

L'ÉCHO

D U T R A N S P O R T

40^e
anniversaire

Avec vous sur la route du succès

JANVIER/FÉVRIER 2016

www.lechodutransport.com



EXCLUSIVITÉ

*Les normes de
charges et dimensions
québécoises 2016*

HINO

*des camions
assemblés
au Canada*



- **DOSSIER**
BENNES BASCULANTES
- **L'INTÉRÊT À LA HAUSSE**
POUR LE GNC ET LE GNL



Hino: Gage de soutien total et de tranquillité d'esprit

Les propriétaires d'entreprises savent que les camions Hino sont synonymes de qualité, de durabilité et de fiabilité, de manière à offrir plus de valeur ajoutée à long terme. Profitez d'une complète tranquillité d'esprit avec la Protection de première qualité de Hino, un programme étendu de protection de votre véhicule offert sans frais. Un service amical et courtois vous attend au sein du vaste réseau de concessionnaires Hino, présents d'un océan à l'autre.

La Protection de première qualité de Hino consiste en ce qui suit :

- ✓ 1 an d'entretien régulier, jusqu'à 50 000 kilomètres
- ✓ Services sans frais de vidange d'huile et de lubrification du châssis pour les années 2 et 3, jusqu'à 150 000 kilomètres
- ✓ 3 ans d'assistance routière HINOWATCH
- ✓ 5 ans de garantie limitée sur le moteur*

**Visitez votre concessionnaire Hino pour les détails*



Scannez pour en savoir plus au
www.hinocanada.com





14



18

ACTUALITÉS

- 12. Kenworth Montréal veut surpasser les attentes des clients
- 13. Groupe Morneau achète Entreposages frigorifiques Total
- 14. Logs électroniques obligatoires
- 39. Portes ouvertes chez C.H. Express
- 48. Hino : Des camions faits ici pour les besoins d'ici

ÉCHOlogie

- 6. L'intérêt s'accroît pour le gaz naturel
- 15. Camions de roulage au GNL
- 18. EBI ouvre sa 4^e station de GNC

CAHIER SPÉCIAL
au centre du magazine
Réglementation québécoise
des normes des charges et
dimensions 2016



ÉCHOnomie

- 16. L'indice CGFI poursuit son déclin
- 17. 4^e trimestre en hausse pour l'indice TransCore

Dossier Benne basculantes

- 8. Réduction des tarifs du transport en vrac en 2016
- 9. Le Mack Pack Bottom Dump

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : Mettre un stop aux arrêts
- 10. Flotte du mois : Monin Gaz Propane
- 40. Au Féminin : Caroline Thuot
- 50. ÉCHOS de l'industrie
- 52. Carte postale : En direct de Détroit
- 54. Sans détour d'Éric Descarrie

SPÉCIALISTE EN ASSURANCE

CAMIONNAGE

1 800 939-7757

Prix compétitif • Service personnalisé

BURROWEES

COURTIERS D'ASSURANCES

Par Guy Hébert
rédacteur en chef



Mettre un stop aux arrêts

La ville de Montréal a récemment annoncé son intention d'investir 200 000 \$ dans l'installation de 500 panneaux d'arrêt à presque autant d'intersections dans divers arrondissements afin d'améliorer la sécurité des piétons près d'intersections achalandées. Le premier problème à la réalisation de ce projet est que dans bien des cas, l'ajout de panneaux d'arrêts irait à l'encontre de divers articles du Tome 5 du Code de sécurité routière. Un des articles de ce dernier indique qu'il ne doit pas y avoir de panneaux d'arrêt à moins de 150 mètres du précédent. J'entends déjà des lecteurs dire que plusieurs arrêts de leur municipalité contreviennent à la Loi et c'est bien vrai dans Outremont comme ailleurs.

Mais avant de procéder à ce projet pilote, il faudrait analyser en détail les coûts réels des panneaux d'arrêt, qui ne se limitent pas simplement à l'achat et à l'installation. Qu'en est-il du coût en essence pour les automobilistes et les camionneurs? Il n'est pas facile de trouver l'équation exacte pour calculer le tout mais la région de Waterloo en Ontario a compilé des études de Mapleprimes et d'une étude de l'Université Stanford en Californie basée sur l'énergie cinétique requise pour l'arrêt et le départ d'un camion à benne basculante transportant une cargaison de 33 000 livres. Selon cette étude, il en coûte 0.30 \$ US à chaque arrêt avec un prix du carburant de 0,70 \$ US/L. Pour une Toyota Camry 2013 de 2 676 livres, le coût à chaque panneau d'arrêt serait plus près de 0,04 \$ US.

Mais outre les impacts économiques des panneaux d'arrêt, dans une ère où la planète tente de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de contrer les changements climatiques, il faut considérer les coûts environnementaux du projet. En 1991, la ville de Toronto envisageait la possibilité d'enlever 480 panneaux d'arrêt placés à des endroits qui contrevenaient aux lois ontariennes. Une étude réalisée à l'époque énonçait qu'enlever ces panneaux permettrait d'économiser 9 000 000 litres d'essence et éliminerait 21 000 tonnes d'émissions de GES annuellement. Bref, le projet de la Ville de Montréal d'ajouter 500 panneaux d'arrêt aura certainement un effet négatif sur les flux de circulation en plus de ne pas être économiquement viable pour les utilisateurs de la route et dommageable pour l'environnement.

Guy Hébert



JANVIER/FÉVRIER 2016 | VOL. 40 N° 1

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTION

Pierre-Luc Déry, Éric Descarries, Mario Dubois, Johanne Landry, Jean-Pierre Ménard, Christian Sivière

CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence grenade
agencegrenade.ca

PUBLICITÉ

Chrystine Lauzon | clauzon@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 : 25 \$ / 1 an ; 4,50 \$ / unité (taxes en sus).

États-Unis : 65 \$ / 1 an.

Autres pays : 85 \$ / 1 an.

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

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

Convention de la poste-publication No 40065667

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.

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





**Se renouveler
est une seconde nature !**

**Vous n'avez pas besoin de vous recycler
en expert en matériel de transport.
Nous le sommes pour vous !**

Laissez-nous vous faire une évaluation
gratuite de vos coûts d'opération ainsi
que des recommandations pour
optimiser la cueillette et la livraison
de votre cargaison.

On récupère les meilleures façons de faire !



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

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



NationaleLease

Gaz Métro voit l'intérêt s'accroître pour le gaz naturel

Par Guy Hébert

La chute du prix du pétrole et par le fait même du diésel a ralenti énormément la transition de la flotte nord-américaine de véhicules lourds vers des carburants alternatifs comme le gaz naturel, qui sont moins polluants. Les manufacturiers de camions ont retardé le déploiement de leurs modèles roulant au gaz naturel comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL ou au gaz naturel renouvelable tel les biogaz ou le DME (Diméthyle éther). Et les producteurs de gaz naturel qui sont de plus en plus nombreux à cause des nouvelles technologies permettant de développer de nouvelles sources comme le gaz de schiste, ont aussi mis en veilleuse plusieurs investissements majeurs. Mais cela ne veut pas pour autant dire qu'il n'y a plus d'intérêt pour le gaz naturel comme carburant pour l'industrie du camionnage, c'est du moins l'opinion de Sylvain Langis, directeur des ventes Marché du Carburant chez Gaz Métro.

« Le téléphone n'a jamais autant sonné malgré le bas prix du pétrole. Les marges de profit des transporteurs diminuent et ils savent bien que la solution à long terme se veut la conversion vers le gaz naturel », explique Sylvain Langis. « Que ce soit pour des raisons économiques ou encore afin de réduire leur empreinte carbone et environnementale, de plus en plus d'entreprises de transport étudient la possibilité d'entreprendre la conversion de leur flotte vers le gaz naturel et communiquent avec nous afin d'en apprendre plus et de voir comment nous pouvons les aider. »

L'Accord de la Conférence de Paris sur les changements climatiques ou encore le resserrement des normes de l'Agence de protection de l'environnement (EPA – *Environmental Protection Agency*) des États-Unis qui entreront en vigueur en 2018 ont également une grande influence sur les transporteurs. « Il est possible d'ajuster les paramètres des moteurs et de faire appel à de nouvelles technologies et de nouveaux accessoires aérodynamiques pour diminuer sa consommation de diésel, mais les transporteurs commencent à entrevoir le jour où ils se tourneront vers le gaz naturel. Dans la majorité des cas, ce sera le GNC qui saura répondre aux besoins des transporteurs, mais pour certaines applications, le GNL sera le carburant de choix. Dans le déploiement du réseau de distribution de ces deux carburants alternatifs, le GNL occupera environ 10 % du

paysage alors que le GNC s'accapatera de 90 % du marché, selon nos estimations », poursuit Sylvain Langis.

Selon ce dernier, des éléments comme la formation des chauffeurs par rapport à l'application prévue de son véhicule et les routes empruntées ainsi que les essais requis afin de tester les puissances des nouveaux moteurs avec divers poids et sur différentes routes sont importants dans toutes les démarches entreprises par l'industrie du transport routier des marchandises. Déjà le diésel vendu en Amérique du Nord est un blend comprenant un certain pourcentage de biogaz et des manufacturiers de moteurs comme Volvo et Mack certifient que leurs moteurs pourraient fonctionner sans problème avec 100 % de biogaz. Gaz Métro croit que 80 % des flottes se convertiront au GNC et 20 % au GNL.

L'arrivée de joueurs tels Gain Clean Fuel dans le décor fait en sorte que Gaz Métro n'est plus le seul joueur dans le déploiement des infrastructures requises pour rassurer les transporteurs qu'ils trouveront sur leur chemin des endroits pour se ravitailler. La Route Bleue de Gaz Métro, avec l'ouverture prévue prochainement d'une station à Rivière-du-Loup qui incorporera 20 % de méthane produit à partir de biomasse forestière à son GNL, permettra à des transporteurs roulant au GNL de parcourir des itinéraires de Moncton à Toronto et même plus loin vers l'ouest, alors que des pourparlers sont en cours concernant des terrains dans la ville reine et à Windsor. Le concrétisation d'une station à ce dernier endroit voudrait dire que les transporteurs québécois pourraient se rendre jusqu'au hub important que représente Détroit pour le transport routier des marchandises en Amérique du Nord.

En ajoutant à cela le fait qu'on retrouve aussi un petit nombre de stations privées dans ce corridor, il est facile de constater que malgré le faible prix du diésel, le déploiement se poursuit. Certaines des stations affichent la bannière Gaz Métro mais le géant québécois compte aussi travailler en partenariat avec des entreprises privées comme Gain, pour accélérer le développement de solutions pour les compagnies de camionnage. « Quelle que soit la taille des flottes communiquant avec nous, Gaz Métro possède l'expertise et le



personnel pour fournir de judicieux conseils et effectuer une analyse précise de la situation et des résultats probables afin d'accompagner les transporteurs tout le long du processus décisionnel. Nous travaillons aussi étroitement avec certains donneurs d'ordres comme les municipalités qui ne veulent pas demeurer en reste. On remarque que l'ouverture de l'industrie du transport pour le gaz naturel est beaucoup plus grande aujourd'hui», renchérit Sylvain Langis.

Mais le rôle de Gaz Métro ne se limite pas à modifier les habitudes des entreprises de transport mais plutôt à éduquer toutes les sphères de la société par rapport à des gestes qui peuvent sembler anodins comme la récupération des déchets de table, la diminution du volume d'ordure à être enfoui, la collecte du bio méthane et sa valorisation, Mais dont l'impact à long terme est énorme. Des gestes qui s'intègrent dans une démarche d'adhésion sociale à la nouvelle réalité du développement durable. Présentement, on retrouve 22 sites de ravitaillement au GNL ou au GNC au Québec et ce nombre devrait augmenter sensiblement en 2016. Les conditions du marché actuellement sont idéales pour les transporteurs visionnaires de commencer la conversion vers le gaz naturel et sa stabilité de prix. Sylvain Langis et l'équipe de Gaz Métro sont prêts à mettre leur expertise à profit pour les aider.



> Sylvain Langis

JEAN-PAUL GAUTHIER ASSURANCE TRANSPORT



DIVISION DU

GROUPE OSTIGUY & GENDRON

Cabinet en assurance de dommages et cabinet de services financiers

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



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

JEAN-PAUL GAUTHIER ASSURANCE TRANSPORT



DIVISION DU

GROUPE OSTIGUY & GENDRON

Cabinet en assurance de dommages et cabinet de services financiers

«C'est avec plaisir que l'équipe du Groupe Ostiguy & Gendron annonce la nomination de Richard Grenier à titre de Directeur de sa division *Transport Jean-Paul Gauthier Assurance*.

Avec plus de 10 ans d'expérience en assurance camionnage et reconnu pour son expertise et son service à la clientèle, Richard saura desservir la fidèle clientèle du cabinet autant en flottes qu'en voituriers.»

Vous pouvez joindre Richard
r.grenier@ostiguygendron.com
450 662-2210 #271



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

Réduction des tarifs du transport en vrac en 2016

L'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) entame chaque année des négociations avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de fixer les tarifs applicables qui seront en vigueur dans les organismes de courtage. Cette tarification devrait être appliquée dans la majorité des contrats adjugés par le MTQ lorsque ce dernier fait appel à des camionneurs membres d'un organisme de courtage. Publiés sous forme de Recueils de tarifs, ces taux touchent à trois volets du transport en vrac :

- » Camionnage en vrac (transport d'agrégats)
- » Transport de sel et calcium
- » Transport de neige et glace

Les taux sont révisés tous les ans et pour 2016, les tarifs pour le camionnage en vrac ont diminué de 3,32 %, ceux pour la neige et la glace de 3,73 % tout comme ceux pour le transport de sel et de calcium. Les tarifs négociés annuellement servent souvent de référence pour des contrats octroyés par d'autres donneurs d'ouvrage comme les municipalités, Hydro-Québec et des entrepreneurs privés à des camions ou d'ensembles de véhicules à benne basculante destinés à circuler sur les chemins publics qui appartiennent à des entreprises de camionnage en vrac inscrites au Registre du camionnage en vrac de la Commission des transports du Québec (CTQ). Leurs services doivent être fournis par un titulaire de permis de courtage de la zone ou de la région où s'effectuent les travaux pour lesquels le transport est effectué.

Le prix du transport est établi selon un tarif tonne/kilomètre lorsque le transport dépasse

un rayon de 10 km. Dans ce dernier cas, le tableau des charges utiles sert de base au calcul du coût. Pour les transports en dedans d'un rayon de 10 km, le prix du transport est établi selon un tarif horaire. Lorsque des limites de charges sont imposées aux camionneurs (exemples : transport durant la période de dégel, les charges portantes maximales d'un pont ou d'un chemin dans une région marécageuse, ou l'imposition d'une charge maximale conformément aux clauses d'un cahier des charges), le prix à la tonne des grilles tonne-kilomètre est ajusté à la hausse en utilisant le facteur d'ajustement obtenu dans le cadre d'une équation de la charge utile en période normale et la charge utile restreinte.

Les tarifs en vigueur peuvent aussi être modulés en raison de certaines particularités régionales ainsi que dans le cas de transport comprenant des péages ou de l'hébergement, par exemple. Le pourcentage d'ajustement des taux doit aussi tenir compte du prix moyen du carburant au cours du mois précédant la période d'exécution des transports. Le décompte des heures de transport débute au moment de la mise à disposition du véhicule au lieu et à l'heure fixés par le requérant et prend fin lorsque ce dernier libère le transporteur à l'endroit où a débuté la prestation de service. La distance d'un transport est quant à elle calculée selon l'itinéraire le plus court que peut emprunter le transporteur selon le type de véhicule utilisé. (GH)

CHARGES UTILES		
Type de véhicule	Charge utile en dehors de la période de dégel	Charge utile durant la période de dégel
Camion d'une seule unité muni de 3 essieux	16,0 tonnes	13,5 tonnes
Camion d'une seule unité muni de 4 essieux	20,75 tonnes	18,25 tonnes
Tracteur muni de 3 essieux combiné avec une semi-remorque munie de 2 essieux	27,75 tonnes	22,75 tonnes
Tracteur muni de 3 essieux combiné avec une semi-remorque munie de 3 essieux	32,5 tonnes	27 tonnes
Tracteur muni de 3 essieux combiné avec une semi-remorque munie de 4 essieux	36,5 tonnes	31,75 tonnes



La référence depuis 26 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

Le Mack Pack Bottom Dump

Camions Mack célèbre le 40^e anniversaire de son usine de Lehigh Valley à Lower Macungie Township en Pennsylvanie. Le premier camion de route assemblé dans ces installations fut un F711ST en novembre 1975. Durant son histoire, cette usine a produit une variété de modèles, y compris des camions pour applications hors route comme ce Mack Pack. Aujourd'hui, tous les camions Mack pour le marché nord-américain et pour l'exportation sont assemblés à l'usine de Lehigh Valley.



