

L'ÉCHO

D U T R A N S P O R T

Avec vous sur la route du succès

JUIN 2017

www.lechodutransport.com



EXCLUSIF

Cahier
Écocamionnage

20 pages
à l'intérieur



L'Énergotest

met des pneus à l'essai

► **DOSSIER**
Produits pétroliers

► **Le Big Bang**
de RethinkX



Pour en savoir plus: NewVNR.volvotrucks.ca/fr-ca

La nouvelle norme Or pour l'huile moteur.

La nouvelle huile pour moteur diesel Mobil Delvac™ redéfinit la technologie. Il s'agit d'une nouvelle gamme de produits qui contribue à protéger vos moteurs et à optimiser le temps de service de votre parc. Ses qualités de protection éprouvées vont au-delà des intervalles de vidange recommandés par le constructeur; vous gagnez en efficacité et votre vie devient un peu plus facile. Venez découvrir nos nouvelles huiles pour moteurs diesel API CK-4 sur mobildelvac.ca

Ici vit l'énergie™



Mobil Delvac™





16

ACTUALITÉS

- 6. Cohorte dynamique au CFTR
- 10. Des pneus passent à l'Énergotest
- 15. Hino honore ses maîtres
- 18. Un québécois à la tête du WFLO
- 41. Des permis hors norme refusés
- 42. Bitume Québec presse Québec

Dossier Produits pétroliers

- 8. Lubrifiants écoénergétiques
- 9. Entente ACQ-Total

ÉCHOlogie

- 12. Le Big Bang des moteurs à combustion interne

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : Big Bang
- 16. Flotte du mois : Normandin Transit
- 39. Logistique : L'achat du transport
- 50. ÉCHOS de l'industrie
- 52. Carte postale : Ces beaux camions d'exposition
- 46. Sans détour d'Éric Descarries



41

SOMMAIRE

Cahier spécial Écocardionnage

- 21. 180 000 tonnes de moins de GES
- 22. Profiter facilement du programme Écocardionnage
- 23. Stratégie nationale pour les VZE
- 24. Guide des bonnes pratiques environnementales sur le plan technologique
- 25. Le retour sur l'investissement
- 26. ISAAC améliore la rentabilité des transporteurs
- 26. TAG mise sur l'innovation
- 28. Jusqu'à 17% d'économie avec une toile Houle
- 29. Semi-remorque Polair de Fourgons Leclair
- 30. Repérage Shaw améliore les opérations d'une flotte
- 31. Accélérez l'électrification des transports
- 32. Nordic propose des produits verts novateurs
- 33. Attrix propose la ludification de l'application Geotab
- 34. Guide de demande d'aide financière
- 35. Diesel Spec modifie les ordinateurs de moteur
- 36. Les astres enlignés pour la relance du GNL et du GNC



ASSURANCE COLLECTIVE et bien plus!



BURROWS

COURTIERS D'ASSURANCES

1 800 939-7757

www.burrows.ca

Par Guy Hébert
rédacteur en chef



Big Bang

Le terme Big Bang que j'ai utilisé pour titrer un des articles émanant de l'étude RethinkX de l'université Stanford est peut-être un peu fort, mais il aide à mettre l'emphase sur le fait que l'industrie du transport routier de marchandises et le transport en général, sont en pleine mutation. Est-ce que cette étude est un portrait précis de ce que réserve l'avenir au camionnage et au transport, seul l'avenir nous le dira.

Il est effectivement difficile de croire que nous sommes déjà arrivés à la croisée des chemins et à la disparition des moteurs à combustion interne. D'un autre côté, je n'aurais pas misé fort sur l'électrification du transport routier de marchandises il y a 18 mois et pourtant, sont apparus le Nikola One, électrique et hydrogène; le camion québécois électrique de Téo Cargo; le nouveau camion électrique de la chinoise BYD qui fait son entrée en Californie et le nouveau camion électrique de déchets Peterbilt. La propulsion électrique et/ou hybride occupe une place de plus en plus importante sur l'échiquier des véhicules lourds et de classe moyenne.

Le modèle de plateforme de partage qui, selon les auteurs de la recherche, sera privilégié pour le développement des nouvelles façons de faire, peut sembler un peu farfelu mais à bien y penser, ses avantages économiques sont nombreux. Ces transformations majeures à nos habitudes actuelles, ce Big Bang, ne se réalisera pas sans heurts. L'industrie de la logistique et des transports dans la grande région métropolitaine représente 122 000 emplois en transport et entreposage, 6 300 établissements et plus de 4,3 milliards de dollars en retombées économiques pour la région de Montréal. Combien de ces emplois et de ces établissements seront emportés par la vague de changements?

Dans la vision de nos décideurs actuels à l'Assemblée nationale, l'électrification des transports représente l'avenir pour les québécois. Si nous acceptons cette idée, il faut donc s'assurer de ne pas attendre les développements et suivre la parade, mais bien d'assumer un rôle de chef de file novateur. Il est donc important de scruter à la loupe la recherche RethinkX et autres travaux académiques sérieux, sans nécessairement avalé tout cru les conclusions de ces travaux, afin de s'assurer de ne pas se faire prendre par surprise par les bouleversements appréhendés des prochaines années, de ce Big Bang pointant à l'horizon.

Guy Hébert



JUIN 2017 | VOL. 41 N° 5

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTION

Éric Descarries, Jean-Pierre Ménard

CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence grenade
agencegrenade.ca

PUBLICITÉ

René Huet, Directeur des ventes
514 431-5941 | rhuet@bomartgroup.com

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

VICE-PRÉSIDENTE

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTS

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 : 30 \$ / 1 an ; 5 \$ / 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

N° 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

Tél. : 450 224-7000 / Fax : 450 224-7711

Le Groupe Bomart est spécialisé 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.

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada





Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques



Différent et plus rentable

Nos soumissions sont claires, différentes et sur mesure afin de réduire vos coûts d'opération et de vous éviter la noyade dans un océan de frais cachés.

Lorsque vient le temps de vous proposer une solution performante et rentable pour votre opération de transport, nous sommes comme des poissons dans l'eau !

Votre choix s'arrête ici !



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

Une cohorte dynamique et motivée au CFTR

Par Guy Hébert

Le 3 mai dernier, la Centre de formation en transport routier (CFTR) de Saint-Jérôme tenait une de ses deux journées carrières annuelles dans ses installations de Mirabel. Avec la pénurie de chauffeurs qui se fait de plus en plus ressentir dans l'industrie, le nombre d'entreprises de transport et de ressources humaines désirant participer à ces événements afin de rencontrer les finissants de la présente cohorte, augmente à chaque occasion.

On retrouvait plus d'une cinquantaine de flottes publiques et privées occupant des stands afin de se faire connaître des finissants, de recueillir des curriculum vitae, d'offrir des stages et d'énumérer leurs besoins : Beacon Roofing Supply Canada, Bessette et Boudreau Transport, Brasseur Transport, Canada Cartage/Transport Sonar, C.A.T., C.H. Express, Challenger Motor Freight, Contrôleur routier, Demix Béton CRH Canada Inc., Drakkar Recrutement spécialisé, EBI Énergie, Emploi et développement social Canada – Programme Travail, Entreprise K.L. Mainville, Express Mondor, Extra Multi-ressources, Golden International, Groupe Boutin, Groupe Morneau, Groupe Nadeau, Groupe Robert, Harnois Groupe pétrolier, J.E. Fortin, Brasserie Labatt, Malo Transport/Transport Chalut 2000, Molson Coors, PepsiCo Breuvages, Progressive Waste Solutions, Roxboro Excavation, Réseau des services spécialisés en main-d'œuvre (RSSMO), Sanimax, Schneider, Service alimentaire Gordon (GFS), SGT 2000, SLH Transport, Simard Transport, Summum Ressources Humaines, Synergie Hunt International, Systèmes Danfreight (DFS), TJB Transport, Transport Bernières,



> Des finissants dynamiques et motivés : Mourad Bougzer, Jonathan Lacourse, Jose Herrera, Alexandre Boulet, Audrey Pelletier et Gabriel Thibault.

Transport Bourassa, Transport Guilbault, Transport Hervé Lemieux, Transport Jaguar International, Transport Kingsway Vrac, Transport Laberge, Transport LFL, Transport Laurentien, Transport W.J. Deans, Transwest, Truck N'Roll, Truck Stop Québec, Unique Personnel et XTL Transport.

L'Écho du transport a profité de son passage au CFTR pour rencontrer quelques finissants afin de voir ce qui les motive à vouloir entreprendre une carrière de conducteur de poids lourds. À 18 ans, Alexandre Boulet aimerait bien travailler pour l'entreprise familiale de coffrage de son paternel et pour y arriver, il doit obtenir son permis de classe 1. « Moi

je sais déjà que mon premier emploi dans l'industrie sera de chauffer le camion de 12 roues de l'entreprise de mon père », dit-il.

Pour Jonathan Lacourse, 24 ans, la situation est différente : « Je veux voyager, je recherche la liberté de conduire et pour moi il n'y aurait pas de problème à faire du long courrier. J'aimerais bien me retrouver sur la route plusieurs jours ou même plusieurs semaines à la fois pour voir du pays au volant d'un camion. Je travaillais dans un entrepôt et c'est en discutant avec des camionneurs que j'ai compris que chauffer un camion pouvait être une carrière intéressante. »

Venant d'une famille de camionneur, Audrey Pelletier a toujours voulu prendre la route au volant de véhicules lourds. « Il y a beaucoup de camionneurs dans ma famille. J'aimerais beaucoup faire du transport avec des remorques à plateau sur des itinéraires locaux et régionaux. J'ai une petite famille alors pas question de partir trop longtemps sur de longs voyages. La conciliation travail-famille est importante pour moi », affirme-t-elle.

« Je n'ai jamais pensé devenir chauffeur un jour. C'est en me promenant sur la route que je me suis aperçu que je trouvais que les chauffeurs étaient chanceux de pouvoir faire le métier. C'est alors que j'ai décidé de tenter ma chance et je trippe comme jamais. Je me suis découvert une passion sur le tard. À ce stade-ci de ma vie, alors que j'entreprends une nouvelle carrière, je n'ai aucune préférence sur le type de travail que je recherche et je n'aurais aucune objection à faire de longues distances », explique Gabriel Thibault.

« Ça fait plusieurs années que je travaille dans le domaine de la livraison avec un permis de classe 5 », avance Jose Herrera.



➤ Donald Litalien, de Demix Bêton CRH Canadas, était heureux de discuter des carrières disponibles avec Claude Lemieux, diplômé du CFTR depuis avril dernier.

« Je demeure donc dans le même domaine mais je vais maintenant pouvoir en faire plus avec un permis de classe 1. Je sais déjà que j'aime me retrouver sur la route. Au début, j'aimerais bien faire du transport local ou encore régional Québec et Ontario, à temps partiel s'il le faut pour parfaire mon apprentissage du métier. »

De son côté, Mourad Bougzer, designer graphique de formation, a fait de la livraison pendant trois ans et aime conduire : « Je suis fils d'un mécanicien de poids lourds et j'ai commencé très jeune à voir des gros camions. J'ai l'impression que vivre dans un

environnement autonome que procure la cabine des camions doit être très stimulant. J'ai hâte de ressentir cette liberté de rouler sur l'autoroute au volant d'un véhicule lourd. Mon objectif à court terme et de trouver un endroit pour faire un stage afin de faire mes preuves et de décrocher un emploi. »

Si ces cinq gars et une fille du CFTR que *L'Écho du transport* a rencontrés sont représentatifs des autres membres de la cohorte, il est certain que les nouveaux finissants seront des atouts pour les transporteurs qui retiendront leurs services.

100% QUÉBÉCOIS

Peterbilt
Excellence
PETERBILT

20
DEPUIS 1997

514-861-PETE
(7383)

Sainte-Julie - Laval - St-Jacques-le-Mineur - Drummondville - Montréal - Trois-Rivières

Pac-Lease

Lubrifiants écoénergétiques pour toutes les saisons

Par Guy Hébert

Les huiles jouent un rôle important dans le fonctionnement et l'entretien des moteurs. Ces mêmes lubrifiants peuvent aussi avoir une influence sur la consommation énergétique des flottes. Les nouvelles huiles qui ont fait leur entrée sur le marché depuis l'automne dernier ont toutes une viscosité moindre que les anciennes et ce facteur peut contribuer à réduire la consommation et surtout à diminuer les émissions de carbone.

« Des huiles à faible viscosité peuvent contribuer directement à une diminution de la consommation de carburant en réduisant les pertes de friction entre les composantes mobiles des moteurs ainsi que les pertes dues au pompage et au commettage », de dire Brian Humphrey, liaison technique avec les OEM chez

Lubrifiants Pétro-Canada. « Simplement dit, cela se traduit par moins de trainées de viscosité dans le moteur, ce qui lui permet de rouler plus efficacement et de consommer moins de carburant tout en offrant une meilleure protection contre l'usure. »

Les nouvelles catégories d'huiles API CK-4 et FA-4 ont été spécialement conçues pour performer à des températures supérieures et le développement de nouveaux moteurs au diesel plus écoénergétiques et à plus basses émissions. En opérant à de plus hautes températures, les moteurs de nouvelles conceptions pourraient rudement mettre à l'épreuve les lubrifiants conventionnels et accélérer le taux d'oxydation et de dégradation. « Plus spéci-

fiquement, nous estimons que les huiles FA-4 généreront une réduction de 2 % de la consommation par rapport aux huiles de la génération précédente. De plus, nous croyons que cette économie pourrait augmenter de 1 % en comparaison avec le lubrifiant API CK-4 SAE 10W-30 pour moteur diesel en service sur la grande route », ajoute Brian Humphrey.

Avec l'arrivée de l'été, il est certain que les hausses de températures peuvent avoir un impact sur le choix des lubrifiants. Dans un climat plus froid, des lubrifiants à plus faible viscosité peuvent être de mise afin d'assurer une circulation constante et adéquate de l'huile pour protéger des composantes critiques. D'un autre côté, un climat plus chaud pourrait requérir l'utilisation d'une huile plus lourde possédant des propriétés de résister à la décantation potentielle à plus hautes températures. Avec la popularité des huiles multigrades comme les SAE 15W-40 ou 10W-30, les flottes n'ont pas à changer de produit selon les saisons, alors que ces lubrifiants sont conçus pour des températures extrêmes.

Le groupe motopropulseur d'un véhicule ainsi que son système hydraulique pourraient atteindre des performances maximales en faisant appel à des lubrifiants à faible viscosité, toujours en se référant à ce que les manufacturiers d'équipements d'origine (OEM – *Original Equipment Manufacturer*) suggèrent et acceptent. « En devant gérer une entreprise et s'assurer que les camions demeurent sur la route, les gestionnaires se doivent de choisir le produit qui répondra le mieux à leurs besoins, selon les saisons, et à leurs conditions d'opération. Les huiles Duron Next Generation pour moteurs au diesel et véhicules lourds offrent une gamme de produits pour tous les climats et les applications des camions, tant au froid qu'au chaud. Nous avons fait des multiples essais dans des conditions climatiques canadiennes extrêmes pour s'assurer que vos flottes pourront relever tous les défis », de conclure Humphrey.



L'ACQ conclue une entente avec Total

Par Guy Hébert

L'ACQ collabore depuis de nombreuses années avec des membres fournisseurs afin d'offrir des avantages aux membres transporteurs faisant ainsi bénéficier tous ses membres. C'est avec grand plaisir que l'ACQ annonce qu'elle est arrivée à une entente avec Total Canada afin d'offrir un rabais aux membres transporteurs faisant l'achat d'huiles moteurs. Ainsi, les membres transporteurs de l'ACQ bénéficieront d'un escompte sur les huiles moteurs, sans égard au format. Cette offre est récurrente tant que le transporteur est membre de l'ACQ, et il n'y a aucune limite quant au montant.

« Cette entente entre l'ACQ et Total Canada réaffirme l'engagement fort de Total Canada auprès du Monde du Camionnage; à la fois

par une offre produit innovante et par cette offre économique. Total s'engage à soutenir la réduction des coûts d'exploitation des transporteurs » a déclaré Franck Bagouet, président de Total Canada. « L'ACQ collabore avec ses membres fournisseurs afin d'offrir aux membres transporteurs des avantages qui seront au bénéfice de tous nos membres. Nous sommes ravis de cette entente qui permettra des économies substantielles aux transporteurs en ce qui a trait à leur acquisition d'huiles moteurs et les encourageons à se prévaloir de cet avantage » a déclaré M. Marc Cadieux, PDG de l'ACQ.

> Marc Cadieux, de l'ACQ et Frank Bagouet, de Total.



Harnois
Groupe pétrolier
De l'énergie à revendre!

Pour tous vos besoins en :

✓ Carburants



✓ Lubrifiants



✓ Produits spéciaux



- Fluide d'échappement diesel
- Liquide lave-glace
- Antigels
- Solvants **NOUVEAU!**

Harnois Groupe pétrolier

80, route 158, Saint-Thomas QC J0K 3L0
1 800 363-2712 poste 1540

www.harnoisgroupepetrolier.com





4 marques de pneus à l'essai de l'Énergotest printanier

Par Guy Hébert

Le Groupe PIT tenait au début de juin une série d'Énergotest à la piste d'essais de Transports Canada de Blainville pour évaluer les performances de pneus de camions de quatre marques : Bridgestone, BF Goodrich (fournis par Michelin), Continental et Goodyear. Groupe PIT, un organisme de recherche et d'ingénierie axé sur l'amélioration de l'entretien et des opérations des flottes de l'industrie nord-américaine du transport, avait consulté ses membres plus tôt cette année afin de savoir les composantes qui devraient être l'objet de l'édition Printemps 2017 de son laboratoire impartial et l'efficacité énergétique de pneus commerciaux se retrouvaient parmi les choix.



> On reconnaît ici Karine Séguin, de Groupe PIT, à côté d'une partie des pneus larges et simples qui pouvaient servir aux essais.



