

L'ÉCHO

D U T R A N S P O R T

40^e
anniversaire

Avec vous sur la route du succès

NOVEMBRE 2016

www.lechodutransport.com

Express Mondor ouvre une première station de GNC

DOSSIERS

- Nouvelles technologies
- Location
- Financement

- Investissement de 8 000 000 \$ de Camions Volvo Montréal
- Maintenance Conference & Exhibition de l'ATA : 6 pages à l'intérieur



Vous voulez réduire vos coûts, maximiser la protection de votre moteur et prolonger la durée de vie de votre camion? Nous avons justement une huile moteur diesel qui fait tout ça! Avec nos 90 ans d'expérience, vous pouvez faire confiance à Mobil Delvac! Pour en savoir plus, rendez-vous au mobildelvac.ca



Mobil Delvac™

**Les flottes de camions
lui font confiance. Les
camionneurs en dépendent.**

© 2015 Exxon Mobil Corporation. Tous droits réservés. Toutes les marques de commerce utilisées ici sont des marques de commerce ou des marques déposées d'Exxon Mobil Corporation ou de l'une de ses filiales.





ACTUALITÉS

- 12. Le CGER se prépare pour l'hiver
- 29. Volvo présente ses propositions à l'ONU
- 33. 40 ans du CFTR et du CFTC
- 34. IVEO appuie 6 projets innovants
- 36. Nouveau règlement sur les normes de sécurité
- 38. Le Canadian Truck King Challenge
- 40. Nouveau siège social pour Camions Volvo de Montréal
- 42. Le besoin de main-d'œuvre est toujours réel
- 57. Lubrifiants Rubia Optima

ÉCHologie

- 6. De l'hydrogène pour la U.S. Army
- 11. Patrick Mekhaël à la COP22
- 14. Bornes pour véhicules lourds et autobus
- 16. Condamnations pour émissions hors normes
- 30. 9^e station de la Route bleue

ÉCHonomie

- 32. L'indice TransCore

Dossier Financement-Location

- 8. Question existentielle
- 10. Du financement pour les étudiants du CFTR

Dossier Technologies

- 26. Les véhicules autonomes changent la donne
- 27. Budweiser réalise une première mondiale
- 28. Transporter 500 000 pi³ de GNC

Le Maintenance Conference & Exhibition de l'ATA

- 20. 6 pages de nouvelles brèves à l'intérieur

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : La technologie sur nos routes
- 18. Flotte du mois : Produits chimiques CCC
- 44. Logistique : Vue d'un approvisionneur professionnel
- 46. Au Féminin : Lisa Demers
- 58. ÉCHOS de l'industrie
- 60. Carte postale : Le Show & Shine du Challenge 255
- 62. Sans détour d'Éric Descarries

BURROWES

COURTIERS D'ASSURANCES

ASSURANCE CAMIONNAGE

1 800 939-7757

Prix compétitifs • Service personnalisé



Par Guy Hébert
rédacteur en chef

Les technologies sur la route

«Je n'aime pas les mauvais tours, mais j'adore les gâteries, et l'une des meilleures que je peux offrir en ce jour d'Halloween est de rendre obligatoires les caméras de recul et les écrans sur tous les véhicules neufs, y compris les modèles de base. En plus de permettre de détecter la présence d'un enfant derrière un véhicule, cet outil offre aux Canadiens l'une des meilleures technologies de sécurité pour réduire les collisions en marche arrière», affirmait l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada le 31 octobre dernier. C'est en ces termes que le ministre dévoilait un nouveau règlement qui exigera l'installation de systèmes de visibilité arrière sur tous les véhicules neufs vendus au Canada. Ces systèmes aideront les automobilistes à détecter la présence d'objets ou de personnes derrière leur véhicule lorsque celui-ci fait marche arrière.

Le Gouvernement du Canada estime à plus de 1 500 blessés et 27 décès dus à des collisions alors que des véhicules étaient en marche arrière entre 2004 et 2009. La nouvelle obligation pour les manufacturiers entrera en vigueur en 2018. Transport Canada n'a pas seulement les automobiles dans la mire... Estimant que de 2005 à 2012, on a enregistré annuellement 2 810 collisions de camions-tracteurs précédées d'un renversement ou d'une perte de contrôle au cours desquelles 819 personnes ont été blessées et 70 sont mortes, les autorités ont décidé de modifier le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles l'été dernier.

