

L'ÉCHO

DU TRANSPORT

Avec vous sur la route du succès

JUIN 2012

www.lechodutransport.com

LE PREMIER K370 DE KENWORTH LANCÉ À SEATTLE

- ▶ L'ÉCHO TESTE LE NOUVEAU KENWORTH T680 CHEZ PACCAR
- ▶ FREIGHTLINER LANCE LE CASCADIA EVOLUTION
- ▶ RELOCALISATION ET EXPANSION FULGURANTE POUR TRANSPORT O.S.I.

Prêt
pour votre
nouveau T-680 ?

voir détails à la page 49

SUR LA ROUTE, PROTÉGEZ VOTRE CAMION EN RÉDUISANT L'USURE DU MOTEUR JUSQU'À 22 %.*



L'huile moteur Shell Rotella^{md} T Triple protection^{md} permet de réduire l'usure du fer* jusqu'à 22 %, d'où une longévité accrue du moteur. La Protection énergisante^{md} s'adapte aux besoins de votre moteur pour aider à garder éloignées les surfaces métalliques en mouvement. Cette technologie a été éprouvée sur 50 millions de milles d'essai sur route et hors route. Si vous voulez encore plus de protection, passez à Shell Rotella^{md} T5 Technologie de mélange synthétique ou à Shell Rotella^{md} T6 Entièrement synthétique. www.shell.ca/rotellaf



Shell ROTELLA^{md}
Protection énergisante^{md}



ACTUALITÉ

- 6. Kenworth lance son nouveau K370 à Seattle et Montréal
- 8. Le T680 à l'honneur à Mount Vernon et chez Kenworth Montréal (1^{ère} partie de 2)

Dossier camions à vocations spécialisées

- 16. Connaître les besoins de sa clientèle
- 19. Commodore et Plan Nord vont de paire chez Fourgons Élite
- 20. Un créneau à la hausse avec des camions qui ont du muscle...
- 22. Ère de croissance, vrac et relocalisation pour Transport O.S.I.
- 26. Les vastes univers des lubrifiants et biocarburants

- 31. Le nouveau Cascadia Evolution de Freightliner fait ses preuves
- 32. Cléral présente dans 44 pays... et ça continue (1^{ère} partie de 2)
- 36. Carte postale de Nashville et Los Angeles : épaves et camions inusités
- 39. Le 44^e Congrès de l'ANCAI tourné vers l'avenir

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : L'allongement des heures de pointe
- 24. La Flotte du mois : Jovan Transport
- 38. Échos de l'industrie
- 41. Les bonnes nouvelles de L'Écho
- 50. Chronique ressources humaines
- 52. Profil du mois : Vincent Derome donne une deuxième vie à ses camions
- 54. Le Sans détour d'Éric Descarries

JUN 2012 | VOL. 36 N° 5

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

Eric Cloutier | ecloutier@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTIONMichaël Bourque, Éric Descarries, Mario Dubois,
Johanne Landry**CONCEPTION GRAPHIQUE**communications graphiques point de mire
www.pointdemire.net**PUBLICITÉ**Julie Soulard | jsoulard@bomartgroup.com
Denis Parent | dparent@bomartgroup.com
Geneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com
Marie Savage | msavage@bomartgroup.com**VICE-PRÉSIDENTE**

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTSGeneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com
Marie Savage | msavage@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'ABONNEMENTCanada : 25 \$ / 1 an ; 4,50 \$ / unité (taxes en sus).
États-Unis : 65 \$ / 1 an.
Autres pays : 85 \$ / 1 an.

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

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

Convention de la poste-publication No 40065667
No d'enregistrement 10809

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

**905, Michèle-Bohec, bureau 204
Blainville (Québec) J7C 5J6**

Tél. : 450 435-3131 | Fax : 450 435-3884

www.lechodutransport.com

Le Groupe Bomart est une maison québécoise spécialisée dans l'édition de magazines, de guides et de sites Internet dans le domaine du transport et de la logistique, parmi lesquels : le magazine Gestion & Logistique, le Répertoire du transport et de la logistique, le Répertoire des concessionnaires, la Charte des charges et dimensions, le Répertoire des mandataires accrédités, le Calendrier des événements ainsi que le site Maxlevendeur.com.

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'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition. »



Par **Eric Cloutier**

L'ALLONGEMENT DES HEURES DE POINTE

Il est de plus en plus difficile pour les automobilistes et les conducteurs de véhicules lourds d'éviter la file d'attente qu'entraînent l'heure de pointe matinale et celle de fin de journée sur les voies rapide des couronnes sud et nord de la grande région métropolitaine de Montréal. Ce qui devient pire toutefois, c'est de constater que ces heures de pointe s'allongent plus souvent qu'autrement jusqu'en milieu de matinée ou de soirée, éternisant régulièrement le retour à la maison.

Il n'est entre autres pas rare de voir la congestion automobile perdurer jusqu'aux environs de 10 h 30 ou 10 h 30 ces temps-ci sur les ponts enjambant le Fleuve Saint-Laurent entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. À l'entrée du pont Jacques-Cartier en direction de Montréal par exemple, ce scénario se produit chaque jour, du lundi au vendredi, depuis quelques mois.

Pire encore, l'heure de pointe de fin d'après-midi sur ce même pont est régulièrement marquée par une congestion routière dans les deux sens. Dès 15 h ou 15 h 30, les files d'attentes se font aussi longues vers la Métropole qu'en direction de la Rive-Sud. Vers 17 h, la congestion en direction de... Montréal atteint le boulevard Taschereau et l'entrée de cette artère via la route 132.

La situation est similaire pour les usagers du Pont Champlain qui, en fin d'après-midi, veulent se rendre à Montréal et qui arrivent de la 132 d'un côté comme de l'autre. Pour ceux en provenance de Montréal, le cauchemar de la traversée vers la Rive-Sud est habituellement déjà commencé dès qu'ils empruntent l'autoroute Décarie et s'amplifie sur l'échangeur Turcot.

Dans le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine, en raison des travaux sur l'autoroute 20 à la hauteur de l'échangeur de la route 132 et du boulevard Marie-Victorin, il s'avère aussi long et difficile d'entrer à Montréal sur l'autoroute 25 que d'effectuer la traversée du pont-tunnel en sens inverse.

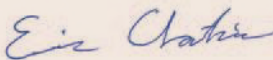
Quant au pont Honoré-Mercier, sa situation de décrépitude (tout comme celle du pont Champlain) qui force régulièrement des travaux de consolidation et de réfection en font une des pires options pour les conducteurs. Sa récente réduction à une seule voie dans les deux sens durant la fin de semaine du Grand Prix du Canada, du vendredi 8 juin au dimanche 10 juin, s'est révélé catastrophique, prolongeant l'heure de pointe de fin d'après-midi et le retour à la maison d'un grand nombre d'utilisateurs de ce pont jusqu'à... 22 h 45.

Reste le pont Victoria qui se révèle être la moins pire solution pour les automobilistes qui veulent quitter Montréal et qui leur permet d'aboutir dans la ville de Saint-Lambert; « la moins pire » ne signifiant cependant pas « la meilleure ». Ce pont, à deux voies seulement pour les véhicules et à sens unique dans les deux voies aux heures de pointe, n'est nullement accessible pour les automobilistes qui doivent emprunter une traversée en direction de Montréal en fin d'après-midi ou vers la Rive-Sud le matin.

Lors d'une récente conversation avec un confrère journaliste oeuvrant en Mauricie, celui-ci racontait à quel point il n'enviait rien aux citoyens des couronnes nord et sud de Montréal. Sur le pont Lavolette à Trois-Rivières, les heures de pointe sont tout simplement inexistantes pour les automobilistes et camionneurs quittant cette ville pour se rendre notamment à Bécancour ou Nicolet.

Résultat : si les citoyens montréalais ou ceux des régions périphérique doivent souvent prendre leur mal en patience pour arriver à temps au travail ou pour leur retour à la maison afin de remplir leurs obligations familiales, les transporteurs, eux, doivent faire des prouesses logistiques pour s'assurer que leurs camions effectueront leurs livraisons de marchandises à temps chez leurs clients et que leur itinéraire entre Montréal et la Rive-Sud ne sera pas perturbé en cours de route, et ce qu'ils entrent ou sortent de la Métropole.

Ces automobilistes et camionneurs n'ont certes aucune peine à imaginer le casse-tête que vivent leurs semblables des villes de la couronne nord qui entrent ou sortent de Montréal et qui doivent franchir... deux rivières et une autre île! Un scénario pire que leur lot quotidien de tribulations!



Eric Cloutier



**AIDE À LA
MISE DE FONDS
JUSQU'À
6500 \$! FAITES VITE!**

DU 14 MAI 2012 AU 31 JUILLET 2012, VOLVO OFFRE JUSQU'À 6 500 \$ D'AIDE À LA MISE DE FONDS SUR DES CAMIONS SÉLECTIONNÉS EN INVENTAIRE*.

*Les clients qui achètent des Volvo en inventaire non assigné de l'année-modèle 2012 ou antérieure entre le 14 mai 2012 et le 31 juillet 2012 sont éligibles à l'obtention d'une aide à la mise de fonds allant jusqu'à 6 500 \$, selon l'année-modèle du camion. Le montant peut également être appliqué à la réduction du prix de vente. Ce programme ne peut être combiné à aucun autre programme. Consultez votre concessionnaire pour tous les détails.

KENWORTH LANCE SON NOUVEAU K370 À SEATTLE ET MONTRÉAL

Coca-Cola hérite du premier modèle de ce camion à cabine avancée

Le fabricant de camions Kenworth a lancé en grandes pompes le K370, son nouveau camion vocationnel, le 24 mai à Bellevue dans l'état de Washington. La compagnie Cola-Cola, dont un centre de distribution se trouve dans cette banlieue de Seattle, hérite des deux premiers modèles de ce nouveau camion à cabine avancée (« cabover »). À son tour, six jours plus tard, le concessionnaire Kenworth Montréal lançait le K370 à ses locaux de l'arrondissement Saint-Laurent, à Montréal, où était tenue une journée porte ouverte pour promouvoir en même temps le nouveau T680 lancé par Kenworth en mars au Mid-America Trucking Show (MATS) et pour lequel le constructeur avait également organisé des essais routier sur la piste de l'usine Paccar de Mount Vernon (voir autre texte en page 8), le 24 mai.

Par Eric Cloutier



Kenworth Montréal a également inauguré un modèle K370, le 29 mai, lors de sa journée portes ouvertes.

En raison de son avant plat (« flat nose »), le K370 se veut particulièrement pratique entre autres pour les déplacements en milieu urbain et surtout pour des livraisons dans des zones exiguës et à forte densité commerciale telles que des rues étroites du Vieux-Montréal ou du Vieux-Québec. Ce camion, d'un poids de 33 000 livres, compte un frère jumeau, le K270 (26 000 livres) de classe 6, que Kenworth a dévoilé le même jour à Mount Vernon et dont *L'Écho* a pu faire l'essai routier.

Pour Coca-Cola Refreshments à Bellevue, l'acquisition officielle des deux premiers modèles K370 constitue un premier pas vers des ajouts importants que compte apporter ce centre de distribution à sa flotte de véhicules. Cinq autres modèles identiques ont été commandés par cette filiale de Coca-Cola qui embauche quelque 500 employés.



◀ Preston Feight, ingénieur chef de Kenworth Truck Company, Gary Moore, directeur général de Kenworth Truck Company et vice-président de Paccar, Bob Slack, vice-président des opérations de Coca-Cola Refreshments pour l'unité de marché du Nord-Ouest Pacifique, et Curt Kazen, directeur du centre de distribution de Bellevue.

« Le K370, tout comme le K270, constitue un excellent produit. Ce premier modèle que nous dévoilons est un tracteur hybride », a lancé Gary Moore, directeur général de Kenworth Truck Company et vice-président de Paccar.

Le camion a entre autres la particularité de compter un troisième siège placé entre ceux du conducteur et du passager.

« Le fait d'avoir un troisième siège offre surtout des applications supplémentaires à des compagnies qui vont se procurer ce modèle, que ce soit pour faire du transport de marchandises ou des déménagements par exemple. Plusieurs compagnies déploient parfois des équipes de trois employés pour un travail en particulier. C'est un des avantages et des possibilités que leur offre la cabine à trois sièges », a confié Preston Feight, ingénieur chef de Kenworth Truck Company, en entrevue à *L'Écho du transport*.

Les modèles K370 et K270 ont été conçus à l'usine Kenworth de Renton par l'équipe d'ingénieurs qu'il dirige. Le premier K370

vendu à Coca-Cola Refreshments est doté d'un moteur Paccar PX-6 250 hp d'une capacité de 6,7 litres avec couple de 660 lb-pi et d'une transmission automatique Allison 2500 HS à cinq vitesses.

Les applications pour les modèles K270 et K370 incluent entre autres la location, le remorquage, le dépannage, la cueillette et la distribution de marchandises, etc. Les deux modèles peuvent aisément être manœuvrés en tirant une remorque dont la longueur peut varier entre 16 et 28 pieds. La cabine, du pare-chocs avant au mur arrière totalise, elle, une longueur de 63,4 pouces.

Les sept véhicules K370 de Coca-Cola Refreshments ont été commandés auprès de MHC Kenworth à Atlanta. Coca Cola Refreshments opère également plus de 500 modèles de camions conventionnels Kenworth à tracteurs T370 hybrides diesel-électriques au Canada et aux États-Unis. L'un de ces tracteurs était également en vue à côté du K370 sur le terrain de stationnement du centre de distribution de Coca-Cola Refreshments à Bellevue.

La cabine du K370 compte trois sièges et une transmission automatique de modèle Allison 2500 HS à cinq vitesses. ▼





Le leader de la fabrication et la conception d'équipements pour l'environnement

me YouTube Twitter Facebook



Système à treuil hydraulique pour conteneur trans-roulier



Remorque à treuil hydraulique pour conteneur trans-roulier



Plate-forme fixe



Plate-forme amovible

Manufacturier
Tél: 450-689-1962 - Téléc.: 450-689-2527
www.laurin-inc.com



LE T680 À L'HONNEUR

à Mount Vernon et chez Kenworth Montréal (1^{ère} partie de 2)

Choisir son camion vocationnel demeure un art. Qu'il s'agisse d'un camion utilisé pour du transport interurbain, des déplacements régionaux, une utilisation locale, de l'excavation, des travaux publics, etc., le choix d'un tracteur de camion avec cabine de jour ou cabine de nuit, à transmission manuelle ou à transmission automatique (munie d'un bras de vitesse ou de simples boutons de commandes), demande du temps et une certaine réflexion, plusieurs facteurs devant être pris en considération. Un récent reportage effectué à l'usine Paccar de Mount Vernon dans l'État de Washington, à l'invitation du constructeur Kenworth le 24 mai, a aisément permis à *L'Écho du transport* de mesurer la teneur d'une telle affirmation. L'auteur de ces lignes est monté à bord de huit modèles de camions Kenworth dont le nouveau T680 lancé officiellement au Québec, cinq jours plus tard, chez le concessionnaire Kenworth Montréal lors d'une journée portes ouvertes organisée dans le cadre du Kenworth T680 Road Tour au Canada et aux États-Unis.

Par Eric Cloutier

L'Écho a testé ces différents modèles tantôt sur la piste d'essais de Paccar, tantôt sur route. Parmi ceux-ci, figuraient trois versions du nouveau camion T680 dévoilé en mars dernier par Kenworth lors du Mid-America Trucking Show (MATS) tenu à Louisville au Kentucky : un modèle à cabine de jour « Day Cab », un second avec cabine de jour allongée « Extended Day Cab » et le fameux modèle à cabine avancée avec couchette (« Sleeper »).

Les autres camions essayés étaient le T660 AeroCab, le T700 « Sleeper », le T800 « Extended Day Cab », le nouveau « cabover » K270 (voir autre texte sur ce camion à cabine avancée et son jumeau, le K370, aux pages 6 et 7 du présent numéro), ainsi que le modèle T370. C'est cependant au T680 et au T700 que s'attardera davantage le présent article.

VOUS CONDUISEZ UN AUTOBUS, UN TAXI, UN MINIBUS OU UN VÉHICULE LOURD ?

À COMPTER DU
30 JUIN 2012,
de nouvelles
règles concernant
l'alcool au volant
s'appliquent

SI VOUS CONDUISEZ UN AUTOBUS,
UN MINIBUS OU UN TAXI
(particuliers ou conducteurs professionnels)



RÈGLE

Zéro alcool

SANCTION

Interdiction de conduire ces
véhicules pour 24 heures

SI VOUS CONDUISEZ UN VÉHICULE LOURD
(particuliers ou conducteurs professionnels)



RÈGLE

50 mg d'alcool
par 100 ml
de sang (0,05)

SANCTION

Interdiction de conduire ces
véhicules pour 24 heures

RAPPEL

Si vous êtes âgé de 21 ans ou moins
(peu importe le véhicule conduit)

En tout temps et peu importe le véhicule que vous conduisez,
si votre taux d'alcool **dépasse 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (0,08),**
ou si votre capacité de conduire est affaiblie par l'alcool ou la drogue,
vous serez soumis à d'autres mesures et sanctions. Vous pourriez aussi
être poursuivi en vertu du Code criminel.

LORSQU'ON BOIT, ON NE CONDUIT PAS!
Pour en savoir plus : www.saaq.gouv.qc.ca

RÈGLE

Zéro alcool

SANCTION

Suspension immédiate
du permis de conduire
pour 90 jours

4 points d'inaptitude

Amende de 300 \$ à 600 \$
(plus les frais)

Société de l'assurance
automobile

Québec





La section centrale du tableau de bord dans le modèle T680 de camion Kenworth (photo du haut) est beaucoup moins inclinée que celle du tableau de bord dans le T700 (photo du bas).

Les particularités du T680

Première constatation sur le T680 : Kenworth vient de hausser, par rapport à ses autres modèles, la barre d'une coche en matière de qualité de conception, de fabrication, d'ergonomie et de fonctionnalité. Il faut dire que la conception et la construction du camion ont été basées initialement sur un sondage effectué auprès de mille utilisateurs de camions vocationnels de marque Kenworth pour connaître leurs attentes quant au type de véhicule lourd qu'ils souhaitaient conduire.