> Pour de tels essais, même le carburant est pesé avant d'être installé dans les véhicules.

« Les flottes membres de Groupe PIT se sont rencontrées en mars pour identifier les essais et R-D qu'ils jugent prioritaires pour la prochaine année », mentionnait Yves Provencher. « Chaque membre fait la liste des problématiques auxquelles il est confronté et nos ingénieurs établissent une liste d'essais potentiels. Les membres votent alors pour identifier leurs 10 premiers choix. Cette année, les membres ont choisi de mettre l'accent sur l'économie d'énergie due aux pneus. »

Les tests étaient réalisés avec des pneus de direction, de traction et pour remorques

installés sur des camions International ProStar 2017 du CFTR (Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme) et des remorques du CFT Charlesbourg (Centre de formation en transport). Chaque camion pesait 20 000 livres et chaque remorque transportait une cargaison de 46 000 livres pour une masse totale en charge de 66 000 livres. Équipés d'un moteur Cummins X15, les camions se suivaient sur la piste à égale distance ayant pris le départ à intervalle d'une minute pour parcourir les 17 tours de la piste ovale de 6,4 km en roulant avec le régulateur de vitesse fixé à 100 km/h.



Les essais sur les pneus prévus pour Énergotest seront basés sur les procédures d'essais de consommation de carburant TMC Type II et Type III. Lors des essais de Type II, chaque marque de pneus sera comparée à une autre marque en utilisant une marque témoin. Pour les essais de Type III, chacune des marques sera mise à l'essai sur plusieurs véhicules identiques, en les changeant d'un véhicule à l'autre entre les essais, pour bien identifier leur incidence sur la consommation de carburant. De plus, une journée les camions circulaient sens horaire sur le piste et le lendemain on changeait pour antihoraire. Des techniciens

sur les abords de la piste s'assuraient que les camions respectaient la vitesse voulue à l'aide d'un pistolet radar. Tous les pneus, quelle que soit leur position, étaient gonflés à 100 psi.

Les résultats des essais seront transmis aux membres de Groupe PIT, dont le nombre a récemment augmenté à 46 avec l'ajout de Loblaw inc. Groupe PIT n'a pas pour l'instant l'intention de divulguer publiquement les résultats de l'Énergotest sur les pneus commerciaux mais rien n'empêcherait les marques participantes de le faire.

> Des techniciens s'assuraient que toutes les roues étaient installées de la bonne façon.

MARQUES	BRIDGESTONE	BF GOODRICH	CONTINENTAL	GOODYEAR
DIMENSION	11R22.5	11R22.5	11R22.5	11R22.5
DIRECTION	R283A Ecopia	ST244	EcoPlus HS3	G399 A LHS
TRACTION	M710 Ecopia	DR454	HDL2	G572 A LHD
REMORQUE	R197 Ecopia	TR144	EcoPlus HT3	G316 LHT

> Ce tableau identifie les caractéristiques et les types de pneumatiques que les manufacturiers ont fournis à Groupe PIT pour des essais lors de l'Énergotest Printemps 2017.



**UNE 3^e SUCCURSALE
POUR MIEUX
VOUS SERVIR !**

**Kenworth
Maska**



OUVERTURE AUTOMNE 2017



**Succursale de
SHERBROOKE**
8800, boulevard Bourque
Deauville Qc



690, Montée Monette
St-Mathieu-de-Laprairie Qc
450 444-5600



530, rue Raygo
La Présentation Qc
450 774-5000

NOUS EMBAUCHONS !

Envoyez-nous votre c.v. à RH@KenworthMaska.com

Visitez notre site www.kenworthmaska.com



À l'aube du Big Bang du transport et de la fin des ICE

Par Guy Hébert

« Nous sommes à l'aube de bouleversements profonds et conséquents de l'histoire des transports. D'ici 2030, en dedans de 10 ans d'adoption de mesures de réglementations pour les véhicules autonomes (AV – Autonomous vehicles), 95 % des kilomètres parcourus par des passagers le seront à bord de véhicules électriques, souvent autonomes, propriétés de flottes et non pas d'individus. Il s'agit d'un nouveau modèle d'affaires appelé TaaS (Transport as a service). Ces bouleversements auront des répercussions à travers l'industrie des transports et pétrolière, décimant des portions entières de leur chaîne des valeurs, causant la chute de la demande et des prix pour le pétrole tout en anéantissant des trillions de dollars de la valeur des investissements dans le secteur. D'un autre côté, cette métamorphose générera des trillions de dollars en nouvelles occasions d'affaires, de hausse du PIB (Produit intérieur brut) et de surplus pour les consommateurs », affirment James Arbib et Tony Seba, les deux dirigeants du projet A RethinkX Sector Disruption Report de mai 2017 à l'Université Stanford.

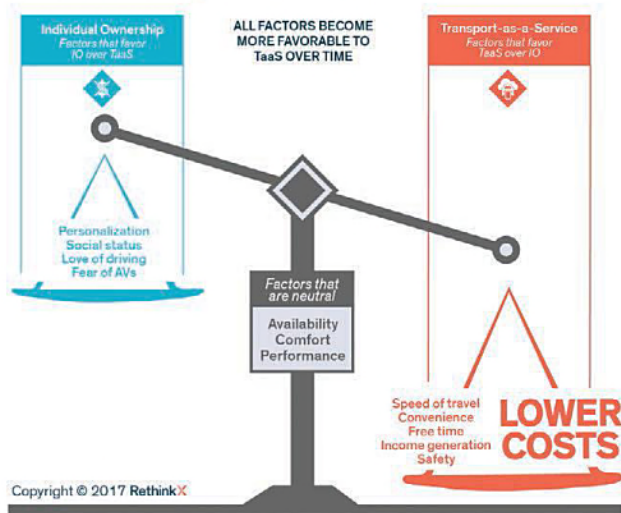
Intitulé *Repenser le transport 2020-2030, Rupture du transport et écrasement des industries des véhicules à combustion interne et pétrolière (Rethinking Transportation 2020-2030, The Disruption of Transportation and the Collapse of the Internal-Combustion Vehicle and Oil Industries)*, la recherche transcende les idées préconçues par rapport à la transition vers les véhicules électriques et autonomes. Ce travail est le premier du Projet RethinkX, un groupe de réflexions qui veut publier une série d'analyses sur les ruptures causées par les technologies (*Technology-driven disruption*) dans plusieurs secteurs qui ont un impact sur l'économie.

La rupture ciblée dans ce premier travail sera propulsée par des impératifs économiques. En se fiant au modèle TaaS, la famille

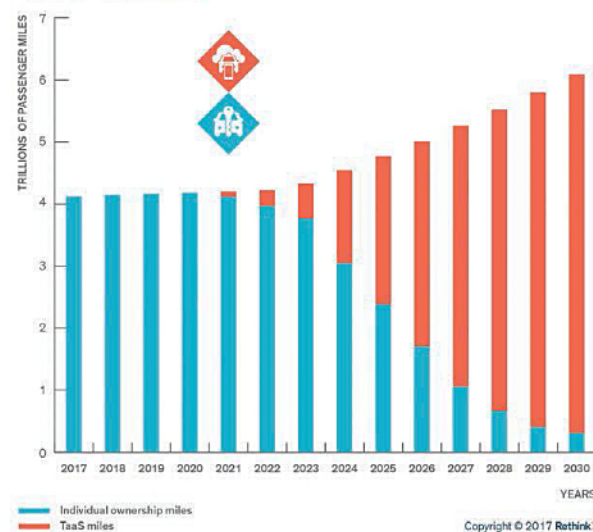
américaine moyenne économisera plus de 5 600 \$ annuellement en coûts de transport, soit l'équivalent d'une hausse de salaire de 10 % pour un ménage moyen. Cela représente un influx d'un trillion de dollars additionnels dans les poches des américains en 2030, engendrant potentiellement la plus importante infusion de dépenses des consommateurs de l'histoire. Les deux auteurs en sont arrivés à cette conclusion à la suite d'analyses exhaustives de données émanant des marchés, de la dynamique des habitudes des consommateurs et des agences de réglementation, en utilisant des courbes de coûts reconnues et en ne considérant que les technologies connues à ce jour.

L'approbation des véhicules autonomes devrait déclencher une course très compétitive parmi les entreprises d'autopartage

» Factors affecting consumer choice



» Speed of TaaS adoption



> Facteurs affectant le choix du consommateur.

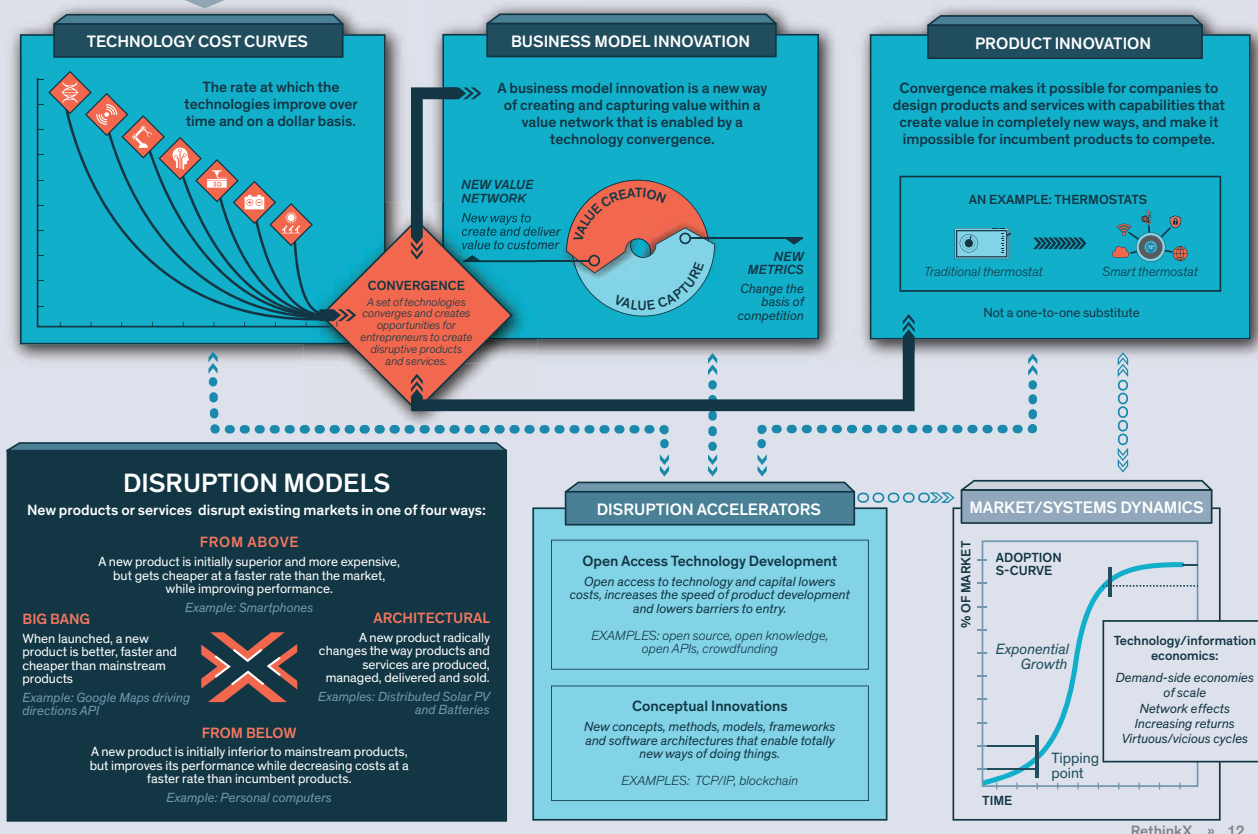
> Rapidité d'adoption du modèle TaaS.

HOW DISRUPTIONS HAPPEN

A disruption is when new products and services create a new market and significantly weaken, transform or destroy existing product categories, markets or industries.

Figure 1

Seba Technology Disruption Framework™



➤ Le cadre de rupture technologique Seba (*Seba Technology Disruption Framework*) a été utilisé pour analyser et modéliser les ruptures prévues dans l'étude. Développée par Tony Seba, ce cadre est le résultat de plus d'une douzaine d'années de recherches et d'enseignement sur les ruptures technologiques, l'innovation des modèles d'affaires, les finances et le marketing stratégique de produits de haute technologie et de l'innovation à l'université de Stanford. Ce cadre a été employé pour comprendre et anticiper des ruptures dans de multiples industries.

existantes et les nouvelles sociétés pré-TaaS qui voudront se partager le trillion de dollars d'occasions d'affaires et profiter des réseaux qui se développeront. Les fournisseurs de plateformes pré-TaaS comme Uber, Lyft et Didi y sont déjà engagés alors que d'autres veulent entrer dans la course. Dans une dynamique des gagnants qui remportent la mise (*winners take all*), ces entreprises devront investir massivement afin de fournir le niveau de service le plus élevé possible et de s'assurer que l'offre rencontre la demande dans chacun des marchés géographiques qu'elles développeront.

Dans un environnement aussi compétitif, les entreprises offriront des services à un taux s'approchant du coûtant. Ainsi les flottes transiteront rapidement de véhicules avec une conduite humaine et des moteurs à combustion interne (ICE – *Internal Combustion Engine*) à des véhicules autonomes électriques (A-EV – *Autonomous Electric Vehicle*) surtout à cause de certains facteurs coût, y compris un taux d'utilisation de 10 fois supérieur des véhicules d'une durée de vie d'environ 800 000 km passant à quelques 1 600 000 km en 2030. Tout cela avec des coûts inférieurs d'entretien, d'énergie, de financement et d'assurances.

Toute cette dynamique permettra aux entreprises de TaaS d'offrir des alternatives de transport à très bas prix – de quatre à 10 fois plus bas au kilomètre que l'achat d'une nouvelle auto et de deux à quatre

fois plus bas que d'opérer un véhicule existant en 2021. Des sources de revenus potentielles comme la publicité, la monétisation des données, le divertissement et les ventes de produits pourraient ouvrir la voie au transport gratuit à l'intérieur du modèle TaaS, alors que le transport privé et public commencera à fusionner. C'est justement l'aspect des coûts qui pourraient inciter les consommateurs à adopter le modèle TaaS. Cette adoption devrait commencer dans les agglomérations urbaines avant de se propager dans les milieux ruraux. C'est justement dans ces milieux que le concept pourrait être moins populaire à cause des temps d'attente et des coûts plus élevés.

Les véhicules à haute utilisation, chaque automobile étant utilisées 10 fois plus que des véhicules de propriété individuelle, réduiront de façon drastique le nombre de véhicules requis dans la flotte américaine pour répondre à la demande. Moins de véhicules circulant plus de kilomètres sur les routes des États-Unis se traduira par une diminution d'un total de 247 millions de véhicules actuellement à 44 millions. Cela devrait rendre de vastes espaces de terrains disponibles pour des occupations plus productives alors que 100 000 000 de véhicules existants seront abandonnés alors qu'ils deviendront économiquement non viables. La chaîne des valeurs en transport roulera 10 trillions de kilomètres passagers en 2030, soit 50% de plus qu'en 2021, à un quart du coût (393 milliards \$ par rapport à 1 481 milliards \$).

LE RÉPERTOIRE VIRTUEL transport & logistique

2017
/2018

DÉCOUVREZ TOUT CE QU'ILS ONT À VOUS OFFRIR!

Allez au www.repertoiretransportlog.com
et cliquez sur leurs publicités pour accéder
à tous leurs produits et services !

NOUVEAU

Visitez notre site et achetez en ligne

KORREX.ca

PIÈCES D'AUTO, CAMIONS ET ACCESSOIRES

450 629-6212

Membre **BESTBUY**

CHALLENGER

N'importe quoi, partout, en tout temps...

Les temps changent et la demande pour vos produits n'a jamais été aussi forte! Gérez votre temps et vos expéditions plus efficacement en ayant recours à l'Approche complète en gestion de la logistique de Challenger ou AGL, ainsi que nous l'appelons communément.

Soyez rassuré et appelez Challenger pour utiliser nos services en gestion d'inventaire et obtenir n'importe quel type d'expédition, partout à travers le monde, au moment où vous avez besoin que votre livraison soit expédiée.

Cependant, le meilleur reste à venir. Vous pouvez suivre vos expéditions ou votre inventaire en temps réel et du bout des doigts. C'est simple.

Vous voulez en savoir plus? Appelez-nous ou visitez-nous en ligne dès aujourd'hui.

800-279-1323 | www.challenger.com

LES SOCIÉTÉS
LES MEILLEUX
GÉRÉES
Membre plus

20 BEST Fleets
TO DRIVE FOR

SmartWay
Transport Partner
Getting There With Greater Eff.

**ASSURACTION
TRANSPORT EXPERT INC.**

Cabinet en assurance de dommages
Firm in damage insurance

450 672-4646
1 888 672-4647

www.transportexpert.ca
info@transportexpert.ca

SPÉCIALISTE DANS
LES PRODUITS D'ASSURANCE
POUR TRANSPORTEURS

Depuis 65 ans, la **fiabilité** de nos services
de transport et d'entreposage est toujours
un **choix** payant pour vous !

1952 65 2017

LA FIABILITÉ LÉGENDAIRE

agd vex.com

Nous assurons un service de livraison quotidien dans le Montréal métropolitain et le transport de charges entières dans les Maritimes, en Ontario et partout au Québec. Ces services se font à bord de véhicules à la fin pointe et à l'aide d'équipements spécialisés facilitant la manutention de vos produits tels : fourgon à côtés rigides coulissants, plate-forme avec toile coulissante, plate-forme avec monte-charge attaché ou remorques de mini-transport.

Nous disposons d'un entrepôt avec environnement contrôlé de 33 000 pi² adjacent à un centre de transbordement intérieur et à un terminal extérieur sécurisé de 450 000 pi² pour la gestion complète de la distribution jusqu'à temps de vos produits.