Tassez-vous!

Manufacturier d'équipements de déneigement et de déglacage

19 rue Côté, Mercier, QC, J6R 2B9 - Tél.: (450) 691-2967 Fax: (450) 691-2830

CÔTÉ®
Depuis 1929 Since

w-cote.com

Monin Gaz Propane adopte des solutions modernes

Texte et photos par Éric Descarries

Monin Gaz Propane est bien connue des Lavallois. Cette entreprise qui a pignon sur rue dans le parc industriel Saint-Vincent-de-Paul a des camions de livraison qui sillonnent non seulement les rues de la grande banlieue montréalaise mais aussi celles de la grande ville en plus d'une nouvelle incursion dans la région de Bécancour. Monin Gaz Propane est maintenant dirigée par Jonathan et Maxime Coulombe qui ont «hérité» de la compagnie de leur père Daniel. Celui-ci avait d'abord débuté ses opérations en plein cœur du vieux village de Saint-Vincent-de-Paul. Mais un malheureux incident l'a forcé à déménager ses pénates au parc industriel, un incendie majeur ayant tout détruit l'ancien édifice. Aujourd'hui, Monin Gaz Propane est confortablement installée sur un vaste terrain qui a permis aux Coulombe de prendre de l'expansion.

Au départ, Daniel Coulombe n'avait que quelques petits camions pour livrer du gaz propane à ses clients locaux. Mais avec le temps, il a su agrandir son parc avec des camions de plus en plus spécialisés répondant désormais à d'autres fonctions encore plus exigeantes. Et c'est ici que Jonathan entre en scène. Alors que son frère Maxime



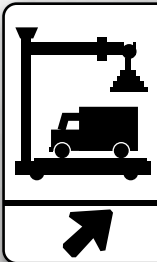
> Jonathan et Maxime Coulombe sont désormais les administrateurs de Monin Gaz Propane.



> Monin Gaz Propane de Laval.

a choisi l'administration de la compagnie, Jonathan se concentre sur le matériel roulant. Et il en a plein les bras! Il a même dû céder son pick-up F-150 2007 à la nouvelle succursale de Bécancour mais celui-ci a été remplacée par un plus imposant F-350 diesel. Pour la livraison, surtout locale, Monin Gaz Propane compte sur une série de camions International incluant des anciens CF de 2006 et 2008 ainsi qu'un International Workstar 7400 et un DuraStar à moteur DT466 sans oublier un Freightliner M2 à moteur Mercedes-Benz.

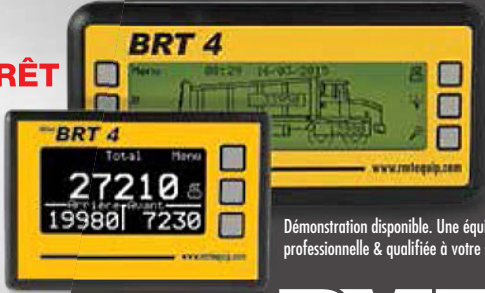
Toutefois, ce spécialiste du gaz propane doit aussi procéder à des installations, certaines étant plus simples, d'autres nettement plus élaborées. Pour les plus petits travaux, il y a un Hino FB 185



**NERVEUX
QUAND
CES FEUX
CLIGNOTENT?**

**LES POSTES DE PESÉE
NE SERONT PLUS UN ARRÊT
STRESSANT POUR VOUS
ET VOS CHAUFFEURS!**

- Poids par essieux en temps réel
- Installation facile sur camions
6 à 12 roues & semi-remorques
- Facile d'utilisation & précise



BRT 4

Total 27210
19980 | 7230

Démonstration disponible. Une équipe professionnelle & qualifiée à votre service.

RMT

www.rmtequip.com/fr
Région de Montréal 1-877-663-4311



> Quelques camions de Monin Gaz Propane.

à capot. Lorsque la tâche devient plus lourde, on utilise un gros Freightliner FL-80 2004 à plateforme avec flèche hydraulique pour la manipulation de plus gros réservoirs. Toutefois, ce qui fait l'orgueil de Jonathan, c'est ce tout nouveau Freightliner SG-2 qui a été assemblé par la division Custom Chassis de Freightliner. Sous le capot de cet imposant véhicule se trouve un moteur V8 de GM de 8,1 litres qui fonctionne, vous l'aurez deviné, au gaz propane. Ce n'est pas la première fois que Monin Gaz Propane fait appel à cette technologie. Cependant, cette fois, selon Jonathan, ce moteur utilise le gaz propane liquide en injection directe ce qui lui permet de passer directement au gaz au démarrage sans amorcer le moteur à essence régulière.

Toutefois, les modifications doivent inclure certaines protections répondant aux normes gouvernementales dont des barres de protection autour des longs réservoirs latéraux. Malgré la chute des prix du carburant diesel, l'économie réalisée par l'utilisation du propane liquide compensera rapidement le prix de l'adaptation à ce gaz. Ah oui! N'oublions pas le fidèle chargeur Fiat-Allis acheté usagé il y a plusieurs années qui continue de déneiger la cour en hiver et de servir aux chargements d'objets lourds.

UNE GESTION MODERNISÉE

Lors d'une première rencontre avec Daniel Coulombe il y a une douzaine d'années, celui-ci nous a confié qu'il aimait entretenir lui-même ses camions. De nos jours, Jonathan préfère confier les véhicules à un garage local spécialisé qui lui donne priorité lorsque la situation l'oblige. Il y a beaucoup plus de véhicules dans le parc que dans le passé et ceux-ci sont plus spécifiques. Jonathan a ses préférences mécaniques comme les pneus Michelin, neufs dans la majorité des cas.

En ce qui a trait aux communications, le directeur de la flotte a récemment découvert le système de communication Focus créé à Sherbrooke qui utilise de petites tablettes Garmin dans les camions de livraison. La route est alors déterminée automatiquement et le conducteur n'a qu'à la suivre. S'il y a des changements, ils sont communiqués aux chauffeurs et la route est reprogrammée automatiquement. « Ainsi, de nous dire Jonathan, on économise beaucoup de temps et surtout d'argent car les camions ne reviennent pas nécessairement sur leurs pas aussi fréquemment. Fini les déplacements inutiles! ».

Monin Gaz Propane continue de grandir. La toute récente acquisition de la succursale de Bécancour en est la preuve, déjà que le fournisseur livre d'importantes quantités de gaz propane à de multiples chantiers de construction (de là le besoin du gros camion à plateforme). La concurrence demeure vive mais pour le moment, tout semble sourire à la compagnie lavalloise. Et pendant que Jonathan et Maxime triment dur pour gérer l'expansion de la compagnie qui vend aussi des appareils de cuisson et des grills barbecue, Daniel, le « fondateur maintenant patriarche », continue à jouer avec le Fiat-Allis en hiver et les tondeuses en été!

LAGACÉ
frère inc.

www.benneslagace.com

1285, boulevard de l'Industrie, Belœil Qc J3G 4S5

450 446-5000

Kenworth Montréal veut surpasser les attentes des clients

Par Guy Hébert

Kenworth Montréal a décidé de commencer l'année 2016 en consolidant sa structure organisationnelle. Entré en poste il y a maintenant quatre ans, Mike Parent, directeur général du concessionnaire Kenworth Montréal, a décidé que le temps était venu de passer aux actes et de réaliser certaines des idées sur lesquelles il se penche depuis quelques mois. Après avoir procédé à l'amélioration des systèmes internes, Mike Parent a effectué certaines mutations au sein de son personnel avec un objectif précis, offrir à la clientèle le meilleur service possible.

2015 fut non seulement la meilleure année depuis 5 ans pour le concessionnaire de la route Transcanadienne, mais c'est aussi l'an dernier que Kenworth Montréal a ouvert

un point de service à Lanoraie. Et Mike Parent croit qu'en renforçant son équipe, Kenworth Montréal poursuivra sa progression en 2016. Ainsi, Christian Boucher continuera à occuper le poste de directeur du service et jouera un rôle important dans la gestion du nouveau point de service de Lanoraie, un projet auquel il a grandement contribué en 2015.

Un vétéran possédant une expérience de 15 ans dans l'industrie, Jacques Lefebvre, demeure directeur de la location et en charge de la division PacLease. Il dirige une équipe possédant des outils parmi les meilleurs offerts dans l'industrie à ce chapitre. Depuis septembre 2014, Kenworth Montréal compte également sur la présence d'un nouveau contrôleur

financier en la personne d'Alain Godmaire qui, dans le cadre de 30 années passées dans l'industrie, a déjà travaillé à l'usine Paccar de Sainte-Thérèse et celle de Renton, dans l'état de Washington.

Michel Labelle, un vétéran de l'industrie du transport routier, se concentrera sur ses responsabilités de directeur du marketing, un poste nouvellement créé où seront centralisées les activités de publicité et de promotion. Il cédera son poste de directeur des ventes à Guillaume Chénard, précédemment en charge du département des pièces. Ayant acquis un bagage important de connaissances après neuf ans dans le domaine du transport, Guillaume Chénard prend sous son aile sept représentants assurant la vente de camions neufs et usagés.

Après avoir développé des compétences en approvisionnement et en logistiques au cours de sa carrière qui comprend un passage de neuf ans chez Agropur, Natalie Provost a joint les rangs de l'équipe organisationnelle en mars dernier et occupera maintenant le poste de directrice des pièces. Mike Parent est fier de l'équipe qu'il a mise en place et croit qu'il s'agit d'une équipe compétente et plus scolarisée que la moyenne de l'industrie. C'est avec cette nouvelle combinaison de talents et technicités que Kenworth Montréal ne vise rien de moins que de surpasser les attentes de la clientèle.



> Michel Labelle, directeur du marketing; Natalie Provost, directrice des pièces; Mike Parent, directeur général; Guillaume Chénard, directeur des ventes; Christian Boucher, directeur du service et Alain Godmaire, contrôleur.



MONTREAL

*Notre équipe fait toute
la différence*

Groupe Morneau achète Entrepôts Frigorifiques Total

Par Guy Hébert

C'est le 8 décembre dernier qu'André Morneau, président et directeur général du Groupe Morneau, chef de file des services et des solutions intégrées en transport et logistique; David Morneau, directeur du développement de Morneau Eskimo officialisaient l'acquisition de Les Entrepôts Frigorifiques Total, situé à Anjou. L'entente conclue avec Patrick Filice, ancien propriétaire de cette entreprise de services d'entreposage réfrigéré, permet maintenant au Groupe Morneau, d'ajouter les services d'entreposage réfrigéré à son vaste champ de compétences. Le montant de la transaction n'a toutefois pas été divulgué.

Les entrepôts frigorifiques Total offrent des services personnalisés d'entreposage réfrigéré, de traitement contre la trichine, de congélation à air soufflée, d'inspection et bien plus. Son espace d'entreposage congelé peut héberger près de 16 000 palettes alors que ses infrastructures occupent 100 000 pieds carrés. Son centre de distribution entièrement automatisé et ses services en 24 h permettent une flexibilité précieuse sur le marché. Entreprise familiale ayant 25 employés à sa charge, elle est très reconnue à différents niveaux, dont par l'Agence canadienne d'inspections des Aliments du Canada, qui utilise ses installations à titre d'exemple aux agences et importateurs étrangers.

«L'industrie alimentaire est très importante pour un prestataire de service de transport et de logistique comme le Groupe Morneau. Un important flux de marchandises circule quotidiennement entre les producteurs, les transformateurs et les détaillants et ce dernier exige un savoir-faire spécialisé. Notre expertise, combinée à celle de Les Entrepôts Frigorifiques Total, nous permet dorénavant de présenter une offre globale et complète sous un même toit à cette industrie tout en nous positionnant comme des experts», a affirmé monsieur Morneau.

L'entreprise a convoité cette acquisition dans le but de poursuivre le développement de ses compétences et offrir à l'industrie des

solutions de qualité en matière de transport et de logistique. «En tant que joueurs majeurs, nous sommes fiers de faire l'acquisition d'une entreprise offrant des services de haute qualité qui contribue à maintenir nos standards de respect des normes HACCP et de respect de la chaîne de froid», a évoqué David Morneau. «En tant que transporteur et entreposeur, nous nous devons d'assurer un soin particulier à l'hygiène, l'innocuité et la sécurité des marchandises.»

Le transfert des nouvelles connaissances se fera par l'intermédiaire du fils de monsieur Morneau, David Morneau, qui est à la tête du développement de Morneau Eskimo, la division spécialisée en transport à température contrôlée. «Nous sommes heureux de

pouvoir compter les employés de Total parmi les membres de notre grande équipe et de poursuivre la mission de Les entrepôts frigorifiques Total ainsi que la renommée de cette entreprise réputée et respectée dans l'industrie» ajoutait André Morneau.

Le Groupe possède la plus grande flotte d'unités multi-températures et le plus grand réseau de terminaux de transbordement dans l'est du Canada, par sa couverture du Québec, de l'Ontario et du Labrador, lui octroyant un avantage compétitif important quant aux mouvements «juste-à-temps» des marchandises. Il offrait déjà des services connexes à ses clients, mais son espace d'entreposage réfrigéré était limité, ce qui n'est plus le cas.

Système Hydraulique Complet

Bennes Basculantes • Plancher Mobile • Fardier








Peu importe la marque ou le modèle de votre camion nous avons le système hydraulique adéquat pour vous.
Transmission Manuelle ou Automatique.

CONCEPTION DE SYSTÈME • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

Appelez-Nous Gratuitement: 1-800-361-9291

VANCOUVER • EDMONTON • CALGARY • REGINA • TORONTO • KINGSTON • MONTRÉAL • HALIFAX

www.driveproducts.com



La FMCSA rend les logs électroniques obligatoires

Par Guy Hébert

La Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) du département des transports des États-Unis annonçait le 10 décembre dernier qu'un règlement avait été adopté pour améliorer la sécurité sur les routes en faisant appel à des technologies permettant de renforcer le respect des heures de service pour les chauffeurs de camions commerciaux et d'autobus. La FMCSA espère ainsi obtenir un meilleur respect des règles qui veulent réduire la fatigue au volant. « Depuis 1938, des registres complexes des heures en service et hors service pour les conducteurs de camions et d'autobus étaient remplis au crayon sur du papier, ce qui rendait le tout quasiment impossible à valider », de dire Anthony Foxx, Secrétaire aux transports du gouvernement américain. « La technologie d'automatisation va non seulement apporter les registres à l'ère moderne, elle permettra aux inspecteurs le long des routes de déceler les tricheurs qui violent les lois et mettent des vies en danger. »

Le nouveau règlement rendra obligatoire l'usage de systèmes électroniques d'enregistrement (ELD – *Electronic Logging Devices*) qui devrait générer des bénéfices de plus de \$1G annuellement, simplement en réduisant le volume de papeterie requise dans l'industrie. Les autorités seront aussi plus efficaces lorsque viendra le temps de vérifier les dossiers des chauffeurs lors des interventions sur le route. Le règlement contient aussi de la protection pour les chauffeurs contre le harcèlement. Les législateurs croient qu'une moyenne de 26 vies seront sauvées annuellement sur les routes et que 526 blessures seront aussi évitées par la réduction des accidents de la route impliquant de gros véhicules commerciaux.

« Il s'agit certainement d'une victoire pour tous les utilisateurs de nos routes », ajoutait Scott Darling, directeur par intérim du FMCSA. « Faire appel aux nouvelles technologies pour s'assurer que les chauffeurs respectent la loi fédérale des heures de service préviendra des accidents et sauvera



> Des systèmes électroniques d'enregistrement, comme ce Roadlog de VDO, sont maintenant obligatoires pour tous les camions et autobus commerciaux circulant aux États-Unis.

des vies. » Un ELD enregistre automatiquement les temps de conduite ainsi que les heures de roulement du moteur, le mouvement du véhicule, les kilomètres parcourus et les données de localisation. Les règlements fédéraux limitent le nombre d'heures que les conducteurs de véhicules commerciaux peuvent passer derrière le volant sans repos. Ces limites sont imposées afin d'empêcher les chauffeurs de camions et d'autobus de tomber endormis au volant et rendent obligatoires des périodes de repos avant de pouvoir reprendre la route après un certain nombre d'heures d'arrêt.