Selon Preston Feight, ingénieur chef de Kenworth et Michel Labelle, directeur des ventes chez Kenworth Montréal, il aura fallu quatre années à ce fabricant pour accoucher du T680 à partir de sa conception et de la consultation menée auprès d'un millier de chauffeurs.

« C'est la première fois que Kenworth effectue un exercice aussi poussé auprès des utilisateurs et qu'on voit des changements aussi majeurs en terme de haute technologie et de conception. Le coupé de la cabine a entre autres été revu et modifié pour lui donner plus de profondeur », a expliqué M. Labelle, en offrant à l'auteur de ces lignes une visite guidée de la semi-remorque thématique de Kenworth dans laquelle les visiteurs de la journée porte ouvertes de Kenworth Montréal ont pu voir et essayer les différentes composantes du T680 en pièces détachées.

L'essai sur piste du « Day Cab », effectué en premier, donne à lui seul une idée de l'esprit de renouvellement qui a animé Kenworth et que son équipe d'ingénieur et de concepteurs a réussi à insuffler au nouveau modèle de tracteur. Ce « Day Cab » était mû par un moteur Paccar MX 455/1650 et doté d'une transmission à 13 vitesses RTLO d'Eaton.

RÉDUISEZ LA CONSOMMATION DE CARBURANT et les ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

- ➔ Les dépenses en carburant influent grandement sur la rentabilité des entreprises de camionnage. Heureusement, plusieurs technologies permettent désormais d'améliorer le bilan énergétique des véhicules et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime du gouvernement du Québec offre

UNE AIDE FINANCIÈRE
POUVANT ATTEINDRE
30%
du coût d'acquisition
d'une telle technologie.

- ➔ Les économies de carburant permettent par ailleurs de récupérer rapidement l'investissement.



POUR EN SAVOIR D'AVANTAGE SUR LE VOLET ROUTIER DU PROGRAMME, CONTACTEZ-NOUS :
www.mtq.gouv.qc.ca | 1 877 635-8239 (sans frais) | peetm@mtq.gouv.qc.ca

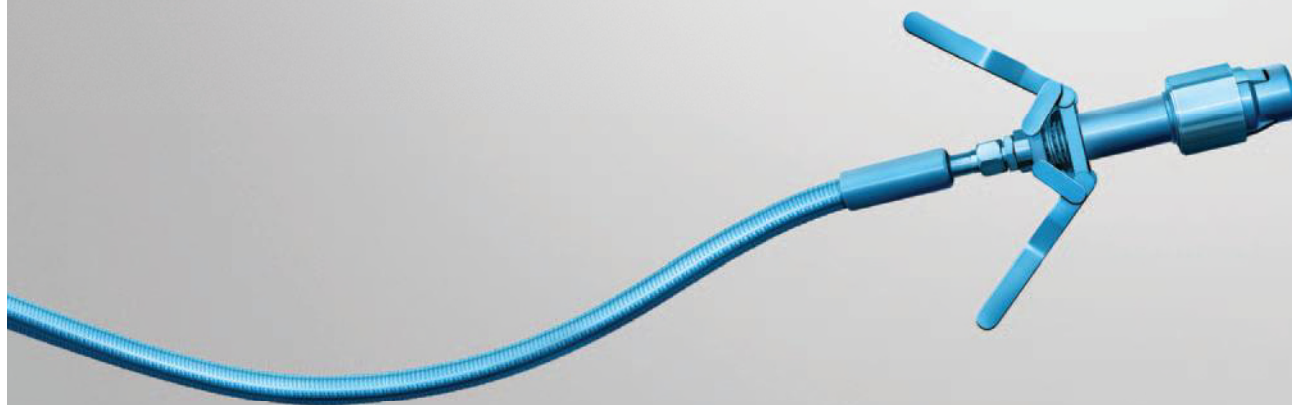
Transports
Québec

Faites le plein avec le bleu pour bien moins

LE GAZ NATUREL POUR VÉHICULES LOURDS : LA SOLUTION ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE POUR FAIRE ROULER VOS AFFAIRES

Économisez de 20% à 40%* sur vos coûts de carburant et réduisez les émissions de gaz à effet de serre de 20% à 25% en passant au gaz naturel pour véhicules lourds – une solution novatrice pour faire face aux nouveaux défis du transport. Pas surprenant que de gros joueurs comme Transport Robert et EBI-Environnement l'aient adoptée ! À titre de chef de file du gaz naturel pour véhicules lourds au Canada, nous vous offrons un service clés en main qui couvre chaque étape du processus :

- Évaluation technique du potentiel de migration vers le gaz naturel de votre flotte de véhicules;
- Analyse technico-économique et scénario de rentabilité complet;
- Gestion de projet et construction des stations d'approvisionnement;
- Livraison et ravitaillement en gaz naturel pour véhicules;
- Opération et entretien des postes de ravitaillement;
- Service de dépannage 24 heures aux stations d'approvisionnement.



*Ces économies sont à titre indicatif et sont basées sur des données historiques. Elles peuvent varier, entre autres, selon la taille du parc de véhicules lourds et l'évolution des prix du gaz naturel et du diesel.

LE VIRAGE BLEU VOUS INTÉRESSE ?

514 324-GMST (4678) / 1 855 324-4678 (sans frais)

gazmetrost.com

 **GazMétro**
SOLUTIONS
TRANSPORT

Le premier élément remarquable dès l'entrée dans la cabine du camion est le faible degré de bruit émis par le moteur, tant au démarrage du camion qu'une fois sur la route. Cette perception s'est confirmée lors des essais des versions « Extended Day Cab » et « Sleeper » du T680. Le modèle de jour à cabine avancée et lui aussi doté d'un moteur Paccar MX, en plus de compter sur une transmission 10 vitesses UltraShift LAS d'Eaton tout comme celle incluse dans le modèle à cabine avancée avec couchette. Cependant, le T680 de type « Sleeper » était équipé d'un moteur Cummins ISX15 dont le niveau de bruit ne s'avérait guère plus élevé que celui du Paccar MX.

Autre aspect important du T680 constaté par l'auteur de ces lignes et confirmé, quelques jours plus tard, par Michel Labelle : l'amélioration de l'ergonomie de la cabine du conducteur et en particulier dans la version allongée avec couchette. Cette amélioration

est nettement comparable avec la conception d'autres cabines de modèles « Sleeper » et en particulier avec celle du T700.

Le siège pivotant du côté passager et une table de travail rétractable et rotative, placée entre ce siège et la couchette, constituent deux éléments majeurs que ne compte pas le modèle T700 lancé en 2010 ni les autres camions de Kenworth, tous dotés de sièges passager et de tables fixes (voire seulement rétractables). Cette table peut entre autres accueillir un ordinateur portable et se trouve à proximité d'un mur doté de prises électriques et près d'un espace pour un téléviseur et d'un autre pour un four micro-ondes, tandis qu'un autre espace pour un réfrigérateur se trouve immédiatement derrière le siège du côté conducteur.

Quant au tableau de bord du T680, Michel Labelle raconte que celui-ci « se trouve à quatre pouces de plus vers l'avant », ce que l'auteur de ces lignes avait également



▲ Isabelle Gendron, directrice des ventes de Kenworth Canada pour l'Est du pays, et Michel Labelle, directeur des ventes de Kenworth Montréal.

les revêtements AGRO

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3
mmarcoux@agro115.qc.ca
Tél. : 450.776.1010
Sans Frais : 1.800.463.2906
Télééc. : 450.776.7009
www.agro115.qc.ca

Glis-Tout pour camion à benne basculante



NOUVEAU

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications :

- » Maximum 16' de large, longueur désirée.
- » En Glis-Tout (HMW) ou Glis-Tout Extra (UHMW noir).
- » Combinaison d'épaisseurs possible (1/4"-3/8", 3/8"-1/2", etc.)



LA RÉFÉRENCE DEPUIS

23 ANS!



Serious trucks.™

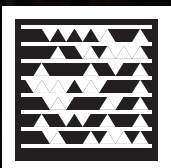


LES COURBES LE RENDENT EFFICACE. LE PROFIL NOUS DISTINGUE.

Western star est reconnue pour ses camions de belle apparence. Mais avec l'ensemble économie de carburant (ec) sur le 4900sb, nous sommes également reconnus comme l'entreprise qui a su allier le style classique avec des options aérodynamiques, légères et jusqu'à 530 chevaux-vapeur sous le capot pour créer le premier camion économique en carburant entièrement western star. **DÉCOUVREZ-EN PLUS AU WESTERNSTAR.COM**



WESTERN STAR™



SUR LA ROUTE?

Utilisez votre téléphone intelligent pour scanner ce code. Obtenez l'application gratuite au [HTTP://GETTAG.MOBI](http://GETTAG.MOBI)

WS/MC-A-449. Les spécifications sont sujettes à modification sans préavis. Western Star Truck Sales, Inc. est homologué ISO 9001:2008 et ISO 14001:2004. Droits d'auteur © Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Western Star Truck Sales, Inc. est une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une entreprise du groupe Daimler.



◀ Ce modèle T680 « Extended Day Cab » compte trois miroirs supplémentaires, soit un miroir latéral placé en haut de la portière de droite et deux autres installés complètement à l'avant du camion.

constaté lors des essais routiers à bord du T680 et du T700 dont la section centrale du tableau de bord, placée davantage en oblique par rapport à celle du T680, rapproche le bras de vitesse et certaines autres commandes plus près du conducteur.

Si la configuration du tableau de bord du T700 peut comporter un certain avantage pour le chauffeur, elle devient un inconvénient lorsque celui-ci doit traverser dans le siège du passager ou pour un éventuel passager assis à droite et dont l'espace pour les jambes s'en trouve plus restreint que dans le T680 dont l'inclinaison du tableau de bord est moins prononcée. Cette faible inclinaison du tableau de bord n'éloigne guère davantage les commandes et le bras de vitesse du conducteur.

Enfin, une autre innovation intéressante parmi celles constatées sur un modèle « Extended Day Cab » du T680 s'avère être la présence d'un miroir latéral en haut de la portière de droite et qui offre une vue sur le sol et le marchepied, ainsi que deux miroirs supplémentaires situés complètement à l'avant du camion. Ces trois miroirs s'ajoutent aux deux réguliers et réduisent considérablement les angles morts dans le champ de vision du conducteur qui peut, par exemple, apercevoir une automobile ou un cycliste qui longe la portière de droite du camion grâce au miroir latéral incliné vers le bas côté.

La suite de ce reportage, le contenu d'une conférence de presse donnée le 25 mai par Gary Moore, directeur général de Kenworth, et Preston Feight, ainsi que d'autres photos de l'intérieur de la semi-remorque du Kenworth T680 Road Tour, lors de son passage à Montréal, seront publiés dans le numéro de juillet-août 2012 de *L'Écho du transport*.

CHOIX, QUALITÉ ET FIABILITÉ!

Camions
Excellence
Peterbilt inc.
www.assocamion-bo-gatineo.com



PACCAR MX



**Nombreux camions en inventaire
livrables en seulement 48H!**

\$\$\$ FINANCEMENT SUR PLACE \$\$\$

STE-JULIE

450-649-3221

1041, rue Nobel (A-20)

LAVAL

450-628-3220

4205, desserte Est
Chomedey(A-13)

Suivez-nous sur Facebook

En voici un aperçu

8x camions avec benne basculante
3x camions avec bétonnière
2x camions roll-off
1x camion à rebuts

GOODYEAR



IL Y A UN NOUVEAU NOM EN SOLUTIONS
TOTALES POUR LES PARCS – *fleetHQ*^{MC}

Truckwise a toujours été là quand vous en aviez le plus besoin. Et puisqu'il fait maintenant partie du réseau *fleetHQ*, vous aurez accès à encore plus de produits innovateurs, plus d'information et plus de services à plus d'endroits partout au pays! Nos professionnels formés en matière de pneus peuvent vous aider à réduire les temps d'arrêt et à vous faire économiser de l'argent, grâce à des solutions comme un accès 24/7, une facturation consolidée et un suivi de performance de vos pneus. Chez *fleetHQ*, vos besoins sont toujours prioritaires!

Pour adhérer au réseau *fleetHQ*, recherchez l'enseigne *fleetHQ* là où se trouvaient des centres Truckwise, ou visitez fleetHQ.com/signup.



©2012 Goodyear Canada inc. Tous droit réservés.



Des solutions d'affaire pour votre parc, de Goodyear™

CONNAÎTRE LES BESOINS de sa clientèle

Chaque année, des milliers de produits ratent leur cible et coûtent des millions de dollars aux entreprises. Une recherche suggère que près de 3000 idées brutes s'avèrent nécessaires afin de fabriquer un seul nouveau produit qui connaisse la réussite commerciale. Les fabricants de camions n'échappent pas à cette recherche incessante d'innovations.



Par Michaël Bourque

Quels sont les besoins, les désirs et les préférences de notre clientèle? Voilà la question qui obsède n'importe quel entrepreneur. Pourquoi? Parce que de la réponse à celle-ci découlera souvent d'importants investissements. Les nouveaux produits constituent le pivot de l'entreprise. Ils lui permettent de croître, mais les risques financiers les sous-tendant s'avèrent élevés.

Bien entendu, il y a une différence entre le fait de lancer un produit ou une technologie révolutionnaire sur le marché et le fait d'apporter des modifications à un produit déjà existants. Le risque n'est pas le même. Par contre, dans le deuxième cas, les fabricants ne doivent pas pour autant moins bien connaître les goûts de leur clientèle.

Prenons par exemple les camions de livraisons ou déménagement.

Pour Louis Lévesque, gérant des ventes chez Kenworth Maska, le client regarde surtout le braquage car la plupart du temps un camion de déménagement possède une

boîte assez longue. Le fabricant cherchera alors à développer ses camions en prenant compte de cela. Il cherchera à doter ses camions d'un rayon de braquage plus faible afin que ses clients puissent bénéficier d'une manœuvrabilité accrue sur les chantiers de construction et dans les espaces urbains.

Des besoins en constante évolution

M. Lévesque a noté une évolution au niveau des habitudes livreurs. « Sur le terrain, les clients nous disent : « Ce n'est pas des chauffeurs de camions que j'ai, ce sont des livreurs. » Ils cherchent alors à doter leur camion d'une transmission automatique comme une Allison ou une Ultra Shift de Eaton », mentionne-t-il.

En effet, depuis dix ans, la part de marché des transmissions automatiques Allison s'est accrue de façon très significative, notamment dans l'industrie de la construction.

Il est essentiel de bien comprendre à qui est destiné un produit.

Les clients regardent également la facilité d'accès à la cabine et au capot incliné pour obtenir une meilleure visibilité.

« L'idéal est de leur donner un aquarium pour être dans le trafic à Montréal. Il faut leur faciliter la tâche au maximum », caricature M. Lévesque.

« Chez Kenworth, l'avantage que nous avons est que nos miroirs sont fixes après la cabine. Lorsque qu'un gars recule dans un coin serré et qu'il ouvre sa porte pour sortir la tête, le miroir, lui, reste fixe après la cabine. Le chauffeur peut donc continuer à voir contrairement à d'autres camions où le miroir s'éloigne comme c'est le cas dans une voiture », explique-t-il.

Les clients vont aussi chercher à avoir un siège passager à deux places au cas où le chauffeur aurait besoin d'un ou deux hommes pour l'aider ou s'il veut embarquer des matériaux de construction.

« Des nouveaux modèles ont déjà été lancés pour Kenworth. On va avoir le K370 et le K270, des petits « flat nose ». Ceux-ci ont

CONSTRUIT



CONSTRUIT COMME UN CAMION MACK®

Sans aucun compromis



AVANTAGE n°68

LE SYSTÈME SCR CLEARTECH™ DE MACK®, CHEF DE FILE DE L'INDUSTRIE ET CERTIFIÉ PAR L'EPA, N'ÉMET PRATIQUEMENT AUCUNE ÉMISSION TOUT EN PROCURANT UNE PUISSANCE EXCEPTIONNELLE ET UNE MEILLEURE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE.

VOYEZ-EN TOUS LES AVANTAGES AU WWW.MACKGRANITE.COM

©2010 Mack Trucks, Inc. Tous droits réservés.

ClearTech™
SYSTÈME SCR

déjà été lancés à Louisville Kentucky. Notre premier K3 rentre au mois de juin. Ce sont des petits « cab over » (camions à cabine avancée)», affirme-t-il (voir autre texte dans le présent numéro).

Un « cab over » ou cabine avancée est le style de carrosserie des camions et des fourgonnettes ayant le moteur positionné sous la cabine, elle-même disposée sur l'essieu avant. Cela offre une visibilité encore plus courte pour aller travailler dans le Vieux-Montréal par exemple.

Bien entendu, il existe plusieurs modèles de camions qui répondent de manières différentes aux besoins des clients. Par exemple, les camions de Postes Canada constituent une des plus petites formes de camions de livraison, car ils sont destinés à voyager à travers les rues du quartier. Certains camions postaux ont le volant et les pédales sur le côté droit du camion plutôt que sur le côté typique de gauche. Cela permet aux travailleurs de bureaux de poste d'avoir un accès plus facile aux boîtes aux lettres qui se trouvent sur le côté droit d'une route.

Postes Canada possède le plus grand parc de véhicules de livraison au Canada, soit plus de 7 300 véhicules parcourant plus de 79 millions de kilomètres par année

Dans un autre ordre d'idée, Mario Gabriel, représentant des ventes chez Centre du camion Ste-Marie affirme que certains clients veulent

savoir s'ils vont pouvoir conduire avec un permis de classe 5. Ensuite, ils veulent acheter un camion qui va peser moins de 3 000 kilos pour ne pas avoir à passer d'inspection annuelle.

« C'est sur qu'ils veulent avoir un camion de classe 5 qui va leur donner le plus de possibilités de charges. Ils veulent mettre la boîte la plus longue possible et veulent toujours avoir le plus de poids à l'intérieur. Naturellement, il y a aussi le prix qui joue beaucoup. »

Les besoins des clients sont en constante évolution. D'une part, ils recherchent des innovations techniques comme celles concernant le moteur dans le but de bénéficier d'une économie de combustible et d'un meilleur ratio puissance/poids.