AGD Verchères Express

VEX fiabilité
TRANSPORT - ENTREPOSAGE
légendaire

Assurance / Véhicule / Remorques
514 875 6655 / 450 583 6655

Service Client
1 800 368 6488

Reception
514 875 3911 / 450 583 5581

Hino Canada honore ses maîtres du camion

Les 9, 10 et 11 mai derniers, Hino Canada tenait son assemblée de concessionnaires au Fanshawe College, de London en Ontario. Ce rendez-vous annuel a été le site d'une compétition unique au cours de laquelle des experts dans le service, les pièces et les ventes s'affrontaient. « Nous voulions faire en sorte que nos concessionnaires et nos clients comprennent que chaque individu dans chacun de nos départements au sein de l'entreprise représente ce qui rend l'expérience Hino aussi singulière », déclare Eric Smith, vice-président sénior Ventes et Support à la clientèle chez Hino Canada. « Il faut que tous ensemble nous travaillions dans le même sens pour assurer le support total à tous nos clients. »

Quel que soit le secteur de l'entreprise pour lequel ils travaillent, tous les participants devaient d'abord suivre des formations en ligne avant d'être invités à réussir un examen de qualification en ligne avec une note supérieure à 80 % afin de se qualifier pour London. Seuls les meilleurs résultats dans chaque catégorie étaient invités à la finale. Lors de ce concours, les participants devaient étaler leurs talents devant leurs pairs. Dans la catégorie Pièces, tous les concurrents devaient terminer 15 différentes stations, chacune couvrant un aspect des affaires chez Hino.

La catégorie Service réunissait des techniciens de trois niveaux différents de certification – Premier, Platine et Maître Élite – et dans cette dernière catégorie, des face à face entre adversaires leur demandaient de diagnostiquer des défaillances similaires sur des véhicules identiques dans un court laps de temps. Des juges évaluaient aussi les concurrents sur l'usage des bons outils et des bons manuels, leurs habiletés de monitorer des données pouvant mener à trouver la cause du problème ainsi que leurs connaissances des produits.

Dans la catégorie des ventes, les plus importants vendeurs de 2016 avaient été invités à se joindre à la finale. Tous les participants devaient démontrer le plus haut niveau possible de connaissances des produits et de leurs spécifications. Le concours des ventes comprenait diverses stations qui pouvaient simuler une vente ou encore tester les connaissances des concurrents. Une mise en scène de type Jeopardy a accueilli plusieurs participants et fait rire de nombreux spectateurs. Les gagnants à la suite des trois concours étaient :

- > Cam Taylor, de Vancouver Hino, Pièces;
- > Trevor Robertson, de Central Hino en Alberta, Service;
- > Thom Moody, de Tri Truck Centre, en Ontario, Ventes.

Les lauréats ont reçu un voyage toutes dépenses comprises au Costa Rica et au Panama afin de visiter des usines et des centres d'essais Hino dans ces deux pays. « Je crois sincèrement que notre force réside dans nos employés talentueux fidèles et démontrant une confiance inébranlable dans la marque Hino », renchérit Yumiko Kawamura, présidente d'Hino Canada. « Le rôle de l'entreprise est de fournir le support aux concessionnaires et de les outiller adéquatement avec de l'équipement et des programmes afin qu'ils puissent offrir le support total à tous nos clients. » (G.H.)

Je suis venu pour l'emploi et je suis resté pour une carrière.

CHAUFFEURS PROPRIÉTAIRES RECHERCHÉ

Mike Kerber – Chauffeur Propriétaire

1997
Chauffeur de Ville
|
2000
Chauffeur Propriétaire

2017
**20 ANS DE CARRIÈRE
CHEZ ROSEDALE**

**Devenez chauffeur
propriétaire chez Rosedale.
Contactez-nous.**

NOUS FERONS ROULER VOTRE CARRIÈRE

rosedale.ca/chauffeurs

Tél. 1.855.721.3962 | Téléc. 1.844.314.5953





NORMANDIN TRANSIT

Partenaire de choix pour ses clients

Par Guy Hébert



L'entreprise située à Napierville est spécialisée dans le transport de lots brisés et de charges entières à travers le Canada et les États-Unis. Chez Normandin Transit Inc., la passion et la créativité de toute une équipe sont mises au service du client, qui est au centre des décisions afin de proposer des solutions personnalisées.

Selon Danielle Normandin, vice-présidente et Michel Nault, directeur des ateliers mécaniques, le succès de l'entreprise résulte du travail d'une équipe impliquée, dynamique et passionnée. Les opérations, les ventes, l'entrepôt et les ateliers mécaniques travaillent tous de concert afin que l'encadrement et le support offerts aux chauffeurs soient prioritaires, explique Michel Nault, un gestionnaire comptant plus de 40 années dans l'univers du camion dont les quatre dernières chez Normandin Transit Inc.

La flotte de Normandin Transit compte plus de 360 tracteurs, des Kenworth en grand majorité à l'exception de 20 Peterbilt,

tous munis de moteurs PACCAR. La flotte est renouvelée à tous les 48 à 54 mois. Michel Nault, au moment de la réalisation de ce reportage, attendait la livraison de 40 nouveaux Kenworth avec transmission automatique et systèmes de stabilité Bendix Wingman, propulsés par le moteur de 13 litres PACCAR MX-13. La flotte comprend également de 1013 remorques chauffées, réfrigérées et dry-box. Normandin Transit Inc. effectue l'entretien de ses véhicules et remorques. L'achat des nouveaux tracteurs permettra à Michel Nault d'essayer la garantie prolongée de 48 mois ou 800,000 kilomètres.



DataDis

www.datadis.com

1 800 463.4043

Solutions logicielles
pour l'industrie
du transport
depuis plus de **25 ans**

MIR-RT

Logiciel de gestion d'entretiens
pour flottes de véhicules



Un plan de maintenance préventif a été développé à l'interne et est appliqué à tous les véhicules. Ce programme comprend le remplacement des batteries aux deux ans. En conséquence, l'entreprise n'a enregistré aucun bris sur la route à cause des batteries depuis deux ans. Les huiles de la flotte sont analysées régulièrement et les intervalles de vidange pour la majorité des camions sont de 96 000 km alors que les filtres sont changés aux 50 000 km. L'entreprise possède un inventaire de 2 500 pneus et utilise surtout des Michelin pour la direction, des Continental ou des Bridgestone pour la traction. Des pneus rechapés Bridgestone, Michelin ou Continental chaussent les remorques.

Une salle de formation à la fine pointe de la technologie permet à Michel Nault et à son

équipe, de s'assurer que les connaissances des techniciens soient mises à niveau sur une base régulière. L'envergure des installations de Normandin Transit Inc. intègre un centre de ravitaillement, un bâtiment spécialisé pour les réparations de remorques et un autre pour l'entretien mécanique des camions ainsi qu'un entrepôt et les espaces bureaux. L'entreprise conserve un imposant inventaire de pièces et d'accessoires, tant pour l'entretien des véhicules que pour les réparations et le remplacement de certaines pièces de carrosserie.

Un espace de stationnement numéroté est réservé pour chaque camion et pour chaque remorque. Qu'il soit attiré aux activités de transport local et régional ou encore sur le transport long courrier, chaque chauffeur peut choisir son siège parmi une

variété disponible. Tous les camions opérant sur les longues distances comprennent une couchette de 76 pouces entièrement équipée. Chez Normandin Transit, rien n'est laissé au hasard pour s'assurer que les chauffeurs soient bien traités et heureux.

Certifié ACE (*Automated Commercial Environment*) des douanes américaines; C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*), FAST Express pour expéditions rapides et sécuritaires de l'Agence des services frontaliers du Canada et PEP (Programme d'entretien préventif) de la Société de l'assurance automobile Québec, le transporteur prend tous les moyens afin de satisfaire les exigences de sa clientèle. Lors de sa fondation en 1988, l'entreprise a rapidement compris l'importance des mouvements transfrontaliers dans une économie globale et a su, au fil des années, concevoir une approche de partenariat personnalisé répondant à des besoins spécifiques adaptés pour ses clients. Grâce à son équipe dynamique et à ses services de qualité, Normandin Transit Inc. est une des plus importantes entreprises de transport au Québec et un partenaire de choix pour ses employés, ses fournisseurs et ses clients.

« L'acquisition du logiciel MIR-RT nous a permis de bien structurer l'entretien de notre flotte, de connaître en temps réel tous nos coûts d'opérations, de bien suivre nos garanties et d'avoir nos indicateurs de performance à portée de main. L'ensemble de nos 50 mécaniciens ont adhéré rapidement à cet outil grâce à sa convivialité et sa performance. Nous remercions l'équipe de DataDis pour leur implication et leur réceptivité exceptionnelles. »

Michel Nault, Directeur des ateliers mécaniques

Un Québécois accède à la tête du WFLO

Le 25 avril 2017, Nicholas Pedneault, de l'entreprise québécoise Congébec Logistique, a été nommé président du Conseil des gouverneurs 2017-2018 de la World Food Logistics Organization (WFLO). Le nouveau président concentrera ses efforts sur le développement et la croissance de l'industrie, ainsi que la promotion de la Global Cold Chain Alliance (GCCA) et de ses membres à titre d'expert du domaine mondial de la chaîne d'approvisionnement à température contrôlée.



> Officiers du Conseil de la IARW et du Conseil des gouverneurs de la WFLO (de gauche à droite) : Nick Pedneault, président WFLO; Paul Henningsen, vice-président WFLO; Don Dick, trésorier WFLO; Doug Harrison, vice-président IARW; Andy Janson, trésorier IARW et David O'Brien, président IARW.

« Pour atteindre l'objectif stratégique de l'organisation, soit d'accroître le marché et l'industrie, nous devons d'abord devenir des chefs de file et promouvoir des actions visant à construire une chaîne du froid plus forte et plus robuste », a déclaré monsieur Pedneault. « Je crois que la GCCA peut y parvenir, grâce à la profusion de ses ressources et aux pratiques exemplaires déjà développées par nos

membres, combinées aux projets d'envergure internationale menés par la WFLO ».

La WFLO représente le volet de recherche et d'éducation de Global Cold Chain Alliance (GCCA) et se consacre au développement des systèmes alimentaires mondiaux, notamment en ce qui concerne le transport assuré, efficace et fiable de produits périssables dans la communauté mondiale. À cet effet, la WFLO se concentre sur l'alimentation à l'échelle mondiale et organise des projets dans les pays en développement. Les membres de la GCCA fournissent leur expertise pour construire et améliorer les installations et les entrepôts à températures contrôlées, ainsi que les services de transport et de logistique. Parmi les autres membres du Conseil des gouverneurs que présidera Nicholas Pedneault, on retrouve :

- > Paul Henningsen, vice-président, d'Henningsen Cold Storage, Hillsboro, Oregon;
- > Don Dick, trésorier, de Dick Cold Storage, Columbus, Ohio;
- > Adam Forste, de Lineage Logistics, San Francisco, Californie;
- > Dan Kaplan, de Cloverleaf Cold Storage, Sioux City, Iowa;
- > Mike Pokel, de Midwest Refrigerated Services, Milwaukee, Wisconsin;
- > Arne Martinsen, de Transmar Ltd, Tiburon, Californie;
- > Kirk Robertson, de Terra Vista Capital, Washington DC,

Les nouveaux officiers et membres du Conseil des gouverneurs de la World Food Logistics Organization (WFLO) ont été nommés lors d'une session générale tenue lors de la 126^e convention annuelle IARW-WFLO, du 22 au 25 avril à Dana Point, en Californie.

La WFLO se consacre au développement de bonnes pratiques de manutention et d'entreposage de produits périssables, ainsi qu'au développement de systèmes et de pratiques pour assurer que les mouvements internationaux de denrées périssables et de produits alimentaires soient effectués de manière sûre, efficace et fiable pour tous les gens du monde. La WFLO est un partenaire officiel de la Global Cold Chain Alliance (GCCA), qui joue le rôle de porte-parole de l'industrie de la chaîne du froid et représente 1300 entreprises membres dans 75 pays. (G.H.)

Faites partie de l'équipe !

Nous recherchons acheteur, vendeur et commis de bureau.



Martin
Remorque André Martin inc.

**Achats et Ventes
Remorques Usagées**




514 291.6688
www.remorquemartin.com

PROGRAMME ÉCOCAMIONNAGE

Une exclusivité de

1^{re} édition - Juin 2017

L'ÉCHO
DU TRANSPORT
Avec vous sur la route du succès

- 
- > Comment profiter du programme
 - > Des solutions écoénergétiques
 - > Réduction de 180 tonnes de GES

LE GROUPE IGLOO

FRAIS de la cueillette à l'assiette !



Notre remorque et nos deux fourgons isolés écoénergétiques préservent chacune de vos livraisons. La technologie européenne de composite monobloc combinée avec nos accessoires performants vous assurent les meilleurs outils pour protéger votre production et l'environnement.

 **Fondsvert Québec** 
Écocamionnage

Tous les produits Igloo bénéficient d'une subvention gouvernementale en étant approuvés par le Programme Écocamionnage du Fonds Vert Québec

Polair City est la seule remorque approuvée par Écocamionnage et nos deux fourgons Tundra et Taïga sont aussi agréés.

 **Fourgons Leclair**
concepteur de fourgons

31, rue Théodore-Viau
Terrebonne, Québec J6Y 0J8
514 846-2000 | 1 855 532-5247
fourgonsleclair.com



Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports

Québec 

PROGRAMME D'AIDE ÉCOCAMIONNAGE

Les émissions GES réduites de 180 000 tonnes

Par Guy Hébert

Le programme Écocamionnage découle du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et a été entériné par le Conseil du trésor le 25 février 2014. Son financement provient du Fonds Vert, un fonds créé en 2006 en vertu de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'Objectif du Fonds Vert est de favoriser le développement durable au Québec par la protection de l'environnement, la préservation de la biodiversité et la lutte contre les changements climatiques.

Profitant d'un financement de 28,3 millions de dollars lors de son lancement, le programme Écocamionnage est entré en vigueur le 25 février 2014 et devait prendre fin le 31 mars 2017. Mais le 28 mars dernier, dans le cadre du dépôt de son Plan économique, le gouvernement du Québec annonçait son intention de prolonger le programme Écocamionnage jusqu'au 31 décembre 2020 et de le bonifier. Une nouvelle enveloppe budgétaire y sera donc consacrée et encore une fois ce financement proviendra du Fonds Vert.

La bonification annoncée du programme entraînera une hausse du plafond de dépense à 100 000 \$ et une aide financière maximale de 30 000 \$ pour l'acquisition d'un véhicule ou d'une technologie permettant l'utilisation de carburants de remplacement sera disponible. Les modalités accompagnant l'annonce n'ont pas encore été officialisées mais devraient l'être avant la

fin de la session parlementaire au mois de juin. Les modalités du programmes restent les mêmes pour l'instant. Le Ministère poursuit l'analyse des demandes, jusqu'au moment où les nouveaux paramètres soient officialisés.

Plusieurs programmes du Fonds vert ont été critiqués pour leur faible taux de réussite mais jamais Écocamionnage s'est retrouvé sur la liste des programmes faibles dans les médias. Se pourrait-il que ce soit à cause que le programme fonctionne? Les résultats tendent à le prouver. Voici donc quelques données intéressantes sur les activités du programme Écocamionnage depuis ses débuts au printemps 2014 :

- > près de 1900 entreprises ont reçu une aide financière;
- > 3244 demandes de subvention ont été approuvées;

- > des subventions de 28,5 M\$ ont été approuvées;

Par volet, les demandes et les montants approuvés sont les suivants :

- > **Acquisition :**
3235 demandes approuvées, pour un montant total d'environ 28.2 M \$.
- > **Projet de démonstration :**
cinq demandes approuvées, pour un montant total de 175 050 \$.
- > **Projet d'homologation :**
quatre demandes approuvées, pour un montant total de 42 850 \$.
- > **Projet de logistique :**
une demande approuvée, pour un montant total de 75 000 \$

Ainsi, en date du 30 novembre 2016, le programme Écocamionnage avait permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 180 000 tonnes.

Profiter facilement du programme Écocamionnage

Par Guy Hébert

En vertu du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, le Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a été mandaté pour contribuer à la priorité 17 de réduire l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises. C'est en vertu de ce mandat que le MTMDET a lancé au printemps 2014 le programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises, mieux connu sous le nom d'Écocamionnage.

Lors de son énoncé budgétaire du 28 mars dernier, le gouvernement du Québec a annoncé que le programme Écocamionnage, originalement prévu pour prendre fin le 31 mars 2017, se prolongera jusqu'au 31 décembre 2020 et qu'il sera bonifié. Par exemple, le plafond des dépenses admissibles sera haussé à 100 000 \$ pour l'acquisition d'un véhicule ou d'une technologie permettant l'utilisation de carburant alternatif émettant moins de gaz à effet de serre (GES) que les carburants fossiles comme le diésel ou l'essence. Cette annonce devrait être officialisée au mois de juin dans le cadre de l'exercice de l'étude des crédits du budget à l'Assemblée nationale.

Le programme Écocamionnage vise notamment à favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies améliorant l'efficacité énergétique et réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie du transport des marchandises et des véhicules lourds. Dans le cadre de l'acquisition d'un véhicule ou d'une technologie permettant l'utilisation de carburants de remplacement qui émettent moins de gaz à effet de serre :

- > l'aide financière est basée sur le surcoût que représente l'achat de ce type de véhicules par rapport au coût d'un

véhicule standard fonctionnant au carburant diesel ou à essence;

- > l'aide financière accordée, sous forme de subvention, représente 30 % des dépenses admissibles et pourra dorénavant atteindre un montant maximal de 30 000 \$ par véhicule.

Exception faite de la bonification des incitatifs apportée à Écocamionnage, les modalités du programme demeurent les mêmes. La clientèle pouvant bénéficier du programme Écocamionnage comprend toujours :

- > les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds au sens de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;
- > les entreprises, les institutions, les organismes et les personnes dont l'établissement est situé au Québec.