Les quatre principaux éléments de la nouvelle réglementation sur les ELD sont :

- » Obliger les chauffeurs utilisant actuellement des procédés manuels pour enregistrer leurs données de se munir de systèmes électroniques d'enregistrement. Une mesure qui devrait toucher environ 3 millions de conducteurs.
- » Contrer le harcèlement à l'endroit de chauffeurs par diverses provisions conçues pour protéger les conducteurs de

camions et d'autobus commerciaux par rapport à un possible abus dans le traitement des données fournies aux autorités par les ELD.

- » Établir des spécifications détaillées concernant les performances et la configuration des ELD qui seront homologués par la FMCSA.
- » Adopter de nouvelles normes quant à la documentation qui devra être générée par les ELD qui engendreront une réduction de la papeterie.

Le nouveau règlement permet l'usage de téléphones intelligents et autres appareils sans fil tant qu'ils respectent les spécifications qui se retrouvent sur le site internet du FMCSA. Les conducteurs canadiens et mexicains seront également obligés de faire usage d'ELD lorsqu'ils circulent sur les routes des États-Unis. Les conducteurs qui ont déjà des ELD pourront les utiliser pour une période de deux ans avant de les changer si jamais ils ne respectent pas la nouvelle réglementation.

Teck met 6 camions de roulage au GNL à l'essai

La minière canadienne Teck Resources a récemment mis à l'essai six de ses camions de roulage au gaz naturel liquéfié (GNL) à ses installations de Fording River, en Colombie-Britannique, où l'entreprise opère une aciérie au charbon. Teck devient la première minière canadienne à faire appel au GNL. En faisant usage de carburant composé de GNL et de diésel, Teck pourrait retirer de nombreux avantages environnementaux et économiques. Le GNL ne produit virtuellement aucune particule et d'émissions de dioxydes de soufre tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre de plus de 20 % en comparaison avec le diésel.

Il y a donc ici un potentiel d'éliminer approximativement 35 000 tonnes de CO₂ annuellement à Fording River en plus d'économiser plus de 20 000 000 \$ en carburant en adoptant le GNL et un carburant diésel hybride pour toutes les opérations. C'est la société FortisBC qui fournit le GNL à la mine et subventionne une partie des coûts du projet pilote. Ce dernier représente une démarche de plus pour Teck dans son objectif de réduire ses émissions annuelles de GES de plus de 450 000 tonnes d'ici 2030. Jusqu'à maintenant, Teck a réussi à réduire ses émissions de 170 000 tonnes depuis les premières mesures initiées en 2011.

« Le GNL est une source de carburant qui a le potentiel de réduire nos coûts, de diminuer significativement nos émissions et d'améliorer notre performance environnementale », de dire Don Lindsay, président-directeur général de Teck. « Nous nous sommes engagés à minimiser notre empreinte carbone tout en continuant à améliorer nos procédés de produire des produits miniers requis afin de construire une société à faible taux de carbone. » Christy Clarke, Première ministre de la Colombie-Britannique, est heureuse de voir ce projet pilote prendre forme : « Tout comme la Colombie-Britannique, Teck est un chef de file mondial dans la recherche de solutions novatrices pour réduire les émissions de GES. Le projet est un exemple concret de la différence qu'un carburant propre comme le GNL peut faire dans la lutte aux changements climatiques. »

Le système qui approvisionne les camions de TECK en GNL est une unité mobile sur plateforme Orca de la société américaine Chart Industries. Le support de FortisBC a aussi permis à Teck de procéder à une mise à niveau de ses installations d'entretien en fournissant des ensembles de conversion, en installant des postes de ravitaillement et en implantant un programme de sécurité avant que ne débute le projet pilote. Celui-ci devrait se poursuivre pendant quelques mois jusqu'à la mi 2016 afin de recueillir des données qui pourraient convaincre Teck de procéder à la conversion au GNL d'un plus grand nombre de camions de roulage de sa flotte. (G.H.)



Chauffeurs de longue distance \$0.514/mile

Chauffeurs Propriétaires
Nouveau Tarif plus élevé au mile.

Chauffeurs
Sympathiques ici
c'est votre maison



« Rosedale est une compagnie qui entretient une culture de la diversité et de l'intégration. C'est une entreprise qui nous traite comme un membre de leur famille. Je suis chanceux d'avoir fait de Rosedale ma famille. »

Arthur D., chauffeur chez Rosedale depuis 8 ans

Le groupe Rosedale est fière de
souscrire au principe de l'équité
en matière d'emploi

Joignez-vous à la famille
propulsez l'entreprise
vers le succès

rosedale.ca/chauffeurs

Tél. 1.855.721.3962 | Téléc. 1.844.314.5953



L'Index CGFI poursuit son déclin

Le Canadian General Freight Index (Indice canadien du fret général) publiait ses résultats pour le mois de novembre 2015 le 27 janvier dernier. Il n'y avait rien de bien encourageant alors que les résultats ne faisaient que confirmer que le déclin se poursuivait avec une baisse de 3,4 % par rapport aux résultats du mois d'octobre 2015. L'indice du taux de base, qui exclut l'impact des charges accessoires des transporteurs, régressait de 3,1 % en comparaison avec octobre. La surcharge moyenne pour le carburant, de son côté, demeurait plutôt stable avec un très léger fléchissement à 12,94 % par rapport à 12,96 % le mois précédent.

« Les coûts totaux du fret poursuivent le déclin alors que les expéditions de charges entières transfrontalières et domestiques enregistraient la plus importante baisse. Par rapport à l'année précédente, les expéditions domestiques de charges partielles et de charges entières sont toujours dans des eaux négatives alors que les expéditions transfrontalières sont légèrement à la hausse », explique Doug Payne, président de Nulogix, qui compile les données de Canadian General Freight Index. (G.H.)



> Ce tableau décrit les coûts totaux des expéditions terrestres de fret depuis janvier 2008, y compris les frais accessoires ainsi que les surcharges pour le carburant. Les expéditions payées en devises américaines ont été converties en dollars canadiens en appliquant le cours de la devise au moment de l'expédition.



> Ce tableau montre les fluctuations du coût de base des expéditions depuis janvier 2008. Les données sont les mêmes que celles utilisées pour le graphique des coûts totaux, mais sans les frais accessoires et les surcharges pour le carburant.

Les commandes de camions à la hausse en décembre 2015

Selon des données nord-américaines préliminaires compilées par ACT Research, une entreprise de Columbus en Indiana spécialisée dans la cueillette de données et l'analyse du marché des véhicules commerciaux en Amérique du Nord et en Chine, les commandes de camions de classe 8 ont augmenté de 68 % en décembre 2015 par rapport aux faibles résultats enregistrés en novembre 2015. Les commandes ont atteint 28 100 unités en décembre dernier, un total de 36 % en deçà des commandes de décembre 2014, qui était le quatrième meilleur volume depuis que des chiffres sont compilés. Avec des ajustements saisonniers, le total des commandes pour décembre 2015 est de 22 500 unités.

« Le volume des commandes de camions de classe 8 en décembre représente le plus fort mois pour les demandes globales depuis les 50 900 unités de février 2015 », de dire Kenny Vieth, président et analyste sénior chez ACT Research. « Malgré le fait qu'il s'agit d'une bonne séquence, les commandes de décembre 2015 étaient inférieures de plus de 17 000 unités ou 26 % de moins qu'en décembre 2014 pour ainsi marquer un neuvième mois consécutif pour lequel les commandes sont à la baisse par rapport à la même période de l'année précédente. »

Les commandes ont aussi été fortes pour les véhicules de classes 5 à 7 en décembre 2015 alors que le total a dépassé les 20 000 unités pour la troisième fois au cours des quatre derniers mois. Il faut remonter à 2006 pour retrouver quatre mois du genre. En décembre dernier en Amérique du Nord, les commandes pour des camions de classe 5 à 7 ont atteint 21 600 unités, soit une hausse de 15 % par rapport au mois de novembre. « Par rapport à l'année précédente, il s'agit d'une baisse de 5 % et avec les ajustements saisonniers, le total réel est plus près de 20 500 unités. Le mois de décembre est traditionnellement un très bon mois pour les commandes », de poursuivre Vieth. (G.H.)

L'Indice TransCore termine en hausse au 4^e trimestre 2015

Selon les clients Loadlink établis au Canada, l'indice de fret de TransCore Link Logistics pour l'ensemble des cargaisons canadiennes et transfrontalières a affiché une baisse en décembre. Toutefois, une baisse favorable des volumes d'équipement a engendré un resserrement du coefficient camion-cargaison. Au cours des douze (12) derniers mois, les volumes de fret se sont avérés tumultueux, affichant de bas niveaux comparables à ceux du ralentissement économique de 2009. Parallèlement, en 2015 les volumes de camionnage ont affiché un niveau supérieur inédit. Lorsque comparés à ceux de décembre 2014, les volumes de décembre 2015 ont chuté de 36 pour cent. Le point culminant de 2015 s'est produit durant le premier trimestre de l'année, suivi par une brusque chute durant les mois d'été et clôturant l'année au niveau le plus bas. Décembre a affiché de bas niveaux semblables aux légèrement haussiers du premier trimestre de 2010.

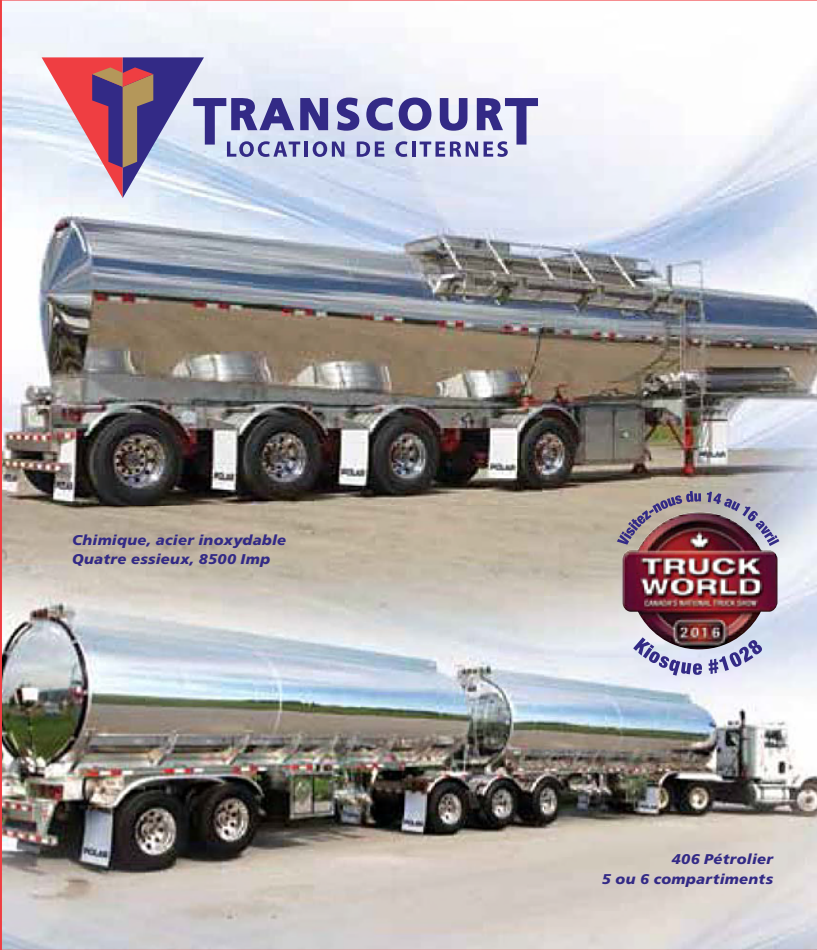
La capacité en équipement a affiché une hausse significative de 44 pour cent en glissement annuel. L'équipement reporté a augmenté durant la première moitié de l'année, atteignant un niveau supérieur record en juillet 2015 avec presque cinq camions disponibles pour chaque cargaison. Les niveaux supérieurs se sont poursuivis durant la seconde moitié de l'année, affichant de légères baisses en novembre et décembre. Les volumes de cargaison du quatrième trimestre ont affiché une baisse de 31 pour cent comparativement à ceux du quatrième trimestre de 2014, et une baisse de seulement huit pour cent comparative-ment au troisième trimestre de 2015. Durant le quatrième trimestre de 2015, la capacité était en hausse de 35 pour cent comparative-ment au premier trimestre de 2015.

Une légère baisse de deux pour cent des volumes mensuels de cargaison s'est produite, une norme saisonnière prévue pour le mois puisqu'il y a deux jours d'expédition de moins en raison de Noël et du lendemain de Noël. La disponibilité d'équipement a chuté de cinq pour cent, resserrant la capacité en glissement mensuel. Certains facteurs qui peuvent avoir influencé l'industrie du camionnage canadienne en 2015 comprennent :

- » La faiblesse soutenue du dollar canadien durant l'ensemble de 2015
- » Les niveaux les plus bas depuis 2003 du prix du pétrole
- » La baisse du prix des marchandises

Les volumes de camions et de cargaisons ont connu une année équivoque, bien qu'une

baisse généralisée des volumes de camionnage ait été constatée dans l'ensemble du Canada pour les mois de novembre et décembre. Curieusement, durant les trois derniers mois de 2015, la Région de l'Ouest a affiché une augmentation notable des volumes de cargaison en parallèle avec des baisses de volume en matière de camions. (GH)



TRANSCOURT
LOCATION DE CITERNES

La meilleure expérience de location de citernes... tout juste au bout du fil

Tony Jelacic
Directeur du développement des affaires,
Est du Canada
tjelacic@transcourt.com

1 888 407 3830 • transcourt.com

Vaste flotte, de la plus haute qualité · Service personnalisé
Solutions sur mesure · Excellente valeur · D'un océan à l'autre

EBI ouvre à Joliette une 4^e station de GNC

Par Guy Hébert

En procédant à l'inauguration d'une quatrième station de gaz naturel comprimé (GNC) à Joliette le 16 décembre dernier, EBI croit fermement, et avec raison selon les convives sur place, que ces actions s'inscrivent dans la foulée de l'Accord de Paris sur les changements climatiques. L'ouverture de cette nouvelle station, après celles de Montréal-Est, de Berthierville et de Saint-Félicien, confirme sans contredit qu'EBI est un chef de file dans la production et la vente de GNC au Québec. À l'exception de la station de Saint-Félicien installée dans un site industriel, les trois autres postes sont des stations publiques de ravitaillement au GNC.

Située sur un terrain adjacent à celui de l'entreprise Techno Diesel, le plus important centre d'entretien pour camions lourds et remorques dans la région de Lanaudière, la nouvelle station bénéficie d'un emplacement de choix sur la route 158 non loin de l'intersection de l'autoroute 31. Tous les transporteurs de la région de Lanaudière ou transitant par les routes avoisinantes pourront profiter des avantages de cette station automatisée. « La relation d'affaires entre EBI et Techno Diesel dure depuis plusieurs décennies et ce projet élève cette collaboration à un autre niveau », soulignait Caroline Thuot, directrice générale de Techno Diesel. « L'intérêt que suscite l'utilisation du gaz naturel s'est multiplié dans les dernières années et les clients de Techno Diesel ne font pas exception à cette tendance. Ce n'est pas sans raison que nous avons procédé dernièrement à l'installation d'une baie de service spécifiquement pour les véhicules au gaz naturel. »

La nouvelle station s'inscrit dans la stratégie de développement d'EBI qui vise à poursuivre le déploiement de son réseau au cours des prochaines années. « Nous proposons un service unique au Québec! En plus de produire du gaz naturel renouvelable à

partir du biogaz récupéré à notre site d'enfouissement de Berthierville, nous offrons à nos clients des solutions clé en main de ravitaillement au GNC et de location de camions au GNC », affirmait Olivier Sylvestre, directeur du développement du transport au gaz naturel chez EBI. « Nous possédons l'expertise pour accompagner les clients dans la transition de leur flotte vers ce carburant d'avenir. »

EBI compte 110 camions au GNC dans sa flotte et cette nouvelle station de ravitaillement est l'aboutissement de plusieurs années de développement et du partenariat avec Techno Diesel. La production de gaz naturel à Berthierville excède de beaucoup les besoins d'EBI et c'est pour cette raison que l'entreprise déploie des stations de GNC à des endroits stratégiques non seulement pour ses propres camions mais pour tous les véhicules roulant au GNC. « Lorsqu'utilisé comme carburant pour véhicules, le GNC renouvelable diminue de plus de 90 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diésel. Pour les transporteurs routiers, le GNC génère des économies pouvant atteindre 30 % du coût du carburant. De plus les clients peuvent profiter d'un prix stable dans le cadre d'ententes d'approvisionnement à long terme sans oublier que nos stations sont ouvertes 24/24 », de conclure Olivier Sylvestre.