Ils demandent une suspension plus efficace pour les travaux nécessitant une grande stabilité, pour un meilleur confort et une réduction des vibrations. Ils désirent des innovations au niveau du radiateur pour améliorer la capacité de refroidissement et prévenir les dommages.

Ils souhaitent également un camion facile d'entretien qui est doté d'une cabine légère qui permet de maximiser les profits à la charge et qui résiste à la corrosion.

Un être humain à l'intérieur

Toutefois, bien que les innovations sur la machine soient essentielles mais il ne faut pas oublier que c'est un être humain qui est à l'intérieur.

Il faut allier confort et fonctionnalité. Aujourd'hui, la plupart des fabricants misent sur un habitacle confortable, ergonomique.

Les conducteurs se plaignent souvent d'inconfort ou de douleurs dans le bas du dos. Au Royaume-Uni, on a même commencé à parler de « microtraumatismes répétés du conducteur ». Parmi les blessures rapportées, mentionnons les crampes au pied, les douleurs dans le bas du dos, la raideur de la nuque et la fatigue dans les épaules, qui peuvent résulter d'une mauvaise posture, du stress, de la tension et de l'adoption forcée d'une posture pendant longtemps. Les microtraumatismes répétés du conducteur sont une forme de trouble musculo-squelettique lié au travail. Pour s'assurer une conduite confortable, il faut être attentif aux caractéristiques de conception de l'habitacle offrant du confort physique et thermique, à l'espace laissé au conducteur, au niveau de bruit et aux fonctions d'ajustement.

L'intérieur du véhicule devrait pouvoir s'adapter à des conducteurs de tailles et de carrures différentes de façon à ce qu'ils puissent atteindre les pédales et les commandes, conserver un dégagement à la tête adéquat, être assis suffisamment haut pour bien voir par le pare-brise avant, par les glaces latérales et dans les rétroviseurs et pour tenir le volant sans étirer les bras.


Le conducteur doit conserver un espace suffisant (25-30 cm) entre le volant et son torse (sternum) afin que la ceinture de sécurité et le coussin gonflable puissent offrir une protection maximale en cas de collision. La colonne de direction ne doit pas nuire au mouvement des jambes ni accrocher les genoux lorsque le conducteur entre dans le véhicule ou qu'il en sort, lorsqu'il manœuvre le volant ou lorsqu'il se sert des pédales.

Ils cherchent également à offrir des camions possédant une isolation acoustique améliorée car un faible niveau sonore favorise la détente et réduit le stress lié à la conduite.




FOURGONS
ELITE
TRUCK BODIES

Des **véhicules personnalisés**
pour des **métiers spécialisés**

La différence Élite:
Le **manufacturier de fourgons**
vous offrant la **plus grande**
gamme de produits au Québec.





225, avenue Saint-Sacrement
Québec (Québec)
Canada G1N 3X8

Téléphone : 418-687-4040
Télécopieur : 418-687-1111
Sans frais : 1-877-778-4040

www.fourgonselite.com

Commodore et Plan Nord vont de paire chez Fourgons Élite

Fourgons Élite, une entreprise de fabrication de carrosseries sur mesure pour tout genre de camion basée à Québec, conçoit et produit autant des boîtes de transport, des boîtes réfrigérées et spéciales que des cabines-dortoirs, des remorques, plateformes et carrosseries utilitaires notamment. En matière de carrosseries utilitaires justement, cette compagnie a développé entre autres le Commodore, un véhicule-atelier coffré des deux côtés et qui sert principalement lors de projets en lien avec le développement du Plan Nord par le gouvernement du Québec.

Selon Diane Bergeron, de Fourgons Élite, le Commodore contient des coffres à l'intérieur et sur les côtés.

« À l'origine, on fabriquait nos modèles Commodore avec des tracteurs de camions de service de marque Hino. Maintenant, on en fabrique avec des tracteurs d'autres marques : Ford 550, Isuzu, etc. Le principe de notre travail, et ce peu importe le type de véhicule qu'on produit, c'est de prendre le tracteur existant de confectionner une remorque selon les spécifications que notre client va nous donner. Dans le fond, on fabrique des carrosseries qui vont sur des camions porteurs, qu'il s'agisse de camions-cubes, de boîtes réfrigérées standards, etc. On prend des équipements existants. Ensuite,

on les modifie et on les adapte », explique Mme Bergeron.

Fourgon Élite, connue auparavant sous le nom d'Idéal Body de sa fondation, en 1947, à 1999, a pris le virage du fourgon spécial dans les années 2000. Elle fabrique notamment des fourgons pour les véhicules d'interventions servant, par exemple, pour les plongeurs de la Sûreté du Québec, le transport d'explosifs, le déplacement de prisonniers (fourgons cellulaires), etc.

Dans le cas du Commodore, le coffre situé à l'avant sert d'atelier de travail. Le commodore peut, par exemple, avoir une vocation de véhicule de service ou de véhicule utilitaire. Le système de verrouillage des coffres est intégré au véhicule.

De façon générale, la compagnie Fourgons Élite aura besoin de six à sept semaines pour livrer un produit fini à un client, tout dépendant de la complexité du dossier soumis à ses ingénieurs et des travaux de conception, de modification et d'adaptation à effectuer. (EC)



Nous sommes en mode embauche pour certain postes

Contactez nous à : info@kenworthmaska.com

MAINTENANT OUVERT

Kenworth Maska

Tél. : 450 444-5600
Fax : 450 444-5640

www.kenworthmaska.com

690 Montée Monette, St-Mathieu-de-Laprairie, Qc. J0L 2H0
Sortie 38 de l'autoroute 15 vers les lignes Américaines à Lacolle

Un créneau à la hausse avec des camions qui ont du muscle...

Le transport de produits chimiques en citerne dans les régions éloignées

Le transport de produits chimiques en citerne dans les régions éloignées du Québec connaît une bonne croissance depuis quelques années en profitant du « boom » de l'exploitation des ressources naturelles. Le succès des transporteurs exige des camions musclés pour affronter des situations extrêmes de façon sécuritaire.

Par Mario Dubois

Cette industrie compte plusieurs centaines d'entreprises à l'échelle québécoise. Mais à peine quelques dizaines de « joueurs de chez nous » habitués aux réalités climatiques et aux conditions routières hostiles desservent les territoires nordiques de la province. La plupart d'entre eux sont de petite taille. Des colosses comme Quality Carriers, Trimac et Servitank font néanmoins sentir leur présence grâce à des alliances avec des partenaires d'ici.

C'est un créneau en pleine expansion ces trois dernières années, à cause principalement de l'effervescence du secteur minier au Québec et pétrolier dans l'ouest du pays, souligne Norbert Demers, président du groupe Transport O.S.I., un transporteur nord-américain de produits chimiques en



▲ Le modèle de tracteur Western Star 4900 SF est très performant et résistant dans les conditions de route difficiles des régions nordiques

citerne situé à Bécancour. « Depuis un an, dit-il, nous assistons à une augmentation du volume d'affaires de 15 % à 30 % dans l'industrie, principalement au Québec, grâce au Plan Nord. »

Selon lui, les compagnies de camionnage québécoises sont mieux positionnées pour en tirer profit au maximum. La proximité des dessertes du Nord avantage les transporteurs du Centre et de l'Est du Québec qui possèdent une meilleure connaissance du terrain. « Mais livrer des produits chimiques dans les régions éloignées et très éloignées coûte beaucoup plus cher parce que l'accès là-bas est difficile », explique Norbert Demers. Il cite en exemple les frais excédentaires engagés dans la consommation du carburant,

l'arrimage optimal des composants des tracteurs, les réparations et l'entretien.

L'adaptation des fonctions vitales des équipements constitue un défi majeur. Sur la plupart des routes du Québec (Québec, Montréal, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saguenay-Lac-St-Jean), les camions vendues par les fabricants de matériel roulant (Western Star, International, Kenworth, Peterbilt, Freightliner, etc.) répondent aux besoins de la flotte des transporteurs de produits chimiques en citerne.

Mais quand les poids lourds parcourent de longs trajets plus au nord en province, c'est une autre histoire. Les chemins précaires, parfois en gravier, ressemblent à des « planches à laver ». Ils occasionnent beaucoup de vibrations. Les tracteurs



◀ L'industrie du transport de produits chimiques connaît une forte croissance dans les régions éloignées du Québec, selon Norbert Demers, président du groupe de Transport O.S.I.

conventionnels fabriqués majoritairement aux États-Unis usent plus vite. Ils ne résistent pas aussi longtemps qu'on le voudrait. « Ce n'est pas facile de trouver un produit qui combine durabilité et légèreté, mentionne le dirigeant de Transport O.S.I. Le poids des cargaisons étant limité, si nos véhicules sont trop pesants, il y aura un impact sur la tarification. Cela devient donc moins rentable. »

Lorsque les camions se dirigent sur la Côte-Nord (Sept-Îles, Baie-Comeau et Port-Cartier), le climat plus rigoureux, les routes plus accidentées et les parcours plus montagneux donnent beaucoup de fil à retordre aux mastodontes qui doivent tirer et retenir une citerne de plusieurs dizaines de milliers de livres. « C'est deux fois plus exigeant pour les tracteurs et tout aussi risqué pour les chauffeurs » qui s'aventurent dans ces recoins reculés comme Fermont, argue Norbert Demers.

Les entreprises de transport de produits chimiques en citerne sont donc amenées à rivaliser d'ingéniosité pour donner plus de muscles aux composants d'un camion (provenant parfois de fournisseurs différents) à l'aide d'attaches plus solides. « On accroît par exemple la capacité de charge de l'essieu avant (jusqu'à 14 000 livres). On grossit l'essieu arrière (1/2 pouce d'épaisseur). On solidifie le pont de transmission (différentiel) et la suspension. On fixe plus durablement les garde-boue. On balance les tambours de roues », relate Daniel Paquet, directeur des ventes au Centre du camion Beaudoin, à Drummondville, qui fait partie du Réseau dynamique International.

Des transporteurs routiers de produits chimiques en citerne compensent à l'occasion l'animosité des parcours par la

force du moteur et par le tonus du châssis du tracteur. Au besoin, si la route s'y prête, les mécanos peuvent également introduire les plus récentes innovations technologiques : tractions antidérapantes, tambours de roues centrifuges, pneus simples, freins ABS.

Compte tenu de l'évolution de la demande récente dans le nord québécois et canadien - c'est un petit marché en Amérique du Nord -, les manufacturiers font des efforts pour produire des tracteurs plus robustes qui soient le plus léger possible. Norbert Demers cherche cette perle rare. Par exemple, Transport O.S.I. vient d'acquérir le modèle Western Star 4900 SF. « C'est un camion très performant et résistant aux routes du nord, sans être une machine de guerre », signale Francis Charland, directeur général du concessionnaire à Bécancour qui vend des produits fabriqués par le géant Daimler Trucks.

De style classique, « haut de terre », le Western Star 4900 SF est « fait pour se faire brasser ». Sa structure robuste enveloppe et protège mieux les composants clés du poids lourd. L'ossature de la cabine est renforcée, tout comme le tableau de bord. Les pare-chocs se réparent facilement. La couchette, plus légère, est composée de matériaux composites. Le camion est doté d'un système électrique traditionnel (*point to point*), ce qui facilite la réparation », précise Francis Charland.

L'usage d'un système de télécommunications par satellite relié aux fonctions vitales du

tracteur est un autre incontournable dans le Nord canadien. Dans les régions éloignées, les interruptions de service du réseau cellulaire sont fréquentes entre la société de transport et le chauffeur. Les conditions routières et météorologiques peu commodes, combinées aux risques d'accidents plus élevés dans ces contrées nordiques, requièrent l'utilisation d'un dispositif de géo-localisation de type Shaw Tracking. L'outil permet en plus de faire le monitoring des habitudes de consommation de carburant, de conduite du camionneur, du comportement des pièces névralgiques de ces véhicules à vocation spécialisée.

Transport O.S.I. expérimente même un dispositif de caméras fixées à l'avant du camion afin de recenser notamment les pointes critiques des trajets, les tronçons de routes pénibles (pentes, côtes, descentes, courbes), l'état des chemins endommagés (trous). « Les chauffeurs peuvent documenter les circonstances dans lesquelles se produisent les bris d'équipement durant les livraisons. Nous pouvons aussi signaler les situations problématiques au Ministère du Transport », fait remarquer Norbert Demers.

Considération technique essentielle, l'habitacle confortable des tracteurs confère une autonomie indispensable à la survie du chauffeur. Les longs itinéraires, le climat rigoureux et l'isolement nécessitent des commodités de base : génératrice, chauffage, frigo, micro-ondes, etc.

« Nos chauffeurs sont expérimentés et débrouillards. Ils possèdent des notions de mécanique mises à l'épreuve dans des situations délicates. Il mérite le maximum de confort ! », conclut le patron de Transport O.S.I.



Ce camion de la flotte de Transport O.S.I. livre des produits chimiques en citerne vers les mines du Nord québécois.

ÈRE DE CROISSANCE, VRAC ET RELOCALISATION pour Transport O.S.I.

Transport O.S.I., l'entreprise que préside Norbert Demers et qui s'est surtout spécialisée dans le transport de produits chimiques en citerne (voir également autre texte en pages 20 et 21), connaît un regain après avoir traversé des années difficile depuis la crise économique de 2008. Au point où la compagnie a déménagé ses pénates de Trois-Rivières à Bécancour et décidé d'injecter un million de dollars dans un nouveau bâtiment de 5 400 pieds carrés, tout en investissant un autre 900 000 \$ pour ajouter six camions à sa flotte de véhicules. L'autre projet majeur de Transport OSI, dont l'inauguration officielle du nouvel édifice a eu lieu le 29 mai, consiste à développer un nouveau créneau dans le transport en vrac.

Par Eric Cloutier

Transport O.S.I. prévoit, du même coup, augmenter ses effectifs de 12 employés permanents pour passer éventuellement de 38 à 50 au terme d'une période de recrutement déjà amorcée depuis un moment. L'entreprise entend avant tout profiter ardemment des retombées économiques qu'entraîne le vaste chantier du Plan Nord.

Cependant, pour amorcer un retour à la prospérité, Transport O.S.I. a dû prendre

des mesures pour transformer une baisse de 21 % de son chiffre d'affaires en 2008 en une hausse de 51 % en 2012 et ces investissements de 1,9 million \$ ont fait partie de ces décisions.

« À l'automne 2008, j'ai organisé une réunion pour avertir mes employés qu'on s'en allait vers une récession. Ils m'ont tous regardés avec un air incrédule en me disant : « T'es fou ! On n'a pas de camion dans la cour ! ».

Pourtant, j'avais un pressentiment que les affaires allaient descendre. C'était au mois de novembre. En janvier 2009, j'enregistrais une baisse de 38 % de mon chiffre d'affaires, ça voulait alors dire que sept à dix de nos camions restaient maintenant garés dans la cour. Nos employés ont accepté des baisses de salaires et tout le monde a mis l'épaule à la roue pour traverser cette mauvaise passe. Nous avons remis nos plus vieux camions dans la cour. Dans l'industrie, à peu près tous les transporteurs ont fait la même chose », a raconté Norbert Demers, en conférence de presse.

L'entreprise de M. Demers, dans laquelle son épouse, Sylvie Sirois-Demers, occupe le poste de vice-présidente et administratrice, avait été acquise en 1998, à l'époque où elle s'appelait Transport J.L. Chandonnet. Devenue ensuite Transport O.S.I., l'entreprise comptait alors 17 employés, 15 camions et un client.

Aujourd'hui, Transport O.S.I. totalise aujourd'hui 45 employés dont 35 chauffeurs, une flotte de 30 camions et remorques, ainsi qu'un groupe de cinq clients. Environ 80 %



Quelques-uns des tracteurs que compte Transport O.S.I. dans la cour arrière de ses nouvelles installations de Bécancour.

des produits transportés par les camions de Transport O.S.I. le sont par citerne, le vrac constituant le 20 % restant.

« C'est vraiment le Plan Nord qui m'a permis d'amorcer le redressement de mon entreprise et de repartir. Mes camionneurs transportent des produits à Fermont et dans le Nord du Québec pour les entreprises minières. Depuis l'an dernier, on transporte du bitume pour les routes car elles sont actuellement refaites là-bas », renchérit M. Demers.

Environ 60 % des livraisons qu'effectuent Transport O.S.I. se font au Québec, tandis qu'un autre 20 % des destinations de marchandises de ses clients se situent en Ontario, à Terre-Neuve, au Labrador et au Nouveau-Brunswick. Les autres provinces canadiennes reçoivent 10 % des autres marchandises transportée par l'entreprise de Norbert Demers qui achemine également 10 % des marchandises qu'elle transporte aux États-Unis.

« Gérer une croissance de 50 % en quelques mois, c'est énorme pour une compagnie de transport comme la nôtre. On ne peut pas dire à des camionneurs qu'ils vont rouler 48 heures dans la même journée », précise-t-il.

En se relocalisant à Bécancour, l'entreprise s'est notamment dotée d'un vaste atelier mécanique et d'une cour adaptée sur mesure pour les gros véhicules.



▲ Norbert Demers (au centre), président de Transport O.S.I., était accompagné de son épouse, Sylvie Sirois Demers, vice-présidente, et de Gilles Mailloux, directeur général de l'entreprise, lors d'une conférence de presse dans les nouveaux locaux de celle-ci, le 29 mai, à Bécancour.

« L'atelier mécanique représente la grosse différence si on le compare à celui qu'on avait à nos anciens locaux de Trois-Rivières », soutient M. Demers en soulignant que les employés disposent d'un espace de travail beaucoup plus grand.

Renouvellement technologique

Transport O.S.I. a profité de la récession et de la baisse de ses activités pour renouveler ses équipements informatiques et bureautiques. En ce qui concerne sa flotte de camions, l'entreprise a doté ses unités de systèmes de géolocalisation de la compagnie Shaw Tracking au cours de l'été 2009. Elle a depuis

rééquipée ses camions de modèles plus récents pour mieux situer chaque véhicule, suivre ses déplacements et analyser la méthode de conduite de chaque chauffeur.