Le programme Écocamionnage comprend quatre volets distincts :

1. Acquisition d'une technologie : soutien permettant au demandeur d'acquérir une technologie qui a été évaluée et qui apparaît sur la Liste des technologies admissibles au financement, disponible sur la section Écocamionnage du site internet du MTMDET (www.transports.gouv.qc.ca).

2. Homologation d'une technologie : soutien financier pour un demandeur désirant faire homologuer une technologie pour qu'elle puisse figurer sur la Liste des technologies admissibles au financement. Ce volet touche les technologies commercialisables ou déjà disponibles sur le marché. La demande d'aide financière peut provenir du fabricant ou du distributeur de la technologie.

3. Démonstration d'une technologie : Visant la hausse des moyens mis à la disposition des entreprises de transport routier des marchandises afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, le programme soutient la réalisation de différents projets liés au camionnage qui démontrent un potentiel au regard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce volet touche plus particulièrement les technologies en développement ou qui demandent des démonstrations ou des essais. La demande d'aide financière peut provenir d'un transporteur ou d'un utilisateur. Il faut que celui-ci veuille démontrer, par des méthodes reconnues, le potentiel d'amélioration de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du véhicule, potentiel attribuable à une technologie non éprouvée. La demande peut également provenir d'un fabricant ou d'un distributeur d'une technologie qui désire concevoir sa technologie et en démontrer son potentiel à l'égard de l'efficacité énergétique et des émissions de gaz à effet de serre.

4. Logistique : Le programme soutient la réalisation de projets améliorant la logistique des entreprises de transport routier des marchandises dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il est plutôt facile de profiter du programme Écocamionnage pour toute personne ou entité intéressée à le faire. Il suffit de se rendre sur le site du MTMDET (www.transports.gouv.qc.ca) et de chercher la section Écocamionnage. Cette section comprend toutes les informations pertinentes et tous les documents nécessaires pour remplir rapidement une demande d'aide ou d'homologation.

Modalités à remplir pour profiter du programme

ACQUISITION D'UNE TECHNOLOGIE

Par ce volet, le programme soutient financièrement le demandeur afin de lui permettre d'acquérir une technologie qui a été évaluée et qui figure sur la Liste des technologies admissibles au financement. Pour effectuer une demande de subvention, le demandeur doit :

- > remplir le Formulaire de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie;
- > répondre aux critères d'admissibilité mentionnés dans le Guide de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie et fournir toutes les informations requises.

HOMOLOGATION D'UNE TECHNOLOGIE

Le programme soutient financièrement le demandeur afin de lui permettre de faire homologuer une technologie pour qu'elle puisse figurer à la Liste des technologies admissibles au financement. L'homologation touche les technologies commercialisables ou déjà introduites sur le marché. La demande d'aide financière peut provenir du fabricant ou du distributeur de la technologie. Pour effectuer une demande de subvention, le demandeur doit :

- > remplir le Formulaire de demande d'aide financière pour un projet d'homologation;
- > répondre aux critères d'admissibilité mentionnés dans le Guide de demande d'aide financière pour un projet d'homologation;
- > fournir toute l'information requise.

DÉMONSTRATION D'UNE TECHNOLOGIE

Le programme vise à augmenter les moyens mis à la disposition des entreprises de transport routier des marchandises afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, il soutient la réalisation de différents projets liés au camionnage qui démontrent un potentiel au regard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce volet touche plus particulièrement les technologies en développement ou qui demandent des démonstrations ou des essais. La demande d'aide financière peut provenir d'un transporteur ou d'un utilisateur. Celui-ci souhaite démontrer, par des méthodes reconnues, le potentiel d'amélioration de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du véhicule, potentiel attribuable à une technologie non éprouvée. La demande peut également provenir d'un

fabricant ou d'un distributeur d'une technologie qui désire concevoir sa technologie et en démontrer son potentiel à l'égard de l'efficacité énergétique et des émissions de gaz à effet de serre. Pour effectuer une demande de subvention, le demandeur doit :

- > remplir le Formulaire de demande d'aide financière pour un projet de démonstration;
- > répondre aux critères d'admissibilité mentionnés dans le Guide de demande d'aide financière pour un projet de démonstration;
- > fournir toute l'information requise.

LOGISTIQUE

Le programme soutient la réalisation de projets qui permettront d'améliorer la logistique des entreprises de transport routier des marchandises dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour effectuer une demande de subvention, le demandeur doit :

- > remplir le Formulaire de demande d'aide financière pour un projet de logistique;
- > répondre aux critères d'admissibilité énoncés dans le Guide de demande d'aide financière pour un projet de logistique;
- > fournir toute l'information requise. (GH)



Attrix

ENFIN UN JOURNAL DE BORD ÉLECTRONIQUE SIMPLE ET ABORDABLE

EN FRANÇAIS

- ◆ Remplissez vos journaux HdS en toute simplicité
- ◆ Débarrassez-vous de la paperasserie
- ◆ Soyez plus productif et conforme
- ◆ Faites votre RDS plus rapidement
- ◆ Restez à la fine pointe avec nos formations

GEOTAB
management by equipment

Application disponible sur nos tablettes robustes ou téléchargez-la sur votre cellulaire iOS ou Android.

ATTRIX.CA 888 299-8555

Guide des bonnes pratiques environnementales sur le plan technologique

Le ministère des Transports du Québec a mis sur pied le programme Écocamionnage avec l'objectif de favoriser l'utilisation d'équipement et de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le transport routier des marchandises. Le programme Écocamionnage soutient financièrement l'industrie du transport des marchandises et des véhicules lourds dans l'acquisition et l'installation de technologies qui ont démontré un bon potentiel de réduction de la consommation de carburant ou des émissions de GES.

Le Guide de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie, disponible sur le site Web du Ministère, contient les modalités concernant les demandes d'aide financière et indique les montants admissibles selon le type de technologie. Dans le but d'appuyer l'industrie dans ses choix parmi les technologies existantes, les tableaux accompagnant ce texte présentent les types de technologies qui permettent de réduire la consommation de carburant ou les émissions de GES en fonction des types de transport routier et de leurs caractéristiques sans égard à leur admissibilité au programme Écocamionnage. (GH)

Types de transport	Caractéristiques des activités	Types de technologies qui permettent de réduire la consommation de carburant ou les émissions de GES et liées aux caractéristiques des activités
Transport longue distance	Vitesse élevée	<ul style="list-style-type: none"> > Équipement qui améliore l'aérodynamisme du véhicule : <ul style="list-style-type: none"> - Tracteur : déflecteur et carénage de toit de cabine, extensions latérales de cabine, carénages qui recouvrent les réservoirs et le châssis du tracteur, miroirs aérodynamiques[†], pare-chocs aérodynamique[†], pare-soleil aérodynamique[†] - Remorque : jupes latérales pour semi-remorque, toile étanche rétractable pour semi-remorque ou camion à benne, déflecteur pour essieux de semi-remorque > Équipement qui diminue la résistance au roulement du véhicule : pneu simple à bande large[†], pneu à faible résistance au roulement[†]
	Haltes de longue durée (qui nécessitent la marche au ralenti du moteur)	<ul style="list-style-type: none"> > Système de chauffage et de climatisation d'appoint > Système électrique auxiliaire, génératrice embarquée ou groupe électrogène d'appoint
		> Véhicule qui fonctionne au gaz naturel liquéfié (GNL)
Transport en vrac	Utilisation d'une benne	> Toile étanche rétractable pour semiremorque ou camion à benne
Transport urbain (collecte et livraison, collecte des ordures)	Arrêts et départs fréquents	<ul style="list-style-type: none"> > Véhicule hybride diesel-électrique ou diesel-hydraulique > Véhicule électrique > Véhicule qui fonctionne au gaz naturel comprimé (GNC)
Transport d'aliments réfrigérés ou congelés		<ul style="list-style-type: none"> > Fourgon supérieurement isolé > Système de stockage de froid > Branchement électrique de l'unité de réfrigération au quai de chargement
Transport pour les travaux de construction, transport par citerne, collecte d'ordures, collecte et livraison en milieu urbain, etc.	Selon la charge transportée (retour à vide, transport avec charge variable)	> Système de gestion de la puissance du moteur disponible selon la charge transportée
Véhicules de service, camionnette, entretien de réseaux de distribution, signalisation, etc.	Travaux à l'arrêt en bordure de route	<ul style="list-style-type: none"> > Véhicule hybride diesel-électrique ayant la possibilité de faire fonctionner la prise de force et l'équipement avec les batteries du véhicule > Système électrique auxiliaire qui fournit l'électricité à l'équipement et aux accessoires à partir de batteries.
Tout type de transport		<ul style="list-style-type: none"> > Ordinateur de bord pour l'évaluation du comportement des conducteurs > Réduction de la masse du véhicule et de l'équipement > Chauffe-moteur

[†]Cet équipement n'est pas subventionné dans le cadre du programme Écocamionnage.

PROGRAMME ÉCOCAMIONNAGE

Plusieurs intervenants de l'industrie de transport routier des marchandises s demandent si, outre la subvention intéressante qui réduit le prix de l'acquisition d'une technologie ou d'un accessoire, le programme Écocardionnage offre d'autres avantages. Et la réponse est positive. y a bien entendu la réduction anticipée de la consommation de carburant et de émissions de gaz à effet de serre (GES), mais il y a aussi une accélération du retour sur l'investissement à cause non seulement de l'aide financière, mais également à cause des technologies.

Par exemple, on retrouve dans la section Foire aux questions du volet Écocardionnage du site du ministère du Transport, de la Mobilité Durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) deux exemples du retour sur l'investissement prévu. Il est important de souligner que ces exemples sont donnés à titre indicatif et que les résultats pourraient varier selon divers facteurs dont l'utilisation de la technologie. (GH)

Prix	11 000 \$
Dépenses admissibles	10 000 \$
Aide Écocardionnage	3 000 \$
Nombre d'heure de marche au ralenti	1 500 h./an
Économie de carburant	3 l./h.
Économie en \$	5 400 \$/an *
Retour sur l'investissement	1.48 an

> Estimation du retour sur l'investissement pour une génératrice embarquée ou un système électrique auxiliaire.
(* : Carburant à 1,20 \$/l.)

Prix	2 500 \$
Aide Écocardionnage	750 \$
Consommation du véhicule	40 l./100 km
Économie de carburant	5%
Kilométrage annuel	100 000 km
Économie en \$	2 400 \$ *
Retour sur l'investissement	0.73/an

> Estimation du retour sur l'investissement pour des jupes latérales pour semi-remorque. (* : Carburant à 1,20 \$/l.)



Le retour sur l'investissement





BIEN PLUS QU'UN CARNET DE ROUTE ÉLECTRONIQUE!

La solution d'ISAAC s'intègre à vos systèmes existants pour réduire le papier et automatiser les opérations. Elle est conforme aux réglementations canadiennes et américaines.

« Nous avons opté pour la solution ISAAC InControl sur nos **1300 camions** parce qu'elle nous permet d'augmenter notre efficacité opérationnelle. »

Michel Robert
Président et chef de la direction
Groupe Robert

Découvrez le plein potentiel d'ISAAC :

- Économisez du carburant
- Facilitez le traitement de la paie
- Communiquez instantanément
- Automatisez les heures de service
- Accélérez la facturation
- Simplifiez le dédouanement

450-658-7520 - www.isaac.ca

ISAAC améliore la rentabilité des transporteurs grâce au savoir des chauffeurs

La solution de télémétrie véhiculaire d'ISAAC Instruments permet aux gestionnaires d'effectuer un suivi en temps réel de la performance des chauffeurs. L'enregistreur de télémétrie collecte des données sur plus de 40 paramètres de l'ECM, jusqu'à 10 fois par seconde. Ces données sont ensuite analysées par le système d'ISAAC et transformées en indicateurs simples pour le chauffeur :

- > Anticipation de la circulation, des sorties d'autoroute et des feux de circulation
- > Accélération progressive
- > Utilisation optimale du régulateur de vitesse
- > Bas régime moteur lors de l'accélération et des montées

Le volet de formation continue de la solution d'ISAAC permet au chauffeur de recevoir la rétroaction nécessaire pour adopter les meilleures pratiques en écoconduite, et de réaliser des économies de consommation optimales. Ce coaching électronique informe le chauffeur sur sa performance en temps réel et il est donc possible de s'améliorer tout en conduisant. Le chauffeur est également avisé lorsqu'il effectue une manœuvre brusque (freinage ou virage brusque), pour qu'il puisse adopter une conduite sécuritaire en tout temps. Enfin, lors d'un arrêt, le chauffeur peut consulter son rapport de performance et ainsi identifier des occasions de diminuer encore plus la consommation de carburant.

La solution d'ISAAC génère automatiquement des rapports de performance et un score pour chaque chauffeur. Ces informations sont transmises au gestionnaire concerné afin de prendre des décisions proactivement tant par rapport aux performances des chauffeurs que des camions. Il ne faut jamais oublier qu'une économie de 1% du carburant équivaut à une économie de 1% en frais de maintenance. Lors d'une défaillance sur le camion, ISAAC fournit les codes de diagnostic en temps réel au gestionnaire qui peut ensuite profiter de ces alertes pour évaluer la gravité et réagir rapidement afin de garder les camions sur la route. (GH)



TAG mise sur l'innovation depuis plus de 40 ans

Par Guy Hébert

Depuis qu'il a décidé de créer sa propre entreprise, Industries TAG, en 1977, Tony Gemma a toujours été un chef de file du secteur des toiles pour l'industrie du camionnage. Industries TAG n'a jamais ménagé les efforts pour innover et demeurer à l'avant-scène de ce marché niche de l'industrie du transport routier des marchandises. TAG développe des solutions de transport innovantes adaptées aux besoins des clients.

« Il ne faut jamais oublier que dans notre domaine, chaque commande, ou presque est spéciale. Il y a beaucoup de sur mesure et de personnalisation des produits afin d'offrir aux clients ce qu'ils recherchent », explique Tony Gemma. « Notre toile Easy Tarp Side-2-Side, par exemple, a été lancée sur le marché il y a de cela plus d'une dizaine d'années, bien avant l'avènement de programme comme Écocamionnage. Déjà à l'époque, certains clients cherchaient à réduire la consommation et TAG était au rendez-vous avec un nouveau produit pour les bennes basculantes. »



ÉCOCAMIONNAGE



La toile Easy Tarp Side-2-Side est le seul produit d'Industries TAG homologué Écocamionnage, mais ce n'est pas nécessairement la seule toile du fabricant améliorant l'efficacité énergétique. Plusieurs toiles faites de matériaux plus légers réduisent également la consommation. Des essais réalisés lors du lancement de la Side-2-Side sur le marché démontraient une économie potentielle pouvant atteindre plus de 13 % au niveau de la consommation. « C'est quand la benne est vide que l'Easy Tarp Side-2-Side est vraiment efficace. La loi prévoit que les bennes doivent être couvertes lorsqu'elles sont pleines. Lorsque la toile est déployée sur la benne vide, la traînée devient presque inexistante sur la remorque. Les chauffeurs le remarquent facilement », poursuit Tony Gemma.

La Side-2-Side est opéré avec un système électrique ou manuel à manivelle à partir du sol. Confectionnée en toile de vinyle de 22 onces de haute qualité, offerte dans une gamme de couleurs, la Side-2-Side possède un bras articulé en aluminium. Le système offre un dégagement complet lors de l'ouverture. TAG fabrique aussi des systèmes de toiles pour des remorques plate-forme et des fourgons.

Outre son siège social de Laval, Industries TAG possède également des points de service à Sainte-Julie, sur la Rive-Sud de Montréal et à Saint-Apollinaire. L'entreprise effectue des réparations et l'installation de ses systèmes et de toiles. Afin d'offrir le meilleur service qui soit à sa clientèle, TAG possède une unité mobile qui se déplace pour se rendre au véhicule et y apporter la solution requise. De plus, l'entreprise vend ces pièces et accessoires de tous genres pour les utilisateurs de toiles. Depuis plus de 40 ans, Tony Gemme et l'équipe d'Industries TAG se démarquent de la concurrence avec des produits novateurs de qualité et un service à la clientèle de premier plan.



DES PRODUITS BIEN PENSÉS

T.A.G. LES INDUSTRIES T.A.G. LTÉE
T.A.G. INDUSTRIES LTD.

Au service de nos clients depuis plus de 35 ans
SYSTÈME DE TOILES POUR REMORQUES
VENTE - INSTALLATION - SERVICE



**PRODUITS ÉLIGIBLES AU
PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE
DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC !**

TAG Rive-Sud
1101, rue Nobel,
local 4, Ste-Julie

TAG Laval
2840, boul. Le Corbusier
Laval

450 963-1327 • 1 800 268-1327
info@tag.qc.ca • www.tag.qc.ca

Jusqu'à 17% d'économie avec une toile Houle

Par Guy Hébert

Situées dans deux régions différentes, deux entreprises s'unissent afin d'offrir aux propriétaires et opérateurs de camions et de remorques à benne basculante un système de toile hautement performant leur permettant de réaliser des économies de carburant considérables. Ces deux petites entreprises ont uni leurs efforts afin de développer ce produit, l'installer et l'adapter à tous les besoins.

Garage Houle est situé à St-Hyacinthe et se spécialise dans la benne basculante sous tous ses angles, de la suspension aux parois en passant par les racks à neige et le téflon. « Nous faisons à peu près tout pour les bennes sans en fabriquer mais il nous arrive de faire de gros travaux comme le redressement de châssis ou encore la reconstruction d'une boîte endommagée ou accidentée », explique Sébastien Houle. « Nous avons développé de nombreuses toiles dont un système de toile side-to-side de type slider, que nous vendons au Québec, en Ontario, dans les provinces de l'Atlantique ainsi que dans le Nord-Est des États-Unis. »

L'Atelier MD quant à elle est située à St-Gabriel de Brandon et ses activités sont complémentaires à celles de Garage Houle. Marco Desrosiers et son équipe maîtrisent l'installation de polymère (téflon) à l'intérieur des bennes, des systèmes de toile Houle ainsi la réparation de murs, de plancher, de châssis et de cylindre. « Dans un échange de services et de bons procédés, Garage Houle installe nos polymères dans sa région. Nous offrons divers types de plastiques selon la marchandise transportée. Nous offrons certains produits haut de gamme à un prix supérieur mais avec une durée de vie prolongée. C'est aux clients de décider ce qu'ils préfèrent », de dire Marco Desrosiers.