24^e édition

Réglementation québécoise des normes de charges et dimensions 2016



Présentée par :

Transports
Québec 

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

En collaboration avec :



semi-remorques
wizards
Service Local...à la grandeur du pays

 **Brossard**
Location de camions et remorques

remtec

VOTRE CAMION. NOTRE PRIORITÉ.
 **TruckPro**

LE RÉPERTOIRE
VIRUEL
transport & logistique

 **DRIVE**
PRODUCTS

RESPECTONS LES NORMES DE CHARGES ET DIMENSIONS

L'Écho du transport publie, pour une 24^e année, un résumé des principaux éléments du Guide des normes des charges et dimensions des véhicules routiers. Loin de vouloir se substituer à la version complète de la réglementation publiée annuellement par le MTQ, le présent cahier est un outil de référence précieux pour les camionneurs et gestionnaires de flottes. Il permet à ces derniers de retrouver facilement les grandes lignes de la réglementation avant de faire appel au document plus volumineux du MTQ. Cette version abrégée publiée par *L'Écho du transport* est également disponible en format pdf sur le site internet du magazine.

Dans une ère où les camionneurs doivent se prêter à de plus en plus de vérifications et d'interpellations, que ce soit lors de passages aux pesées routières ou sur la route, n'est-il pas commode d'avoir un outil pratique pour s'assurer d'être en règle avant de se faire indiquer le contraire... Merci encore au Ministère des Transports du Québec et à ses intervenants qui ont collaboré à la publication de ce résumé du Guide des normes des charges et dimensions des véhicules routiers. Profitez-en et faites-en profiter vos collègues et amis afin que tous prennent la route en sécurité dans le plus grand respect des réglementations existantes.

Salutations amicales

Guy Hébert

Rédacteur en chef

L'Écho du transport



AVERTISSEMENT

La présente publication fait état des principales dispositions du Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (décret 24-2013).

Les renseignements qu'il contient sont donnés à titre indicatif seulement. Pour obtenir une information complète, on devra se référer au texte réglementaire.

Depuis plusieurs années, le ministère des Transports du Québec vise à harmoniser les normes québécoises avec celles des autres administrations nord-américaines. Cependant, malgré ces efforts d'harmonisation, des différences peuvent toujours subsister. Même si un véhicule est conforme à la réglementation québécoise, il est important de vérifier les règles applicables dans les autres administrations avant d'y circuler.

Transports
Québec 

Pour obtenir des exemplaires de cette charte, communiquez avec nous.

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

Courriel : ghebert@bomartgroup.com

Internet : www.lechodutransport.com

Pour tout renseignement relatif à cette réglementation, communiquez avec :

Ministère des Transports du Québec

1 888 355-0511 • Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Les renseignements qui figurent sur cette charte sont fournis à titre indicatifs seulement. Pour une interprétation légale, on devra se référer au texte réglementaire. Reproduit avec la collaboration du ministère des transports du Québec.

24^e édition janvier/février 2016

SECTION 1

INTRODUCTION

Le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers s'applique à l'ensemble des véhicules lourds et légers, à l'exception des véhicules routiers conçus pour combattre les incendies. Ce règlement a principalement pour objectifs d'assurer la sécurité des usagers de la route et de protéger les infrastructures routières (ponts et chaussées). Il prévoit différentes normes limitant entre autres les dimensions, les charges par groupe d'essieux et la masse totale en charge des véhicules routiers circulant sur les chemins publics.

Le règlement prévoit certaines particularités qui ne sont pas mentionnées dans le présent guide. Veuillez vous référer au Règlement pour obtenir de plus amples précisions.



CAMIONS **VOLVO** MONTRÉAL



UN ESSAI ET VOUS SEREZ CONQUIS !



**CAMION DE VILLE VNL300
DISPONIBLE POUR DÉMO**

**LARGE INVENTAIRE DE CAMIONS DISPONIBLE
À UN TAUX DE CHANGE COMPÉTITIF,
UNE OCCASION À NE PAS MANQUER !**



VN 670

**CONTACTEZ VOTRE REPRÉSENTANT VOLVO
POUR OBTENIR PLUS DE DÉTAIL.**

Jacques Lacourse
514 917-1013

Dany Bujold
514 246-5356

Ryan LaPointe
514 710-1247

Robert Depelteau
514 246-5405

Raymond Nadeau
514 249-3306

SUCCURSALE DE MONTRÉAL
1275, boul. Hymus, Dorval (QC)
H9P 1J5 - 514 685-9444

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

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



WWW.MTLVOLVO.COM

SECTION 2 DÉFINITIONS

Diabolo



Un avant-train à sellette utilisé pour convertir une semi-remorque en remorque.

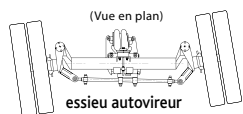
Empattement



Tracteur: distance mesurée à partir du centre de l'essieu avant jusqu'au centre de l'essieu simple arrière ou jusqu'au centre du groupe d'essieux arrière.

Semi-remorque: distance mesurée à partir du centre du pivot d'attelage jusqu'au centre de l'essieu simple ou jusqu'au centre du tandem ou jusqu'au centre du tridem.

Essieu autovireur



Un essieu muni à ses extrémités d'une pièce pouvant pivoter autour d'un axe vertical permettant aux roues de s'orienter automatiquement selon la trajectoire du véhicule ou muni de tout autre système permettant à ses deux roues, dont les pneus ont une bande de roulement d'une largeur maximale de 385 mm, de s'orienter automatiquement selon le sens et la trajectoire du véhicule.

Essieu « donkey »



Essieu ajouté à l'arrière d'un véhicule d'une seule unité comportant au moins une des caractéristiques suivantes:

- une suspension mécanique indépendante à ressorts;
- des roues ne pouvant être en contact avec le sol lorsque le véhicule n'est pas chargé.

Essieu simple

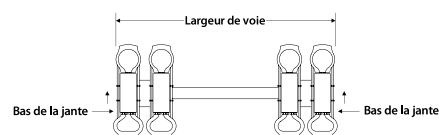


Un essieu qui répartit une masse pouvant être mesurée sous ses roues.

Fabricant du véhicule

La personne qui est le fabricant de ce véhicule au sens de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. (L.C. 1993, c. 16)

Largeur de voie d'un essieu



La longueur hors tout d'un essieu, y compris les roues, mesurée à partir du flanc extérieur des pneus à un point quelconque au-dessus du point le plus bas de la jante.

PNBE ou GAWR

MANUFACTURED BY/FABRIQUÉ PAR:		
TYPE:	DATE:	
GVWR/PNBV _____ KG V.N./N.V. _____		
GAWR/PNBE KG	TIRE/PNEU-DIMENSION-RIM/JANTE	COLD INFL. PRESS./PRESS. DE GONFL. À FROID PSI/LPC KPA

La capacité maximale d'un essieu au sens du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

- PNBE: Poids nominal brut sur l'essieu
- GAWR: Gross axle weight rating

Porte-à-faux



Distance mesurée à partir du centre de l'essieu simple, tandem ou tridem arrière jusqu'à la partie extrême arrière du véhicule, y compris le chargement.

Remorque



Un véhicule routier, y compris une semi-remorque dont l'avant porte sur un diabolo, relié au véhicule qui le tire par un système d'attache autre qu'une sellette d'attelage fixée sur le dessus de son cadre de châssis.

Semi-remorque



Un véhicule routier dont l'avant porte sur la sellette d'attelage fixée sur le dessus du cadre de châssis du véhicule qui le tire.

Tandem



Un ensemble de 2 essieux reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour équilibrer, à 1 000 kg près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé d'une suspension commune ou de 2 suspensions identiques reliées entre elles.

Tandem avant



Un ensemble de 2 essieux avant reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser, à 1 000 kg près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé d'une suspension commune ou de 2 suspensions identiques reliées entre elles.

Tracteur



tracteur

semi-remorque

Un véhicule automobile muni d'une sellette d'attelage fixée sur le dessus de son cadre de châssis à laquelle s'accouple une semi-remorque.

Tridem (essieu triple)



Un ensemble de 3 essieux également espacés entre eux, reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser, à 1 000 kg près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé de 3 suspensions identiques reliées entre elles.

Tridem équivalent (groupe d'essieux équivalent à un essieu triple)



essieu relevable

Un groupe d'essieux est l'équivalent d'un essieu tridem lorsqu'il est formé de 3 essieux également espacés entre eux, comprenant à l'avant un essieu relevable abaissé, reliés au véhicule par des suspensions conçues pour égaliser, sans ajustement possible, à 1 000 kg près lorsque l'essieu relevable est abaissé, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux.

Véhicule-remorqueur



véhicule-remorqueur

remorque

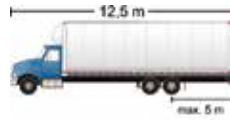
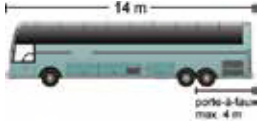
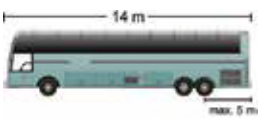
Un véhicule automobile qui est utilisé pour tirer une remorque.

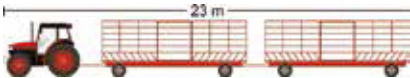
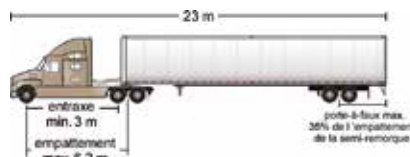
SECTION 3

DIMENSIONS MAXIMALES AUTORISÉES

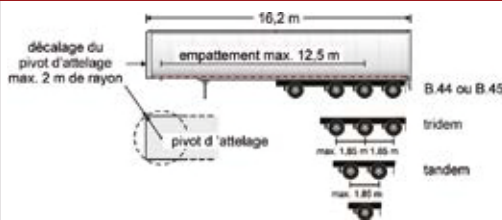
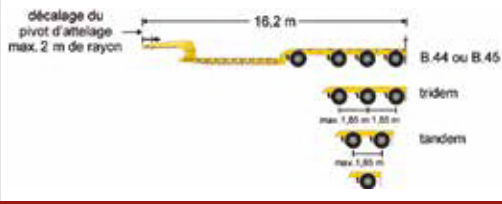
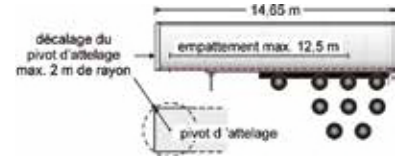
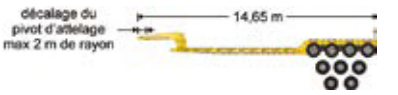
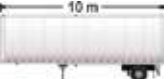
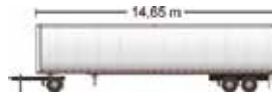
3.1 LONGUEURS MAXIMALES AUTORISÉES

Chargement compris

Type de véhicule	Longueur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Camion	 12,5 m porte-à-faux max. 4 m	Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m.
	 12,5 m max. 5 m <i>assemblé avant novembre 1998</i>	Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale à partir du centre du dernier essieu jusqu'à la partie extrême arrière du véhicule, y compris le chargement, excède 5 m.
	 12,5 m porte-à-faux max. 4 m <i>véhicule muni d'un atténuateur d'impact à l'arrière et utilisé comme véhicule de protection</i>	Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m. Ce maximum de 4 m du porte-à-faux exclut la longueur de l'atténuateur d'impact.
Autobus	 14 m porte-à-faux max. 4 m	Ce maximum de 14 m est diminué à 11 m lorsque la longueur du porte-à-faux excède 4 m.
	 14 m max. 5 m <i>assemblé avant novembre 1998</i>	Ce maximum de 14 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale à partir du centre du dernier essieu jusqu'à la partie extrême arrière du véhicule, y compris le chargement, excède 5 m.
Autobus articulé	 19 m porte-vélo max. 1 m	Ce maximum de 19 m exclut la longueur du porte-vélo s'il n'excède pas de 1 m l'avant de l'autobus.

Type de véhicule	Longueur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Tracteur de ferme et deux remorques		
Ensemble d'au plus quatre véhicules attelés selon la technique appelée « dos d'âne »		
Camion avec remorque		Ce maximum de 23 m est diminué à 19 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m.
Tracteur avec semi-remorque		Ce maximum de 23 m est diminué à 19 m lorsque : • la longueur de l'entraxe du tracteur est inférieure à 3 m; ou • la longueur de l'empattement du tracteur excède 6,2 m; ou • la longueur du porte-à-faux excède 35 % de l'empattement de la semi-remorque.
Train double de type A ou C		
Train double de type B		Ce maximum de 25 m est diminué à 19 m lorsque : • la longueur de l'entraxe du tracteur est inférieure à 3 m; ou • la longueur de l'empattement du tracteur excède 6,2 m; ou • la longueur du porte-à-faux excède 35 % de l'empattement de la semi-remorque.
Tracteur semi-remorque et diabolos		

Sans chargement

Type de véhicule	Longueur maximale autorisée (sans chargement)	Particularités et dispositions transitoires
Semi-remorque munie de l'une des catégories d'essieux suivantes : • essieu simple • tandem • tridem • B.44 ou B.45		B.44 ou B.45 tridem tandem
		B.44 ou B.45 tridem tandem
Semi-remorque		
		
Remorque avec diabolos		
		Ce maximum de 14,65 m n'inclut pas le dispositif d'attelage du diabolos.
Remorque sans diabolos		Ce maximum de 12,5 m inclut le dispositif d'attelage de la remorque.

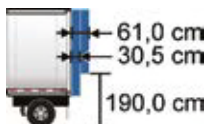
Mesures d'exception en longueur

La longueur maximale autorisée n'inclut pas:

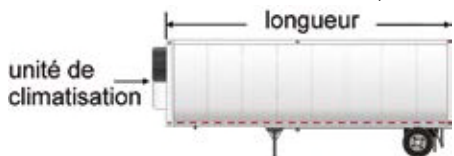
- Le pare-chocs safari (pare-chocs protégeant l'avant du véhicule lors d'impacts avec un animal) s'il n'excède pas de 30 cm l'avant d'un véhicule.



- Le système aérodynamique situé à l'arrière pourvu que toute partie du système située:
 - à 190 cm et moins du sol n'excède pas de 30,5 cm l'extrémité arrière du véhicule;
 - à plus de 190 cm du sol n'excède pas de 61 cm l'extrémité arrière du véhicule.



La longueur maximale autorisée d'une semi-remorque, d'une remorque, du décalage du pivot d'attelage et de la longueur de caisse n'inclut pas les équipements auxiliaires situés à l'avant et à l'arrière pourvu qu'ils ne contribuent pas à augmenter le volume de chargement du véhicule routier (ex.: unité de climatisation, déflecteur de vent avant, etc.)



3.2 HAUTEUR MAXIMALE AUTORISÉE

Chargement compris

Type de véhicule	Hauteur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Véhicule routier		Malgré le fait que cette norme permette de circuler sur la presque totalité du réseau routier, certains ponts et viaducs peuvent avoir une hauteur libre inférieure à cette limite. Un répertoire des hauteurs libres sous les ponts du Québec peut être consulté sur le site Internet du ministère des Transports.

PLATINUM

TANK GROUP



Guy Préfontaine
 Directeur des Ventes Almac
 Tél. : 450 887-1010
 Fax : 450 887-1011
 Cell. : 514 592-8027
 guy.prefontaine@almactank.com



Roch Létourneau
 Directeur des Ventes Remtec Inc.
 Tél. : 450 658-0588 x 2224
 Fax : 450 658-0470
 Cell. : 450 531-1583
 rletourneau@remtec-ca.com

Citernes Experts Inc.