« La flotte de véhicules de Transport O.S.I. est composée de tracteurs ultramodernes, en excellente condition et à la fine pointe de la technologie. Les camions semi-remorques, les citernes de deux et de quatre essieux, ainsi que les remorques à bennes basculantes de type bi-train, réussissent toutes les inspections minutieuses et se conforment aux règlements en vigueur quel que soit la province ou l'État », conclut l'entreprise dans un communiqué.

POUR BIEN RÉPARER DU PREMIER COUP

MINIMISER L'IMPRODUCTIVITÉ ET MAXIMISER LES PROFITS

Une formation en ligne destinée aux spécialistes des camions lourds. Camions sur demande est un moyen simple et efficace de perfectionner ses connaissances, n'importe quand et n'importe où.

**TÉLÉPHONEZ DÈS
AUJOURD'HUI
POUR UN AVANT-GOÛT GRATUIT
888-224-3834
WWW.CAMIONSURDEMANDE.CA**



Canada Financé par le Programme des conseils sectoriels du gouvernement du Canada.





JOVAN TRANSPORT FÊTE SES 25 ANS

L'expérience et la fougue de la nouvelle direction

Jovan Transport, spécialisé dans le mouvement de lots brisés, à l'échelle de l'Amérique du Nord, fête ses 25 ans. Le transporteur routier de Saint-Eustache a quadruplé sa flotte depuis le changement de propriétaire, il y a sept ans. Les deux nouveaux dirigeants misent sur « l'expérience et la fougue » pour mettre « les pieds dans la cour des entreprises de camionnage de taille moyenne ».

Par Mario Dubois

La PME de transport général compte sur une équipe de 22 employés et une escouade de 15 chauffeurs indépendants exclusifs capables de répondre à la demande de quelque 600 clients. La direction a grossi et renouvelé sa flotte depuis 2005. Le groupe a maintenant 11 camions et 25 remorques, contre trois et cinq, il y a sept ans. D'ici à l'automne, il prévoit l'embauche de cinq nouveaux chauffeurs associés et d'un nouveau conducteur salarié.

Jovan Transport détient dix tracteurs de 10 roues, en plus d'un camion de ville Peterbilt (2008). Les trois plus vieux véhicules roulent depuis une douzaine d'années (deux Peterbilt et un International). Sept autres unités plus récentes se sont ajoutées depuis 2007 : trois International (2005-2006), un Kenworth (2004), un Peterbilt Legacy 379 (2009), un Kenworth 660 (2011) et un Peterbilt 386 (2012). Chaque année, il y a un renouvellement d'équipements.

La compagnie de transport propose différentes catégories de remorques à deux essieux : fermées de 53 pieds (« dry box »), plateformes (« flat bed ») et surbaissées (« step deck »). Elle utilise aussi un camion de ville équipé d'une plateforme amovible (« tail gate »). Il y a trois remorques à plateau (« flat bed ») de marque Manac. En 2012, Jovan Transport a acheté 22 autres modèles fermés sous la bannière Vanguard. Ils complètent les

huit autres actifs du parc routier : cinq Utility, deux Wabash et un Manac.

Depuis mars 2011, Jovan Transport a pris possession d'installations neuves sur la rue Poirier à Saint-Eustache, à proximité de l'autoroute 640. Le bâtiment de 17 000 pieds carrés abrite des espaces de bureaux (3 600 pieds carrés), un entrepôt (10 000 pieds carrés) et un atelier mécanique (3 600 pieds carrés). Le lieu d'entreposage s'ouvre sur quatre portes de quai de chargement, en plus d'une porte au niveau du sol. La zone dédiée à la réparation et à l'entretien des poids lourds comprend aussi quatre portes au niveau du sol.

« On est devenus plus autonomes et plus performants sur le plan des opérations. Nous étions trop à l'étroit dans nos anciens locaux pour prendre de l'expansion. Jusque là, on travaillait trois fois plus pour faire le même argent. L'aménagement dans notre nouveau siège social, c'est notre trophée », explique Martin Groulx, président de Jovan Transport.

Les bâtiments des plus modernes, les aménagements extérieurs et le stationnement des poids lourds courent sur un terrain clôturé de 180 000 pieds carrés. Le complexe est doté d'un accès contrôlé des portes à l'interne et d'un système de caméras de surveillance (certificat C-TPAT) visant à répondre aux mesures anti-terroristes exigées par les autorités américaines. Le transporteur routier profite également d'un point de service en Georgie, en banlieue d'Atlanta.

Les installations de Saint-Eustache incluent des activités connexes. La société de transport exploite aussi Mécanique C.G. qui est l'agent autorisé de Wizards sur le territoire Laval-Rive-Nord, la plus grosse agence de location de remorques au Canada. Jovan Transport répare et fait l'entretien de ses propres véhicules, des poids lourds de certains transporteurs et des remorques louées par Wizards. Le groupe gère en plus une unité dédiée au courtage de transport.

« Cette diversification permet d'augmenter notre efficacité au chapitre de la gestion des coûts, du temps et de la logistique », explique le vice-président, Daniel Choinière. « Depuis avril dernier, Jovan Transport a mis en place un département des ventes afin d'accroître son potentiel d'affaires. Jusqu'à maintenant, nous nous étions efforcés de consolider et

de développer notre marché en s'assurant de bien faire ce que nous faisons déjà. »

L'entreprise dessert l'ensemble du territoire des États-Unis. Elle couvre principalement le Mid-Ouest. Jovan Transport a élargi sa desserte à l'Ouest canadien depuis sept ans, à la faveur du boom économique dans cette région. Auparavant, l'organisation ratisait un rayon d'action d'environ 240 kilomètres de Montréal. Le groupe récupérait les commandes des clients à différents endroits (en mode LTL) que les chauffeurs expédiaient aux pays de l'Oncle Sam.

L'essor de l'entreprise depuis 2005 est attribuable à l'excellence du service à la clientèle, à la personnalisation de la prestation de service, à l'adaptation aux besoins des clients, à la vigilance des suivis, à l'engagement des chauffeurs et à l'usage des équipements adéquats. « C'est vraiment l'approche-client et la gestion des opérations avec une solide équipe qui ont fait la différence », mentionne Daniel Choinière.

Jovan Transport a presque doublé ses revenus depuis sept ans. En 2013, la direction prévoit une croissance de l'ordre de 10 %. Et elle escompte maintenir ce rythme sur une base annuelle dans l'avenir, sous réserve

de l'évolution du prix du carburant et de la situation de l'économie en Amérique du Nord.

L'expansion rapide tient au fait que le transporteur bénéficiait déjà d'une bonne réputation dans l'industrie quand les nouveaux patrons l'ont acheté en novembre 2005. Et l'autre carte cachée, c'est que l'un des deux associés, Martin Groulx, avait travaillé comme chauffeur et répartiteur chez Jovan Transport à partir de 2003. Il avait ses racines, détenait l'expertise sur le terrain. L'autre partenaire, Daniel Choinière, une vieille connaissance de l'ancien propriétaire, c'était un ancien client de Jovan Transport. Il était très actif dans le milieu du camionnage sur le plan de l'administration et de la gestion depuis les années 1980.

« Lorsque l'ex-propriétaire a voulu vendre, nous avons fait faire une étude de faisabilité en examinant toutes les options. On a vu le potentiel. Et on a décidé de plonger », relate Daniel Choinière. Depuis lors, les deux associés ont mis les bouchées doubles. Ils ont su développer une complicité qui combine dynamisme et maturité. « L'objectif, résume le vice-président de Jovan Transport, c'est de bâtir un esprit d'équipe qui a une vision à long terme. »



▲ Les nouveaux dirigeants de Jovan Transport, Martin Groulx (président) et Daniel Choinière (vice-président) ont acheté l'entreprise en 2005.

LES VASTES UNIVERS DES LUBRIFIANTS ET BIOCARBURANTS

Des huiles moteurs jusqu'à l'éthanol à base de matières résiduelles

Lorsqu'on parle de produits pétroliers et de biocarburants dans l'industrie du camionnage et celle de l'automobile, ces deux univers distincts dans lesquels on entre s'avèrent être des plus vastes, qu'il s'agisse d'huiles moteurs, de graisses, de produits biodégradables, de liquides de refroidissement longue durée ou encore d'éthanol produit à base de matières résiduelles et non pétrolières. Ce type d'éthanol existe en effet puisque la multinationale Enerkem a annoncé, le 7 juin, qu'elle en amorcera la production à son usine de démonstration basée à Westbury, dans les Cantons-de-l'Est. Cela ne laisse cependant pas en reste d'autres compagnies québécoises plus traditionnelles telles que les groupes Crevier et Harnois qui, elles, font beaucoup de promotion en matière d'huiles moteurs notamment.

Par Eric Cloutier

La première possède entre autres une division nouvellement appelée Crevier Lubrifiants (jadis LSL ou Lubrifiants Saint-Laurent) et fabrique ses propres produits. De plus, elle distribue exclusivement, pour l'Est du Canada, ceux de la compagnie Chevron, l'un des plus importants fabricants nord-américains de lubrifiants industriels et commerciaux, sous la marque Delo. La seconde, elle, distribue les produits lubrifiants de marque Mobil que fabrique la compagnie Imperial Oil, mieux connue du grand public sous sa raison sociale Esso.

Les produits Delo de Chevron

Au cours de l'inauguration de la nouvelle usine de Crevier Lubrifiants dans le parc industriel de Longueuil le 19 avril dernier, Plusieurs

fournisseurs de produits pétroliers de cette filiale du Groupe Crevier étaient présents, dont les représentants de son principal fournisseur, Chevron, qui avait déplacé pour l'occasion sa fameuse remorque thématique pour promouvoir les produits pétroliers de sa gamme Delo et notamment de la technologie ISOSYN.

« Cette technologie combine des huiles de base hautement raffinées avec des additifs avancés pour créer des produits qui rivalisent avec les lubrifiants synthétiques dans les tests de performances importants. Par exemple, l'huile moteur Delo 400 LE SAE 15W-40 fabriquée avec la technologie ISOSYN offre un rendement comparable aux produits totalement synthétiques lors de tests rigoureux tels que les tests sur la protection contre l'usure, l'oxydation et la formation de boue », pouvait-on lire dans un des dépliant

de Delo disponibles dans cette remorque promotionnelle.

« Pour réussir à lubrifier adéquatement l'intérieur d'un moteur à usage industriel, il faut créer plus qu'une simple pellicule de protection », poursuit Chevron dans ce même dépliant, en soulignant que les huiles moteurs Delo 400 LE « sont conçues de manière à minimiser les dépôts de cendre afin de prolonger les intervalles d'entretien des filtres à particules Diesel (FPD) ».

En matière de compatibilité du biodiesel, Chevron soutient que plus le biodiesel « devient facile à obtenir, plus il soulève des préoccupations concernant son impact sur la performance et la durabilité des moteurs ». Le fabricant ajoute que les huiles moteurs DELO 400 LE et ses autres produits DELO

combinent parfaitement l'utilisation du biodiesel qui exige plus de l'huile pour moteur.

Le laboratoire de Crevier Lubrifiants

Lors de l'inauguration de son usine de Longueuil, Crevier Lubrifiants avait également organisé des visites guidées des installations de cette usine par petits groupes d'invités. Au cours d'une visite individuelle qu'à ensuite fait l'auteur de ces lignes pour les besoins d'un précédent reportage précédent, Frédéric Moreno, directeur de l'exploitation de l'usine, et Robert Mayette, chimiste, ont entre autres ouvert les portes du laboratoire pour en expliquer les travaux quotidiens auxquels s'adonnent l'équipe de chimiste de l'usine pour effectuer différents test sur l'huile servant à certains produits fabriqués par Crevier lubrifiants et distribué sous la marque Crevier.

« Nous entreposons cinq types de produits dans nos installations de Longueuil, les lubrifiants, le liquide lave-glace, les produits anti-

rouille de marque Protectac, de l'urée et de l'antigel. Les trois premiers sont produits et distribués à partir d'ici, tandis que l'urée et l'antigel sont seulement entreposés et distribués à partir d'ici », avait alors indiqué M. Moreno.

C'est ainsi que *L'Écho* a entre autres appris l'existence d'un spectrophomètre, un outil pour mesurer l'empreinte de l'huile, d'un viscosimètre pour en vérifier la viscosité à raison de deux bains par vérification, un à 40 degrés Celsius et un second à 100 degrés Celsius, et d'un densimètre pour évaluer la densité du produit car le remplissage des contenants d'huiles moteur destinées au stations-service opérant sous la bannière Crevier se fait en fonction du poids selon la densité calibrée du produit.

Parmi les autres tests effectués par les chimistes de Crevier Lubrifiants, l'un d'entre eux consiste en un bain à 93,5 degrés qui constitue un test de moussage du produit à l'aide d'un agent anti-mousse. Un appareil



▲ Ce viscosimètre appartenant à l'usine Crevier Lubrifiants de Longueuil sert vérifier la viscosité de l'huile moteur à raison de deux bains par vérification, un à 40 degrés Celsius et un second à 100 degrés Celsius.

conçu par la compagnie Brookfield s'avère un bain à basse température pour valider que l'huile ne gèle pas lors de conditions hivernales extrêmement froide. Des test sont alors faits à des températures descendant à -65 degrés Celsius pour vérifier la viscosité à très basse température, ainsi que des simulations de démarrage pour mesurer la fluidité des huiles moteurs dans de telles conditions climatiques.

La technologie d'une réalité **INNOVATRICE**



Richard Bertrand
933, boul. Simard, Chambly
(Québec) J3L 4B7
514 594-6901
450 658-0588 (2224)







Citernes Experts inc. 514 323-5510 • PetroMax 819 336-2344 • Calib-Tech 514 642-1301

Delo®

QUAND LES PIÈCES DE VOTRE MOTEUR SONT PROTÉGÉES AVEC LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LONGUE DURÉE DELO®, TOUT EST COOL.



Parfois, tout ce dont vous avez besoin d'entendre c'est : tout est cool. Grâce aux liquides de refroidissement longue durée Delo®, tout n'est pas seulement cool, mais vous bénéficiez aussi du leadership en matière de technologie, de la protection et de la confiance dont vous avez besoin pour vous concentrer sur votre entreprise. Le liquide de refroidissement longue durée Delo est formulé pour réduire les frais d'entretien et de stock en procurant une protection sans souci de 1,2 million de kilomètres sans besoin d'additifs supplémentaires. Que votre moteur soit doté des plus récentes technologies RGE ou ACERT™ ou qu'il utilise divers types de carburant, le liquide de refroidissement longue durée Delo offre une protection complète du système de refroidissement. Lorsque vous examinerez les avantages d'utiliser le liquide de refroidissement longue durée Delo, vous constaterez peut-être que l'élément le plus important de votre moteur n'est pas du tout une pièce, mais bien le liquide qui le tient au frais. Pour en savoir plus long sur le liquide de refroidissement longue durée Delo et sur L'Avantage Performance Delo, passez nous voir à www.deloperformance.com.



DELO® EN TOUTE CONFIANCE



Un produit de la compagnie **Chevron**

© 2010 Lubrifiants Chevron Canada Inc. Tous droits réservés. CHEVRON et DELO sont des marques de commerce de Chevron Intellectual Property LLC. Toutes les autres marques de commerce sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.



Lubrifiants

Crevier Lubrifiants
1-800-363-0590

Crevier Lubrifiants fabrique aussi du lave glace et de l'antigel. Ces produits sont disponibles en vrac dans certaines régions.



« C'est ce qui permet de déterminer si l'huile mise en contenant sera de la 5W, de la 10W, etc. De nos jours, la 5W30 est l'huile recommandée à l'année pour les voitures », précise M. Moreno.

Harnois et les produits Mobil

Au cours d'une entrevue téléphonique accordée récemment, Serge Harnois, président-directeur général du Groupe Harnois, a lui abordé les questions de viscosité et de fluidité des huiles fabriquées par Imperial Oil sous la marque Mobil et distribuées par le Groupe Harnois qui, contrairement au Groupe Crevier, ne fait pas lui-même dans la fabrication de produits lubrifiants.

« Le premier chiffre de l'huile permet à son consommateur de connaître sa température lorsqu'elle le moteur n'est pas en opération, tandis que le second indique la viscosité de l'huile à la température de fonctionnement du moteur », rappelle M. Harnois, histoire de vulgariser le concept des deux chiffres et du « W » qui les sépare pour indiquer qu'il s'agit d'une huile d'hiver.

« Plus basse est la catégorie d'hiver, meilleures sont les propriétés d'écoulement de l'huile en cas de démarrage à froid, même à de très basses températures. Les huiles 5W20 ou 5W30 sont celles qu'on vend habituellement le plus aux automobilistes qui en achètent dans nos stations-services sous la bannière Harnois. Pour l'industrie du camionnage, notre produit le plus vendu est la 15W40. Par contre, on livre plus de 2 millions de litres d'huiles par années au Labrador pour le secteur minier. Dans le Grand Nord québécois, les températures hivernales sont extrêmement froides. Très souvent, la 0W40 sera notre gros produit vendeur, toutes huiles confondues ».

Le Laboratoire de recherche d'Imperial Oil pour les huiles de marque Mobil se trouve à Sarnia en Ontario. Le groupe Harnois reçoit aussi plusieurs produits pétroliers en provenance du Texas. Sur le site Web de Mobil pour le Canada, Imperial Oil rappelle que la marque Mobil Delvac existe depuis en 1925 et qu'il s'agit d'huiles moteurs spécialement conçues pour l'industrie du camionnage dont la Mobil Delvac 1 ESP 0W-40



▲ Des contenants d'huiles moteur 15W40 (à gauche) et 0W40 de marque Mobil fabriquées par Imperial Oil.

Cette huile synthétique service intense pour moteurs diesel à performance suprême « aide à prolonger la durée de vie du moteur et améliorer la consommation de carburant des moteurs diesel modernes utilisés dans des conditions sévères », affirme Imperial Oil sur le site Web canadien de Mobil.