La modification consiste à imposer l'installation de systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) pour les véhicules dont le poids normal brut est supérieur à 11 793 kg (26 000 livres). Selon Transport Canada, l'obligation d'installer des systèmes d'ESC permettrait de réduire le nombre de renversements et aiderait le conducteur à maintenir le contrôle directionnel du véhicule, par exemple durant des manœuvres d'urgence (embardée, freinage brusque, etc.) ou un virage sur une chaussée glissante. Tous les camions et autobus neufs visés devront être équipés d'ESC à compter du 1^{er} août 2019.

Caméras de recul, systèmes de contrôle électronique de la stabilité, ordinateurs embarqués, diagnostic à distance, connectivité sont des technologies de plus en plus présentes sur nos routes. Le futur est réellement proche, nous y sommes peut-être arrivés...

Guy Hébert



PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTION

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

CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence grenade
agencegrenade.ca

PUBLICITÉ

Chrystine Lauzon | clauzon@bomartgroup.com
Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

VICE-PRÉSIDENTE

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTS

Jocelyne Marsolais | jomarsolais@bomartgroup.com

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

COÛT DE L'ABONNEMENT

Canada : 30 \$ / 1 an ; 5 \$ / unité (taxes en sus).
États-Unis : 65 \$ / 1 an.
Autres pays : 85 \$ / 1 an.

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

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

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

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

48, chemin des Centaures

Ste-Anne des lacs Québec, J0R 1B0

www.lechodutransport.com

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

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

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

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

ISSN 07087040.

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



On pousse fort !



**Pour vous démarquer de la concurrence,
votre système de distribution doit fonctionner
comme sur des roulettes.**

Faites provision d'équipements de transport
à la fine pointe de la technologie
et soyez les premiers dans la course.

Laissez-nous vous faire une évaluation
gratuite de vos coûts d'opération ainsi
que des recommandations sur toutes
vos étapes de distribution.

**Et nous sommes toujours ouverts,
par-dessus le marché !**



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

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



L'Armée américaine opte pour l'hydrogène avec le ZH2

Par Guy Hébert

C'est lors de l'assemblée annuelle et du symposium de l'Association des armées des États-Unis (Association of the United States Army Annual Meeting and Symposium) le 3 octobre dernier à Washington que fut dévoilé le prototype du ZH2. Il s'agit d'un véhicule tactique électrique à cellule d'hydrogène qui pourrait un jour sauver des vies sur les champs de batailles. Le véhicule est le résultat d'un projet conjoint du Centre de recherche et développement de blindés de l'Armée (TARDEC – Army Tank Automotive Research Development and Engineering Center) et de General Motors.

Selon Kevin Centeck, chef d'équipe pour les systèmes de puissance non-primaires du Directeurat de la puissance et de la mobilité des véhicules de terrain (Non-Primary Power Systems, Ground Vehicle Power and Mobility Directorate) du TARDEC, les véhicules offrent de nombreux avantages pour les soldats sur le terrain :

1. Le ZH2 fonctionne avec des cellules d'hydrogène plutôt que le diesel conventionnel alors il consomme beaucoup moins de carburant que les véhicules tactiques traditionnels. En marche au ralenti, il est extrêmement efficace et ceci devrait réduire le train logistique.

2. Le véhicule fait appel à l'hydrogène et un moteur électrique. Il a donc une signature acoustique très faible qui lui confère une mobilité silencieuse qui rend plus difficile de détecter sa position.

3. Le ZH2 a une signature thermique radicalement réduite car il n'opère pas avec un moteur diesel chauffant et cela le rend plus difficile à repérer pour l'ennemi, ce qui le rend encore plus furtif.

4. Un autre avantage indirect mais très important est que le ZH2 a démontré que l'Armée peut construire un véhicule du genre rapidement en utilisant majori-

tairement des pièces déjà en stock dans ses entrepôts. Le ZH2 n'a pris qu'un an de sa conception à la livraison du premier prototype et il est monté sur un châssis de Chevrolet Colorado de base.