4545, Avenue des Industries, Laval (Québec) H7C 1A1
 Tél. : 514 323-5510 • Fax : 450 661-2171
 1 800 363-2262

Distributeur Remtec
 dans l'Est du Canada

Tankmat International

4420, South Service Road, Burlington (Ontario) L7L 5R8
 Tél. : 905 465-1355 • Fax : 905 465-3780
 1 800 268-1456



3.3 LARGEURS MAXIMALES AUTORISÉES

Chargement compris

Type de véhicule	Largeur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Camion		
Remorque ou semi-remorque		Ce maximum de 2,6 m est diminué à 2,5 m lorsque la largeur de voie est inférieure à 2,5 m.
	 <i>pneus simples à bande large de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5</i>	Ce maximum de 2,6 m est diminué à 2,5 m lorsque la largeur de voie est inférieure à 2,45 m pour un essieu muni de pneus simples à bande large de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5 dont la charge limite ne dépasse pas celle indiquée sur l'étiquette supplémentaire apposée sur le véhicule, conformément à la Loi sur la sécurité automobile. Pour un véhicule assemblé avant le 1 ^{er} janvier 2010, la largeur de voie minimale est réduite à 2,3 m pour l'essieu muni de pneus simples de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5. Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2019.

Mesures d'exception en largeur

La largeur maximale autorisée n'inclut pas :

- Les rétroviseurs et les feux du véhicule;



- Un système d'arrimage, de recouvrement ou autre équipement auxiliaire pourvu qu'il :

- n'excède pas 10 cm de chaque côté du véhicule;
- n'augmente pas le volume de chargement du véhicule;



- Un équipement destiné à niveler, déblayer ou marquer la chaussée et qui est utilisé à des fins de construction ou d'entretien d'une infrastructure publique;



SECTION 4

CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE D'UNE CATÉGORIE D'ESSIEUX

La charge maximale autorisée d'une catégorie d'essieux est la plus petite des trois valeurs suivantes:

1. La somme des capacités de tous les pneus de la catégorie d'essieux;
2. Uniquement pour la catégorie d'essieux avant: la capacité de charge de l'essieu avant ou la somme de la capacité de charge des essieux avant (PNBE);
3. La charge maximale de la catégorie d'essieux prévue au règlement.

1 Concernant la somme des capacités de tous les pneus de la catégorie d'essieux:

Elle est indiquée sur le flanc du pneu par son fabricant. On y retrouve généralement deux valeurs:

- « D » lorsque les pneus sont installés en double;
- « S » lorsque les pneus sont installés en simple.

Pneus installés en double sur l'essieu: la capacité du pneu intérieur est la même que celle du pneu extérieur, à moins d'un constat contraire.

Pneus installés en simple: la capacité d'un pneu ne doit pas excéder 10 kg/mm de largeur nominale du pneu. Cette norme de largeur nominale de pneu ne s'applique pas:

- aux essieux avant;
- aux essieux munis de pneus simples de dimensions **445/50R22.5**, **455/55R22.5**;
- à l'essieu autovireur de la catégorie B.44 et B.45.

2 Uniquement pour la catégorie d'essieux avant: concernant la capacité de charge de l'essieu avant ou la somme de la capacité de charge des essieux avant (PNBE):

La capacité de charge de l'essieu avant ou la somme de la capacité de charge des essieux avant (PNBE) est de:

- 5 500 kg pour un essieu qui appartient à la catégorie B.1;
- 11 000 kg pour un ensemble d'essieux qui appartient à la catégorie B.2 ou B.3.

La capacité d'essieu peut être supérieure lorsqu'elle est indiquée par le fabricant du véhicule routier ou par celui qui a apporté des modifications au véhicule avec l'approbation de la Société de l'assurance automobile du Québec prévue à l'article 214 du Code de la sécurité routière du Québec.

3 Concernant la charge maximale de la catégorie d'essieux prévue au règlement:

Cette charge maximale de la catégorie d'essieux prévue au règlement est indiquée dans le tableau 1.

SEMI-REMORQUES

LOCATION À COURT TERME | LOCATION À LONG TERME | VENTE | SERVICE | PIÈCES | ENTREPOSAGE



La solution unique en matière de semi-remorques au Canada, a été reconnue comme l'une des **sociétés les mieux gérées au Canada.**

Semi-Remorques Wizards fournit des services fiables et professionnels à la grandeur du pays depuis plus de 50 ans et fait maintenant partie des **sociétés les mieux gérées au Canada.**

Profitez de notre expertise en matière de semi-remorques, qui nous a valu cette prestigieuse reconnaissance. Communiquez avec nous dès aujourd'hui.

**semi-remorques
wizards**
Service Local... à la grandeur du pays

1 855 327-9558 | **semi-remorqueswizards**

LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES

Tableau 1

Catégorie d'essieux		Charge maximale prévue au règlement	
		Période normale	Période de dégel
Essieux avant			
B.1	Un essieu avant 	9 000 kg	9 000 kg
B.2	Tandem avant 	16 000 kg	16 000 kg
B.3	Deux essieux ou plus avant 	15 000 kg	15 000 kg
Essieux arrière			
B.10	Essieu simple 	10 000 kg	8 000 kg
B.20	Deux essieux ou plus  $d < 1,2 m$	10 000 kg	8 000 kg
B.21	Tandem  $d \geq 1,2 m$	18 000 kg	15 500 kg
B.25	Deux essieux  $1,2 m \leq d < 2,4 m$	13 500 kg	11 000 kg
B.25.1	Deux essieux  $d \geq 2,4 m$	18 000 kg	15 500 kg

Catégorie d'essieux		Charge maximale prévue au règlement	
		Période normale	Période de dégel
B.26	Un essieu simple et un essieu « donkey » 	10 000 kg	8 000 kg
B.30	Trois essieux  $d \geq 1,2 m$	18 000 kg	15 500 kg
B.31	Tridem ou tridem équivalent  $2,4 m \leq d < 3 m$	21 000 kg ¹	18 000 kg ¹
B.32	Tridem ou tridem équivalent  $3 m \leq d < 3,6 m$	24 000 kg ¹	21 000 kg ¹
B.33	Tridem ou tridem équivalent  $3,6 m \leq d \leq 3,7 m$	26 000 kg ¹	22 000 kg ¹
B.40.1	Quatre essieux ou plus  $1,2 m \leq d < 2,4 m$	18 000 kg	15 500 kg
B.40.2	Quatre essieux ou plus  $2,4 m \leq d < 3,6 m$	23 000 kg	20 000 kg
B.41	Quatre essieux ou plus  $3,6 m \leq d < 4,2 m$	26 000 kg	22 000 kg

¹ Cette limite est diminuée de 1 000 kg dans le cas d'un essieu tridem équivalent.

Catégorie d'essieux		Charge maximale prévue au règlement	
		Période normale	Période de dégel
B.42	Quatre essieux ou plus  $4,2\text{ m} \leq d < 4,8\text{ m}$	26 000 kg	22 000 kg
B.43	Quatre essieux ou plus  $d \geq 4,8\text{ m}$	28 000 kg	24 000 kg
B.44 ³	Un essieu autovireur à l'avant d'un tridem muni d'un système de suspensions conçu pour égaliser la masse entre tous les essieux à 1 000 kg près sans ajustement possible  $2,5\text{ m} < b \leq 3,0\text{ m}$ $3\text{ m} \leq c < 3,6\text{ m}$	32 000 kg	27 500 kg
B.45 ³	Un essieu autovireur à l'avant d'un tridem muni d'un système de suspensions conçu pour égaliser la masse entre tous les essieux à 1 000 kg près sans ajustement possible  $2,5\text{ m} < b \leq 3,0\text{ m}$ $3,6\text{ m} \leq c \leq 3,7\text{ m}$	34 000 kg	29 500 kg
B.56	Deux essieux (train double de type C)  $d < 3\text{ m}$	17 000 kg	16 000 kg
B.57	Tandem + essieu simple (train double de type C)  $d < 3\text{ m}$	23 000 kg	23 000 kg

3 Jusqu'au 31 décembre 2014, l'essieu autovireur peut être remplacé par un essieu simple pour un véhicule assemblé avant le 1^{er} janvier 2003 et dont la longueur est de 15,5 m et moins. Cette disposition est prolongée jusqu'au 31 décembre 2019 pour une semi-remorque citerne assemblée avant le 1^{er} janvier 2003 et dont la longueur est de 15,5 m et moins.

Jusqu'au 31 décembre 2019, la dimension « b » peut être d'au moins 2,4 m pour un véhicule assemblé avant le 1^{er} janvier 2014.

Jusqu'au 31 décembre 2019, la suspension permettant d'égaliser, à 1 000 kg près, la masse entre l'essieu autovireur et le tridem n'est pas requise sur les véhicules assemblés avant le mois d'octobre 1998.

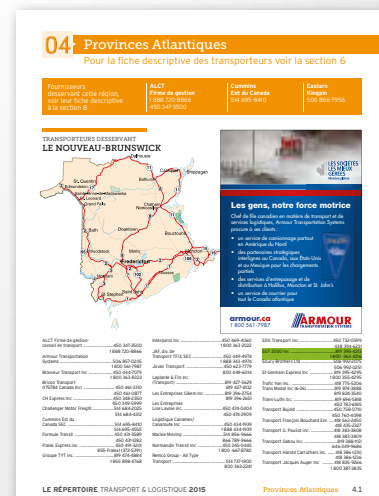
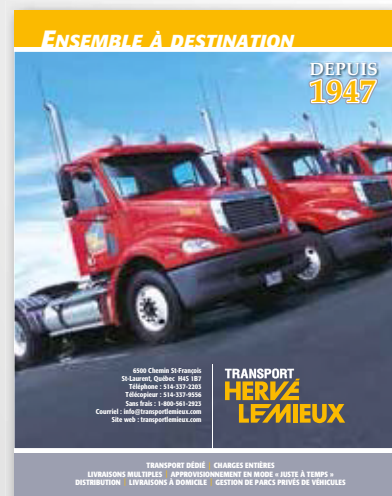


BESOIN

D'UN TRANSPORTEUR OU D'UN FOURNISSEUR DESSERVANT UNE RÉGION PARTICULIÈRE?

Découvrez une
**BANQUE DE DONNÉES
UTILE ET UNIQUE.**
PROFITEZ-EN!

www.repertoiretransportlog.com



Mesures particulières et d'exception

La charge maximale de la catégorie d'essieux prévue au règlement est diminuée de 1 000 kg par essieu muni de seulement deux pneus qui :

- ne sont pas dans une catégorie d'essieux avant;
- ne sont pas à bande large de dimensions **445/50R22.5** ou **455/55R22.5**; ou
- qui n'appartiennent pas à l'essieu autovireur muni de pneus simples d'une largeur nominale d'au moins 365 mm de la catégorie B.44 et d'au moins 385 mm de la catégorie B.45.

En période de dégel, la charge maximale de la catégorie d'essieux en période normale prévue au règlement s'applique aux dépanneuses qui remorquent un autre véhicule accidenté, en panne, saisi ou abandonné et, dans tous les cas, sans chargement.

SECTION 5

MASSE TOTALE EN CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE

PÉRIODE NORMALE

En période normale, la masse totale en charge maximale autorisée d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers est la plus petite des deux valeurs suivantes :

1. La somme des charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules en période normale;
2. La masse totale en charge de la catégorie de véhicules prévue au règlement.

1 Concernant la somme des charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules :

Pour connaître ces charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, il faut se référer à la section précédente du présent guide.

Dans le calcul de cette somme, la charge maximale de l'essieu avant ou des essieux avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne doit pas excéder les charges suivantes :

- 5 500 kg pour l'essieu simple avant (B.1) d'un tracteur;
- 7 250 kg pour l'essieu simple avant (B.1) d'un véhicule autre qu'un tracteur;
- 14 000 kg pour un essieu tandem avant (B.2);
- 13 000 kg pour un essieu multiple avant (B.3).

2 Concernant la masse totale en charge maximale de la catégorie de véhicules prévue au règlement :

Cette masse totale en charge maximale de la catégorie de véhicule ou de l'ensemble de véhicules prévue au règlement est indiquée dans le tableau 2.

PÉRIODE DE DÉGEL

En période de dégel, la masse totale en charge maximale autorisée d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers est la plus petite des deux valeurs suivantes :

1. La somme des charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules en période de dégel;
2. La masse totale en charge maximale autorisée prévue au règlement en période normale.

1 Concernant la somme des charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules en période de dégel :

Pour connaître ces charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, il faut se référer à la section précédente du présent guide.

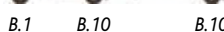
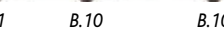
Dans le calcul de cette somme, la charge maximale de l'essieu avant ou des essieux avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne doit pas excéder les charges suivantes :

- 5 500 kg pour l'essieu simple avant (B.1) d'un tracteur;
- 7 250 kg pour l'essieu simple avant (B.1) d'un véhicule autre qu'un tracteur;
- 14 000 kg pour un essieu tandem avant (B.2);
- 13 000 kg pour un essieu multiple avant (B.3).

2 Concernant la masse totale en charge maximale autorisée prévue au règlement en période normale :

Cette masse totale en charge maximale de la catégorie de véhicule ou de l'ensemble de véhicules prévue au règlement est indiquée dans le tableau 2.

Tableau 2

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
Véhicule d'une seule unité			
A.1		17 250 kg	
			
A.2		25 250 kg	
			
A.3		32 000 kg	a ≥ 3,0 m
A.4		31 000 kg	a < 3,0 m ⁴
A.9	Véhicule d'une seule unité Configuration non prévue	23 500 kg	
Tracteur semi-remorque et véhicule avec remorque			
Pour tout ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur et d'une seule semi-remorque, il est possible d'atteler à la semi-remorque un seul diabololo dans le but de le déplacer. L'ajout du diabololo n'a pas pour effet de faire changer l'ensemble de catégorie ou d'augmenter sa limite maximale de masse totale en charge.			
A.10		25 500 kg	
			
A.10		25 500 kg	
			

⁴ La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.