« Mobil Delvac 1 ESP 0W-40 satisfait aux exigences API CJ 4 en faisant appel à une technologie de pointe qui permet d'obtenir un rendement exceptionnel dans les moteurs modernes à faibles émissions, y compris ceux qui sont dotés des dispositifs de recyclage des gaz d'échappement (RGE) et de traitement complémentaire à filtre à particules diesel (DPF) et à convertisseur catalytique d'oxydation diesel (DOC). Elle peut également servir dans les systèmes de réfrigération et les moteurs moins récents bien entretenus. Mobil Delvac 1 ESP 0W-40 est préconisée pour un vaste éventail de véhicules en service intensif et de conditions d'exploitation dans le transport routier et hors route dans les secteurs des mines, des forêts, de la construction et de l'agriculture. Mobil Delvac 1 ESP 0W-40 répond en outre à la norme API SM établie pour les moteurs à essence », précise entre autres le fabricant.

Un produit non pétrolier : l'éthanol cellulosique

Revenons maintenant à Enerkem qui s'avère être un producteur québécois de biocarburants et de produits chimiques verts à partir de matières résiduelles. Ce qu'il produira en Estrie, c'est de l'éthanol cellulosique.

« Le début de la production d'éthanol à notre usine de Westbury constitue un jalon important », a déclaré Vincent Chornet, président et chef de la direction d'Enerkem, par voie de communiqué.

« Enerkem a déjà produit de l'éthanol cellulosique à plus petite échelle à son installation pilote de Sherbrooke. Ce nouvel accomplissement à Westbury nous permet de confirmer le design du procédé de notre technologie brevetée de conversion du méthanol en éthanol pour sa mise en œuvre aux usines commerciales à pleine échelle d'Enerkem, à Edmonton et ailleurs », poursuit-il.

« L'équipement nouvellement installé en vue de la conversion du méthanol produit par Enerkem en éthanol cellulosique est

maintenant utilisé conjointement avec l'équipement de production de méthanol déjà en exploitation à Westbury. L'usine de démonstration d'Enerkem à Westbury a été construite en phases, conformément aux trois étapes principales du procédé d'Enerkem. Elle faisait partie d'un programme exhaustif visant à déployer la technologie d'Enerkem à plus grande échelle. Cette technologie a été développée et testée au cours des onze dernières années à l'installation pilote de Sherbrooke, ainsi qu'à l'usine de Westbury. L'usine de démonstration de Westbury a pour mission de valider le design du processus technologique avant la production commerciale à pleine échelle, de tester diverses matières premières en provenance des clients et partenaires, et d'améliorer constamment la technologie. Sa construction a été rendue possible grâce à l'appui du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec et de la fondation Technologies du développement durable du Canada », spécifie encore Enerkem dans son communiqué.

La compagnie a recours à une technologie thermo-chimique exclusive, laquelle consiste à convertir les matières résiduelles solides abondamment disponibles en abondance telles que les textiles mélangés, les plastiques, les fibres, le bois et d'autres déchets non recyclables) en gaz de synthèse, puis en méthanol, éthanol et autres produits intermédiaires qui entrent dans la fabrication de produits de consommation courante.

Au lieu de combustibles fossiles, Enerkem utilise des déchets. Elle assure ainsi une offre suffisante en matière de sources d'énergie et de produits chimiques renouvelables pour lesquels la demande est sans cesse croissante; des produits chimiques dont le marché mondial devrait atteindre environ 76 milliards \$US en 2015 selon des informations contenues sur le site Web www.enerkem.com. Du même coup, la compagnie diminue les volumes de déchets enfouis et les émissions de gaz à effet de serre.

Son siège social d'Enerkem basé à Montréal, la compagnie exploite une usine pilote à

**24 / 7
SERVICE D'URGENCE**

Parce que chaque goutte compte!

Vente de camions neufs et usagés
 Camions-citernes
 Camions de pétrole
 Camions de propane, eau
 Citerne, vacuum

MESURES CALIB-TECH INC.





Assemblage de camion-citerne de propane avec équipements

Réparation de toute citerne

Certification complète b620

13105, Jean Grou
 Montréal - Québec - H1A 3N6
 T 514-642-1310
 Fax : 514-642-1301
info@mesurescalib-tech.com

MESURESCALIB-TECH.COM

Harnois



**Notre énergie
à votre service**



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

Livraison d'urgence 24 h

**Prêt, vente et location
d'équipements**

1 877 544-0437

Le Groupe Harnois inc.

80, Route 158, Saint-Thomas
QC J0K 3L0

www.LeGroupeHarnois.com

Sherbrooke et son usine de démonstration commerciale à Westbury. Elle opérera également une première usine commerciale présentement en construction à Edmonton, en Alberta. Enerkem Alberta Biofuels sera une usine à pleine échelle qui aura recours aux déchets que la Ville d'Edmonton destine normalement à l'enfouissement sanitaire.

En décembre dernier, Waste Management et EB Investments ont annoncé une participation financière de 15 millions \$ en capitaux propres dans la construction de cette usine dont le financement total présentement obtenu en 2011 par Enerkem atteint la somme de 103 millions \$, grâce à sa société-mère d'Enerkem et ses filiales de projet. De ce dernier montant, une autre somme de 23,35 millions \$ provient des partenaires du projet : Alberta Innovates – Energy and Environment Solutions, la Ville d'Edmonton et Alberta Energy.

« L'entreprise projette par ailleurs la construction de plusieurs installations similaires aux États-Unis et au Canada qui permettront la transformation de matières résiduelles solides provenant de municipalités en biocarburants et produits chimiques », souligne encore Enerkem dans le même communiqué.

Le 23 juin 2011, toujours à Edmonton, Enerkem a participé à l'ouverture officielle du Centre de recherche avancée sur l'énergie auquel elle fournit « le cœur de la technologie » en partenariat avec la Ville d'Edmonton, qui est propriétaire du centre, et le gouvernement de l'Alberta.

« Ce centre de recherche avancée sur l'énergie est ultra moderne et sera adjacent à l'usine commerciale d'Enerkem à Edmonton qui produira des biocarburants à partir de déchets », indiquait la compagnie dans un communiqué émis ce jour-là.

« Le centre de recherche sera orienté vers la conversion de différents types de déchets en produits chimiques verts et permettra à Enerkem d'agrandir sa plateforme technologique brevetée en y incluant de nouveaux produits utiles comme les polymères et les alcools à longue chaîne carbonée », précisait-elle.

« La plateforme technologique de gaz de synthèse et de produits chimiques intermédiaires d'Enerkem valorise les matières résiduelles riches en carbone. Depuis que l'entreprise a débuté la mise à l'échelle de sa technologie en 2003, 6 000 heures de tests et de validation aux usines pilote et de démonstration commerciale y ont été réalisées, et des produits chimiques verts ainsi que des biocarburants ont été produits. Ceci comprend le récent démarrage de la production commerciale d'alcool à l'usine de démonstration située à Westbury, au Québec », mentionnait encore la compagnie dans ce communiqué.

« En produisant des biocarburants et des produits chimiques à partir de déchets, la chimie verte d'Enerkem contribue à rendre les produits de consommation courante plus durables, et permet la transition vers une bio-économie », affirmait, pour sa part, Vincent Chornet.



▲ L'équipement de conversion du méthanol produit par Enerkem en éthanol cellulosique à l'usine de Westbury.



Le nouveau Cascadia Evolution de Freightliner fait ses preuves

Daimler Trucks North America (DTNA), la division américaine des camions commerciaux de Daimler (qui inclut Mercedes-Benz), a fièrement dévoilé une toute nouvelle version de son camion Cascadia à la fin de mai, l'Evolution. Ce nouveau tracteur routier sera disponible dès l'année prochaine. Évidemment, au premier coup d'œil, ce Cascadia ressemble facilement à l'ancien. Mais c'est avec une pointe de fierté que Daimler annonce que ce camion consommera 7% moins de carburant que le modèle qu'il remplace (EPA 10 Cascadia).

Par Eric Descarries

Pour prouver ce fait, deux camions de ce type furent confiés à une agence indépendante (Automotive Testing and Development Services) durant toute une semaine. L'agence a alors entrepris de les conduire au travers les États-Unis dans des conditions réelles d'utilisation. Le trajet a duré quelque 4 000 km de San Diego en Californie à Gastonia en Caroline du Nord. Les deux camions pesant environ 34 tonnes chacun (76 000 livres) ont voyagé à une vitesse moyenne de 100 km/h.

Selon Martin Daum, directeur de DTNA, les deux camions ont consommé moins de carburant grâce d'abord au nouveau moteur Detroit DD15 puis aux avantages aérodynamiques du Cascadia. Le DD15 est un six cylindres en ligne turbocompressé de 14,6 litres équipé de la technologie BlueTec de Daimler. Celle-ci réduit les émissions à un niveau presque nul. Ces émissions sont même moindres que celles des standard 10 de l'EPA (Environmental Protection Agency) comparables à celle de l'Euro VI.

Daimler se dit en avance

Déjà l'EPA a conclu que le portfolio complet de camions Daimler américains incluant les Freightliner et Western Star de transport, professionnel ou de poids moyen respectent déjà les lois de gaz à effet de serre de 2014 (Greenhouse Gas 2014 ou GHG 14). Ainsi, Daimler annonce avec fierté encore une fois cette avance technologique. Les règlements GHG14 s'appliqueront de 2014 à 2018 à tous les camions, bus et autocars construits durant cette période, ce qui devrait réduire la consommation de pétrole de 530 millions de barils et de 270 tonnes métriques de gaz à effet de serre durant la même période.

Autres essais

Freightliner a également procédé à d'autres essais et lors d'un programme à la piste d'essais d'Uvalde au Texas, le nouveau Freightliner Cascadia Evolution équipé d'un Detroit DT12 avec boîte automatique et pneus simples à base élargie en plus d'une semi-remorque aérodynamique conçue par DTNA,

un ensemble pesant environ 34 tonnes, a simulé un trajet de 1000 milles à une vitesse moyenne de 97 km/h. Résultat ? Une consommation mesurée à 10,67 milles au gallon ou environ 22 litres au 100 km.

Et plus encore

DTNA nous a signalé avoir effectué encore d'autres essais dont, pour la première fois, celui d'un Cascadia mû au gaz naturel. Ce camion-remorque a également parcouru un trajet transcontinental, de San Diego à Washington D.C. (environ 4 300 km) en ne se ravitaillant qu'aux 550 à 800 kilomètres, selon la disponibilité du gaz, et qu'aux stations de ravitaillement publiques ! Freightliner voulait, cette fois, démontrer que ce carburant alternatif était une solution vraiment viable.

Martin Daum veut en même temps prouver que la compagnie qu'il représente tient à prouver sa position de chef de file en proposant des solutions de transport durables, environnementales, voire même amicales.

CLÉRAL PRÉSENTE DANS 44 PAYS...

et ça continue (1^{ère} partie de 2)

Durant les années 90, un homme travaillait pour une compagnie de transport. Celle-ci avait eu à maintes reprises des infractions faramineuses reliées au poids de ces véhicules. Une idée est alors née dans son esprit : développer son propre système de pesage embarqué. Au fil des ans, son idée a cheminé et est devenue réalité. Elle est devenue Cléral, une entreprise dont les produits sont distribués dans 44 pays. L'Écho du Transport s'est entretenu avec son fondateur, Allen Gagnon.

Par Michaël Bourque

Le projet a vraiment pris naissance en 1995. En analysant les produits, les prix et les technologies sur le marché, M. Gagnon a réalisé qu'il y avait de la place pour un autre joueur.

« On voyait que c'était inapproprié pour l'utilisation au niveau des clients. On a alors pris la décision de commencer à faire de la recherche. On a commencé à développer des

prototypes. Cela nous a pris environ six ans avant d'avoir quelque chose qui se tenait au niveau de la recherche et du développement. Le projet a évolué et on a affiné notre produit pour avoir un prix extrêmement compétitif », explique M. Gagnon.

Aujourd'hui, Cléral se retrouve avec des produits tels que Kiload et Sentinel.

Kiload est un système de pesage embarqué pour les véhicules de 3,5 tonnes et moins de tout genre. Il s'installe sur toutes les suspensions en moins de 4 heures et ceci sans modifier le véhicule. De plus, il affiche une précision de +/- 50 kg. En un coup d'œil, il permet aux clients d'avoir accès au poids de la cargaison et de sa répartition sur les essieux.

CAMIONS ET REMORQUES
MAXIM
VENTES | LOCATION COURT ET LONG TERMES | PIÈCES | SERVICE

CAPACITÉS NATIONALES

OBTENEZ LE MAXIMUM

Nos locations d'équipement à court et long termes sont accompagnées d'un service complet. Nous offrons par ailleurs des options de location flexibles, afin de répondre à vos besoins. Vous pouvez bénéficier de notre vaste capacité d'envergure nationale, tout en recevant le service personnalisé que vous attendez d'une entreprise québécoise.

Appellez Mark Nadeau ou Serge Gaudreault pour en savoir plus.

Serge Gaudreault
888.606.2946

Mark Nadeau
514.354.9140

Visitez-nous en ligne au www.maximinc.com

L'appareil simple et intuitif facilite grandement son utilisation.

Il peut servir d'alarme au conducteur pour ne pas dépasser un poids limite. Pour le gestionnaire de flotte, une sortie, offerte en option, communique le poids à un ordinateur de bord pour la gestion à distance.

Le système Sentinel, lui, est un système de pesée embarquée sans fil. Le moniteur affiche tous les poids simultanément en temps réel. Le pictogramme facilite le repérage du poids de la cargaison et de répartition sur le camion. Les poids sont affichés en masse net ou brut.

Sentinel est idéal pour faire un travail à distance avec une marge d'erreur de moins de 0,01 et elle permet l'affichage de huit canaux.

La Sentinel affiche les poids en temps réel dans un rayon de 258 mètres autour du camion. Elle est très utile pour les applications où le contrôle du chargement se fait hors cabine. Elle est conçue pour tous les types de véhicules à

suspension, à ressort ou à pneumatique. Il n'y a aucun câble à installer. Son installation est donc simplifiée.

Conçu pour faciliter l'exportation

« On a des produits facilement exportables et qui s'installent un peu partout. Les systèmes de balance pour les camions de 3,5 tonnes et moins, c'est-à-dire les camionnettes et tout, ont été principalement développés pour le marché européen », explique le fondateur de Cléral.

N.D.L.R. : La seconde partie de cet article sera publiée dans le numéro de juillet/août 2012 de L'Écho du transport.



Le système de communication sans fil Sentinel



Le système Kiloal est conçu pour les véhicules de 3,5 tonnes et moins.

CAMIONS **LOURDS** DE MONTRÉAL

VHD 84

Essieux installés à l'usine
Avant 20,000 lbs
Arrière 46,000 lbs
Direction Tardif

16? 966 \$

Boîte ACNS
Moteur D-13
435 HP
Torque 1650 lbs
Transmission
I Shift automatisé

Contactez nos vendeurs

Dany Bujold	514 246-5356
Robert Depelteau	514 246-5405
Raymond Lacharité	514 917-1013
Raymond Nadeau	514 249-3306
Dave Savard	514 260-6225

HEURES D'OUVERTURE

Lundi au vendredi 7:00 à minuit
Samedi Fermé (pour la période estivale)
Dimanche Fermé

DORVAL

1275, Hymus
Dorval (Québec) H9P 1J5
514 735-5111
514 735-0812 fax

ANJOU

10701, Ray Lawson
Anjou (Québec) H1J 1M5
514 353-6225
514 353-9934 fax

1-877-336-8658

info@camionsmontreal.com

Le GMC Sierra All-Terrain pas de surprises !

Le mois dernier, je vous parlais du Ram 2013 avec toutes ses innovations techniques, surtout celles qui l'aideront à mieux économiser le carburant. Comme on peut le voir, les constructeurs américains travaillent d'arrache-pied pour moderniser leurs parcs de camionnettes, un mouvement qui a été plus ou moins lancé par Ford avec l'introduction du moteur V6 EcoBoost dans ses grands pick-up F-150. Les preuves sont là, les utilisateurs de camionnettes sont prêts à ces grands changements. Mais qu'en est-il des produits actuellement sur le marché?

Par **Éric Descarries**

Dans le passé, j'ai toujours couvert ce monde des camionnettes dans *L'Écho* et, avec le présent article, je recommence à vous donner mes impressions de conduite au volant de certains de ces véhicules les plus populaires. C'est pourquoi je débute avec le GMC Sierra All-Terrain.

Toutefois, surprise, chez GM, on est pas encore prêt à nous dévoiler de grandes nouveautés dans le créneau des pick-up. Même si la demande est là, chez le grand constructeur américain, on a eu beaucoup d'autres chats à fouetter au cours des derniers mois, surtout réussir sa restructuration ! Donc, la gamme GMC Sierra est presque reconduite pour

2012 et l'on ne doit pas s'attendre à d'importantes modifications en 2013. Toutefois, je ne serais pas surpris de voir apparaître une toute nouvelle génération de pick-up GM au début de l'année prochaine, fort possiblement au Salon de Chicago !

Les camionnettes pick-up GMC sont presque plus populaires que les Chevrolet au Canada surtout grâce à leur calandre plus massive sans ajouts chromés comme on en voit sur les Chevrolet Silverado. C'est pourquoi moi aussi, je préfère les Sierra.

Le véhicule qui m'a été prêté par GM du Canada était un Sierra 1500 All-Terrain avec suspension Z71, pont arrière auto-bloquant Eaton, amortisseurs Rancho et pneus suffisamment agressifs pour la conduite hors-route. Sous le capot, le moteur préféré des amateurs de camionnettes GM, le V8 dit « small block » de 5,3 litres affichant 315 chevaux et 355 li-pi de couple. La bonne nouvelle ? Il est combiné à une boîte automatique à six rapports ce qui l'aide à une meilleure économie de carburant. Évidemment, ce Sierra est équipé de la motricité aux quatre roues sur commande alors que les pneus surdimensionnés Hankook sont montés sur des jantes de 20 pouces. Quand on dit « pas de surprises », ce moteur en est en partie responsable. En effet, sa configuration remonte à 1955 et il a été si raffiné par les ingénieurs de GM qu'il est aussi moderne que tout nouveau moteur « extraordinaire » dévoilé au cours des derniers mois. Il a été produit à plus de 100 millions d'exemplaires et GM en annonce une nouvelle génération d'ici un an ou deux (peut-être dans les nouveaux pick-up à venir de GM ?) et il est même compatible avec de l'essence contenant de l'éthanol !