Comment les deux partenaires arrivent-ils à vendre des toiles dans des endroits comme Terre-Neuve et Labrador sans pour autant



investir massivement en publicité? « Nous avons toujours convenu que la qualité du service était la clé pour nous, que ce soit lors de la conception de nos produits, l'installation, la personnalisation et le support après-vente », poursuit Marco Desrosiers. « Le bouche à oreille nous apporte sans cesse des commandes. Les gens voient nos toiles sur la route et s'informent à la première occasion où ils pourraient acquérir le produit. C'est ainsi que nous nous déplaçons pour effectuer l'installation et former des techniciens sur place qui pourront prendre le relais à la prochaine occasion », renchérit Sébastien Houle.

Un des grands avantages du système c'est que le grand atelier d'usinage du Garage Houle peut fabriquer des pièces adaptables à toutes les bennes. L'atelier permet également de faire du sur mesure, de créer un assemblage optimal avec des composantes adaptées, rétro-compatibles aux vieux systèmes et de donner à la toile et son système, une saveur vraiment québécoise.

En effet, les deux complices sont très fiers de dire que leur produit est fait au Québec.

Et les raisons sont nombreuses pour faire confiance aux toiles *side-to-side* Houle. Une des problématiques des remorques à benne basculante c'est que la trainée (*drag*) se fait sentir dès que l'air frappe le haut de la boîte et s'accroît en circulant dans la benne pour frapper de plein fouet la porte arrière. La toile Houle homologuée par le programme Écocamionnage comprend un système automatique pouvant se transformer en mode manuel qui permettra de l'ouvrir ou de la fermer à l'aide d'une vingtaine de coups de manivelle, tout au plus. Le système fait en sorte que la toile est bien tendue lors de son déploiement, pour empêcher le flottement et faire en sorte que l'air passe par-dessus la benne sans interférence. Ce procédé permet aux utilisateurs de profiter d'une réduction impressionnante de la consommation de carburant pouvant atteindre 17%.

De la boîte à la semi-remorque pour Fourgons Leclair

Par Guy Hébert

Après les boîtes Taïga et Tundra, l'entreprise de Terrebonne Fourgons Leclair a maintenant fait de la place pour des semi-remorques de 30 à 40 pieds Polair City dans son offre. « C'est une combinaison de technologie européenne et d'ingénierie québécoise. Conçue avec l'aide d'un partenaire européen, le Polair City fait appel à des matériaux composites importés assemblés ici-même et montés sur un châssis fait au Québec », explique Marc Leclair, président de Fourgons Leclair.

Le composite rend la remorque plus légère que les remorques conventionnelles disponibles sur le marché nord-américain présentement. Marc Leclair n'en démord pas, le Polair City est la meilleure remorque écoénergétique en ville! C'est pour cette raison qu'il n'a pas attendu et que son nouveau produit est déjà homologué Écocamionnage. L'atout principal de cette nouvelle remorque isothermique est sans contredit la technologie européenne

de panneaux monoblocs en composite. Cette technologie élimine les fuites même lorsqu'il y a impact.

Lisses et sans rivet ou jonction, les surfaces des parois intérieures scellent hermétiquement la remorque et assure le maintien d'une température idéale. Des panneaux monoblocs et le châssis en acier galvanisé lui donnent une grande résistance alors que les barres d'arrimage encastrées lui assurent la polyvalence et l'efficacité optimale. Parmi la grande variété d'accessoires offerte en option, des cloisons aisément amovibles sont disponibles pour compartimenter l'intérieur au besoin.

Les panneaux extérieurs sont sans joint ni rivet. Le système de réfrigération consomme moins de carburant et nécessite moins d'entretien tout en offrant une durée de vie accrue. La nouvelle Polair City de Fourgons Leclair semble donc représenter un choix écologique et rentable.



> Marc Leclair, président de Fourgons Leclair, est fier de sa nouvelle remorque Polair City.



Repérage Shaw améliore les opérations d'une flotte

Par Guy Hébert

Avec ses fluctuations de prix imprévisibles, le carburant est sans contredit un des principaux postes budgétaires pour n'importe quel transporteur. Les gestionnaires de flotte cherchent constamment des moyens de contrôler le plus efficacement possible la consommation de carburant qui peut être influencée par de multiples facteurs comme la météo, l'aérodynamisme, le type de véhicule, son application, la résistance au roulement des pneus, l'entretien et combien d'autres.



Repérage Shaw offre aux professionnels de l'industrie du transport routier des marchandises des solutions technologiques comprenant une saine gestion du carburant afin d'arriver, au moins en partie, de maîtriser :

- > La marche au ralenti;
- > Les sursrégimes excessifs;
- > Les freinages brusques;
- > Les changements de rapport incorrects;
- > La vitesse excessive;
- > Les itinéraires et la navigation.

« Les gestionnaires les plus aguerris savent très bien qu'un chauffeur efficace peut réduire sa consommation de carburant d'environ 30% par rapport à ses collègues moins efficaces », de dire André Desranleau, directeur de comptes chez Repérage Shaw. « Le camion de longue distance moyen consomme plus de 3 700\$ de carburant annuellement juste en marche au ralenti. Il est aussi important de souligner que des études démontrent que pour chaque tranche de 5 mi./h. au-dessus de 55 mi./h., le rendement en carburant diminue d'un demi-mille par gallon. Une gestion proactive des dépenses en carburant permet de réduire les coûts et d'augmenter les profits sans modifier le nombre de camions et de chauffeurs. »

Repérage Shaw offre une gamme complète d'outils et services améliorant le contrôle et la gestion de la consommation de carburant d'une flotte. Depuis plusieurs années, Repérage Shaw était un distributeur des solutions OmniVision, d'Omnitracs. Et bien le 1er juin dernier, la division canadienne de ce concepteur de systèmes et logiciels de gestion de flotte annonçait qu'elle devenait le propriétaire de Repérage Shaw. Les plateformes MCP (*Mobile Communication Platform*) OmniVision sont homologuées Écocamionnage et les organisations qui en acquièrent auprès de Repérage Shaw peuvent profiter de la subvention Écocamionnage.

Repérage Shaw vient également de faire homologuer un autre de ses solutions par le programme Écocamionnage. Il s'agit d'une passerelle pour véhicules intelligents IVG (*Intelligent Vehicle Gateway*) compatible avec un ensemble d'applications facilitant la surveillance des flottes en permettant de gérer la sécurité, de veiller au respect de la réglementation et à améliorer la productivité en suivant avec plus de précision les activités des camions sur la route. La passerelle IVG apporte une connectivité accrue aux applications logicielles choisies en fonction des besoins particuliers d'une flotte.

Grâce à l'appareil facile à installer de la passerelle IVG, les chauffeurs disposent d'applications personnalisables et intuitives :

- > Gestion préventive de la sécurité;
 - > Meilleures connaissances des activités des chauffeurs;
 - > Connectivité permettant d'accroître la satisfaction des chauffeurs et leur productivité.
- La passerelle IVG propose également de nombreuses applications intuitives et conviviales :
- > Surveillance du rendement;
 - > Heures de service (HOS);
 - > Rapports d'événements critiques (CER);
 - > Navigation en direct;
 - > Rapport d'inspection de véhicules (VIR).

Les services professionnels de Repérage Shaw peuvent aider les gestionnaires de ressources humaines à disposer d'évaluations opérationnelles à l'échelle de l'entreprise alors que le portail Shaw donne accès à une gamme complète de services de gestion de flotte à interface Web. Repérage se veut un partenaire de choix pour améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle d'une flotte.

Accélérer l'électrification des transports selon Équiterre

Par Guy Hébert

Équiterre a rendu public un nouveau rapport le 29 mai 2017 à la conférence annuelle de Mobilité électrique à Toronto, démontrant l'impact d'une norme nationale véhicules zéro émission. Le rapport **Accélérer l'électrification des transports au Canada** démontre qu'augmenter l'offre de véhicules électriques est une politique essentielle pour assurer l'électrification des transports au Canada. Le vendredi précédent, le ministre Garneau et le ministre Bains annonçaient l'élaboration d'une stratégie pancanadienne pour les véhicules zéro émission (VZE), qui sera mise en œuvre en 2018. Équiterre fait partie du comité d'experts qui fournira des recommandations aux ministres sur cette stratégie.



Le transport des passagers et de marchandise représentait un quart des émissions de GES au Canada en 2016. Les émissions de GES du secteur des véhicules personnels ne cessent de croître avec l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes à chaque année. Étant donné que le parc automobile sur les routes est lent à changer, il est donc essentiel d'augmenter rapidement la vente de nouveaux véhicules zéro émission au Canada afin de voir des réductions d'émissions à moyen et à long terme dans le secteur du transport.

« Nous saluons l'engagement du gouvernement de mettre de l'avant cette stratégie VZE au Canada, mais elle doit inclure des cibles de ventes ambitieuses pour les VZE, appuyées par des exigences réglementaires pour les manufacturiers automobiles de vendre ces véhicules sur le marché canadien », affirme Sidney Ribaux, directeur principal d'Équiterre. « Cette stratégie nécessite une vision et un haut niveau d'ambition si elle se veut efficace. » Les ventes de VZE ont connu une pleine croissance au Canada au cours des cinq dernières années – et ont atteint des records en 2016 – mais elles ne représentaient toujours que moins de 1 % des ventes

en Colombie-Britannique et au Québec, et moins de 0,5 % en Ontario l'année dernière.

« Les gouvernements investissent dans les stations de recharge et certaines provinces offrent de généreux rabais pour l'achat de VZE, mais si les modèles de véhicules électriques dont les gens ont besoin ne sont pas disponibles sur le marché canadien, à un prix qu'ils peuvent se permettre, nous ne verrons pas une grande augmentation de l'adoption de VZE au Canada », affirme Annie Bérubé, directrice des relations gouvernementales chez Équiterre. « Notre rapport démontre qu'une norme VZE nationale est le meilleur investissement pour les gouvernements, une politique peu coûteuse pour accélérer l'adoption de VZE au Canada. »

La Californie et 10 autres états américains ont déjà mis en œuvre une norme VZE. Le Québec a tout récemment adopté un projet de loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission VZE. Le rapport **Accélérer l'électrification des transports au Canada** a été rédigé pour Équiterre par Navius Research et le groupe de recherche en transport durable (START) à l'université Simon Fraser. Il a été présenté par Suzanne Goldberg, de START, à Toronto.



Misez sur la puissance des systèmes électroniques d'enregistrement.

Repérage Shaw peut contribuer à accroître l'efficacité de vos activités et à assurer que vous soyez conforme aux nouvelles exigences des heures de service, grâce à un système électronique d'enregistrement. Que ce soit au bureau ou sur la route, votre entreprise sera sur la bonne voie.

Apprenez-en davantage à shawtracking.ca/fr ou composez le 1 855 505-3047.



Nordic propose des produits verts novateurs

Par Guy Hébert

Distributeur autorisé de Carrier Transicold dans tout le Québec depuis plus de 20 ans, Nordic est une entreprise spécialisée dans la vente et le service d'unités de réfrigération et de chauffage pour camions, camionnette et remorques commerciales. Son vice-président directeur général Jonathan Boucher n'en démord pas : « Carrier est présent partout sur le globe alors il est fort possible que si vous sentez de l'air froid quelque part, ça soit à cause d'une unité Carrier Transicold. Nous sommes des experts dans la chaîne du froid. »



« Carrier Transicold conçoit des unités pour tous genres de véhicules, de petites camionnettes comme la Transit aux grandes remorques. Nous avons deux produits qui sont homologués Écocamionnage : l'unité de réfrigération hybride avec une architecture et une technologie unique ainsi que la génératrice embarquée Comfort Pro. Le Vector est un système qui est aussi idéal pour les véhicules transportant de la marchandise nécessitant une température ambiante contrôlée comme les médicaments, par exemple », de dire Jonathan Boucher.

Le gros avantage du Vector pour les clients est le fait que le système peut être branché sur une prise électrique lorsque le camion est arrêté. Vector est très populaire auprès des entreprises effectuant de la distribution locale car il génère des économies de consommation variant de 5 % à 20 % selon son utilisation. « Le kW/h coûte environ 30 ¢ à 40 ¢ alors que l'unité fonctionnant au diesel peut coûter de 3 \$ à 4 \$ de l'heure pour opérer. Le retour sur l'investissement est passablement rapide. Vector est une machine qui vaut plus cher à l'achat mais avec l'incitatif Écocamionnage, c'est un investissement raisonnable offrant un retour intéressant », ajoute Boucher.

La génératrice embarquée Comfort Pro est disponible en deux modèles distincts, soit au diesel ou encore en mode 100 % électrique à batterie. Le Comfort Pro au diesel est une des seules vraies génératrices autonomes sur le marché alors qu'elle possède les propriétés pour chauffer, climatiser et réfrigérer tout en ayant sa propre génératrice. Le Comfort Pro s'installe à l'intérieur et à l'extérieur de la cabine. Le Comfort Pro de base consomme très peu de carburant, environ 0,20 litre/heure alors que le Comfort Pro Electric ne consomme aucun carburant et agit comme un système complètement indépendant.

Le Comfort Pro ne requiert aucun ajout d'onduleur (*inverter*) ou de système de chauffage. Que le camion circule dans une zone aux températures au-delà de 30 ou au Nord avec des températures sous zéro, la génératrice Comfort Pro procure tout l'autonomie, la fiabilité et le confort nécessaires. Que ce soit pour une unité de réfrigération Vector ou encore la génératrice Comfort Pro, Nordic est un partenaire de choix sur lequel les clients peuvent compter pour maximiser leurs opérations de transport et préserver les marchandises.

Nordic, c'est la force d'une équipe qui ne redoute aucun trajet ou écart de température pour répondre aux besoins des clients. Cet engagement de qualité de service et la vision d'excellence animant l'entreprise s'illustrent dans l'adoption d'une toute nouvelle signature corporative qui s'inspire du viking, cet explorateur au sang-froid confiant en sa force et en ses capacités.

AttriX propose la ludification de l'application Geotab

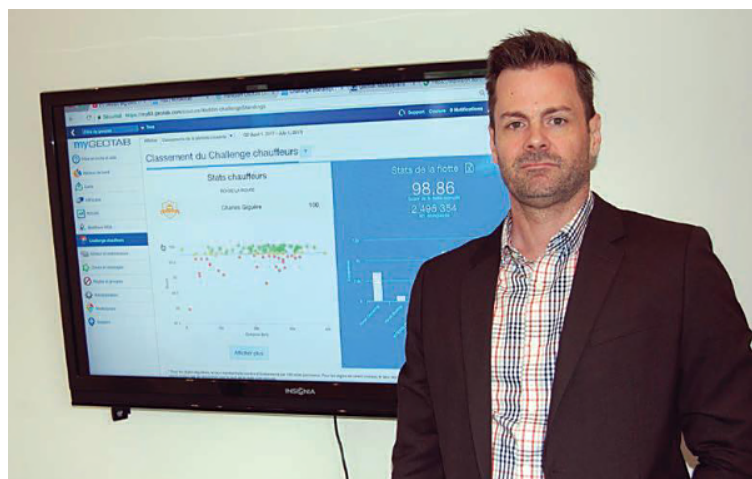
Par Guy Hébert

AttriX, une société québécoise possédant son siège social à Candiac et un second bureau à Beloeil, est le plus important partenaire Geotab. MyGeotab, par exemple, est une application de gestion de flotte avancée 100 % en ligne avec une précision pouvant aller jusqu'à 100 points par seconde. Avec cette application, il est possible de consulter l'information en continue sur tous les véhicules d'une flotte et ses employés à un seul et même endroit. Cette façon de faire permet aux gestionnaires de compter sur des données précises et fiables afin de prendre rapidement les meilleures décisions pour leur entreprise.

Possédant une expérience approfondie des solutions de télématiques et de gestion de flottes, Anthony Mainville, président d'AttriX, affirme « qu'un des avantages de Geotab est qu'il s'agit d'une plateforme ouverte sur laquelle il est possible de développer et ajouter de nouveaux volets, ce qui démarque AttriX de leur compétition. » Anthony Mainville et son équipe étaient déjà dans l'industrie de la télématique depuis plus de dix ans quand ils se sont fait approcher par Geotab pour développer le Québec, c'est alors qu'il a décidé de fonder AttriX il y a environ 3 ans.

C'est après avoir fait appel à Groupe PIT pour réaliser des essais et des études sur l'application Challenge Chauffeur, conçu par l'équipe d'AttriX, qu'Anthony Mainville a entrepris les procédures d'homologation auprès du programme Écocamionnage. L'aspect plateforme ouverte permet à AttriX d'incorporer ses propres modules sur la ronde de sécurité (RDS) pour lui donner une touche Québec ainsi que sur le C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*), le journal de bord (*logbook*) électronique et la formation continue Écoconduite. Le tout avec une interface accessible sur tablette ou mobile.

Un autre volet de l'application est son dispositif GO7 qui est sans contredit l'un des dispositifs de télématique le plus avancé dans l'industrie. Simple à installer et abordable, le modem GO7 facilite le déploiement et malgré sa petite taille et son faible coût, il n'a rien à envier aux dispositifs plus coûteux et complexes. C'est un appareil hautement performant, capable et fiable qui renferme une technologie brevetée fournissant avec une précision à la seconde, des données de télématique, moteur, des voyages et arrêts effectués, ainsi que des habitudes de conduite des chauffeurs.