GM prévoit effectuer la livraison des premiers ZH2 fonctionnels le 1^{er} avril 2017 et le véhicule fera ensuite l'objet d'une évaluation de la part des soldats des bases militaires de Fort Benning en Géorgie, de Fort Bragg en Caroline du Nord et de Fort Carson au Colorado. Cette évaluation rigoureuse comprendra des évaluations subjectives des soldats ainsi que des analyses objectives afin d'avoir toutes les données requises pour dresser un portrait complet. Au cours des prochaines années, l'Armée tentera d'examiner la meilleure façon de fournir de l'hydrogène sur le terrain avec l'aide des tacticiens du département de l'énergie et des logisticiens qui tenteront de conceptualiser une solution et de définir un plan.



Des solutions en financement d'équipement pour les entreprises canadiennes



En raison de son acquisition récente, Wells Fargo occupe désormais le rang de chef de file canadien en matière de financement d'équipement au Canada, et peut compter sur des ressources et capacités étendues. De dire que notre équipe s'est agrandie n'est qu'une partie de l'équation.

Plus important encore, nous souhaitons développer la relation que nous avons entretenue avec vous au fil du temps. Que vos besoins soient spécifiques à une situation donnée, ou que vous cherchiez à explorer de nouvelles occasions, vous pouvez compter sur notre profonde connaissance du marché local et de l'industrie, de même que sur le talent de notre équipe canadienne, pour vous aider dans l'atteinte de vos objectifs d'entreprise.

Pour en savoir plus, visitez wholesalebanking.wf.com/Fr.

Achat ou location : la question existentielle

Par Guy Hébert

Location ou achat est une question que se pose un camionneur artisan ou un gestionnaire chaque fois qu'il doit changer de véhicule lourd ou en ajouter un à sa flotte. Une option est-elle plus populaire que l'autre, quel est le principal facteur décisionnel dans le questionnement, sont des sujets que L'Écho du transport a tenté d'élucider en communiquant avec divers intervenants de l'industrie du camionnage.

Chez Transport Jacques Auger, spécialiste de la distribution de produits pétroliers basé à Lévis avec des terminaux à Montréal et Ottawa, c'est une question pratico-pratique. « À Québec où nous avons un garage et des équipes d'entretien, nous achetons les camions. À Montréal, où les installations d'entretien sont plus petites, c'est à peu près 50-50 achat et location tandis qu'à Ottawa, tous les camions sont loués car il n'y a pas d'entretien », explique Jacques Auger, président de l'entreprise portant son nom.

Et même pour les camions achetés, Jacques Auger fait appel aux garanties et confie aux concessionnaires une grande partie de l'entretien des véhicules : « Le manque de main-d'œuvre du côté des mécaniciens fait en sorte que ces derniers travaillent surtout sur l'entretien de nos remorques-citernes. Présentement, qu'ils soient loués ou achetés, nous changeons les camions aux quatre ans, mais avec les plus récents camions équipés de nouveaux moteurs avec les dernières technologies, j'ai l'intention d'essayer de les garder plus longtemps. »

Du côté de Transport Hervé Lemieux, la flotte est composée environ moitié-moitié de camions en location et achetés alors que le type de véhicule recherché peut influencer la décision. « Si un camion dont nous avons besoin n'est pas reconnu pour avoir une bonne valeur de revente, nous allons procéder à la location », de dire la contrôleur Élise Marsolais. « Ça fait une dizaine d'années qu'on fonctionne de cette façon. Nous étudions un paquet de facteurs car ces acquisitions ou ces locations sont aussi une question stratégique. Ça



peut même dépendre de ce que l'on veut montrer dans les états financiers. »

Patrick Tremblay, propriétaire de Centre du camion national Hino Rive-Sud, croit que présentement un plus fort pourcentage de clients procède avec l'achat lorsque vient le temps de mettre la main sur un nouveau camion Hino. « Cela peut peut-être s'expliquer par le fait que la location est une nouveauté remontant à quatre ans chez Hino. De plus en plus de monde se tourne vers la location mais l'achat demeure le choix populaire », affirme Patrick Tremblay. « Nos clients apprécient les garanties offertes par le fabricant ainsi que les plans d'entretien qui font en sorte que les clients peuvent opter pour l'achat tout en nous confiant l'entretien de leurs nouveaux camions. »

Le transporteur AGD Verchères Express a étudié les deux options mais s'en tient présentement à l'achat de véhicules.