Un intérieur spacieux mais austère

Le Sierra qui m'a été confié avait une cabine d'équipe à quatre portes très vaste et une caisse courte. Cette cabine comprenait des sièges baquets à l'avant et une banquette avec coussins relevables à l'arrière ce qui permet d'y charger certains grands objets que l'on veut protéger des intempéries. Tant les passagers à l'avant que ceux à l'arrière



▲ Le GMC Sierra All-Terrain conservera sa ligne encore un petit bout de temps

La caisse de six pieds est utile comme il se doit pour un tel véhicule ►

peuvent profiter de beaucoup d'espace pour les jambes et de débattement pour la tête. Le confort y est apparent.

Cependant, c'est au niveau du tableau de bord qu'un nouveau design s'impose. Alors que la concurrence (Ford avec ses King Ranch ou Harley Davidson et Ram avec ses Laramie Longhorn) propose des finitions somptueuses et des tableaux de bord éclatants, avec le Sierra, on obtient un tableau de bord agréable à l'œil mais un peu fade au point de vue conception. Toutes les commandes y sont bien placées et l'instrumentation y est facile à lire. Mais il manquait un système de navigation à cette camionnette (malgré la présence du système On Star) qui aurait inclus un écran pour une caméra de marche arrière qui n'y était pas. Oui, ce Sierra avait des détecteurs radar sonores mais la caméra de marche arrière est non seulement sûre, elle est aussi utile quand on veut y attacher une petite remorque et que l'on est seul pour le faire. La caméra nous permet de voir l'attache et la boule ! En passant, ce Sierra avait une capacité de remorquage de 4 037 kilos (8900 livres).

Quant à la caisse courte, elle correspond bien aux attentes que l'on s'en fait. Le hayon arrière se manipule facilement. Le plancher ne fait pas huit pieds mais au besoin, il ne suffit que de laisser le hayon rabaisé.

Sur la route

Le GMC Sierra 1500 est facile à conduire. La visibilité y est très bonne mais son gabarit ne le rend pas confortable à garer en ville (la caméra de marche arrière serait utile ici). Toutefois, le moteur V8 est très à l'aise dans ce pick-up on ne peut plus traditionnel. Ses accélérations sont vives, ses reprises rassurantes (surtout grâce à la boîte à six rapports). Le son du moteur est très audible dans l'habitacle mais il ne dérange pas outre mesure. Passer en quatre roues motrices ne demande que de tourner un bouton au tableau de bord. On peut aussi y équilibrer le freinage électrique de la remorque si elle en est équipée. Quant au Sierra lui-même, son freinage avec antiblocage est à la hauteur de la situation. J'ai bien aimé la hauteur du poste de pilotage qui donne une vue prenante sur la route. Ceux qui ont besoin d'un pick-up assez luxueux pour du travail en chantier apprécieront les capacités hors-route du Sierra 4 x 4. Sa suspension Z71 est un peu sèche sur mauvaise route mais elle devient utile lorsqu'il faut passer sur des obstacles en chantier.

Plusieurs amateurs de la marque aiment bien considérer le Sierra (ou son équivalent le Silverado) avec le V8 de 5,3 litres comme le plus économique des pick-up avec V8. En ce qui concerne, j'ai obtenu une consommation moyenne de 22,3 L/100 km (environ 14 milles au gallon) avec cette camionnette, en utilisation presque uniquement urbaine toutefois (imaginez avec la boîte à quatre rapports!). Le prix affiché était de 54 325 \$ (incluant frais de livraison mais pas les fameuses taxes).

Alors, si vous recherchez un pick-up très traditionnel offrant une certaine fiabilité et surtout une tranquillité d'esprit (lire pas de surprises), ce Sierra devrait satisfaire vos attentes. Et pour les mordus de la marque, sachez que la prochaine génération aura une boîte de vitesses à huit rapports, tel qu'annoncé par GM. S'il y a un nouveau petit V8 au programme...j'ai hâte de vous en parler ! *Photos d'Éric Descarries*



Ce bon vieux V8 de 5,3 litres représente la fiabilité ►



Demix Béton une division de Holcim (Canada) inc. est un des principaux producteurs de béton prêt à l'emploi au Québec. Sa présence est bien établie dans les marchés de Montréal, de l'Estrie et du Québec métropolitain.

Titre du poste : Coordonnateur aux équipements mobiles

Lieu du poste : Longueuil

Avantages reliés au poste : Régime d'assurances, Régime de retraite et programme de bonification

DESCRIPTION DES FONCTIONS

Sous la responsabilité du surintendant des équipements mobiles et garage :

- Saisie de données dans le système SAP pour les modules MM et PM pour les équipements mobiles;
- Réception et la répartition des pièces aux différents sites;
- Suivi pour le prix des pièces, identifier et recommander nouvelles sources d'approvisionnement;
- Suivi des inventaires roulants et désuets;
- Suivi des garanties des pièces de remplacement;
- Soutien administratif au surintendant (tableaux Excel, photocopies, etc.) et mettre à jour des rapports;

- Traiter avec le sous-traitant de services et effectuer des commandes de pièces;
- Soutenir les mécaniciens des garages;

PROFIL DU CANDIDAT RECHERCHÉ

- DEP en mécanique véhicule lourd (un atout);
- Minimum de 3 ans d'expérience dans l'achat de pièce de camion
- Minimum de 3 ans d'expérience en administration;
- Ou combinaison équivalente d'études et d'expérience pertinente.
- Connaissance de base en mécanique de véhicule lourd;
- Maîtrise de la suite MS Office (Word, Excel);
- Maîtrise du système SAP (Atout);

Veillez soumettre votre candidature à Jean-François Noisieux par courriel : jean-francois.noisieux@holcim.com ou par téléphone 450 651-1117, poste 6356

ÉPAVES ET CAMIONS INUSITÉS

Les reportages de type Carte Postale sont assez populaires chez les lecteurs de *L'Écho du Transport*. Par conséquent, lorsque je suis en voyage d'affaire, je me fais un devoir de photographier tout ce qui peut être d'intérêt pour ce type de reportage. Parfois, l'endroit est vraiment propice au reportage. D'autres fois, c'est plus difficile. Récemment, j'ai participé à la présentation médiatique de la nouvelle Nissan Altima au Tennessee, plus précisément autour de Nashville. Je croyais y trouver un paradis de cimetières de camions et d'autos... mais ce fut plutôt le contraire que j'y ai vu. Toutefois, j'ai réussi à y prendre des clichés de camions intéressants. La semaine suivante, je me suis retrouvé dans la région de Los Angeles pour Cadillac, plus précisément dans la chaîne de montagnes de Santa Monica. L'endroit est plutôt touristique et surtout assez « riche ». Il y était donc plus difficile de trouver des sujets intéressants, surtout de vieux camions. Pourtant, vous allez y voir quelques véhicules qui capteront votre attention

Texte et photos par **Éric Descarries**



▲ Ce pick-up Studebaker du début des années cinquante était aussi abandonné mais, encore une fois, il reposait à l'entrée d'un petit parc de villégiature. Il pourrait être restauré...si l'on peut y trouver une caisse appropriée.



▲ J'ai trouvé ce Chevrolet de 1956, je crois, dans une des belles régions de la campagne du Tennessee. Visiblement abandonné, il attirait toutefois l'attention des touristes car il trônait à la porte d'une ferme vendant des produits laitiers.



▲ Cette photo est dédiée aux amateurs d'anciens bâtiments. Surtout d'anciennes stations de service. J'ai pris cette photo en Ontario, près de Toronto. L'établissement restauré (vous souvenez-vous des pétroles B/A?) sert de lieu de réunion à diverses organisations.



▲ Quelle triste image ! Un gros Ford Louisville du début des années soixante-dix laissé à pourrir dans un champ. Ses chances de survie sont bien minces. C'est certes le repos du guerrier !



▲ Croyez-le ou non, ce Ford Modèle A n'était pas abandonné ! Il semblait même très fonctionnel ! Caché derrière les bâtiments, il y avait de gros Chevrolet plus récents, certainement abandonnés. Mais je n'ai pas osé m'y aventurer. C'était un terrain privé, après tout !



▲ La dernière mode à Hollywood? Visiter la ville et Beverly Hills (incluant les maisons de vedettes) bien assis dans une Econoline...cabriolet. En effet, c'est l'idée géniale que le propriétaire de ce parc de tours a trouvé, découper le toit d'une fourgonnette de passagers pour que les touristes voient bien!



▲ Ce pick-up Dodge des années quarante a trouvé une nouvelle vocation. Il sert d'annonce à un petit vignoble dans les montagnes de la région de Santa Monica. Il semblait encore fonctionnel !



▲ Ce pick-up International des années cinquante a certes moins de chances de se faire restaurer, le propriétaire m'a permis d'en prendre une photo à la sauvette. J'ai dû me stationner sur une petite route de montagne et mon véhicule bloquait le passage. Dommage, j'aurais voulu en savoir plus sur l'histoire de cette camionnette.



▲ Vue sur le boulevard Sunset, ce Freightliner avec cabine à quatre portes et caisse de pick-up. Et le camion était au travail, servant à une petite équipe de rénovation. Me semble qu'un plus petit pick-up...

Par Eric Cloutier

Freightliner lance une nouvelle application pour téléphones intelligents

Dans le cadre de ses 70 ans, Freightliner a lancé, à la mi-mai, une nouvelle application conçue pour les utilisateurs de téléphones intelligents de marques iPhone et Android.

L'application est une extension de <http://www.freightlinertrucks.com/70years>, laquelle fournit un aperçu de l'héritage d'innovation de Freightliner qui comprend des vidéos et une chronologie détaillée des produits et des faits technologiques marquants de la compagnie.

La nouvelle application comprend aussi une liste complète des concessionnaires Freightliner basée sur l'endroit où se trouve le camionneur.

Le Groupe Orléans rebaptisé Keolis Canada

Groupe Orléans, une compagnie spécialisée dans le transport terrestre interurbain, nolisé, aéroportuaire, urbain, scolaire et adapté au Québec et dans les Maritimes, a annoncé officiellement, le 6 juin, qu'elle devient Keolis Canada. Cette décision s'inscrit dans la foulée d'une décision annoncée en janvier 2012 par Keolis Canada de devenir l'unique actionnaire de Groupe Orléans après dix années de liens d'affaires entre les deux entités.

« Malgré ce changement d'identité corporative, l'entreprise conservera ses marques commerciales Orléans Express pour son service interurbain au Québec, Acadian pour son service interurbain dans les Maritimes, Murray Hill pour le service de nolisement, et Expedibus et Acadian Express Courier, pour les services de messagerie respectivement au Québec et dans les Maritimes », précise Keolis Canada par voie de communiqué.

« C'est une étape importante que notre entreprise franchit. Cette dénomination cadrera mieux avec notre réalité corporative et nous permettra de mieux lier notre expertise à

celle de notre actionnaire, mais ne changera rien au service que nous offrons, ni aux liens de confiance que nous avons su créer avec nos clientèles. Nos marques commerciales sont bien connues de nos clients et elles ne seront pas remplacées », spécifie Denis Andlauer, président et chef de la direction de Keolis Canada.

L'identité visuelle de ces marques sera également modifiée pour harmoniser le tout avec celle de Keolis Canada et du Groupe Keolis, un leader en transport urbain en France présent dans 13 pays et qui emploie 47 200 personnes dont 900 employés chez Keolis Canada.

L'ASMAVERMEQ en Catalogne

Afin de se familiariser avec les pratiques administratives et techniques de la Catalogne en matière de sécurité routière, l'ASMAVERMEQ a participé à une mission économique dans cette région de l'Espagne au début de mai selon ce qu'on peut lire sur le site Web du ministère des Relations internationales (MRI).

La mission de l'ASMAVERMEQ vise à promouvoir la sécurité routière et à représenter les 250 membres ayant le mandat d'inspecter les véhicules lourds et légers.

L'association « a visité le centre de vérification automobile Applus, situé à Bellaterra (Cerdanyola del Vallès, Barcelone). En plus de s'entretenir avec des experts afin d'en apprendre davantage sur les méthodes et les lois applicables en sol espagnol, les visiteurs ont assisté en direct à toutes les étapes requises par les vérifications automobiles », précise le MRI.

Du nouveau en télémétrie véhiculaire pour Isaac Instruments

L'entreprise ISAAC Instruments, spécialisée dans la conception, la fabrication, l'assemblage et le testage de systèmes de télémétrie véhiculaire pour tout type de véhicule motorisé, a lancé la nouvelle

version de sa suite de logiciels, soit Analyzer V9, VT History V3.3 et VT Real-time V3.3. Ces solutions informatiques comprennent de nouvelles fonctionnalités plus flexibles permettant une plus grande automatisation de l'analyse des données.

« Le système de télémétrie véhiculaire d'ISAAC Instruments est composé d'un enregistreur (boîte noire) connecté à l'ordinateur du véhicule, d'un transmetteur sans fil et de logiciels configurables. Ceux-ci permettent à l'utilisateur d'extraire et d'analyser l'information qui l'intéresse. Les données acquises peuvent être consultées immédiatement en temps réel ou ultérieurement en différé, qu'il s'agisse de la vitesse dans une zone scolaire, du régime moteur lors du passage aux rapports supérieurs et inférieurs, de l'anticipation de freinage, des virages brusques, ou encore du temps pris pour effectuer un trajet », écrit l'entreprise située à Chambly, dans un communiqué.

« Le savoir-faire acquis lors de notre collaboration avec des manufacturiers de véhicules lors du développement de notre solution pour les centres d'essais physiques nous a permis de développer un produit compatible avec une très grande variété de véhicules. Ceci rend possible, entre autres choses, la transmission des codes de diagnostic d'anomalie (DTC) en temps réel. Cette fonctionnalité facilite grandement le travail des gestionnaires de parcs de véhicules et la planification de la maintenance, et ce, avant même que les véhicules ne soient rentrés au garage à la fin du quart de travail » explique son président Jacques DeLarochellière.

Denis Sauvé chez Macpek Longueuil

Denis Sauvé s'est récemment joint à l'équipe de ventes de Macpek Longueuil.

M. Sauvé, qui compte plus de 30 ans d'expérience dans l'industrie, sera représentant pour la Rive-Nord, l'ouest de l'île de Montréal et l'ouest de la Rive-Sud. On peut le joindre au 514 910-0580 ou, à la succursale de Longueuil, au 450 640-0883.

LE 44^e CONGRÈS DE L'ANCAI tourné vers l'avenir

L'an dernier, l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) était en pourparlers avec le gouvernement concernant une nouvelle entente sur l'encadrement des services en courtage de camionnage en vrac. Une entente valide jusqu'au 31 mars 2017. Cela faisait cinq ans que l'ANCAI négociait et n'était jamais certaine si le système dans laquelle elle évolue actuellement allait continuer ou non. Les modalités de cette entente étant réglées, l'association peut désormais se pencher sur d'autres enjeux. Le 44^e congrès a été une belle occasion pour débiter cette réflexion.

Par Michaël Bourque

Le congrès s'est déroulé du 12 au 15 avril à Montréal. Plus de 200 délégués provenant des 80 organismes de courtage affiliés ont participé à ce rassemblement annuel.

Avant d'aller plus loin, il faut rappeler que l'encadrement du courtage en services de camionnage en vrac vise à faire en sorte que les retombées des travaux d'envergure soient, à l'échelle de chaque région, réparties de façon équitable entre les camionneurs qui y demeurent. On parle de la clause 50/50.

Cette clause signifie que, par exemple, si un entrepreneur fait une portion de route et a besoin de 20 camions, une dizaine doivent venir des organismes de courtage. L'ANCAI

se réjouit du prolongement de cette entente car il en allait de la survie des camionneurs artisans. L'association n'était toutefois pas certaine qu'elle serait reconduite car les entrepreneurs sont contre cette méthode de faire.

Ce sont les postes de courtage qui sont responsables de cette équité. Le thème du congrès de cette année, « Transparent dans tous les marchés », illustre bien cette responsabilité.

Un poids de moins sur les épaules

Lors des dernières années, un climat d'incertitude régnait au sein du congrès.

Cette année, les congressistes ont bénéficié d'une atmosphère plus propice leur permettant d'aborder d'autres dossiers importants.

En effet, ils ont été invités à répondre à un questionnaire pour découvrir les grands défis qui attendent les organismes de courtage et l'ANCAI lors atelier intitulé « En route vers 2017 ». Il a surtout été question de la relève.

Tous se sont entendus pour dire que l'arrivée d'une relève est essentielle pour assurer la survie des organismes de courtage à but non lucratif. Le congrès 2012 n'a constitué qu'un point de départ entourant les discussions sur ce dossier primordial. Les discussions prévues au cours des prochains mois



LE QUIZ



UNE PRÉSENTATION DE

MICHELIN

Une meilleure façon d'avancer

Selon une étude australienne, dans une zone de 90 km/h, rouler à 20 km/h de plus que la limite de vitesse permise augmente de six fois votre risque d'avoir un accident.

- A. Vrai
- B. Faux

Quel groupe de personnes est surtout concerné par le problème de la vitesse au volant ?

- A. Les 16 à 24 ans
- B. Les 25 à 44 ans
- C. Les 45 à 64 ans
- D. Les 65 ans et plus
- E. Tous ces groupes de personnes

Dans quelle proportion la fatigue, la somnolence et l'endormissement au volant causent-ils des accidents de la route ?

- A. Approximativement 5 %
- B. Approximativement 25 %
- C. Approximativement 45 %

Réponses :
1-A, 2-E, 3-B

permettront de proposer des solutions concrètes dont, par exemple, la création de bourses qui seraient distribuées aux jeunes camionneurs de la relève.