> Anthony Mainville

Avec le GO7, le Challenge Chauffeur est devenu un élément clé de l'application pour plusieurs utilisateurs alors qu'il peut apporter une approche ludique à l'amélioration des habitudes de conduite des chauffeurs. La composante ludification, ou gamification comme on dit aux États-Unis, est une approche plutôt novatrice à la gestion des ressources humaines et la formation continue des chauffeurs. Il s'agit de rendre le travail un peu plus amusant dans une industrie où la pénurie de la main-d'œuvre fait de la rétention des chauffeurs une priorité pour les responsables des ressources humaines.

Les données télémétriques permettent d'analyser rapidement les performances des chauffeurs à plusieurs niveaux de la vitesse de croisière à la marche au ralenti en passant par les virages et la consommation de carburant. L'équipe d'Anthony Mainville et AttriX a mis sur pied une échelle de classement des chauffeurs selon une multitude de données recueillies par l'application MyGeotab. Par le biais de leurs performances, les chauffeurs peuvent continuellement améliorer leur classement. Des périodes fixes (semaines, mois ou trimestre) pour chaque étape à la fin de laquelle des récompenses seront remises aux meilleurs chauffeurs, ces derniers trouvent la motivation de s'engager dans le concours.

Plus les conducteurs participent, plus les résultats seront intéressants pour l'entreprise alors que les objectifs d'amélioration de la conduite ont toujours une influence positive sur l'efficacité énergétique des véhicules, donc sur les coûts d'opération d'une flotte et la marge de profits de cette dernière. Le Challenge Chauffeur est aussi conçu pour souligner les améliorations des chauffeurs plus bas dans l'échelle que les meilleurs. Car à une certaine étape, ce sont les chauffeurs en progression qui représenteront les meilleurs gains pour l'entreprise.

Guide de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie

Par Guy Hébert

Pour être admissibles à une aide financière dans le cadre du volet « acquisition » du programme Écocamionnage, les technologies faisant l'objet de la demande doivent avoir été évaluées préalablement et figurer sur la liste des technologies admissibles au financement disponible sur le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. En vertu du présent programme, ce processus d'évaluation est nommé « homologation ». Le Guide de demande pour un projet d'homologation présente les modalités pour obtenir l'homologation d'une technologie. Dans le cadre du programme Écocamionnage, il est important de noter que le Ministère entend par technologie :

- > un équipement, un appareil, un dispositif ou un accessoire qui s'installe sur un véhicule;
- > un véhicule.

CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

1. Les entreprises, les personnes ou les organismes doivent être inscrites au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec avec la cote de sécurité satisfaisante.
2. Le ou les véhicules visés par la demande doivent être immatriculés au Québec.
3. Le ou les véhicules visés par la demande doivent être considérés comme véhicules lourds au sens de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (LPECVL1).
4. Le demandeur doit être le propriétaire ou l'exploitant du ou des véhicules visés au moment de la demande.
5. Les technologies faisant l'objet de la demande doivent figurer sur la liste des

technologies admissibles au financement du programme.

6. Les technologies, l'équipement ou les appareils visés par la demande doivent être neufs.
7. La demande doit concerner un achat effectué à une date ultérieure à la date d'approbation du programme par le Conseil du trésor.
8. Certains types de véhicule lourds ne sont pas admissibles au programme : véhicules utilisés pour le transport des personnes, camions d'incendie, ambulances, véhicules hors route (miniers, forestiers, etc.).
9. Dans le cadre du présent programme, les taxes de vente ne sont pas considérées comme une dépense admissible.

Le Guide de demande d'aide financière comprend aussi un volet exhaustif sur le financement qui explique ce qui est couvert lors de l'acquisition de technologies ou d'accessoires. Les dépenses admissibles sont déterminées en fonction du type de technologie qui fait l'objet de la demande d'aide financière. En effet, il existe une distinction entre l'acquisition d'une technologie qui est ajoutée au véhicule et une technologie qui remplace l'équipement ou le véhicule standard. Dans le cas d'un ajout, la technologie n'est pas obligatoire pour le fonctionnement et l'opération de l'équipement ou du véhicule standard (par exemple, un ordinateur de bord, des jupes latérales pour semi-remorque ou un système de chauffage d'appoint).

Dans le cas d'un remplacement, la technologie vient bonifier l'équipement ou le véhicule standard qui ne peut être enlevé sans compromettre son fonctionnement et les opérations courantes du véhicule (par exemple, un véhicule qui fonctionne au gaz naturel ou un véhicule hybride diesel-élec-

- > Le formulaire de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie peut être rempli directement en ligne dans le volet du programme Écocamionnage du site www.transports.gouv.qc.ca.

trique remplace un véhicule standard qui fonctionne au carburant diesel uniquement, un système de stockage de froid remplace une unité de réfrigération standard qui est nécessaire pour la conservation des aliments transportés).

Pour chaque technologie, les dépenses admissibles sont indiquées sur la liste des technologies admissibles au financement du programme selon qu'il s'agit d'un ajout (coût d'achat et d'installation) ou d'un remplacement (surcoût attribuable à la technologie). Le Guide de demande d'aide financière pour l'acquisition d'une technologie est disponible dans le volet consacré au programme Écocamionnage du site du ministère du transport, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports (MTMDET) à l'adresse www.transports.gouv.qc.ca.

Diesel Spec modifie les ordinateurs de moteur

Par Guy Hébert

Lorsque Christian Fournier a décidé d'aménager un bâtiment de La Prairie pour accueillir son entreprise, Diesel Spec, c'est parce que les anciennes installations de Pointe-Saint-Charles dans le Sud-Ouest de Montréal ne suffisaient plus à la tâche. Diesel Spec est un spécialiste de la programmation et la calibration des moteurs de camions lourds afin d'améliorer la puissance et diminuer la consommation des véhicules des clients.

Diesel Spec a développé un outil informatique unique fait sur mesure pour ses activités. L'entreprise compte sur

350 revendeurs répartis dans six pays, la majorité étant aux États-Unis et au Canada. Dès qu'un camion entre chez l'un des revendeurs, son moteur est branché sur un réseau qui communique en temps réel avec la maison mère à La Prairie, sur la Rive-Sud de Montréal. C'est là qu'une équipe de programmeurs informatiques chevronnés se mettent à la tâche de reprogrammer le moteur et d'y modifier certains paramètres afin de lui donner une calibration hors route optimale.

« Nous pouvons travailler sur n'importe quel moteur comprenant des composantes

électronique à partir des premiers moteurs du genre en 1990 aux plus sophistiqués de 1997 », explique Christian Fournier. « Nos nouvelles installations comprennent quatre immenses baies de service mais nous n'avons qu'un seul mécanicien à bord. Tous les autres membres du personnel sont des techniciens informatiques. Nous vendons et installons quand même des composantes de performance comme des turbos, des manifolds et autres. Notre principale activité se veut la modification des ordinateurs de moteur que nous effectuons à distance à partir de La Prairie. »



DIESEL SPEC INC

Spécialiste en Performance et Économie de Carburant pour Camion lourd

**POURQUOI
DIESEL
SPEC?**

Plus de 300 locations à travers le monde pour mieux vous servir

Meilleurs services après-vente sur le marché

Nous offrons les calibrations sur plus de marques et modèles que tous autres compétiteurs

À votre service depuis 1987

**30
JOURS**

**SATISFACTION GARANTIE
OU ARGENT REMIS!**

QUE VEUX DIRE "ECM TUNING"

Le (Tuning) consiste à recalibrer le programme d'origine de l'ECM qui contrôle l'injection électronique du moteur sans changer aucune pièce. Augmentation de la performance, meilleure réponse et diminution de la consommation de carburant sont les avantages.

Produits et service qui donne les meilleurs résultats sur le marché

- 5% à 25% d'économie de carburant
- Meilleure accélération à bas régime
- Pièces de haute performance
- Calibration hors route disponible

Calibration Hors-route inclus:

- Élimination de la valve EGR
- Élimination du DPF
- Élimination du système d'URÉE
- Élimination du VGT

Service Disponible pour tous les marques:

- | | |
|------------------|-----------------|
| ➢ Cummins | ➢ Caterpillar |
| ➢ Détroit Diesel | ➢ Paccar |
| ➢ Mercedes | ➢ Volvo |
| ➢ Mack | ➢ International |



→ Visiter notre site web pour trouver votre détaillant le plus proche

www.DieselSpec.ca

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

Si vous êtes intéressé à devenir
détaillant DieselSpec,
écrivez-nous à : info@dieselspec.ca

Les astres enlignés pour la relance du GNL et du GNC

Par Guy Hébert

Au cours des dernières années, la chute du prix du diésel et l'affaiblissement du taux de change de la devise canadienne ont eu un impact négatif important sur le développement du marché du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant pour le transport par camion. Le gaz naturel comprimé (GNC) a également été affecté par ces deux facteurs mais à un moindre niveau. Au Québec. Grand promoteur de l'usage du gaz naturel comme alternative au diésel dans l'alimentation des véhicules lourds et le transport maritime, Gaz Métro croit fermement que le marché est en train de se repositionner et démontre à nouveau une ouverture pour le GNL et le GNC.

« Malgré le ralentissement du marché, Gaz Métro est demeurée très active dans le domaine du gaz naturel pour véhicule malgré une croissance moins importante au cours des deux ou trois dernières années », explique Étienne Champagne, vice-président construction et développement des marchés émergents de Gaz Métro. « Dans un contexte québécois où le réseau de distribution du gaz naturel est concentré dans les grands centres, il est important pour nous de démontrer que le gaz naturel comme carburant peut être disponible presque partout. C'est alors que le GNL, plus facilement transportable et stockable à l'extérieur des réseaux, devient complémentaire au réseau. »

L'historique de commercialisation du gaz naturel comme carburant est assez récente dans un marché plutôt mature comme celui du Québec. Quelques 630 véhicules au gaz naturel circulent présentement sur les routes québécoises. En 2016, 28 % de tout le gaz naturel consommé comme carburant provenaient d'énergies renouvelables. Pour cette même année, la consommation de GNL et de GNC a permis de réduire de 21 255 tonnes d'équivalent CO₂ de gaz à effet de serre (GES). C'est comme si 5 000 voitures avaient été retirées des routes.

Plusieurs projets intéressants ont eu lieu au Québec au cours des dernières années dans le monde du gaz naturel. Il faut se rappeler que Groupe Robert a été un des premiers transporteurs québécois à acquérir des camions de classe 8 fonctionnant au GNL et que ce projet a engendré le développement de la Route bleue de Gaz Métro, un réseau de stations de ravitaillement publiques et privées de Rivière-du-Loup à Toronto afin de couvrir le corridor Moncton, NB – Windsor, ON. D'autres entreprises comme C.A.T. Transport, Express Mondor et EBI ont emboîté le pas du côté du GNC. Les deux premières ont chacun conclu un partenariat avec Gain Clean Fuel menant à l'ouverture de stations de GNC à Les Coteaux et Lanoraie respectivement.

EBI Environnement, de son côté, opère aujourd'hui 3 postes publics de GNC sur la couronne nord de Montréal en plus d'une station privée à Alma. De plus EBI effectue la récupération des biométhanés de son site d'enfouissement de Berthierville dans le cadre d'une opération de revalorisation afin de créer du gaz naturel réinjecté dans le réseau de Gaz Métro. La municipalité de Saint-Hyacinthe est un autre joueur innovant alors qu'elle a construit une usine de revalorisation des déchets organiques pour en produire du gaz naturel. La production cette année servira en partie à approvisionner des véhicules municipaux roulant



> Étienne Champagne

au GNC et une autre portion de 13 millions de mètres cubes de gaz naturel sera vendue à Gaz Métro.

De plus en plus de gaz naturel renouvelable (GNR) se retrouve dans des projets à l'intérieur duquel Gaz Métro est un partenaire de choix et un facilitateur de réalisation. Par exemple, 20 % du GNL vendu à la station de la Route Bleue de Rivière-du-Loup proviendra de la transformation de biomasse forestière en biométhane liquéfié à l'usine de biométhanisation de la Société d'économie mixte d'énergie renouvelable de la région de Rivière-du-Loup (SÉMER).

Lors de son dernier budget, le gouvernement du Québec a prolongé le programme Écocamionnage jusqu'au 31 décembre 2020 et doublé la subvention disponible pour l'acquisition du camion au gaz naturel à 30 000 \$, ce qui réduit le retour sur l'investissement à moins de 3 ans. Le gouvernement fédéral, de son côté, offre maintenant des subventions pouvant atteindre 1 000 000 \$ pour l'implantation de stations de ravitaillement en GNC ou GNL ou GNR. Étienne Champagne et David Ducasse, conseiller sénior en développement GNV, que *L'Écho du transport* a rencontrés pour réaliser cet article, n'ont donc pas tort de dire que les astres s'enlignent présentement pour la relance du gaz naturel comme carburant au Québec.



LES SPÉCIALISTES des remorques à benne basculante

TOUT POUR LES DOMPEURS !

- › Système de toile
- › Téflon
- › Réparation
- › Porte d'accès avant
- › Réservoir à calcium
- › Panneau à neige
- › Penture de boîte

Garage Houle

18185, avenue Saint-Louis
Saint-Hyacinthe QC J2T 3H5

579 228-1367

www.garagehoule.com



Atelier M D

1770, rue Saint-Cléophas
Saint-Gabriel-de-Brandon QC J0K 2N0

450 835-0345

www.ateliersmd.ca



Solution en transport
à température contrôlée

**UNE NOUVELLE IMAGE,
UN MÊME ENGAGEMENT DE QUALITÉ**

Nordic, c'est la force d'une équipe qui ne redoute aucun trajet ou écart de température pour répondre à vos besoins. Cet engagement de qualité de service et cette vision d'excellence qui nous animent s'illustrent dans l'adoption de notre toute nouvelle signature corporative qui s'inspire du viking, cet explorateur au sang-froid confiant en sa force et en ses capacités.

Visitez notre nouveau site web
nordiccarrier.com



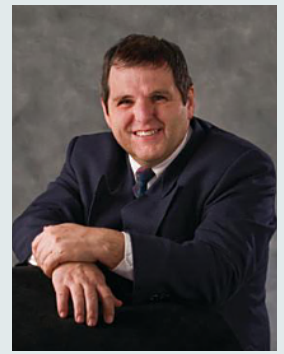
Distributeur exclusif de Carrier Transcold
au Québec, Nordic offre une gamme de service
complète en matière d'équipements réfrigérés pour
tout type de camions porteurs ou remorques.

- › Vente et installation
- › Entretien préventif
- › Réparation
- › Service mobile

**NORDIC,
UN SERVICE
DE QUALITÉ DEPUIS
PLUS DE 20 ANS!**

514.733.8888

L'achat du transport



Par Jean-Pierre Ménard,
p.g.c.a., FAGCAQ, FAGCA

Dernièrement, un approvisionneur professionnel communiquait l'information suivante : « notre entreprise a fait un appel d'offres pour ses achats de transport et nous avons obtenu une importante diminution de prix. » Dans ces propos, nous retrouvons les mots « appel d'offres » et « prix ». Un appel d'offres permet à l'approvisionneur de faire connaître au marché ce que son organisation a l'intention d'acheter. En retour, il attend de plusieurs transporteurs des réponses à ses questions, sans oublier d'offrir le meilleur prix possible. Le but de cet article vise à regarder plus en profondeur ces deux mots qui sont à la base du travail de l'approvisionneur.

Dans les cours de formation sur le transport dispensé par l'Association de la Gestion de la Chaîne d'approvisionnement, les approvisionneurs apprennent à évaluer une offre de service de transport. Cette évaluation se concentre autour des 6 points suivants, à savoir :

- > Les équipements de transport : disponibilité d'un équipement conforme, propre et adéquat dont le dimensionnement et la capacité de charge conviendront au type de marchandise tout en optimisant la quantité, le poids, le volume, etc.
- > Temps de transport : Il y a plusieurs facteurs à considérer, à savoir :
- > Promptitude à effectuer les cueillettes et les livraisons autant au point d'origine qu'au point de destination;
- > Ponctualité, le respect des horaires, exactitude du temps de transport convenu à l'origine, ainsi que l'utilisation adéquate du temps disponible pour déplacer le produit;
- > Rapidité à rendre le service;
- > Fréquence des départs.
- > Les services complémentaires : Nous pouvons citer :
 - La localisation rapide et facile d'une expédition;
 - Flexibilité dans le service à rendre;
 - Précision et attention du service rendu afin d'éviter les erreurs;

- Capacité de réagir aux situations d'urgence;
- Informatisation des opérations.

- > Le prix : Il y a plusieurs éléments à regarder, mais le principe est de comprendre que le prix est un élément du coût total.
- > Les réclamations : si un approvisionneur achète quelque chose d'un fournisseur, c'est que l'entreprise a une volonté de l'utiliser pour ses activités. Une réclamation veut dire une activité à valeur négative. Une activité à valeur négative se regarde dans le fait que le traitement et le temps consacré à celle-ci n'apportera pas de valeur aux activités de son organisation. À titre d'exemple, un coup de fourche dans la marchandise apportera une réclamation potentielle.

L'approvisionneur devra traiter avec le fournisseur pour remplacer ladite marchandise dans un délai plus rapide que sa commande originale et, par la suite, traiter la réclamation pour déterminer la culpabilité; pour disposer de la marchandise devenue non conforme, pour obtenir le montant compensatoire du transporteur ou de la compagnie d'assurance du transporteur. Toutes ces activités ne seraient pas nécessaires si la marchandise était arrivée sans coup de fourche... elles sont donc définies comme des activités à valeur négative.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

- > Compréhension et application des différentes lois reliées régissant les compagnies de transport;
- > Compétences des représentants des transporteurs;
- > L'innovation et l'amélioration des activités du transporteur;
- > Activités reliées aux développements durables;
- > Autres éléments reliés aux opérations de l'approvisionneur.