DRIVE PRODUCTS

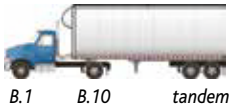
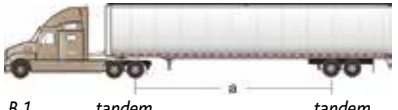
Weatherhead SPICER
Roper Blackmer

SYSTÈMES COMPLETS POUR VOTRE VÉHICULE
Hydraulique • Transfert de vrac liquide ou sec • Échangeurs de chaleur & refroidisseurs • Arbres de commande

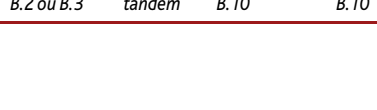
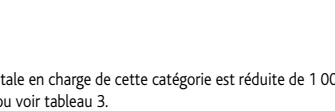
APPELEZ-NOUS SANS FRAIS • 1.800.361.9291
CONCEPTION DE SYSTÈMES • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

DRIVE PRODUCTS
www.driveproducts.com

MONTRÉAL
900 Montée de Liesse
St. Laurent, PQ
T: (514) 856-0407

	Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.11	 B.1 B.10 tandem	35 500 kg	
	 B.1 tandem B.10		
	 B.1 B.10 B.10 B.10		
A.12	 B.1 tandem B.10 tandem	41 500 kg	$a \geq 4,0 \text{ m}$
A.13	 B.1 tandem B.10 tandem	40 500 kg	$a < 4,0 \text{ m}^4$
A.19	Un ensemble de véhicules: • dont la configuration n'est pas prévue; ou • muni d'un essieu autovireur localisé ailleurs qu'à l'avant d'un ensemble de trois ou quatre essieux sous une semi-remorque ou localisé ailleurs qu'à l'avant d'un ensemble de trois essieux sous une remorque.	41 500 kg	

⁴ La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

	Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
Véhicule avec remorque			
A.20	 B.1 B.10 B.10 tandem	43 500 kg	$d \geq 8,0 \text{ m}$
A.21	 B.1 tandem B.10 B.10	42 500 kg	$d < 8,0 \text{ m}^4$
A.22	 B.1 B.10 B.10 2 essieux	51 500 kg	$d \geq 12,0 \text{ m}$
A.23	 B.1 tandem B.10 2 essieux	50 500 kg	$d < 12,0 \text{ m}^4$
A.24	 B.1 tandem B.10 3 essieux sans diabolos	49 500 kg	$d \geq 9,5 \text{ m}$
A.25	 B.1 tandem B.10 3 essieux sans diabolos	48 500 kg	$d < 9,5 \text{ m}^4$
A.26	 B.1 B.10 B.10 tandem	55 500 kg	$d \geq 14,0 \text{ m}$
A.27	 B.1 B.10 B.10 tandem	54 500 kg	$d < 14,0 \text{ m}^4$
A.30	 B.2 ou B.3 tandem 2 essieux	50 000 kg	$d \geq 15,0 \text{ m}$
A.31	 B.2 ou B.3 tandem B.10 B.10	49 000 kg	$d < 15,0 \text{ m}^4$

⁴ La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.32	 B.2 ou B.3 tandem 3 essieux	53 500 kg	$d \geq 16,5$ m
A.33	 B.2 ou B.3 tandem B.10 2 essieux	52 500 kg	$d < 16,5$ m ⁴
A.34	 B.2 ou B.3 tandem 3 essieux	53 500 kg	$d \geq 16,5$ m
A.35	 B.2 ou B.3 tandem tandem tandem	52 500 kg	$d < 16,5$ m ⁴
Tracteur semi-remorque Il est permis d'atteler à la semi-remorque un seul diabolos dans le but de le déplacer. L'ajout du diabolos n'a pas pour effet de faire changer l'ensemble de catégorie ou d'augmenter sa limite maximale de masse totale en charge.			
A.40	 B.1 tandem B.31	44 500 kg	$a \geq 4,0$ m
A.41	 B.1 tandem B.31	43 500 kg	$a < 4,0$ m ⁴
A.42	 B.1 tandem B.32	47 500 kg	$a \geq 4,5$ m
A.43	 B.1 tandem B.32	46 500 kg	$a < 4,5$ m ⁴
A.44	 B.1 tandem B.33	49 500 kg	$a \geq 5,5$ m
A.45	 B.1 tandem B.33	48 500 kg	$a < 5,5$ m ⁴

⁴ La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

Un coup de main pour votre gagne-pain !



Le transport est la dernière étape de votre production.

Laissez-nous mettre la main à la pâte et vous faire une évaluation gratuite de vos coûts d'opération ainsi que des recommandations pour optimiser cette phase cruciale qui achemine vos produits vers vos clients.

Concentrez vos énergies et vos investissements aux activités principales de votre entreprise et non aux équipements de transport.

Brossard
Location de camions et remorques

Une entreprise d'ici

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

Efficacité et rentabilité jusqu'à la dernière miette.

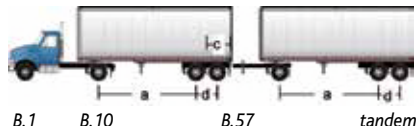
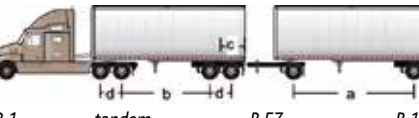
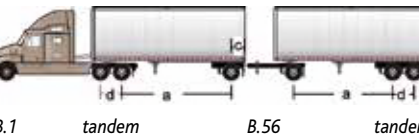
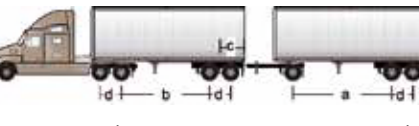
GO24
NationaLease

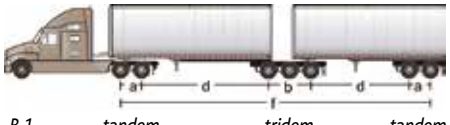
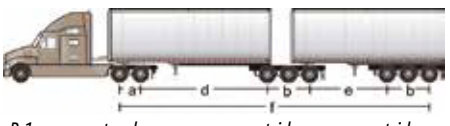
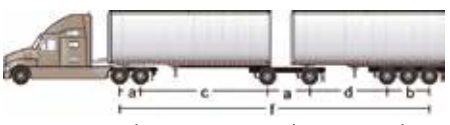
	Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.60		49 500 kg	$a \geq 5,5 \text{ m}$
A.61	B.1 tandem 4 essieux (B.41)	48 500 kg	$a < 5,5 \text{ m}^4$
A.62		49 500 kg	$a \geq 5,0 \text{ m}$
A.63	B.1 tandem 4 essieux (B.42)	48 500 kg	$a < 5,0 \text{ m}^4$
A.64		51 500 kg	$a \geq 5,0 \text{ m}$
A.65	B.1 tandem 4 essieux (B.43)	50 500 kg	$a < 5,0 \text{ m}^4$
A.66		55 500 kg	$a \geq 6,0 \text{ m}$
A.67	B.1 tandem B.44	54 500 kg	$a < 6,0 \text{ m}^4$
A.68		57 500 kg	$a \geq 5,5 \text{ m}$
A.69	B.1 tandem B.45	56 500 kg	$a < 5,5 \text{ m}^4$
Train double de type A ou C			
A.70		45 500 kg	$d \geq 10,0 \text{ m}$
A.71	B.1 B.10 B.10 B.10 B.10	44 500 kg	$d < 10,0 \text{ m}^4$

4 La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

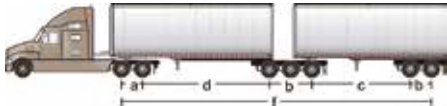
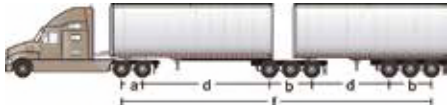
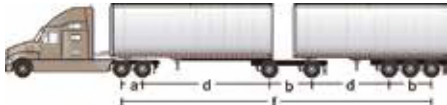
	Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.72		53 500 kg	$d \geq 13,5 \text{ m}$
A.73	B.1 B.10 B.10 B.10 tandem	52 500 kg	$d < 13,5 \text{ m}^4$
A.74		53 500 kg	$d \geq 14,0 \text{ m}$
A.75	B.1 tandem B.10 B.10 B.10	52 500 kg	$d < 14,0 \text{ m}^4$
A.76.1		53 500 kg	$d \geq 15,5 \text{ m}$
			
A.76.2		52 500 kg	$d < 15,5 \text{ m}^4$
			
			

4 La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

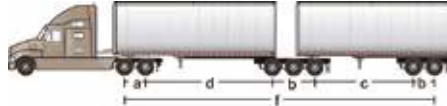
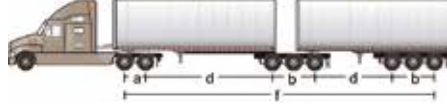
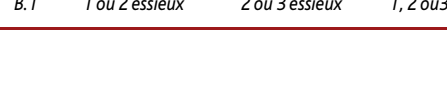
Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
Train double de type C Le diabolo à double timon doit satisfaire les exigences de l'article 903 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. L'empattement de chacune des semi-remorques est d'au moins 6,25 m et la semi-remorque la plus lourde doit être située à l'avant.		
A.86  B.1 B.10 B.57 tandem  B.1 tandem B.57 B.10  B.1 tandem B.56 tandem $a \geq 3 \text{ m}$ $b \geq 5 \text{ m}$ $c \leq 1,8 \text{ m}$ $d \leq 1,85 \text{ m}$ « c » correspond à la distance entre le centre de l'essieu simple ou de l'essieu tandem et le centre des crochets d'attelage.	55 500 kg	
A.87  B.1 tandem B.57 tandem $a \geq 3 \text{ m}$ $b \geq 5 \text{ m}$ $c \leq 1,8 \text{ m}$ $d \leq 1,85 \text{ m}$ « c » correspond à la distance entre le centre de l'essieu simple ou de l'essieu tandem et le centre des crochets d'attelage.	58 500 kg	

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
Train double de type B		
A.90  B.1 tandem tridem tandem	62 500 kg	$f \geq 16,5 \text{ m}$
A.91  B.1 tandem tridem tridem  B.1 tandem tandem tridem $a \leq 1,85 \text{ m}$ $b \leq 3,1 \text{ m}$ $c \geq 5 \text{ m}$ $d \geq 5,5 \text{ m}$ $e \geq 6 \text{ m}$	61 500 kg	$f < 16,5 \text{ m}^4$

4 La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.92	 B.1 tandem tridem ou équivalent tandem	59 000 kg	$f \geq 16,5$ m
	 B.1 tandem tridem ou équivalent tridem B.1 tandem tridem tridem ou équivalent		
	 B.1 tandem tandem tandem		
	 B.1 tandem tandem tridem ou équivalent $a \leq 1,85$ m $b \leq 3,1$ m $c \geq 4$ m $d \geq 5$ m		

4 La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.94	 B.1 tandem un essieu+tandem tandem	58 000 kg	$f \geq 16,5$ m
	 B.1 tandem un essieu+tandem tridem ou équivalent, ou un essieu+tandem B.1 tandem tridem ou équivalent un essieu+tandem		
A.95	 B.1 tandem tandem un essieu+tandem $a \leq 1,85$ m $b \leq 3,1$ m $c \geq 4$ m $d \geq 5$ m	57 000 kg	$f < 16,5$ m ⁴
	 A.96 tandem tandem tridem ou équivalent $a \leq 1,85$ m $b \leq 3,1$ m $c \geq 4$ m $d \geq 5$ m		
A.97	 B.1 1 ou 2 essieux 2 ou 3 essieux 1, 2 ou 3 essieux	52 000 kg	$f < 16,0$ m ⁴

4 La limite de masse totale en charge de cette catégorie est réduite de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite ou voir tableau 3.

Réduction de la masse totale en charge maximale de certaines catégories de véhicules prévue au règlement:

Lorsque la distance mesurée « a », « d » ou « f » d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules est inférieure à la distance prescrite de certaines catégories, une réduction de la masse totale en charge maximale prévue au règlement doit être calculée. Cette réduction est de 1 000 kg pour chaque tranche complète de 0,5 m en deçà de la distance prescrite. Le tableau 3 suivant présente la réduction applicable à ces catégories.

Tableau 3

Distance « a », « d » ou « f »	Diminution de la masse totale en charge prévue au règlement
écart ⁶ = dist. prescrite par la catégorie - dist. mesurée du véhicule	
0 m < écart < 0,5 m	0 kg
0,5 m ≤ écart < 1,0 m	1 000 kg
1,0 m ≤ écart < 1,5 m	2 000 kg
1,5 m ≤ écart < 2,0 m	3 000 kg
2,0 m ≤ écart < 2,5 m	4 000 kg
2,5 m ≤ écart < 3,0 m	5 000 kg

⁶ L'écart est la différence entre la distance prescrite par la catégorie de véhicule « a », « d » ou « f » et celle mesurée du véhicule ou de l'ensemble de véhicules pour lequel on détermine la masse totale en charge maximale autorisée.



EN 2016

pour ne rien manquer des
dossiers et de l'actualité
dans le domaine du transport
au Québec, renouvelez
GRATUITEMENT votre
abonnement pour l'année!

Visitez notre site Web
et cliquez sur "abonnement"

Bientôt dans
votre magazine

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



DOSSIER
CARBURANTS
ALTERNATIFS



DOSSIER
PNEUS



DOSSIER
LOCATION



RÉPERTOIRE DES
CONCESSIONNAIRES



SPÉCIAL
RÉFRIGÉRATION



DOSSIER
CITERNES



ET BEAUCOUP + !

www.lechodutransport.com

VOTRE CAMION. NOTRE PRIORITÉ.



TruckPro

www.truckpro.ca

42 CENTRES DE SERVICES AU QUÉBEC POUR VOUS SERVIR

- Mandataires* de la **SAAQ**
- **Garantie 1 an** (pièces & main-d'oeuvre, kilométrage illimité)

Alma • Suspension Turcotte Alma Inc. • 418-668-4501

Amos • Atelier KGM Inc. • 819-732-8105

Anjou • Les Pros du Camion • 514-643-3037

Baie-Comeau • Équipements Industriels BDL (Baie-Comeau) Inc. • 418-296-3334

Boucherville • Ressorts Rive-Sud Ltée • 450-641-1304

Chambly • Atelier Spécialisé GES Inc. • 514-815-3114

Chicoutimi • Centre du Camion Pro-Cam Saguenay Inc. • 418-693-0123

Danville • Services Mécaniques R.S.C. • 819-839-2444

Dolbeau-Mistassini • Centre de Pièces Industrielles Mistassini • 418-276-1212

Dorval • Camion et Remorque H.K. inc. • 514-633-0909

LaSalle • Ressorts LaSalle Inc. • 514-365-8176

Laurier-Station • Atelier Génytech Inc. • 418-728-4242

Laval • Ressorts Industriels Inc. / Centre de Camion C.T. CAM Inc. • 450-661-5157

Les Coteaux • Potvin Mécanik Inc. • 450-267-0166

Maniwaki • Ressorts Gendron • 819-449-1611

Matagami • Services R.M 2000 Inc. • 819-739-2000

Mirabel • Ressorts Mirabel Inc. • 450-434-4111

Mont-Joli • Garage TGB/CF • 418-775-9484

Mont-Laurier • Les Ateliers de Réparation B & R Ltée • 819-623-2457

Mont-Saint-Hilaire • Marick Diesel Inc. • 450-714-0633

Montréal • Ressorts Universel Inc. • 514-648-0820

Montréal-Nord • Ressorts Montréal-Nord Ltée • 514-643-1121

Notre-Dame-Du-Bon-Conseil • REMBEC • 819-336-5285

Québec • Drolet Ressorts Inc. • 418-687-5222

Québec (Vanier) • Suspension Illimitée Inc. • 418-681-2226

Rivière-du-Loup • Garage TGB/CF • 418-868-0320

Rouyn-Noranda • Centre du Ressort Lamarche Inc. • 819-764-3271

Saint-André-Avellin • Garage Benoit Trudeau Inc. • 819-983-1260

Saint-Eustache • Ressorts Juteau Inc. • 450-472-2340

Saint-Georges • Kevin Busque Inc. • 418-226-0721

Saint-Jean-sur-Richelieu

Atelier de Soudure et Suspension St-Jean Inc. • 450-349-5893

Saint-Laurent • St-Laurent Suspensions Inc. • 514-336-1910

Saint-Romuald • Ressorts d'Auto et Camion Rock Inc. • 418-834-1010

Sainte-Foy • Edgar Blondeau Inc. • 418-651-6880

Salaberry-de-Valleyfield • Mécamobile Inc. • 450-371-5921

Senneterre • Garage Alain Bernier • 819-737-4275

Sept-Îles • Centre du Camion Pelletier (Sept-Îles) Inc. • 418-962-5225

Sorel-Tracy • Mécanique Générale MPC Rive-Sud Inc. • 450-742-2764

Stanstead-Est • Mécanique et Soudure MF Inc. • 819-876-7997

Trois-Rivières • Garage M. St-Yves • 819-374-1122

Vaudreuil-Dorion • Mécamobile Inc. • 450-218-0790

Yamachiche • Garage M. St-Yves • 819-296-2122

*Plusieurs de nos centres de services sont mandataires de la SAAQ.

Consultez notre site internet afin de connaître leurs services et nos centres de services à l'extérieur du Québec.

Portes ouvertes chez C.H. EXPRESS

Par Guy Hébert

Le transporteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, C.H. Express Inc., partenaire de confiance spécialiste du transport routier en Amérique du Nord, tenait sa journée Portes ouvertes annuelle le 8 décembre dernier. Fondée en 1999, l'entreprise familiale connaît une croissance spectaculaire, notamment grâce à son approche créative, ainsi qu'au travail rigoureux et au professionnalisme de son équipe.

Au menu de cette journée traditionnelle, visite des installations et des camions, rencontre avec l'équipe de C.H. Express Inc., dégustation de cupcakes, émission de radio en direct et autres activités. La présence du comédien Louis Champagne et le tirage de cadeaux de présence, dont 2 billets pour aller voir les Canadiens de Montréal au Centre Bell, ont marqué l'événement.