Guy Ouellette, adjoint parlementaire au ministre des Transports, était le conférencier pendant le repas du vendredi midi. Il a entre autres souhaité que l'ANCAI collabore

à une étude sur la tarification. C'est que le ministère des Transports possède un recuei de tarifs qui fait en sorte qu'à chaque fois qu'un camionneur travaille sur un chantier routier il est payé selon les tarifs établis par le gouvernement. Il est très important que les camionneurs y répondent afin que les tarifs reflètent le plus possible la réalité.

M. Ouellet a également insisté sur l'importance de la relève dans le camionnage en vrac.

« On doit favoriser l'arrivée de nouveaux camionneurs-propriétaires si l'on veut sauvegarder le système des organismes de courtage à long terme » a-t-il mentionné. Il espère aussi que l'industrie du vrac fera plus de place aux femmes.

Vendredi soir, les congressistes ont eu droit à une conférence de Me Daniel Bureau, président de la CTQ. Il s'est d'abord réjoui que l'amélioration du bilan routier, amorcée il y a quelques années, se continue. Ainsi, en 2010, on comptait 487 décès résultant d'accidents de la route au Québec, soit le plus bas total depuis 1947.

Il a ajouté que l'amélioration du bilan routier ne peut se faire sans la contribution de tous les utilisateurs du réseau routier. À cet égard, un changement très important est survenu en avril dernier, alors que la SAAQ a mis en application sa nouvelle formule d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds.

Pour conclure, Me Daniel Bureau est revenu sur la loi sur le courtage.

« L'éthique et la transparence constituent les fondements essentiels de l'encadrement de votre industrie, et vous l'avez bien compris. Soyez assurés que nous travaillerons avec vous afin d'atteindre ces objectifs », a-t-il mentionné.

Nouveaux pouvoirs de la CTQ

Guy Mailhot, directeur du développement stratégique et des communications, est également venu parler des nouveaux pouvoirs de médiation et d'arbitrage de la Commission des transports du Québec (CTQ). Il a expliqué comment ceux-ci peuvent régler un différend entre un titulaire de permis de courtage en services de camionnage en vrac et l'un de ses abonnés.

Le différend à régler peut porter sur la priorité d'appel, la compilation du temps de travail, la répartition des demandes de services, les règles d'exclusivité, certains frais de courtage ou sur l'application des règlements du courtier approuvés par la Commission. Lorsque la CTQ est d'avis que le différend peut se régler par la médiation, elle invite les parties à y participer. Si les parties consentent à la médiation, elles sont appelées par un médiateur nommé par la CTQ.

DRIVE PRODUCTS

GD ROPER Blackmer EATON
Weatherhead

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

APPELÉZ-NOUS SANS FRAIS
1.800.361.9291

CONCEPTION DE SYSTÈMES • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

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



Par Eric Cloutier

Un nouveau moteur pour le CT660

Depuis le mois de mai, un nouveau moteur Caterpillar, le CT15, est disponible pour le nouveau camion CT660 lancé par la multinationale l'automne dernier.

Après le CT11 et le CT13, ce moteur de 15 litres devient ainsi le troisième du genre à être installé dans le modèle de camion CT660 qui a marqué l'industrie du camionnage et constitué une page unique dans l'histoire de Caterpillar en étant le premier camion vocationnel de classe fabriqué par ce constructeur.

Le CT15 est un moteur de 550 chevaux vapeurs et de 1850 livres.

« Le moteur CT15 est la solution parfaite pour les applications lourdes et les environnements extrêmes », affirme George Taylor, directeur de Caterpillar Global On-Highway Truck Group. Les clients de Camion vocationnel Cat peuvent compter sur le CT15 pour des années en termes de fiabilité, ce qui se traduit par une plus grande durabilité du camion et une valeur de revente plus élevée. »

À l'instar du CT11 et du CT13, le moteur CT15 présente une technologie avancée de contrôle d'émissions qui aide à alléger le poids du camion et à simplifier son entretien.

Deux prix pour Utility

Le fabricant de remorques réfrigérées et sèches Utility a décroché deux prix à la mi-mai et au début de juin. L'usine d'Utility Trailer Manufacturing Company (UTMC) de Clearfield, en Utah, a remporté, le 16 mai, le Liberty Mutual Insurance Safety Commendation Award. Steve Smith, le directeur de cette usine, s'est vu remettre le prix en témoignage de l'engagement de l'usine en matière de sécurité de ses employés.

La seconde récompense (photo), le Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA) Annual Safety Award, a été attribuée à l'usine d'UTMC de Marion en Virginie, le 7 juin. Brad Starkey, directeur de cette usine, a eu l'honneur de recevoir ce prix au nom de celle-ci. L'usine a récolté un trophée de catégorie A pour les usines fabricantes de grandes remorques, en raison de l'absence d'incidents ayant entraîné des pertes de temps sur une période de 750 000 heures travaillées en une année.

Paul Bennett, président et chef de la direction de Utility Trailer Manufacturing (UTMC), et Brad Starkey, directeur de l'usine Utility de Marion en Virginie, tiennent le Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA) Annual Safety Award qu'a remporté cette usine



Lorsque la médiation est impossible ou qu'elle ne permet pas d'en arriver à un accord, la CTQ est appelée à arbitrer le différend. Un arbitre nommé par l'organisme entend alors les parties ou leurs représentants en vue et a pour mandat de trancher. Cette décision est publique et ne peut faire l'objet d'un appel.

Les parties doivent respecter l'accord de médiation ou la décision de l'arbitre selon le cas. À défaut d'un accord ou d'une décision arbitrale, la Commission peut radier l'abonné du Registre du camionnage en vrac ou, dans le cas du titulaire de permis de courtage, suspendre ou révoquer son permis. Elle peut également prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée ou raisonnable.

Un atelier forestier

Pierre Vallée a présenté des ateliers sur le transport forestier. Les délégués travaillant dans ce domaine ont donc eu l'occasion de discuter et de faire un bilan de la nouvelle structure provinciale permettant d'encadrer les transporteurs forestiers de la province et qui a été créée voilà un an.

Il faut dire qu'auparavant, les camionneurs forestiers étaient regroupés par région mais n'avaient pas de regroupement provincial. Il arrivait que des camionneurs d'une région allaient dans d'autres régions et cela occasionnait certains conflits. Les régions étaient en compétition les une entre les autres. En ayant une structure provinciale, il est possible d'être plus équitable envers tout le monde.

Yves Tremblay, du Syndicat des métallos, est le responsable de recrutement du nouveau regroupement. Il visitera bientôt les autres régions du Québec.

Le Regroupement des travailleurs forestiers du Québec aura bientôt un directeur provincial à plein temps. Il sera secondé par des représentants forestiers régionaux. L'ANCAI et les métallos sont partenaires dans le nouveau regroupement provincial. L'ANCAI s'occupe de la représentation et de la réglementation tandis que les métallos sont responsables du recrutement des transporteurs en région.

Le congrès s'est terminé sur une note joyeuse avec le traditionnel banquet de clôture du samedi soir réunissant près de 500 convives. On a également procédé au tirage annuel de l'ANCAI avec 70 000 \$ en prix.



▲ Plus de 200 délégués provenant des 80 organismes de courtage affiliés à l'ANCAI ont assisté aux divers ateliers du congrès

**Vous êtes transporteur
ou fournisseur de service
dans le domaine du transport
et de la logistique ?**

**Les lecteurs du Répertoire ont besoin de vos services.
Pourquoi ne pas leur offrir ?**

**INSCRIVEZ
GRATUITEMENT**
votre entreprise dans
le Répertoire 2013 !

LE RÉPERTOIRE
transport & logistique



Allez sur www.gestionlogistique.com ou www.lechodutransport.com
et cliquez sur la bannière du Répertoire.

Ne manquez pas votre chance de faire des affaires, c'est gratuit !

L'ACHETEUR

SERVICES PÉTROLIERS M.T. INC.

Équipements pétroliers et de garage



Divisions :

ENTREPRISES D'ÉLECTRICITÉ
GABY LAVOIE

Portes
ML

- Vente et service d'équipements pétroliers
- Vérins hydrauliques (lift)
- Réparations d'enseigne
- Laveuse à pression
- Enlèvement de réservoirs
- Décontamination de site
- Séparateur d'huile
- Système de récupération d'huile usée
- Électricité • Portes de garage

**SERVICE
24 H**



RBQ: 8302-0537-24



570, boul. Saguenay Ouest, Chicoutimi (Québec) G7J 1H4

www.spmt.ca

418.545.1811
1-888-545-1811



CAMOUEST
ENTRETIEN DE CAMION

- ✓ Centre d'entretien de camion
- ✓ Entretien de flotte
- ✓ Service Routier
- ✓ Mandataire de la SAAQ
- ✓ Unite Mobile 24/7
- ✓ Ouvert du lundi au vendredi 24/7



2700 Chemin St-François, St-Laurent (Montréal), Qc
H4S 1B7 | T: 514.337.8035 | www.camouest.com



WWW.FREIGHTLINERTRUCKS.COM



PIÈCES ET SERVICE

MONTRÉAL

Le Groupe Guy inc.
4850, avenue Dunn

T : 514 765-0811 • F : 514 765-7481

Sans Frais : 888 765-7481

www.groupeguy.com

PHILIPSBURG

Location Florabec inc.

1075, route 133

T : 450 248-2648

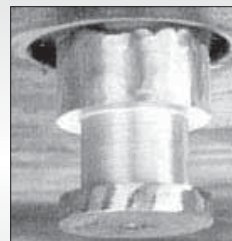
Sans Frais : 1 800 361-2648

www.florabec.com

Les spécialistes des « Kingpin »

Reconditionne, sur place, les « Kingpin »
pour sellettes d'attelages !!!

- Excède les normes SAE et D.O.T.
- Seule compagnie à tester aux normes SAE J133 & J400
- Brevet pour le Canada et les États-Unis
- Assurance complète
- Réparation en 1 heure seulement
- Certification de soudure CWB



Reconditionner des « kingpin » usagées donne la bonne surface portante à la sellette d'attelage, ce qui permet d'extentionner la vie utile de ladite sellette d'attelage en réduisant la pression sur la plaque du pick-up.

Service mobile

Visitez notre site Web : www.kingpinspecialists.com

Appeler Ron Bordage pour une estimation

1-506-866-7956

LA NOUVELLE MINI BRT 4

EST DEVENUE UN INCONTOURNABLE

La solution, la voilà !

Disponible dès maintenant

S'INSTALLE SUR SUSPENSION À
RESSORTS ET PNEUMATIQUES

IMPRIMANTE MINIATURE (en option)

UNE SEULE TOUCHE POUR LES
FONCTIONS SOUVENT UTILISÉES

INDICATEUR LUMINEUX



À petit prix!

Financement
13\$ / semaine
SUSP. AIR

PARTOUT AU CANADA, É.-U. ET EUROPE

BALANCE ÉLECTRONIQUE

MANUFACTURIER

Sans frais: 1 800 561-5970

www.balancert.com

UN SEUL ENDROIT POUR VOS BESOINS DE CITERNES

VENTES

Bob Kavanagh
Ron Laberge
Camille Pettinato
Sylvain Lavoie

SERVICE

Pierre Dubois
Mario Lefebvre



www.citernes.ca

Consultez notre inventaire et voyez nos spéciaux.

VENTES

Kevin Brown
Tony Jelcic

4545, Ave des Industries
Laval (Québec) H7C 1A1

Tél. : 514 323-5510 / 1 800 363-2262
Fax : 450 661-2171

2231 Wyecroft Road
Oakville (Ontario) L6L 5L7

Tél. : 905 465-1355 / 1 800 268-1456
Fax : 905 465-3780



8826 – Tremcar 1999, 7200 USG, chimique en acier inox, DOT-407, un compt. isolée. Suspension pneumatique, inspectée.



Remtec neuve 2013, 57 000 litres, (6) compt's. Récupération des vapeurs. Charge par le bas. Lumière «LED». Suspension pneumatique. Pneus Michelin.



8853 – Advance 2002, 45,500 lts, en aluminium un compt, isolée pour produits chaud, serpentins pour chauffer, peut être convertie pour matières dangereuses. Inspectée.



8986-2003 Remtec, 57 000 lts, pétroliers, cinq compartiments charge par le bas, recup. des vapeurs, inspectée B-620



9130-2012 Tremcar pneumatique 1850 pi. cu., quatre chutes, déchargement sur ligne de 5', roues aluminium.



8988-Camion à eau, Freightliner 1999, model FL80, moteur CAT-3126, trans. 10 vitesses, avec citerne en aluminium de 16,400 litres, un compt. Inspecté.



C248-2008 Tremcar 2800 pi.cu., citerne sous vide/ pneumatique, six chutes deux lignes de remplissages de 6", filtre à l'avant, déchargement de 4". Bas millage.



S700 – Remtec B-train 2013, 61 000 litres, 5 ou 6 compts. Intellicheck, récupération des vapeurs, charge par le bas et plus.



9052-Camion à eau Sterling 2002, modele Acterra, avec moteur CAT-3126, trans. 9 vitesses suspension pneumatique, avec citerne en aluminium de 16,000 litres, un compt. Inspecté.



S007-Silo d'entreposage stationnaire de 4,000 pi.cu. en acier À vendre ou à louer.



S402 – Remtec 2013 neuve, 49,00 lts, un compt., isolée, en aluminium pour produits chauds ou produits avec placards. Disponible.



9143-Citerne Hutch 1982, 30,000 lts, 3 compt's, suspension pneumatique. Inspecté.

Location Citernes Experts inc.

LOCATION

Patrick Ste-Croix

Grand choix

de citernes d'occasion en excellente condition

Location de citernes pour le transport de produits pétroliers, chimiques et vrac secs.

Nous louons à la semaine ou au mois une vaste gamme de citernes pour le transport ou l'entreposage selon vos besoins.



LOCATION

Kevin Brown
Tony Jelcic

NOS SERVICES

- ▶ Transporteur routier
- ▶ Entreposage et distribution
- ▶ Entrepôt d'attente sous douanes
- ▶ Arrimage/ emballage de marchandises
- ▶ Transport intermodal
- ▶ Déchargement /chargement de conteneurs
- ▶ Service de gestion d'inventaires
- ▶ Projets spéciaux

METZ LOGISTIX

150 boul. Montréal-Toronto, Suite 100,
Lachine, Québec (Canada) H8S 4L8

1.877.322.6872

www.metzlogistix.ca



- 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



La référence
du marché

CLERAL
BALANCE EMBARQUÉE
POUR CAMION



Précision 99% et plus
Le meilleur prix du marché
Partout où vous êtes
Simple d'utilisation



Technologie
sans fil

La plus complète
pour tous les types de
camions et de suspensions.

Financement disponible

1 866.898.6262

Ne manquez pas nos
thèmes-vedettes dans
l'édition Juillet/Août 2012

- » Économie et environnement en transport
- » Systèmes de chauffage d'appoint
- » Congrès ASMAVERMEQ
- » Répertoire des mandataires accrédités en vérification mécanique de poids lourds



Contactez votre
conseillère publicitaire :
Julie Soulard
450 435-3131 #115
jsoulard@bomartgroup.com

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



MACPEK

PROMOTION TURBO XL 2000



- Amos
- Baie-Comeau
- Chicoutimi

- Lévis
- Longueuil
- Québec

- Rimouski
- Rivière-du-Loup
- Saint-Félicien

- Sherbrooke
- Trois-Rivières
- Vanier

WWW.MACPEK.COM



Concours Air pur 2012

Candidatures au prix Air pur 2012

L'ASMAVERMEQ, en partenariat avec L'Écho du Transport, invite ses membres à choisir les parcs de camions considérés les plus propres sur le plan environnemental, en fonction de la qualité de l'entretien. Les membres transporteurs PEP sont aussi invités à démontrer leurs bonnes pratiques environnementales.

Un camion qui fait l'objet d'un entretien rigoureux et minutieux, même s'il est âgé de quelques années, sera souvent moins polluant qu'un autre plus récent dont l'entretien laisse à désirer. C'est ce qui est à la base des critères de sélection.

Pour plus d'informations et l'envoi de vos documents (3 copies), au plus tard le **12 août 2012** :

ou **par la poste** : ASMAVERMEQ, Joseph Bavota, 2516, rue de la Laurentie, Sherbrooke (Québec) J1J 1L4
par courriel : jbavota@abacom.com

COMMANDEZ VOTRE NOUVEAU T-680 POUR L'AUTOMNE CHEZ KENWORTH MONTRÉAL



K370

VENEZ COMMANDER LE **CAMION À CABINE AVANCÉE DE LA SÉRIE K** POUR L'AUTOMNE

COMMANDEZ VOTRE NOUVEAU CAMION 12 ROUES **DÈS MAINTENANT**



~~40~~ **19** EN INVENTAIRE



KENWORTH
MONTRÉAL

7500, Trans-Canadienne, Saint-Laurent
514 735-2581 | www.kenworthmontreal.ca

Un employé difficile, un cadeau pour son gestionnaire (2^e partie de 2)

Quand j'affirme cela en début de formation, les participants me regardent avec un sourire en coin et forcé. « Quel cadeau! Je dois passer beaucoup de temps à gérer ce cas difficile et, souvent, je me sens tellement démuni », me disent-ils.

Par **Johanne Landry, CRHA, conseillère en gestion et formation**

Ce qui fonctionne avec un employé habituellement ne fonctionne pas avec un cas difficile. Vous devez aiguïser vos habiletés de gestion, voilà pourquoi cet employé est un cadeau. Il vous développe comme patron.

L'employé est-il en difficulté ou difficile?

N.D.L.R.: La première partie de cet article a été publiée dans le numéro de mai 2012 de L'Écho. L'auteur suggérait entre autres à l'employeur aux prises avec un employé problématique d'appliquer une démarche structurée par étape, la première étant d'analyser les faits pour situer le problème, la seconde consistant à analyser ses pratiques en tant qu'employeur, la troisième visant à constituer un dossier basé sur des faits et la quatrième étant de préparer une rencontre avec l'employé. Voici maintenant les trois dernières étapes et la conclusion de cette chronique.