Ainsi, toutes les questions posées par un approvisionneur visent à sélectionner le plus bas soumissionnaire conforme pour son organisation. Il faut bien distinguer qu'il y a 3 actions derrière l'application de la règle du plus bas soumissionnaire conforme, à savoir :

- > Conformité aux règles de l'appel d'offres, communément appelé « conformité commerciale »
- > Conformité technique qui tient compte des éléments ci-dessus décrits;
- > Le plus bas qui tient compte du prix par rapport aux autres facteurs.
- > La sélection du meilleur transporteur est une activité importante pour les approvisionneurs.

C'est le cœur de leur travail. Il ne vise pas uniquement à rechercher une diminution de prix, malgré le fait que ceci ne doit pas être considérée comme négligeable, mais à avoir à travailler avec le meilleur transporteur en fonction de ses attentes.



VOUS N'AVEZ TOUJOURS PAS RENOUVELÉ VOTRE ABONNEMENT GRATUIT??

Faites-le maintenant au www.lechodutransport.com et cliquez
Abonnement! Vous pouvez aussi compléter le coupon ci-contre
et nous le retourner par télécopieur au 450 224-7711.

TITRE ET SIGNATURE OBLIGATOIRES

SIGNATURE : _____ (OBLIGATOIRE)

NOM : _____

FONCTION : _____

COMPAGNIE : _____

DATE : _____

TÉLÉPHONE : _____

TÉLÉCOPIEUR : _____

ADRESSE : _____

VILLE : _____

PROVINCE : _____ CODE POSTAL : _____

COURRIEL : _____

Vous êtes conducteur propriétaire ? ☐ oui ☐ non

Vous êtes camionneur artisan ? ☐ oui ☐ non

*****ATTENTION*****

Vous devez **OBLIGATOIREMENT** remplir les sections A ou C selon votre type d'entreprise.

A - TYPE D'ENTREPRISE (exploitant camions et autobus)

☐ Flotte de camions publique (transporteur)

☐ Flotte privée de camions (cochez une case ci-bas)

☐ Manufacturier (livraison de ses propres produits)

☐ Transport par citernes

☐ Transport de produits alimentaires/boissons

☐ Déménagement et entreposage

☐ Services sanitaires

☐ Gouvernement et services publics

☐ Location et crédit-bail

☐ Flotte d'autobus

Effectuez-vous ou influencez-vous
les achats d'équipements et/ou de
pièces au sein de votre entreprise ?

Oui___ Non___

Êtes-vous directement ou
indirectement responsable de
l'entretien des équipements ?

Oui___ Non___

En moyenne, combien de personnes
lisent l'Écho du transport
à votre adresse ?

Désirez-vous recevoir gratuitement
nos infolettres sur le transport ?

Oui___ Non___

Désirez-vous recevoir ou continuer à recevoir
L'ÉCHO DU TRANSPORT gratuitement ?

Oui ☐ Non ☐

VOTRE NUMÉRO D'ABONNÉ
ex : ID1234

NOUVEL ABONNÉ ☐
RENOUVELLEMENT ☐

OBLIGATOIRE
✓ COCHEZ UNE CASE

CHANGEMENT D'ADRESSE ☐

Veuillez inscrire votre ancien
code postal _____

☐ CHANGEMENT
DE LECTEUR

B - PROFIL D'ENTREPRISE				
Merci d'indiquer le nombre total de véhicules par classe	Nombre de tracteurs	Nombre de camions/porteurs	Nombre d'autobus	Nombre de camionnettes
CLASSE 8 33 001 lb MTC et +				
CLASSE 7 26 001 - 33 000 lb MTC				
CLASSE 6 19 501 - 26 000 lb MTC				
CLASSE 3,4 OU 5 10 001 - 19 500 lb MTC				
CLASSE 1-2 Moins de 10 000 lb MTC				
Combien de semi-remorques ? _____ Combien de hors-route ? _____				

C - AUTRE TYPE D'ENTREPRISE

☐ Entreprise de vente et service après-vente (camions, semi-remorques et pièces)

☐ Constructeur de camions, autobus, fourgons, semi-remorques commerciales

☐ Grossiste et dépositaire (camions, semi-remorques et pièces)

☐ Manufacturier d'équipement pour camions, autobus, fourgons, semi-remorques commerciales

☐ Association ou organisme de l'industrie du transport

Lisez-vous l'édition électronique
de l'Écho du transport ?

Oui___ Non___

LES ÉDITIONS BOMART LTÉE
48, chemin des Centaures,
Ste-Anne-des-Lacs (Québec) J0R 1B0
www.lechodutransport.com

Permis hors norme refusés sur une initiative personnelle

Par Guy Hébert

Certaines procédures d'émissions de permis de transport hors normes auraient été modifiées au Québec et ces changements empêcheraient le transport de nombreuses pièces surdimensionnées comme des structures de construction et des éoliennes. Les nouvelles exigences seraient supposément imposées sans préavis par le ministère du Transport, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports (MTMDET) selon un article de la plume de Bruno Brisson dans le quotidien La Presse du samedi 3 juin dernier.



Ces retards dans le transport de ces cargaisons hors norme retarderaient le travail sur de nombreux chantiers majeurs de construction comme le nouveau Pont Champlain, par exemple. L'article de La Presse mentionnait que des centaines de demandes de permis spéciaux adressées au cours du dernier mois au MTMDET pour le transport de pièces de pont préfabriquées, d'éoliennes, de turbines et autres grandes pièces de machinerie, auraient été systématiquement rejetées par le ministère pour des motifs n'ayant jamais été évoqués auparavant.

Les poutres-caissons en acier du nouveau pont Champlain doivent être entreposées dans la cour de son fabricant Groupe Canam alors que Transport Watson, un spécialiste du transport hors norme est incapable d'obtenir les permis spéciaux requis. Les mêmes permis pour les mêmes charges et sur les mêmes routes, toujours selon La Presse, étaient émis sans problèmes l'automne dernier par le MTMDET. Chez Transport Watson, on affirme qu'au moins 50 demandes de permis spéciaux ont été refusées ce printemps.

«Pour une entreprise comme la nôtre qui tire 100 % de ses revenus du transport hors norme, ça a évidemment un impact important. Mais les conséquences frappent tous les manufacturiers. S'ils ne sont plus capables de faire transporter leurs pièces à un coût raisonnable, ils vont se faire sortir du marché. Ça va créer des centaines de pertes d'emplois partout au Québec», affirmait à

« **Malheureusement, une enquête rapide aujourd'hui nous a permis d'identifier deux individus qui auraient, de leur propre chef, pris l'initiative d'appliquer une nouvelle méthode d'analyse.** »

> Guillaume Paradis

La Presse Martin Dupuis, directeur général de Transport Watson. Ce dernier énonçait que le MTMDET lui suggérait qu'il y avait d'autres façons de transporter ces pièces surdimensionnées mais que le maritime et le rail étaient des alternatives beaucoup plus onéreuses.

Selon l'article de Bruno Brisson, les règles auraient été modifiées au ministère. Mais la réalité pourrait être tout autre alors que ce pourrait plutôt être la grève des ingénieurs du gouvernement du Québec qui auraient pu avoir eu un mot à dire dans ce charabia. Selon Guillaume Paradis, de la direction des communications du MTMDET avec qui L'Écho du transport a communiqué le 5 juin 2017, l'Association des ingénieurs

et professionnels du gouvernement aurait été impliquée dans le ralentissement de l'obtention des permis sans que cela ne soit une nouvelle directive du MTMDET.

Une méthode de calculs simplifiés en place depuis 25 ans a été révisée au cours des derniers mois. Diverses propositions ont émané de cette révision pour revoir la méthode utilisée pour analyser les demandes de permis spéciaux mais pour le moment, le ministère n'aurait pas encore décidé d'appliquer une nouvelle méthode. «Malheureusement, une enquête rapide aujourd'hui nous a permis d'identifier deux individus qui auraient, de leur propre chef, pris l'initiative d'appliquer une nouvelle méthode d'analyse», explique Guillaume Paradis. «Dès aujourd'hui, une directive à l'effet de revenir aux anciens paramètres a été émise par le ministère.»

Mais cela ne veut pas pour autant dire que les permis refusés au cours des dernières semaines seront automatiquement émis ou encore que les nouvelles demandes de permis spéciaux seront rapidement traitées. Car il faut tenir compte que les ingénieurs du gouvernement du Québec, donc ceux du MTMDET aussi, sont toujours en débrayage et que seuls les ingénieurs sont mandatés pour analyser et émettre de tels permis. Les transporteurs comme Transport Watson et autres spécialistes du transport hors norme et leurs clients ne sont pas sortis du bois pour le moment. Pendant ce temps, les travaux vont ralentir sur de multiples chantiers au Québec.

Bitume Québec exhorte le gouvernement à agir !

Par Guy Hébert

C'est en déplorant les multiples impacts et les dommages collatéraux majeurs dans l'économie du Québec le 7 juin dernier que Bitume Québec, qui représente tous les acteurs de ce secteur économique stratégique, a exhorté le gouvernement du Québec à agir sans délai en marge de la grève des ingénieurs de l'État québécois qui risque de faire se creuser irrémédiablement un déficit incommensurable dans le rattrapage de la démarche de réhabilitation des routes au Québec, entamé ces dernières années, sans compter un manque-à-gagner minimal, à ce jour, de près de 600M \$.

« Bitume Québec ne porte aucun jugement de valeur sur la légitimité des revendications des ingénieurs de l'État », a dit son président, Martin Pelletier, en rappelant cependant que l'industrie, placée devant un fait accompli, ne peut tolérer demeurer silencieuse encore longtemps au moment, surtout, où quelques milliers d'employés, leurs familles ainsi que leurs employeurs souffrent davantage de jour en jour de la complète paralysie des activités saisonnières

déoulant de l'abandon des chantiers routiers en marche et de la remise aux calendes grecques du lancement des quelques centaines de chantiers pour lesquels les contrats 2017 du ministère des Transports (MTMDET) ont été adjugés.

« La situation est à ce point grave que l'on frôle maintenant la catastrophe après les heurts multiples subis pendant la grève de la construction », a renchéri Pelletier en précisant que, globalement, en tenant compte des quelques centaines de millions de dollars de contrats accordés en 2016, et jamais réalisés, on pouvait aisément évaluer à plus d'un demi-milliard de dollars (0,5G \$) les pertes enregistrées aujourd'hui dans l'économie du Québec, à la grandeur de toutes les régions qui en ont pourtant bien besoin, dans bien des cas, pour assurer et maintenir des niveaux d'emploi acceptables et la bonne marche des économies locales.

Selon lui, ces pertes économiques pourraient être plus importantes encore si l'on tient compte de la suspension et/ou de l'annulation des permis de transport accordés par le Ministère à de nombreuses entreprises spécialisées qui ne sont plus, de facto, autorisées à effectuer la livraison de pièces d'ingénierie lourde destinées, notamment, à plusieurs méga-chantiers. Pour le leader de Bitume Québec, on pourrait citer de nombreux autres secteurs connexes à l'industrie du pavage qui sont présentement lourdement affectés par ce conflit majeur.

« La conjoncture actuelle ressemble étrangement à un film d'horreur qui met en scène de nombreuses entreprises confrontées à la tentation de fermer leurs portes », a enchaîné le président de Bitume Québec pour qui cela laisse planer une menace de plus en plus imminente de pertes d'emplois et d'expertise qu'il prendra quelques années, au moins, à éponger efficacement. Un pourrissement de la situation actuelle engendrera aussi, selon monsieur Pelletier, à court terme, un impact nocif, non seulement sur les recettes des clientèles intérieures de l'industrie touristique dont la performance saisonnière dépend en grande partie de la qualité du réseau routier et de la fluidité du réseau routier, mais aussi sur le produit intérieur brut du Québec.

Le président de Bitume Québec a conclu en statuant que, pour toutes ces raisons, le gouvernement du Québec n'avait plus d'alternative, et devait s'employer à régler ce conflit sans perdre une seconde de plus, car, c'est toute cette industrie de 1 milliard de dollars par année (1G \$) et ses 33 000 emplois qui sont actuellement grandement à risque!



COMPRO
COMMUNICATIONS

Créateurs de messages
en attente

18% de vos clients et prospects
RACCROCHENT
lorsque vous les placez en attente

Transformez
L'ATTENTE TÉLÉPHONIQUE
de vos clients
EN EXPÉRIENCE POSITIVE !



Afin de connaître les bénéfices
des MESSAGES sur ATTENTE téléphonique
contactez-nous
418 652.1490 | 450 640.1500 | 866 652.1490

comprotel.com

L'ACHETEUR

LA MEILLEURE EXPÉRIENCE DE LOCATION DE CITERNES EN AMÉRIQUE DU NORD



JULIE THIBAUDEAU

DIRECTRICE DU DÉVELOPPEMENT DES
AFFAIRES, QUÉBEC ET LES MARITIMES

jthibault@transcourt.com

1 888-407-3830

20^{ème}
anniversaire



TRANSCOURT
LOCATION DE CITERNES

Chimique

Pétrole brut

Alimentaire

Produits chauds

Gaz comprimé

Wracs secs

FRP/412

Pétrole



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

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

www.transcourt.com

MÉCANITEC

450 574-1004
MECANITEC.CA



SERVICE 24/7



SERVICE DE PNEU

Sur la route et en entreprise, remplacement de pneu et réparation de crevaison.

Tous les outils nécessaires pour réparations sur les camions lourds et les remorques.

- Services routier
- Véhicules lourds
- Service de soudure



TOUJOURS EN AVANT!



Série CREST-AIR

- > Performant
- > Durable
- > 100% Pneumatique
- > Ergonomique et confortable
- > Sur mesure pour chaque conducteur

Profitez pleinement d'une **protection 100 % pneumatique** contre les chocs et les vibrations générées par la route.

amobi
SIÈGE CONDUCTEUR

Conçu par



REMBOURRAGES
EXPERTS - AMOBI

775, boul. de l'Université
Rouyn-Noranda
Qc J9X 7C5

T 819 762-2703
info@r-e-a.ca
www.r-e-a.ca

TRANSPORT

JACQUES UGER INC



OFFRE D'EMPLOI MÉCANICIEN DE CITERNE

TERMINAL DE LÉVIS
ET D'ANJOU

CONTACTEZ-NOUS !

Pour tous les détails ou pour POSTULER :

1 800 387-3835 poste 2395
rh@tja.ca | www.tja.ca

**DÉZIEL HINO**

1100, rue Deschaillons
Sherbrooke, Qc J1G 1X7
819 569-9296

**GRANBY HINO
(ESTRIE TOYOTA)**

6, rue Irwin, C.P. 606
Granby, QC J2G 8E9
450 378-8404

HINO LAVAL

1385, boul. des Laurentides
Laval, QC H7M 2Y2
450 667-4466

HINO TROIS-RIVIÈRES

1511, rue Jérôme-Hamel
Trois-Rivières, QC G8V 1W2
819 375-0236

HINO RIVE-SUD INC.

1366, rue Volta
Boucherville, QC J4B 6G6
450 641-1115

GAEVAN HINO QUÉBEC

625, De L'Argon, Parc Industriel
Charlesbourg, QC G2N 2G7
418 841-2001

hinocanada.com

26^e
CONGRÈS



S'INFORMER^{ET} SE FORMER^{POUR LA} SÉCURITÉ ROUTIÈRE

13-14-15 SEPTEMBRE 2017
LE MANOIR RICHELIEU

POUR INFORMATIONS ET INSCRIPTION : WWW.ASMVERMEQ.CA

COMMANDITAIRES PRINCIPAUX





ISUZU

CAMIONS

CANADA 

SÉRIE N

**LE CAMION À CABINE AVANCÉE SURBAISSÉE (LCF)
N°1 EN AMÉRIQUE DU NORD DEPUIS 1986**

BOISVERT ISUZU CAMIONS

470-A, boul. Curé Labelle
Blainville, Qc J7C 2H2

450 430-9400

www.boisvertisuzu.com

CAMIONS ISUZU ANJOU

8300, rue Edison
Anjou, Qc H1J 1S8

514 353-9720

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU BOUCHERVILLE

50, chemin du Tremblay
Boucherville, Qc J4B 6Z5

450 655-5050

www.reseaudynamique.com

LE CENTRE ROUTIER ISUZU

375, rue Témiscouata
Rivière-du-Loup, Qc G5R 3Z5

418 862-7231

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU

MONTREAL OUEST 2015

888, montée de Liesse
Saint-Laurent, Qc H4T 1N8

514 737-5845

www.isuzuquebec.com

CENTRE DU CAMION STE-MARIE

300, boulevard St-Joseph Ouest
Drummondville, Qc J2E 1A2

819 472-3317

www.camionstemarie.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, rue Étienne Dubreuil
Québec, Qc G1M 3K6

418 688-5333

www.parevolvo.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, route Kennedy
Lévis, Qc G6V 9J6

418 833-5333

www.parevolvo.com

WWW.ISUZUTRUCK.CA

**GARANTIE PROLONGÉE ET CHANGEMENT D'HUILE GRATUIT...
APPELEZ-NOUS POUR EN SAVOIR PLUS!**

MERCI!

Aux participants du tournoi de golf 2017,
ce fût une grande réussite grâce à vous !



COMITÉ
TECHNIQUE DE
CAMIONNAGE DU
QUÉBEC

BON ÉTÉ!

Au plaisir de vous retrouver pour les prochains événements du CTCQ :

CONGRÈS & GALA : 21 & 23 septembre 2017 au Centre des congrès Renaissance, Montréal.

TOURNOI DE GOLF ANNUEL



LA **SOCIÉTÉ DES SURINTENDANTS** EST FIÈRE DE VOUS INVITER À SON TOURNOI DE GOLF ANNUEL QUI CETTE ANNÉE SE TIENDRA AU PRESTIGIEUX TERRAIN DE **GOLF DE CAP-ROUGE**.

AU CŒUR DE LA VILLE, LE TERRAIN DE **GOLF DE CAP-ROUGE** EST RECONNU POUR LA BEAUTÉ DE SON PARCOURS MAIS SURTOUT POUR LE PROFESSIONNALISME DE SON ÉQUIPE.

