, savoir et expérience au rendez-vous

Congrès du CTCQ
Centre des congrès Renaissance
Montréal, QC

Info et inscription:
Francine Baribeau
514-982-1234

28 SEPTEMBRE 2013

Soirée Gala

CTCQ
Hôtel Hyatt Regency
Montréal, QC

Info et inscription:
Francine Baribeau
banquet2013@ctcq.ca

10 OCTOBRE 2013

4@6

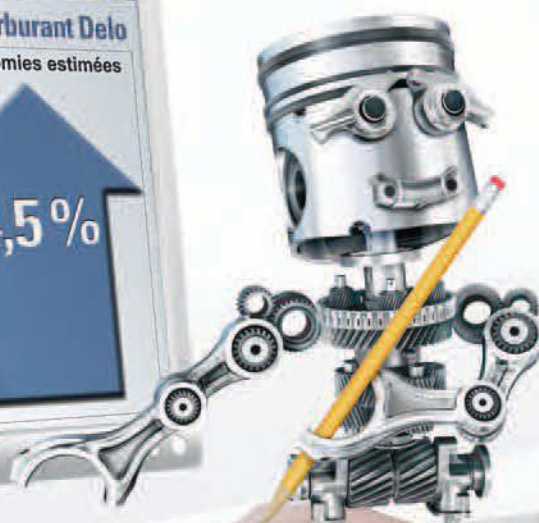
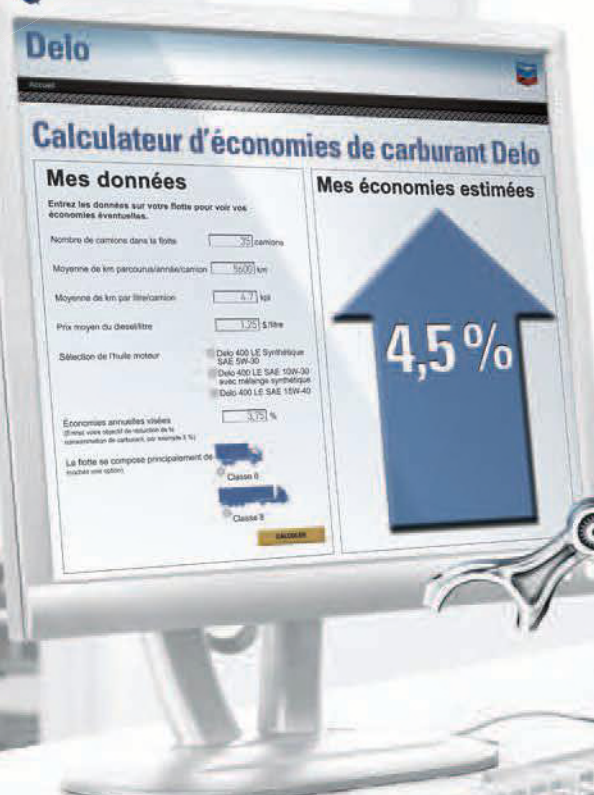
ACQ
Château Joliette
Joliette, QC

Info et inscription:
www.carrefour-acq.org
514-932-0377



PARTICIPEZ AU DELO® BIG BASS BOAT SWEEPSTAKES
pour courir la chance de gagner un bateau de pêche Skeeter® et d'autres prix fabuleux à ChevronDelo.com.

Visons une meilleure économie de carburant de 4,5 %.*



Un produit de la compagnie Chevron
© 2013 Chevron Canada Limitée. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce sont la propriété de Chevron Intellectual Property LLC ou de leurs détenteurs respectifs.

Delo®

On va plus loin.



Maximiser l'économie de carburant est important pour améliorer l'efficacité opérationnelle. En adoptant l'huile Chevron Delo® 400 LE Synthétique SAE 5W-30, vous pourriez voir une économie de carburant allant jusqu'à 4,5 % comparativement aux huiles SAE 15W-40. De plus, les produits Delo avec la technologie ISOSYN® aident à assurer une protection de service prolongée et sont conçus pour assurer une durabilité du moteur maximisée et des frais d'exploitation minimisés. Découvrez les économies que pourrait réaliser votre entreprise en frais de carburant grâce au nouveau *calculateur d'économies de carburant Delo* sur le site ChevronDelo.com



*L'essai sur la consommation de carburant SAE J1321 de l'huile moteur Delo 400 LE Synthétique SAE 5W-30 révèle une amélioration de l'économie de carburant allant jusqu'à 4,5 % pour les camions courte distance (classe 6) et allant jusqu'à 2 % pour les grands routiers (classe 8) comparativement à l'huile SAE 15W-40. Les résultats réels varieront selon le type de véhicule, la charge et d'autres conditions de conduite.

Rejoignez-nous sur Facebook

Les produits Chevron sont offerts aux emplacements suivants :

CHEVRON CANADA LTD
1500-1050, Pender St. West.
Vancouver (C.-B.) V6E 3T4
Tél : (604) 668-5735

LORDCO AUTO PARTS
22866, Dewdney Trunk Rd.
Maple Ridge (C.-B.) V2X 3K6
Tél : (604) 466-4162
S.F. : 1 (877) 591-1581

NORTHERN METALIC SALES (GP)
9708-108 St.
Grande Prairie (AB) T8V 1H2
Tél : (780) 539-9555

HUSKY ENERGY CORPORATION
707, 8th Ave. S.W.
Calgary (AB) T2P 1H5
Tél : (403) 298-6709

UFA
4838, Richard Rd. SW,
Bureau 700
Calgary (AB) T3E 6L1
Tél : (403) 570-4306

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

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

OAKPOINT OIL DISTRIBUTORS
33, A Oakpoint Hwy.
Winnipeg (MB) R2R 0T8
Tél : (204) 694-9100

THE UNITED SUPPLY GROUP OF COMPANIES
2031, Riverside Dr.
Timmins (ON) P4R 0A3
Tél : (705) 360-4355

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

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

CREVIER LUBRIFIANTS
2320 Métropole
Longueuil (QC) J4G 1E6
Tél : (450) 679-8866

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



**CONÇU POUR LE TRAVAIL,
LÀ OÙ VOUS TRAVAILLEZ.**

Nouveau pneu W919^{MC} pour essieu moteur destiné au transport routier

*Le pneu tout indiqué pour des conditions de forte
chute de neige et de glace.*

Sculpture autonettoyante à lamelles profondes procurant
une adhérence musclée