La journée fut un franc succès, grâce aux nombreux visiteurs; clients, futurs chauffeurs, collaborateurs, fournisseurs, familles et amis. C.H. Express Inc. tient à remercier tous ceux qui ont contribué, par leur implication et leur présence, à faire de cet événement un moment mémorable et leur dit « À l'an prochain! »



SERVICE DE RÉPARATION ET DE PIÈCES POUR CITERNES

- ▶ aluminium
- ▶ acier inoxydable
- ▶ pétrole
- ▶ matériaux secs
- ▶ chimique



Éric Tremblay
Cell : 514 791-9575
Fax : 418 837-7927
tremblay@tremcar.com



NOUVEAU B-620



CERTIFIÉE B-620, TC-406 ET TC-407

Venez voir nos nouvelles citernes d'asphalte, matériaux secs et citernes montées sur camion!

C'est un rendez-vous au kiosque 5326!

CONTACTEZ-NOUS!

Centre de pièces et service de Lévis

1045, rue des Riveurs
Lévis, QC G6Y 9G1
418 837-1881

Visitez-nous à Tremcar.com ou sur Facebook!

Caroline Thuot

ne manque pas d'idées ni d'énergie

Par Guy Hébert

Marcel Thuot fondait Techno Diesel en compagnie de son épouse Jacinte à Joliette. Est-ce que ces deux complices savaient à l'époque que l'entreprise allait devenir le plus important centre d'entretien et de réparation de véhicules lourds et de semi-remorques de la région de Lanaudière? Difficile à dire mais une chose est certaine, l'ainée Caroline, maintenant directrice générale de Techno Diesel ayant succédé à sa mère il y a quelques années, et ses trois sœurs Marilène, Marjorie et Andrée-Anne ont un plan stratégique bien établi afin de voir l'entreprise familiale poursuivre son évolution.

Caroline, comme ses trois frangines, a commencé à travailler dans l'entreprise pendant l'été alors qu'elle était étudiante et il n'était pas question de favoritisme et d'obtenir des faveurs de la direction... «Après mon cégep je voulais venir travailler à plein temps mais mon père a insisté. Il n'en était pas question avant de terminer mon cheminement académique», dit-elle. «J'ai donc été à l'université afin de compléter des études en gestion des ressources humaines. Je suis à l'aise dans ce domaine, j'adore les relations avec les clients autant qu'avec le personnel et la famille. Pour moi, entretenir de solides relations est une des clés du succès d'une entreprise.»

Comme les employés l'ont connu très jeune, ils ont été à même de constater que jamais personne ne lui facilitait la tâche. Lorsqu'elle changeait de poste, c'était parce que le poste était ouvert et que tout le monde pouvait postuler. «Avec les employés, ça toujours été facile, c'est plus avec les clients qu'il pouvait exister certains enjeux. J'ai commencé à plein temps à 21 ans et je ne connaissais rien

à la mécanique. Parfois ils demandaient de parler à un gars... Il fallait faire mes preuves. Encore aujourd'hui, mes sœurs et moi pouvons probablement discuter de long en large de mécanique et de pièces, mais nous n'avons pas la formation pour effectuer les réparations!»

Celle qui succédera à son père à la présidence de Techno Diesel dans quelques années, affirme que ce dernier a toujours été à l'affût des développements technologiques de l'industrie du transport, un goût qui a été transmis à ses trois filles. Techno Diesel est partenaire de nombreux manufacturiers qui recommandent l'entreprise de Joliette à leurs clients comme centre d'entretien. «C'est fou le nombre de formations qui sont nécessaires pour suivre tout ce qui se fait dans l'industrie. Nous avons même un formateur à l'interne pour nous assurer de toujours parfaire notre expertise et notre

capacité de répondre aux besoins des clients», poursuit Caroline Thuot.

En 2011, Techno Diesel a procédé à la première acquisition de son histoire, celle de Chevrette Réparation, une entreprise spécialisée dans la réparation de remorques et la confection de toiles. Le succès de cette première expérience devrait se traduire par d'autres acquisitions au cours des prochaines années. Mais pour l'instant, Caroline Thuot et l'équipe de gestionnaires planifient plutôt la consolidation des activités actuelles de l'entreprise dans les installations de Techno Diesel qui devront être agrandies pour faire assez de place pour un personnel qui compte aujourd'hui près d'une centaine d'employés.

À plus long terme, le plan stratégique de cinq ans qui est en place chez Techno Diesel et qui est revu à chaque année, comprend la possibilité de procéder à d'autres acquisitions. «Nous aimerions faire connaître l'expertise de Techno Diesel et le savoir-faire de ses employés dans d'autres régions du Québec et pourquoi pas du Canada. Nous pourrions établir un réseau de spécialistes dans l'entretien et la réparation de véhicules lourds et de remorques. Travailler à propager notre savoir-faire permettrait certainement d'ouvrir de nouvelles possibilités pour nos employés, de nous assurer qu'ils sont aussi des éléments importants de la relève», ajoute Caroline Thuot, une sportive qui adore la course et les demi-marathons tout en jouant à la «ma tante gâteau» auprès de ses neveux et nièces. «L'activité physique me donne l'énergie nécessaire pour le travail que je dois accomplir chez Techno Diesel.»



L'ACHETEUR

**Fardiers
Québec**

inc.

Distributeur pour le Québec
des remorques



**Fardiers
Montréal**

inc.



Distributeur exclusif au Québec de
FONTAINE HEAVY-HAUL
Plusieurs modèles 40 & 50 tonnes 2017
en inventaire

Reitnouer

Remorques surbaissé 3 essieux Reitnouer 2017



**B-Train
Reitnouer 2017**

Plusieurs modèles pour livraison
immédiate en inventaire

**4 essieux, 48', 53'
Reitnouer 2017**

www.fardiersquebec.com // 1-888-FARDIER (327-3437)

Reitnouer
ALUMINUM TRAILERS

reitnouer-trailers.com

VANGUARD

vanguardtrailer.com

CIMC USA

www.cimc.com/cimc-usa

FONTAINE
HEAVY-HAUL

fontainetrailer.com

BigTow
TRAILERS

bigtowtrailers.com

TREBOR
MANUFACTURING

trebormanufacturing.com

TRANSPORT

**ACQUES
UGER INC**



1 800 387-3835 / www.tja.ca

Venez travailler chez nous...

*Joignez-vous à nos
professionnels de la route!*

**NOUS
RECRUTONS!**
Postes à
Montréal (Anjou)

NOUS OFFRONS :

- 12 h/jour, 4 jours /semaine
- Travail annuel régulier
- Avantages sociaux
- Boni à l'excellence
- Formation complète à l'embauche

POSTES DISPONIBLES

- Répartiteur
- Chauffeurs



La sécurité , une question d'attitude!

CIT

Financement disponible



Stargate



**REMORQUES
LABELLE** >>>>

1 800 909-3554

www.remorqueslabelle.com

MAINTENANT DISPONIBLE





MONTREAL

*Notre équipe fait toute
la différence*

***Nous vous attendons,
venez choisir
votre modèle !***

NOUVEL ARRIVAGE



T680 MidRoof 76"



T880 MidRoof 76"



W900S Beune

PRÊTS À TRAVAILLER



T880 Roll-Off



T880 12 roues



T800 cabine extensioennée

TAUX DE CHANGE PRIVILÉGIÉ
1,24 @ 1,32



T370 19600 26'



T680 6x2



T680 MidRoof 52"

Prix sur place
seulement

ET PLUSIEURS AUTRES...!

7500, Trans-Canadienne, Saint-Laurent
1 800 465-4824 | www.kenworthmontreal.ca

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

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!**

LES LEADERS

en semi-remorques légères et solides



ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES

Que vous ayez besoin d'une semi-remorque neuve ou usagée, de pièces, d'effectuer des réparations, ou de louer une semi-remorque, **Action Utility Québec Inc. est votre meilleur choix en matière de transport routier!**

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

SÉMINAIRE TECHNIQUE



DETROIT™
DEMAND PERFORMANCE™

COMMENT CHOISIR LES COMPOSANTES DE ROUAGES D'ENTRAÎNEMENT

Dans le cadre du calendrier annuel des activités 2016 du CTCQ, assistez à la présentation technique de M. Luc Leblanc Support aux Ventes de Composantes – Canada Est de Detroit™ pour être au su des **DERNIÈRES APPROCHES EN MATIÈRE DE SÉLECTION DES COMPOSANTES DE ROUAGES D'ENTRAÎNEMENT**.

Divers sujets y seront abordés :

- Les particularités des nouveaux moteurs Detroit™ DD GHG17
- La transmission Detroit™ DT12
- Torque ou HP ?
- Les critères de sélection du ratio final
- Bref aperçu des principaux axes critiques à l'économie de carburant

8 mars 2016 - 17 h

Centre des Congrès Renaissance
7550, boul. Henri-Bourassa E
Montréal, QC H1E 1P2

Vous n'êtes pas Membre du CTCQ ? Qu'à cela ne tienne ! Si vous êtes lié-e de près à une flotte de véhicules : gestion, entretien, normalisation, formation, recommandation, achats... ce séminaire est pour vous !

Venez y assister, sans frais et buffet inclus, afin de connaître le CTCQ, mais vous devez vous inscrire à l'avance à vous adressant à : ctcq@videotron.ca Toutefois, les places sont limitées.

Le CTCQ est un organisme à but non lucratif dans le domaine des véhicules lourds depuis > 40 ans !

Bonne rencontre !



**Comité
Technique de
Camionnage du
Québec**



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

*Depuis
1987*

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

Montréal

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

Québec

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

Un Chef à l'Érable

Vendredi 18 mars 2016

POUR INFORMATION :

Raymonde Legendre • 514-945-0697 • cptq@videotron.ca

CPTQ

www.cptq.ca



Chef Invité:
Laurent
Godbout

SCENA : Quai Jacques Cartier 2

**DÉZIEL HINO**

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

GRANBY TOYOTA

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

HINO LAVAL

1385, boul. des Laurentides
Laval, QC H7M 2V2
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

Hino, des camions faits au Canada pour les besoins d'ici

Par Guy Hébert

Dans les camions de classe moyenne, c'est-à-dire de 4 à 7, la compétition est plutôt féroce alors que plusieurs constructeurs offrent une grande variété de produits afin de susciter l'intérêt des utilisateurs. Parmi eux, Hino Canada tire très bien son épingle du jeu avec plus de 20 000 véhicules circulant présentement sur les routes canadiennes. Hino conçoit plusieurs modèles de camions de poids moyen à essieu simple dont le poids nominal brut du véhicule (PNBV) varie de 14 500 à 35 000 livres. Ces camions de classe 4 à 7 sont utilisés dans un grand nombre de secteurs industriels et pour une multitude d'applications du transport réfrigéré au vrac sec en passant par le remorquage, les citernes, les remorques à plateau et plusieurs autres.



> Hino 258LP

« Le marché des camions de classe moyenne a enregistré une faible hausse en 2015 par rapport aux années précédentes et nous croyons que cette progression, quoique lente, se poursuivra cette année », de dire Eric Smith, vice-président sénior d'Hino Canada. « On retrouve sur le marché un grand nombre de fabricants et de modèles différents. Typiquement, un propriétaire de camions Hino garde ses véhicules pendant environ cinq ans, mais présentement on sent qu'une tendance est en train de voir le jour à cause de la qualité de nos camions. On voit de plus en plus d'utilisateurs garder leurs camions pendant huit ans. »

Parmi les modèles Hino vendus au Canada, on retrouve des camions à cabine surélevée 155, 165 et 195 munis d'un moteur diesel de 5.1 litres et 210 chevaux vapeurs générant 440 lb/pi. de couple avec sa transmission automatique Aisin à 6 rapports. La cabine des Hino comprend une exclusivité de l'industrie, soit un siège de chauffeur à suspension magnétique. Le PNBV du 155 est de 14 500 livres alors qu'il est de 16 000 et 19 500 livres respectivement pour les modèles 165 et 195. Une cabine d'équipe est disponible en option qui s'avère très populaire dans de nombreuses activités industrielles dont l'aménagement paysager. Une version hybride du 195 est aussi offerte.

Avec un PNBV de 25 500 livres, le Hino 258LP (*Low Profile* – profil surbaissé) est un camion polyvalent offrant une grande capacité de charge utile et une superbe maniabilité dans les empattements disponibles de 187 à 271 pouces. Mû par un moteur Hino 6 cylindres de 220 chevaux vapeurs avec transmission automatique Allison 2200RDS à 6 rapports, le 258LP vient avec des freins à disque hydrauliques ou des freins pneumatiques avec ABS en équipement standard. On retrouve un essieu de 8 000 livres à l'avant et de 17 500 livres à l'arrière.

Conçu pour des applications de chargements au quai avec un châssis d'une hauteur de 40 po. au-dessus de l'essieu arrière de



Martin

Remorque André Martin inc.

Achats et ventes
Remorques Usagées

514.291.6688

www.remorquemartin.com

De père en fils depuis 1968



19 000 livres, le Hino 268, avec un essieu avant de 10 000 lb vient en 6 empattements différents de 187 à 271 po. et est idéal pour des applications telles que les fourgons réfrigérés, le transport d'eau embouteillée ou encore de marchandise lourde. Le moteur au diesel de 7.6 litres de 6 cylindres turbocompressés livre une combinaison appréciée de performances et d'économie de carburant.

Camion de poids moyen, le plus populaire de la gamme Hino avec un PNBV de 33 000 livres, le 338 est équipé du moteur 7.6 litres de la série J de 260 chevaux vapeurs et 660 lb/pi. de couple. Le modèle 2016 du 338 offre un châssis dégagé alors que rien n'est installé à l'extérieur des longerons à l'arrière de la cabine, ce qui rend le véhicule idéal pour les carrosseries de livraison de breuvages et les fourgons de déménagement. Optimisé pour le service intense avec un essieu avant de 14 000 livres et un essieu arrière de 22 700 livres lui donnant un PNBV de 35 000 livres, le Hino 358 est idéal pour la livraison de cargaisons lourdes requérant une certaine robustesse et une traction maximale.

Avec son usine d'assemblage de 132 000 pieds carrés de Woodstock, ON, ouverte en 2016, Hino est un des rares manufacturiers à offrir des camions assemblés au Canada pour le marché canadien. « Les camions que nous assemblons à Woodstock, où la capacité de



> La cabine d'équipe.

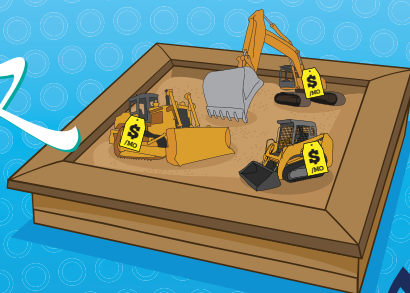


> Hino 358

production est de 2 400 véhicules par année, sont tous vendus au Canada. Nous n'exportons aucun camion fait ici », explique Tony Caldarone, vice-président des comptes nationaux et de la planification du support. « Nous sommes plus domestiques que tous les autres manufacturiers, ce qui fait qu'Hino est un fabricant uniquement canadien. »

Avec un réseau d'une cinquantaine de concessionnaires répartis dans toutes les provinces mais plus concentré dans les territoires à plus forte densité, Hino sait tirer profit des spécificités de chacune des régions. Ainsi au Québec, le 195 est le Hino le plus populaire à cause de la réglementation en vigueur tandis qu'en Colombie-Britannique c'est le 338 à freins hydrauliques qui mène la charge. Hino offre en standard de nombreuses composantes qui viennent en option chez d'autres manufacturiers. Hino fabrique ses camions au Canada conçus pour les besoins d'ici.

Commencez
à creuser
dans notre bac à sable



Attaquez n'importe quel projet avec la puissance du crédit-bail. Obtenez tous les détails sur:

nationalleasing.com

NATIONAL LEASING
LES EXPERTS DU FINANCEMENT D'ÉQUIPEMENT AU CANADA

© 2016 National Leasing Group Inc. Tous droits réservés. National Leasing est fière d'être membre de Canadian Western Bank

NOMINATION CHEZ CANVEC

Location Canvec est fière d'annoncer la nomination de Marie-Claude Painchaud à titre de représentante en location. Marie-Claude cumule plus de six ans d'expérience en développement des affaires. Son expérience dans le domaine des télécommunications lui a permis de mieux connaître le milieu du transport. Elle est reconnue pour son dynamisme et son sens aigu du service à la clientèle. Dotée d'un sens des affaires exceptionnel, orientée vers le service et la fidélisation de la clientèle, Marie-Claude Painchaud (514 247-3922 / mcpainchaud@canvec.com) amène une vision nouvelle afin d'aider la clientèle dans l'élaboration de solutions pratiques et rentables. Réputée pour son efficacité, elle apporte un vent de fraîcheur dans l'industrie de la location d'équipements de transport. Son arrivée au sein de Canvec contribue à positionner l'entreprise comme chef de file et l'aidera à atteindre de nouveaux sommets.