5. Rencontrez l'employé

- » Placez-vous en mode dialogue pour saisir la vision de l'autre.
- » Prévoyez suffisamment de temps.
- » Ayez vos notes en main : les comportements observés, les conséquences du problème sur l'équipe, les clients, vous et lui, vos attentes en termes de résultats

attendus incluant le délai de redressement, les conséquences de la non-atteinte des résultats.

- » Mettez l'accent sur ce que vous souhaitez comme résultat et non sur la façon dont vous voulez que ça se fasse.
- » Évitez de parler des autres ou d'en être le porte-parole.
- » Posez des questions.
- » Engagez l'employé dans la recherche de solutions afin de le rendre responsable des résultats.
- » Assurez-vous que l'employé comprend bien :
 - le sérieux de la démarche;
 - les résultats attendus;
 - les décisions et actions à prendre;
 - les conséquences de la non-atteinte des résultats;
 - votre disponibilité et votre soutien tout au long du processus.
- » Remettez-lui une copie du document écrit (optionnel) et conservez-en une au dossier;
- » Prévoyez une date de suivi et s'en tenir rigoureusement;
- » Concluez positivement en réaffirmant votre désir de voir la situation s'améliorer et de supporter l'employé.

6. Effectuez le suivi

Trop souvent, nous pensons avoir terminé lorsqu'on a rencontré l'employé. En fait, c'est plutôt le début. Il est important de faire les suivis aux dates mentionnées. Votre crédibilité est en jeu; en n'effectuant pas de suivi, les démarches peuvent être à recommencer.

7. Reconnaissez les progrès ou sévissez

Vous obtenez les résultats attendus :

- » Faites savoir à la personne que vous reconnaissez ses efforts et remerciez-la.
- » Qu'est-ce que la personne a dit ou fait pour mériter les félicitations?
- » Assurez un suivi pour maintenir la persistance des nouveaux comportements.

Vous n'obtenez pas les résultats attendus et tous les faits démontrent que l'employé était en mesure de les atteindre :

- » Appliquez les sanctions prévues selon les politiques de votre entreprise.

Maintenant, appréciez votre expérience (ce cadeau), vous avez fait preuve de courage managérial.

EN DIFFICULTÉ ¹	DIFFICILE (cas problème)
Situation temporaire et récente	Situation dure depuis longtemps
Gestionnaire et collègues ont confiance en cette personne	Peu de confiance envers cet employé
Employé de bonne foi; aucun doute sur ses intentions	Gestionnaire et collègues doutent de ses intentions
Démontre la volonté de trouver des solutions	Gestionnaire vit un sentiment de contestation du pouvoir, de manipulation et d'abus
Situations ponctuelles	Situations continues et croissantes

¹Tiré et adapté de *Profession Gestionnaire Tome 1 : La gestion des personnes au quotidien*, Les publications du Québec, 2004, p.166,167

ATTENTION, NOUS PROCÉDONS À UNE MISE À JOUR DE NOS LISTES!

**Vous n'avez toujours pas renouvelé
votre abonnement gratuit pour l'année 2012 ?
Pour ne manquer aucun numéro, faites-le maintenant !**

Deux façons simples de renouveler :

Via notre site Web : www.lechodutransport.com

ou par télécopieur : 450 435-3884



UN COUPON INCOMPLET SERA REJETÉ

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

OBLIGATOIRE

✓ COCHEZ UNE CASE

VOTRE NUMÉRO D'ABONNÉ
ex : ID1234

NOUVEL ABONNÉ

RENOUVELLEMENT

CHANGEMENT D'ADRESSE

INSCRIRE VOTRE ANCIEN
CODE POSTAL _____

CHANGEMENT DE LECTEUR

OBLIGATOIRE

Titre et signature obligatoires

SIGNATURE : _____
FONCTION : _____
DATE : _____
TÉL. : () _____
FAX : () _____
COURRIEL : _____

NOM : _____
COMPAGNIE : _____
ADRESSE : _____
VILLE : _____
PROVINCE : _____ CODE POSTAL : _____

SI CHANGEMENT
D'ADRESSE

Vous êtes conducteur propriétaire ? oui non

Vous êtes camionneur-artisan ? oui non

A- Type d'entreprise (exploitant camions et autobus)

- Flotte de camions publique (transporteur) *passez directement à la section C*
- Flotte privée de camions *cochez une case ci-bas et passez directement à la section C*
- Manufacturier (livraison de ses propres produits)
 - Transport par citernes
 - Transport de produits alimentaires/boissons
 - Déménagement et entreposage
 - Services sanitaires
 - Gouvernement et services publics
 - Autres flottes privées (spécifiez) _____
- Location et crédit-bail *passez directement à la section C*
- Flotte d'autobus *passez directement à la section C*

A

B- Autre type d'entreprise

- Entreprise de vente et service après-vente (camions, semi-remorques et pièces)
- Constructeur de camions, autobus, fourgons, semi-remorques commerciales
- Manufacturier d'équipement pour camions, autobus, fourgons, semi-remorques commerciales
- Grossiste et dépositaire (camions, semi-remorques et pièces)
- Association ou organisme de l'industrie du transport Autres : _____

B

C- Profil de l'entreprise

Combien de véhicules sont rattachés à cette adresse ? (Écrire le nombre à chaque question)

Combien de tracteurs : _____ Combien de hors-route : _____
Combien de semi-remorques : _____ Combien d'autos : _____
Combien de camions porteurs : _____ Combien de camionnettes - pick-up : _____
Combien d'autobus : _____

C

Combien de véhicules appartiennent à chacune de ces classes ?

Classe 8 _____ Classe 7 _____ Classe 6 _____ Classe 3, 4 ou 5 _____ Classe 1 ou 2 _____

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

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

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

Distribué gratuitement à travers le Canada aux **lecteurs qualifiés**. L'éditeur se réserve le droit de déterminer l'admissibilité du requérant.

LES ÉDITIONS BOMART LTÉE 905, Michèle-Bohec, bureau 204, Blainville, Québec J7C 5J6 • www.lechodutransport.com

VINCENT DEROME

donne une deuxième vie à ses camions

On ne voit pas tous le monde des camions de la même façon. Pour certains, il n'y a que les camions neufs. Pour d'autres, ce sont les pièces de collection. Pour d'autres encore, il n'y a que l'aspect technique. Pour Vincent Derome, c'est de donner une deuxième vie à des camions qui, autrement, se seraient peut-être retrouvés à la ferraille. Et il y réussit très bien!

Par **Éric Descarries**



▲ Vincent Derome aime toujours travailler avec son vieux Ford



▲ Ce Ford 1972 vit une «retraite en or» chez les Derome

Vincent Derome est un agriculteur dans la trentaine de Saint-Jacques-le-Mineur. Il travaille sur une terre de soja et de maïs de quelque 2 000 arpents qui appartient à son père, Herbain. Vous comprendrez alors qu'avec autant de travail, les camions sont nécessaires. Mais, on le sait, les agriculteurs ne roulent pas tous sur l'or. La plupart d'entre eux doivent compter leurs sous.

Dans le cas de Vincent, père de famille de trois enfants, l'achat de camions neufs est hors de question. Et même lorsqu'il s'agit de camions usagés, il demeure prudent. Toutefois, il a le nez fin quand vient le temps de dénicher la bonne affaire et il sait bien manier les outils. Cela lui permet de bien reconstruire et d'entretenir des camions plus âgés, au point même où il peut les utiliser en hiver pour faire du déneigement.

Son petit bijou

Le camion dont Vincent est le plus fier, c'est un Ford Louisville 800, un véhicule dont la construction remonte à 1972. Vincent l'a trouvé dans un état qui nécessitait une restauration mais dont la mécanique semblait dans un excellent état. Il en a réparé la carrosserie et une foule d'autres petits détails et

voilà que ce bon vieux Ford vit ce que notre homme qualifie de « retraite dorée ».

En vérité, ce Ford doit encore travailler mais il est « chouchouté » par son propriétaire qui l'utilise surtout pour transporter de l'engrais ou du maïs. Accusant quelque 172 026 milles au compteur (à cette époque, il ne s'agissait pas de kilomètres), il est mû par un V8 Ford à essence de 391 pouces cubes (6,3 litres) de 235 chevaux combiné à deux boîtes de vitesses (5-4). Il est même équipé de sa benne Bibeau d'origine alors qu'il affiche une capacité de 15 tonnes. Le camion ne parcourt que quelques milliers de milles par année mais lorsque nous l'avons vu, il a démarré au quart de tour et il semblait fonctionner comme une horloge.

Mais ce n'est pas tout !

Non, ce n'est pas tout ! Derome a aussi acheté du même propriétaire précédent un Ford L8000 (LTS) 1991, un autre camion de 15 tonnes mais mû par un moteur six cylindres turbodiesel Ford de l'époque. Ce moteur fait alors 270 chevaux et il est combiné à une boîte à huit vitesses. Dans son cas, ce Ford, dont le compteur accuse 363 855 km et 4 940 heures de travail, affiche aussi une peinture originale ! Pas surprenant puisqu'il ne sort pas l'hiver, lui non plus. Lorsque nous l'avons vu, il avait sur son châssis une caisse à engrais de William Houde qui, après sa saison de travail, sera remplacée par une benne Lagacé, une opération qui se produit annuellement.

Forcément, Vincent Derome ne peut passer l'hiver à ne rien faire. C'est alors qu'il utilise un Peterbilt 330 2000 qu'il a acheté l'année dernière. Ce beau camion porteur (que Vincent a également retapé car, nous dit-il « il manquait visiblement d'amour ») est mû par un fiable moteur Cummins de 315 chevaux combiné, lui aussi à une boîte de vitesses à huit rapports. Il possède une benne ACNS et un essieu auxiliaire Tardif. En plus de travailler sur la ferme (il transporte du grain en automne), ce camion de 198 412 km sert aussi à la petite compagnie de transport et d'excavation que Vincent a récemment mise sur pied. Toutefois, il n'en garde le rayon d'action qu'aux 100 kilomètres de la ferme.

Le plus gros camion des Derome, c'est un imposant Freightliner Classic de 2003 avec couchette (ne riez pas, elle sert vraiment lors des très longues journées du temps de



▲ Ce Ford 1991 sert à diverses tâches



▲ Vincent Derome a débuté son entreprise de transport avec ce Peterbilt



▲ Ce Freightliner plus récent fait désormais partie des entreprises des Derome

la récolte du maïs). Dans le cas de ce grand tracteur mû par un moteur Detroit Diesel de Série 60 qui a joué un rôle de train B dans le passé, on le voit combiné à une semi-remorque Mac toute neuve de 37,5 pieds, un véhicule en aluminium d'une capacité de 16 500 livres grâce à ses trois essieux.

Et bien d'autres pièces mécaniques

Lorsqu'on fait le tour des bâtiments des Derome, on voit aussi plus d'une demi-douzaine de tracteurs de diverses marques dont un gros John Deere 8770 et une foule d'instruments aratoires. C'est surtout Vincent et Herbain qui voient à l'entretien de tous ces camions et appareils mais Vincent dit se limiter aux petits travaux dont le graissage et les

vidanges d'huile et les plus petites réparations. Pour les gros travaux, les Derome confient leurs véhicules à un garage spécialisé local.

Les Derome s'occupent de cette terre depuis plusieurs générations. Vincent, lui, a trois enfants dont deux jeunes garçons (cinq et trois ans). Le plus vieux est très intéressé par les camions de papa et si Vincent se fait un peu prudent quant à l'expansion possible de son entreprise de transport et d'excavation, il croit déceler une lueur de projets futurs chez son plus vieux ! Toutefois, il va continuer à se procurer des camions usagés qu'il compte garder de quatre à cinq ans. Aurons-nous, encore une fois, un autre article à écrire sur les Derome dans une vingtaine d'années ?
Photos d'Éric Descarries



Par Éric Descarries

S'il y a un dossier qui me passionne ces temps-ci, c'est celui du remplacement éventuel du carburant diesel par le gaz naturel. Je vous en ai d'ailleurs déjà glissé un mot il y a quelques mois dans cette chronique. Et celle-ci m'a valu toutes sortes de commentaires. Pas des commentaires négatifs mais plutôt de la curiosité ou des félicitations pour promouvoir un carburant beaucoup moins polluant et plus sûr pour l'environnement.

Ce qui est remarquable, je le répète, c'est que du gaz naturel, on en a chez nous. Transformer nos moteurs diesel au gaz naturel nous libérera de l'esclavage des pays étrangers producteurs de pétroles. Voilà ce qui est bien. Mais tout dernièrement, je lisais une nouvelle qui m'a complètement renversé.

En effet, selon un des directeurs d'une grande pétrolière, Peter Voser, chef de la direction chez Shell, le prix du gaz naturel pourrait doubler d'ici 2015. C'est ce que rapporte le Financial Times. Faut le faire. C'était prévisible, allez-vous me dire? Je ne sais pas!

Étant un ardent défenseur du gaz naturel, je trouve que l'adoption de ce carburant n'est certes pas encore fait que déjà, on nous prenne en otage. Je reconnais que cette augmentation fera partie de cette immuable loi de l'offre et de la demande. Mais alors que

C'était prévisible!

l'on nous demande à tous de faire notre part pour améliorer la qualité de l'environnement, chaque fois on nous le fait payer cher. Pourtant, il ne faut pas se leurrer. Transformer les moteurs de camions du diesel au gaz naturel coûtera cher, c'est certain. Mais alors, pourquoi nous punir? Et surtout, que font nos gouvernements? Je crois qu'ils profitent d'autres événements pour nous distraire et pour qu'on ne se rende pas compte qu'ils profitent eux-mêmes des hausses de prix des carburants. Au moment où j'écris ces lignes, le prix du baril de Trent, la mesure des prix de notre carburant dans notre bout de pays, est en chute libre. Mais comment cela se fait-il que les prix à la pompe n'ont qu'à peine fléchi? Et les représentants des pétrolières qui y vont d'explications toujours plus obscures et incroyables!

Je ne me rappelle pas si je vous l'ai déjà mentionné mais l'année dernière, alors que je me trouvais à Miami pour la présentation médiatique du fourgon NV de Nissan, j'étais au 27^e étage d'un imposant hôtel avec vue sur le port. Du balcon de ma chambre, je pouvais y voir au moins sept bateaux de croisière avec leurs grosses cheminées qui laissaient échapper un mince filet de fumée. Un de ces bateaux entrant au port, fort probablement de retour d'une belle tournée d'une semaine autour des îles du sud et il y avait une flottille d'une demi-douzaine de bateaux d'incendie qui lançaient leur jet d'eau autour

du paquebot en signe de réception. Au pied de l'hôtel, il y avait une rivière et un quai, ainsi que deux de ces incroyablement majestueux yachts privés dont les moteurs continuaient à tourner pour produire de l'électricité malgré qu'ils eussent été amarrés. Il y avait aussi plusieurs yachts de performance qui descendaient et remontaient la rivière.

Au ciel, les beaux avions de ligne décollaient avec tout le vacarme qu'on leur connaît et ce, presque à chaque minute. Puis il y avait tous ces petits appareils privés (savez-vous que cette région du monde est celles où l'on retrouve le plus grand nombre d'embarcations et d'appareils privés au monde?). Et il y avait sur les routes toutes ces belles autos exotiques. Image de rêve? Peut-être? Mais avez-vous une idée de tout le carburant qui s'y brûlait à chaque minute? Et on me demande à moi d'économiser le carburant et de faire ma part pour conserver l'environnement?

Dans ce numéro, vous y lirez que Freightliner (Daimler) dépense des trésors d'imagination pour que ses camions causent de moins en moins de pollution et surtout qu'ils consomment moins. Mais alors, je me demande pourquoi les pétrolières anticipent-elles cette augmentation du prix du gaz naturel alors que nous en aurons bientôt cruellement besoin...ah oui! C'est cela. Nous en aurons cruellement besoin, alors pourquoi ne pas en profiter... C'est cela vivre en société?



VISION08

Maximisez vos chargements

avec les balances embarquées pour camions Visionair



Liber (T) sans-fil



LES BALANCES VISIONAIR

www.balancevisionair.com

Québec : 418 624-0884 / Sans frais : 1 866 624-0884

À votre service depuis maintenant 12 ans

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS Juin-juillet-août 2012

» 28 JUIN

ATEQ

33^e Tournoi de golf
Golf de la Faune
Québec (Québec)

Renseignements et inscriptions :
418 622-6544
courrier@ateq.qc.ca
www.ateq.qc.ca

» 14 JUILLET

CPTQ

Croisières des feux
d'artifice
Montréal (Québec)

Renseignements et inscriptions :
André Vandelac
514 824-3988
www.cptq.ca

» 25 AOÛT

CTCQ

Moto/Auto (nouvelle
activité sociale)
Laval (Québec)

Renseignements et inscriptions :
Paul Ratté
450 669-3584
ctcq@videotron.ca
www.ctcq.ca

Le camion Cat® CT660 est maintenant **DISPONIBLE** chez HEWITT



Succursale de St-Laurent

3000, boul. Pitfield
Saint-Laurent (Québec)

Daniel Nadeau
Cell. : 514.233.8203

Succursale de Candiac

350, ave. Liberté
Candiac (Québec)

Patrick Brien
Cell. : 514.235.8747

Succursale de Québec

Parc Industriel
100, rue de Rotterdam
St-Augustin-De-Desmaures (Québec)

Eric Bergeron
Cell. : 418.573.5431

www.hewitt.ca

Hewitt

CAT®



LE RECHAPAGE EST TOUJOURS SAGE.
DERNIÈREMENT, C'EST FRANCHEMENT
RAYONNANT.

De plus en plus de flottes utilisent des pneus rechapés comme solution d'affaires plus responsable. Étant donné la disponibilité incertaine ou le coût élevé de nouveaux pneus de qualité supérieure, c'est le meilleur moment d'acheter des rechapés. Bandag peut optimiser votre investissement en pneu en prolongeant jusqu'à 2 ou 3 fois la vie actuelle. Surtout lorsque vous adoptez des carcasses de pneus de qualité Bridgestone. Et puisque les rechapés exigent 70% moins d'huile à la fabrication, ils sont bons pour la planète et bons pour votre porte-feuille. Voyez le rayonnement des rechapés, visitez retreadinstead.com.