JEUDI LE 24 AOÛT 2017

GOLF DE CAP-ROUGE

4600, RUE SAINT-FÉLIX, QUÉBEC, QC G1Y 3B3

GOLF + SOUPER 160 \$
RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT



POUR LES COMMANDITES, CONTACTEZ-NOUS : INFO@SSTQUEBEC.ORG

les revêtements **AGRO**

La référence depuis 29 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**



CPTQ

*Votre invitation à une soirée mémorable !
16 Septembre 2017 • Château Vaudreuil*

17h30 – 19h Cocktail
Terrasse • Lobby Pavillon

19h Dîner six services [vin inclus]
Pavillon sur le Lac

Bar ouvert en soirée

Tenue Gala

RSVP

Raymonde Legendre
Coordonatrice aux événements

514 945-0697

cptq@videotron.ca

Ouvert aux membres et invités

Billet : 195\$ + taxes

*Quantité
Limitée*



Bon été!

DE LA PART DE TOUS LES MEMBRES DU CLUB TRAFIC DE QUÉBEC
AINSI QUE LEURS PARTENAIRES PLATINES ET MÉDIAS



POUR AVOIR PLUS DE DÉTAILS SUR LES PROCHAINES ACTIVITÉS

CLUBTRAFICQC.COM



NE MANQUEZ PAS NOS
THÈMES-VEDETTES
DANS L'ÉDITION DE JUILLET/AOÛT

Contactez René Huet au 514 431-5941
450 224-7000 #123 > rhuet@bomartgroup.com



» Répertoire des mandataires en vérification mécanique

L'édition de la fin de l'été comprend depuis des années un cahier spécial, le Répertoire des mandataires en vérification mécanique du Québec. On retrouve plusieurs centaines de ces mandataires accrédités par la Société de l'assurance automobile du Québec à travers la province, qui sont responsables des inspections des camions de classe moyenne et lourds, des taxis et autres véhicules.

» **Camions verts** Les principaux manufacturiers de camions offrent des véhicules plus verts faisant appel à des carburants alternatifs. De nouveaux joueurs arrivent avec des véhicules électriques ou des systèmes de propulsion novateurs. Le paysage des véhicules lourds changent rapidement. Qu'est-ce qui est disponible ici ?

NOMINATION CHEZ PIERQUIP

Pierquip est fier d'accueillir un nouveau directeur de comptes majeurs en la personne de Michel Coombs. Professionnel de la vente; Michel Coombs (1 888 656-6400 / mcoombs@pierquip.com) cumule près de 30 ans d'expérience en développement des affaires, dont 16 ans à titre de gestionnaire et directeur des opérations. Michel est un spécialiste du pneu. Il a été détaillant de pneus et, par la suite, il s'est dirigé dans la vente d'équipement de construction. C'est un sénior, parfaitement bilingue, qui se définit comme un partenaire de confiance dans la recherche de solutions, planification et l'exécution d'achats.

> Michel Coombs



MENTION D'EXCELLENCE POUR EXCELLENCE PETERBILT

Excellence Peterbilt division PacLease vient de remporter une mention d'Excellence. Il est important de souligner que c'est la seule franchise PacLease au Canada à l'avoir obtenue. Les objectifs à atteindre pour obtenir cette distinction étaient les suivants :

- > Engagement et capacité à gérer les opérations (porte de garage disponible/système de comptabilité efficace)
- > Contribution au concessionnaire
- > Gestion d'actifs
- > Gestion des ventes long terme
- > Gestion de la location court terme

« Nous sommes fiers de l'obtention de cette distinction et félicitons toute l'équipe qui a travaillé fort pour obtenir les meilleurs résultats. Nous continuerons en 2017 à mettre la satisfaction client au cœur de toutes nos actions quotidiennes », déclare Jean-Sébastien Quintal, directeur de la location.



> Jean-Sébastien Quintal, directeur de la location, tient ici le trophée remporté par Excellence Peterbilt division PacLease.

LA SOIRÉE DES Dames



Hilton Québec
13 MAI 2017

C'est le 13 mai dernier au Hilton de Québec que se déroulait la soirée des dames de la SST de Québec. 382 personnes s'y sont réunies pour ce souper-spectacle avec Luc Langevin. Cette soirée s'est déroulée grâce aux partenaires et commanditaires majeurs de cette soirée. *Merci à tous d'y avoir participé!*



Sébastien Lemieux de Macpek et ses invités



Table du Président avec Dominique Bédard, Jean Audet, Patrick Laberge, Bertrand Gemme et leurs conjointes



Benoit Latour et Benoit Lacombe de PMT ROY, Simon Mercier de Drolet Ressort, Luc Lemire de PR Distribution avec leurs conjointes



Cléo Beaulieu et Claudine Émond - Les partenaires principaux de l'événement



Le conseil d'administration 2016-2017 Robert Jr Simard, Gilles Mailloux, Michael Bélanger, Dominique Bédard, Benoit Plamondon, Cléo Beaulieu, Patrick Laberge, Sarah Paré, Jean Audet, Carl Beaulac et Benoit Pascal absent sur la photo,



Julie Paré, Raymond Pouliot, Patrice Tremblay de Centre du Camion Paré et leurs invités

BOURSIERS DE LA FONDATION POUR LA FORMATION EN TRANSPORT

Dans le cadre du congrès annuel de l'Association du camionnage du Québec la Fondation pour la formation en transport routier a remis, le 6 mai dernier, cinq bourses à des élèves inscrits au DEP Transport par camion du Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) et une bourse à un élève inscrit au DEP Mécanique de véhicules lourds routiers du Centre d'études professionnelles Saint-Jérôme. Vérifiez le tableau pour les noms des donateurs et des récipiendaires.

De plus, 4 élèves méritants, Anne-Marie Michaud, Christiane Nicolas-Trudel, Nikolaos Karadimos et Tommy Lambert auront eu le privilège de se joindre à l'événement qui s'est tenu au Hilton du LacLeamy à Gatineau. La Fondation pour la formation en transport routier a pour mission de favoriser le développement d'une relève dans le domaine du transport par la remise de bourses chez les étudiants qui ont choisi cette industrie. Félicitations aux lauréates et aux lauréats!



> Voici les boursiers de la Fondation pour la formation en transport routier en 2017.

DONATEURS	RÉCIPIENDAIRES	BOURSES
SAAQ	Mathieu Choinière DEP Transport par camion	1 000 \$
Cain Lamarre	Frédéric Duhamel DEP Transport par camion	500 \$
J.E. Fortin	Kim Galipeau-Labrecque DEP Transport par camion	500 \$ + stage
Transport Bourassa	Kytia Bergeron Bouchard DEP Transport par camion	500 \$ + stage
Truck N'Roll	Marc Drainville DEP Transport par camion	500 \$ + stage
Location Brossard	Jacques Boucher DEP Mécanique de véhicules lourds routiers	1 000 \$

HÉLIBELLULE CÉLÈBRE SON 10^e ANNIVERSAIRE

C'est avec beaucoup de fierté le 12 mai 2017, dans le cadre d'un événement festif et rassembleur, que Valérie Delorme, présidente d'Hélibellule FBO, a partagé avec plus de 75 partenaires d'affaires, amis et membres de sa famille les moments marquants des 10 premières années de l'entreprise. Les convives présents pour l'occasion ont eu l'opportunité de vivre l'expérience Hélibellule et d'échanger avec de nombreux influenceurs représentant le milieu de l'aéronautique, du tourisme et des affaires. De plus, en partenariat avec NAV Canada, les invités bénéficiaient d'une visite guidée de la tour de contrôle de l'aéroport de Mirabel.

Sous une thématique «vintage» les personnes présentes pouvaient apprécier la transformation de l'industrie aéronautique au fil des ans et l'évolution d'Hélibellule depuis sa fondation. «Il était important pour moi de souligner ce 10^e anniversaire afin de remercier toutes les personnes qui ont eu un impact positif sur l'entreprise au fil des ans. Notre succès est directement lié à notre détermination à redynamiser la zone aéroportuaire de Mirabel. Être à l'origine du retour de vols commerciaux à Mirabel est une grande source de fierté pour l'équipe Hélibellule», de mentionner Valérie Delorme.

L'événement aura également permis de lever le voile sur l'étendue des services d'Hélibellule, son impact sur le plan économique dans la région et sur l'importance que l'entreprise accorde à de nombreuses causes locales sur le plan social et communautaire. Fondée en 2007, Hélibellule est un «Fixed-Base Operator» (FBO), situé directement sur le tarmac de l'aéroport International de Mirabel (CYMX). L'entreprise offre, par hélicoptère ou avion, une gamme complète de services exécutifs à une clientèle de voyageurs régionaux et internationaux.



> Tyler Hunt, Apron Fuel Service; Patrick Lafleur, Passport Hélico; Patrice Chaput, Mirabel Heli Support; Sylvain Bédard, Sonaca; Stéphane Michaud, Tourisme Mirabel; Charles Gratton, vice-président ADM (Aéroport de Montréal); Sylvain Robitaille, Syscomax et Valérie Delorme, présidente d'Hélibellule.

**VENDEZ PLUS :
DITES-LE DANS
NOS MOTS**



**La clarté
de vos documents,
nous en faisons
notre affaire**

Traduction / Révision / Slogans
Rédaction corporative

BERARD Communications
eric.berard@sympatico.ca
450 962-6539

Ces beaux camions d'exposition !

Texte et photos d'Éric Descarries

La saison hivernale et son interminable printemps sont maintenant derrière nous. Sous peu, je pourrai vous transmettre de superbes photos de camions de divers endroits de notre planète. Toutefois, les derniers mois qui viennent de se dérouler m'ont permis de visiter quelques expositions d'automobiles où l'on pouvait y voir des camions de tout acabit. Voici un peu ce que j'ai pu croquer avec mon appareil photo (oui, un appareil-photo et non un téléphone dit «intelligent»!) tant au Salon International de l'Auto de New York qu'au spectaculaire Salon de l'Auto-sport de Québec.





1. Au Salon de New York, Mercedes-Benz y exposait ses camionnettes commerciales dont ce Metris « customisé » pour ressembler à un coffre à outil, peut-être ?
2. Ne riez pas, c'est une micro-camionnette que les policiers de New York utilisent pour la circulation.
3. À l'autre extrême, les policiers de New York peuvent disposer de ce poids lourd construit sur mesure (fort possiblement par une entreprise spécialisée dans les camions d'incendie) pour les événements spéciaux !
4. Nissan exposait à son stand de camionnettes ce fourgon NV modifié en véhicule tout-terrain à quatre roues motrices pour des événements sportifs.
5. Ford nous a promis des fourgons Transit et Transit Connect hybrides-électriques sous peu. Ce prototype de Connect a été transformé en taxi newyorkais pour le Salon de New York.
6. Vu au Salon de l'Auto-sport de Québec, cette magnifique camionnette hot-rod basée sur une caisse de Ford du début des années trente.
7. Vu au Salon de Québec, cet imposant Kenworth légèrement modifié mais de bon goût.

8. Si vous aimez les grands utilitaires pouvant accepter plusieurs passagers à leur bord, vous apprécierez le tout nouveau Lincoln Navigator dévoilé en primeur au Salon de New York. Notez que sa carrosserie est tout en aluminium.
9. Difficile d'ignorer notre ami André Larue (des souffleuses Larue) qui possède des camions anciens dont ces deux véhicules déjà vus au Salon de Québec. Le Dodge est un modèle Power Giant dont le V8 à essence est, d'origine, d'International !
10. Le constructeur américain Navistar n'a produit qu'un tirage limité de grand pick-up International. Il y en avait un au Salon de Québec.
11. Ce pick-up Ford Model A de 1930 est un bel exemple de hot-rod classique.
12. Le propriétaire de ce Ford Lightning l'utilise maintenant pour des courses d'accélération.
13. Si vous êtes un amateur de voitures anciennes, vous savez qu'une Bronco 1975 comme celle-ci vaut désormais une véritable petite fortune si elle est en bon état !
14. Toutefois, ce pick-up « rat rod » (fort possiblement basé sur un Ford de la fin des années trente) sort des sentiers battus avec son immense moteur diesel (Cummins) et ses accessoires bizarres dont une lame de scie pour pare-soleil !

Ah, nostalgie, quand tu nous tiens

Tout le monde le sait maintenant, je suis un grand nostalgique. Malgré le fait que je patauge dans un monde de technologies et de nouveautés techniques et mécaniques, je n'hésite pas à me replonger dans d'anciens livres d'autos, de camions, d'avions et d'autres sujets connexes. Je suis aussi un lecteur de biographies et un amateur de documents sur la Deuxième Grande Guerre. Il est certain que je n'anticipe pas le moment où les moteurs électriques remplaceront les moteurs à combustion interne. Mais j'accepterai certes cette nouvelle technologie. Par contre, je n'abandonnerai pas les anciennes pour autant.

Et de ces temps-ci, je suis gâté. Mon attraction principale? Le retour sur l'Expo 67. Je vous dévoile un secret, j'y étais. Et ce qui m'y attirait à l'époque (j'avais alors 18 ans), c'était la découverte des nouvelles technologies qui y étaient exposées. Certains pavillons en étaient bourrés. Vous ne serez alors pas surpris d'apprendre que depuis les quelques derniers mois, je me procure plusieurs documents sur l'Expo 67 et que je visionne tout ce qui concerne l'Expo 67 à la télé.

Curieusement, je me suis surpris à m'intéresser plus à la construction de l'Expo et des îles qui, si vous êtes trop jeunes pour le savoir, n'existaient (presque) pas avant 1966. Lorsque je regarde des documents audio-visuels sur la construction du site, je suis émerveillé d'y voir une foule de camions anciens qui servaient au déplacement de

la terre, des pierres et des matériaux de construction du projet. Lire le nom des entreprises sur les portières des Mack B (il y en avait de ces Mack sur le chantier, c'est incroyable) et des Autocar de l'époque est devenu une véritable obsession. Combien de ces entreprises sont encore en opération? Combien ont été absorbées par d'autres compagnies? Combien ont changé de nom?

Mais ça, c'est la partie « nostalgie » de l'opération. Il en découle aussi une autre partie, celle qui me fait m'interroger sur ce qu'est devenu cet engouement pour les grands projets qui a permis aux Québécois et à leurs entreprises de grandir aussi rapidement. Car, avouons-le, le printemps que nous venons de traverser a eu tout pour nous démoraliser. Les documents relatant les grands travaux de l'Expo 67 ne devraient pas retourner sur les tablettes une fois que les « Célébrations du 50^e anniversaire » seront passées. Ils devraient être utilisés pour démontrer aux jeunes qui s'intéressent au domaine du transport par camion que ce patrimoine aura été bâti à l'aide de camions et peut-être, ainsi, réveiller en eux un nouvel engouement pour le domaine.

Si nos prédécesseurs qui font aujourd'hui partie des premières cohortes de « baby-boomers » étaient suffisamment nombreux pour relever un défi que tant « d'experts » disaient impossible, je ne vois pas pourquoi l'actuelle génération de ce qu'on appelle les « millénia » ne serait pas capable d'en faire autant. Les travailleurs du passé ont



Par Éric Descarries

dû passer au travers des mêmes embûches que nous connaissons aujourd'hui, que ce soit des accusations de corruption, des dépassements de coût et même des affres de la météo et ils ont réussi! Pire encore, l'Expo 67 a réussi l'exploit d'ouvrir en temps! De nos jours, on essaie de tout livrer « just in time », c'est ce que les « boomers » des années soixante ont fait!

En même temps que les Québécois découvraient de plus en plus le monde entier à l'Expo 67, cet événement faisait découvrir les Québécois au monde entier. Aujourd'hui, nous pouvons nous enorgueillir de nos belles et grandes entreprises dont plusieurs sont issues de l'Expo 67 et de ses conséquences sur notre volonté de vivre. Actuellement, nous pestons beaucoup contre les grands travaux qui devraient faire revivre nos infrastructures les plus utiles (dont plusieurs ont vu le jour à l'époque de l'Expo 67). Ne devrions-nous pas en être plutôt fiers? Qui sait? Peut-être qu'un jour, ces mêmes travaux nous amèneront à revivre une époque aussi fantastique que celle de l'Expo 67? C'est vraiment ce que je nous souhaite...

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS | Juin à septembre 2017

UNE PRÉSENTATION DU RÉSEAU



20, 21, 22 ET 23 JUIN 2017
Symposium sur la neige et la glace / Snow & Ice Management Association
Palais des congrès
Montréal, QC
Info et inscriptions :
www.sima.org
414 375-1940

24 AOÛT 2017
Tournoi de golf
SSTQ
Golf Cap-Rouge
4600 rue de St-Félix
Québec, QC
Info et inscription :
info@sstquebec.org

16 SEPTEMBRE 2017
Soirée 70^e anniversaire
CPTQ
Château Vaudreuil
Vaudreuil-Dorion, QC
17 h 30
Info et inscription :
Raymonde Legendre
514 945-0697
cptq@videotron.ca

13, 14 ET 15 SEPTEMBRE 2017
S'informer et se former pour la sécurité routière
26^e congrès de l'ASMAVERMEQ
Manoir Richelieu
La Malbaie, QC
Info et inscription :
819 566-2917
www.asmavermeq.ca

LE RÉSEAU *Dynamique*

*Le service
avant tout*

www.reseaudynamique.com



3646



3618



3558



3616



3617



OTTAWA



Fiducie
Location **Pinard**

IDEALEASE

LENTEMENT, MAIS SÛREMENT.



Voici la nouvelle I-Shift de Volvo avec rapports courts. Elle permet aux chauffeurs de se déplacer aussi lentement qu'à 1 kilomètre à l'heure, tout en maintenant une précision de conduite exemplaire. C'est la transmission automatisée idéale pour des applications comme la coulée de béton de trottoirs ou la pose d'asphalte, où les basses vitesses sont cruciales pour un travail bien fait.

Voyez le nouveau standard des groupes propulseurs : DoWork.VolvoTrucks.ca

L'I-SHIFT AVEC RAPPORTS COURTS

Volvo Trucks. Driving Progress