> Marie-Claude Painchaud

NOMINATION CHEZ HARNOIS

Harnois Groupe pétrolier annonce la nomination de Martin Pelletier à titre de directeur, ventes commerciales et industrielles. Monsieur Pelletier a acquis une vaste expérience en tant que gestionnaire dans le domaine pétrolier, notamment en travaillant pour la Pétrolière Impériale et Suncor Énergie pendant plusieurs années.



> Martin Pelletier

NOMINATION CHEZ VAN DE WATER-RAYMOND

Van de Water-Raymond, entreprise familiale de services 3PL de logistique et de gestion, est fière d'annoncer la nomination de Claude Hardy au poste de vice-président directeur général, Ventes et Marketing pour le marché du Québec. Il veillera, entre autres, à gérer efficacement l'ensemble de l'équipe des ventes afin de permettre l'atteinte des objectifs d'affaires de la société. Il ne fait aucun doute que les aptitudes et qualités de monsieur Hardy, telles que le leadership, l'entregent, un sens de l'organisation et de la planification stratégique aiguisé et une approche professionnelle des communications font de lui un atout important pour l'équipe de Van de Water-Raymond. En retournant chez Van de Water-Raymond, Claude Hardy pourra faire profiter toute l'entreprise de l'expérience qu'il a acquise au cours des 30 dernières années et sera en mesure de participer activement à sa croissance continue.

NOUVEAU SITE INTERNET TREMCAR

Tremcar Inc. lance son nouveau site web ! Tous les clients ont maintenant accès à l'inventaire des citernes disponibles neuves et usagées. Ils ont la chance de visualiser la disponibilité des citernes en location et l'endroit où celles-ci sont situées. L'information est mise à jour quotidiennement. Le manufacturier offre également la possibilité de faire une demande de soumission en ligne. Les coordonnées des centres de services, distributeurs et vendeurs les plus près de chaque client sont en ligne pour optimiser et personnaliser la vente, le service après-vente, la certification et la maintenance des citernes. N'hésitez pas à visiter le site web, la page Facebook ou Twitter de Tremcar, pour des nouvelles quotidiennes sur les nouveaux produits, les innovations et plus encore !

Visitez le site web à www.tremcar.com.

NOMINATION CHEZ KENWORTH QUÉBEC

Robert Cadrin, directeur général de Kenworth Québec, est heureux d'annoncer la nomination de Patrick Letarte au poste de directeur du Service. Ce dernier possède 2 ans d'expérience dans le domaine du service de camions lourds. « Il a progressé dans l'industrie au fil des ans, y occupant diverses fonctions qui lui ont permis d'acquérir un excellent bagage de connaissances et de savoir-faire. Au surplus, il affiche une personnalité et des valeurs qui cadrent avec notre vision et la nouvelle culture de l'entreprise. En poste depuis le 1^{er} décembre, il aura comme principal mandat de diriger l'ensemble des activités du département du service de notre succursale de St-Nicolas, en plus d'assister notre succursale de St-Georges dans certaines de ses opérations », affirme Robert Cadrin. « Parmi ses défis, monsieur Letarte aura à supporter notre mission d'être le meilleur partenaire d'affaires des entreprises dans le domaine du transport tout conservant un milieu de travail stimulant et propice à l'épanouissement pour nos employés. »

Kenworth Québec est un concessionnaire de camions qui couvre tout l'Est de la province de Québec pour la vente et le service de camions ainsi que la vente de pièces de véhicules lourds. Patrick Letarte (418 831-2061, poste 220 / pletarte@kenworthquebec.com) se joint à son équipe de passionnés de camionnage, de mécanique et de service qui est divisée entre deux places d'affaires, l'une à St-Nicolas et l'autre à St-Georges de Beauce.



> Patrick Letarte

MAXIM RECUEILLE 20 000 \$ POUR LES DÉMUNIS

Pour une quinzième année, Camions et remorques Maxim (Maxim Truck & Trailers) tenait son déjeuner aux crêpes le 3 décembre dernier, au profit du Christmas Cheer Board de Winnipeg, lieu de son siège social. Finalement, l'événement a permis de recueillir 20 000 \$ pour cet organisme qui vient en aide aux démunis de la capitale manitobaine à Noël. L'activité a aussi permis de remplir un camion plein de denrées non périssables pour les activités du Christmas Cheer Board.

«Je suis vraiment fier de tous nos employés, nos clients, nos fournisseurs et nos amis qui nous ont aidé à faire de ce déjeuner une réussite alors que plus de 500 personnes étaient présentes», de dire Doug Harvey, président de Camions et Remorques Maxim. Le déjeuner se déroulait au siège social de l'entreprise qui opère 17 succursales et emploie plus de 600 personnes dans 11 villes différentes à travers le Canada. Maxim se spécialise dans la vente, la location à court et long terme de remorques et camions en plus d'offrir un service d'entretien de qualité supérieur ainsi que la vente de camions et remorques usagés. Pour de plus amples renseignements sur le déjeuner, rendez-vous au https://www.youtube.com/watch?v=8Nht_Oc5OKc.

NOUVEAUX MEMBRES TRUCKPRO

La société TruckPro est fière d'annoncer l'arrivée de cinq nouveaux membres au sein de son réseau. Il s'agit de Camion & Remorque H.K. Inc., de Dorval au Québec; Anchor Truck Trailer & Tire Centre, de Milton en Ontario; Smartway, de Bradford en Ontario; Combined Auto & Trucks Repair, de Cambridge en Ontario et Total Works Truck & Equipment, de Brandon au Manitoba. TruckPro compte plus de 105 centres de services, ce qui en fait le plus grand réseau national de centres de services en réparation de véhicules lourds au Canada. Consulter le site internet www.truckpro.ca afin de connaître tous les membres et leurs services.

TEMISKO LIVRE SA 10 000^E REMORQUE

Le manufacturier de remorques Temisko, de Notre-Dame-du-Nord en Abitibi, a tourné une nouvelle page de son histoire le 18 décembre dernier. En effet, ce concepteur de remorques spécialisées qui a commencé ses opérations en 1969 a livré sa 10 000^e remorque à Francis Côté, de Lévis. Pour souligner ce fait, Temisko a équipé sa 10 000^e remorque de plusieurs accessoires particuliers. Le client n'avait aucune idée qu'il allait prendre possession de la 10 000^e remorque fabriquée en Abitibi par ce manufacturier québécois.

> Jean-François Tremblay et Albert Bergeron, tous deux de Temisko, entourent ici l'acquéreur de la 10 000^e remorque de l'histoire de l'entreprise abitibienne, Francis Côté.



50 ANS CHEZ TREMCAR!

Le Président de Tremcar Inc. Daniel Tremblay a offert une plaque de reconnaissance à Roy Bednar, qui est à l'emploi de la compagnie depuis 50 ans! Ses loyaux services ne sont pas passés sous silence et sa contribution est bien appréciée de la haute direction ainsi que de ses pairs. Félicitations à Roy Bednar!



Kenworth Montréal est à la recherche de
**REPRÉSENTANTS EN VENTE
DE PIÈCES ET SERVICE**

Promouvoir auprès des clients les produits et services offerts, tout en développant les ventes, dans un territoire donné.

**Consulter notre site web
pour plus d'information :**

www.kenworthmontreal.ca/carriere

Si vous cherchez une opportunité de carrière valorisant le potentiel, le travail d'équipe et où on bénéficie de condition de travail supérieures, vous êtes invités à joindre notre équipe !

Pour postuler :
kenworth.montreal.carrieres@paccar.com

En direct de Detroit

Texte et photos d'Éric Descarries

Detroit, MI – Le premier évènement automobile de l'année est, depuis les quelques dernières décennies, le Salon International de l'Auto de Detroit qui se déroule dès la deuxième semaine du mois de janvier. Cette exposition attire des journalistes du monde entier et des visiteurs de plus loin qu'on le pense. Évidemment, ce sont les autos qui sont mises en vedette, surtout les Américaines. On peut également y voir de multiples états de technologie. Par contre, il n'y a pas beaucoup de gros camions. De nouveaux pick-up, oui. Des poids lourds? Non... sauf cette année. En effet, la division du Michigan de l'Armée américaine occupait un stand d'importance au sous-sol du centre Cobo Hall où avait lieu l'exposition. Celle-ci m'a donné l'opportunité de prendre connaissance de certains de ses poids lourds, la plupart étant des constructions originales. En même temps, voici quelques camionnettes qui furent dévoilées à Detroit cette année.



1



2



3



4



5

1. Ford a profité du Salon de Detroit pour y dévoiler la version à quatre portes de son incroyable Raptor 2017!
2. Une des divisions de Hendrick (oui, le même Hendrick qu'en NASCAR) modifie maintenant les Jeep Unlimited en version militaire qui n'a maintenant plus rien à voir avec la version civile.
3. Le constructeur japonais Honda a finalement lancé la nouvelle version de son pick-up intermédiaire Ridgeline à Detroit. Il faut dire que ce créneau est en pleine effervescence!
4. Mais avant de lancer son nouveau Ridgeline, Honda avait créé une version de course hors-route afin de « taquiner » un peu les acheteurs potentiels.
5. Cet imposant camion militaire est construit pour l'Armée américaine par la compagnie Oshkosh de la ville du même nom au Wisconsin. Oshkosh construit aussi des véhicules d'urgence, d'aéroport et autres.



6



7



8



9



10



11



12

6. Voici le maintenant légendaire Stryker à quatre roues motrices (4 x 8) conçu à partir d'un véhicule canadien (LAV III). Il peut transporter une dizaine de passagers alors que son moteur est un Caterpillar C7 de 350 chevaux.
7. Un petit coup d'œil à l'intérieur du Stryker...
8. Un camion dit HEMTT (Heavy Expanded Mobility Tactical Truck) 8 X 8 d'Oshkosh. Il est mû par un moteur Caterpillar C15 avec boîte auto Allison.
9. Le même camion vu de l'arrière avec une caisse spécifique à l'Armée.
10. Un tracteur routier Freightliner modifié pour les besoins de l'Armée.
11. Ce Peterbilt tout récent servait à démontrer la robustesse du petit pont d'appont développé par l'Armée.
12. Que serait une exposition de camions de la US Army sans le légendaire Hummer?

C'est reparti !

Nous voici donc au début d'une autre nouvelle année. Évidemment, comme par le passé, je tiens à vous souhaiter personnellement une Bonne et Heureuse Année et peut-être un peu de patience car je suis revenu aux commandes de cette chronique pour encore un « sapré » bon bout de temps. Et ce ne seront pas ni les idées, ni les sujets qui manqueront. Si l'on fait abstraction des méchants problèmes que l'on vit présentement sur notre planète, ce qui nous intéresse le plus, nous, les gens du transport (et même les mordus de l'automobile), c'est ce fameux prix du baril de pétrole qui a si soudainement dégringolé rendant l'achat du carburant plus abordable mais « massacrant » en même temps notre économie locale. On sait tous que l'effondrement du prix du pétrole a causé la perte des sables bitumineux de l'Alberta entraînant la valeur de notre dollar du même coup.

Mais je ne suis pas là pour vous donner des leçons d'économie (surtout pas moi). C'est tout simplement pour vous rappeler que malgré la baisse des prix des carburants, les recherches scientifiques visant à diminuer notre dépendance à ce liquide indispensable continuent de plus belle. C'est ainsi que l'on voit une importante transformation des éléments mécaniques de nos véhicules de tous calibres (ça, ça m'intéresse au plus haut point) et qu'à chaque parution de *L'Écho du transport*, il semble y aura du nouveau à vous dévoiler.

Bien entendu, on aimerait que tout le monde passe à l'électricité (ce que je trouve utopique). Selon ce que j'ai lu récemment, l'EPA aidée de la NHTSA (*Environmental Protection Agency et National Highway Traffic and Safety Administration*) tient à ce que la consommation des camions remorques en Amérique baisse d'au moins 24 % de 2021 à 2027. Jusqu'ici, nous avons eu droit à des expériences avec des ensembles hybrides-électriques qui semblaient prometteuses en ville mais dont les résultats pratiques sur autoroutes sont tout simplement désastreux (selon mon confrère Frank Markus de Motor Trend, la flotte de tels camions de Coke n'a guère fait mieux qu'une économie de 13,7 % alors que celle de Wal-Mart utilisant des Peterbilt de route n'en faisait que de 5 à 7 % !). Lorsqu'on parle d'un investissement de plus de 40 000 \$ supplémentaires par véhicule, les résultats n'ont rien de prometteurs.

Toutefois, Frank m'a fait découvrir une toute nouvelle technologie qui nous vient de France. Celle-ci a été présentée l'été dernier en Europe et il s'agit d'un essieu moteur ajouté à...la semi-remorque! En effet, la société française Adgero aurait expérimenté avec un tel ensemble dont le « moteur » électrique Yasa développe 268 chevaux et 533 li-pi de couple. L'énergie proviendrait d'ultracapaciteurs capables de stocker 880 watts-heure. Pour tout vous l'expliquer, j'aurais besoin



Par Éric Descarries

d'encore quelques paragraphes (ce que je compte faire lors d'articles subséquents).

De plus, au cours du Temps des Fêtes, mes lectures m'ont amené à découvrir un important article traitant de nouveaux métaux « exceptionnellement robustes » mais ultralégers! Voilà un autre article que j'ai en préparation! Se pourrait-il que la recette miracle de Ford d'avoir créé des camionnettes en aluminium plus légères soit déjà en danger de disparition? Bien non, puisque Ford a travaillé avec les laboratoires d'aluminium pour créer un autre aluminium plus robuste mais aussi plus mince et plus léger! Voilà donc un autre article en vue! Et que dire du passage des boîtes manuelles aux boîtes automatiques ou automatisées et ce, à tous les niveaux du camionnage?

Comme vous pouvez le constater, nous avons peut-être perdu un peu d'enthousiasme au niveau de l'amour pour nos bons vieux camions mais nous en regagnons au niveau de la technologie. Je resterai toujours à l'affût de camions anciens à vous présenter mais vous devrez aussi composer avec mon engouement pour la nouvelle technologie. C'est le genre de lecture que je vous promets pour l'année 2016.

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS | Février-Mars 2016

UNE PRÉSENTATION DE



MONTREAL

1 800 465-4824

www.kenworthmontreal.ca

18 FÉVRIER 2016

Montagne, Ski et Souper

CPTQ

Ski Mont-Gabriel

Information :

Raymonde Legendre

514-945-0697

cptq@videotron.ca

8 MARS 2016

Les composantes de rouages d'entraînement

Detroit / CTCQ

Centre Renaissance

7750 Henri-Bourassa Est

Montréal, QC

17 h

Information :

www.ctcq.ca

450-669-3584

9 MARS 2016

Le transport :

Un monde en constante évolution

G.P. Prestige & SSTQ

Hôtel Québec Inn

7175 boul. Wilfrid-Hamel

Québec

18 h

Information :

www.sstquebec.org

GROS ÉQUIPEMENTS. PROJETS.

EXPO
GRANDS TRAVAUX
ÉQUIPEMENT LOURD
22-23 AVRIL 2016



Montréal, Québec.

OFFRE D'UNE DURÉE LIMITÉE

Préinscrivez-vous d'ici au 25 mars 2016 pour épargner 50% !

INSCRIPTION EN LIGNE PRATIQUE...

www.ExpoGrandsTravaux.ca

HEURES D'OUVERTURE :

Vendredi 9 - 17 h

Samedi 9 - 17 h



STADE OLYMPIQUE

22-23 AVRIL 2016

Montréal, Québec, Canada

Approuvé par :



Produit par :



UN NOUVEAU JOUR
SE LÈVE.



Répondre aux attentes ne nous suffit pas. Chez Volvo Trucks, nous tenons à être des créateurs de progrès.

DÉCOUVREZ-EN PLUS LE 21 MARS.

Volvo Trucks. Driving Progress