Tous nos camions sont achetés, avec du financement axé sur l'acquisition. « Nous avons un atelier de mécanique et des gens compétents pour effectuer l'entretien de nos véhicules », de dire Jacques Dulude, président d'AGD Vex. « Nous faisons énormément de transport local, ce qui veut dire que nos camions ne roulent pas tant que ça. Nous estimons que nos véhicules sur le transport local devraient avoir une durée de vie de 10 ans et c'est la même chose pour les remorques. Et nous ne prenons que très rarement des garanties prolongées alors que les garanties de base des fabricants nous satisfont. »

Cet exercice n'a pas vraiment permis de déceler une tendance lourde de l'industrie vers l'achat ou la location même si cette dernière semble gagner en popularité. La question de l'achat ou la location demeure donc très existentielle dans l'industrie du transport routier des marchandises.



VÉRIFICATION MÉCANIQUE

entretien et réparation
de camions et remorques

À ANJOU : coin A25 et A40
9651, boul. Louis-H.-Lafontaine

**Vérification
mécanique**
Mandataire

Société de l'assurance
automobile
Québec



LOCATION DE CAMIONS **EUREKA** inc.

LOCATION À COURT OU LONG TERME



514.493.6940
450.655.6940
1.888.655.6940

vérification mécanique #233
long terme #111
court terme & ventes #138

La plus grande flotte de camions spécialisés au Québec



aussi disponible
avec wet line kit

remorques
sèches ou réfrigérées

GRAND INVENTAIRE DE VÉHICULES USAGÉS

www.lague.ca

EBI offre du financement au étudiants du CFTR

Par Guy Hébert

Pour sa 10^e édition, le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) a reçu 44 entreprises! Une journée qui a permis à près de 800 futurs diplômés de remettre leur CV afin de se trouver un stage ou un emploi en transport routier. « Ce salon est le plus gros salon de l'emploi pour recruter des chauffeurs. Nous participons depuis le début et à chaque fois, nous sommes grandement satisfaits des candidats rencontrés », confirme Jacynthe Séguin, directrice adjointe aux ressources humaines chez Bourassa Transport.

Le CFTR remercie chaleureusement les 44 entreprises présentes : Bessette et Boudreau Transport, CAT, Challenger Motor Freight, Coca-Cola Rafrâichissements, Contrôle routier, CNESST, DFS, Drakkar, Global Ressources Humaines, Transport Guilbault, Extra Multi-Ressources, Emploi et développement des compétences Canada, GFS – Service alimentaire Gordon, Golden International, Groupe Robert, Manucam – Unique personnel, Morneau Transport, Molson Coors, Transport Papineau, PepsiCo Breuvages, Sanimax, Schneider, SGT 2000, Simard Transport, SLH Transport, Sonar/Canada Cartage, Summum Ressources Humaines, Transport Bourassa, Transport Hervé Lemieux, TJB Transport, Transport Laberge, Trans-west, C.H. Express, Truck N'Roll, Transport W.J. Deans, XTL Transport Logistique, Transport St-Michel, Transport Dynapro, Intégration Jeunesse du Québec, Transport Gaston Nadeau, Progressive Waste Solutions, Groupe Direct transport d'auto Élégance, EBI Énergie et Express Mondor.

Parmi toutes les entreprises participantes, EBI Énergie avait une approche plutôt originale et inédite à offrir aux finissants et autres étudiants présents. EBI Énergie ne cherchait pas nécessairement à recruter des chauffeurs, mais plutôt à faire savoir à ceux et celles qui s'approchaient de leur table que du financement pouvait être disponible pour acquérir leur premier camion. En effet, EBI Énergie, la filiale énergétique d'EBI Environnement, possède plusieurs

stations de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) et est prête à offrir du financement à un étudiant ou une étudiante intéressé(e) à devenir camionneur artisan, du financement applicable sur l'achat d'un camion au GNC.

C'est toujours avec joie que le CFTR organise cette journée tant attendue autant par les élèves que les employeurs. La prochaine journée des employeurs se tiendra le 3 mai 2017. C'est un rendez-vous!



Commencez
à creuser
dans notre bac à sable



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

nationalleasing.com

866-984-5381

NATIONAL LEASING
LES EXPERTS DU FINANCEMENT D'EQUIPEMENT AU CANADA

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

À l'occasion de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) à Marrakech du 7 au 18 novembre, événement mieux connu sous le nom COP22, Patrick Mekhaël était présent pour faire l'apologie de stations multi énergies, bio gaz, solaire et électricité, incluant les solutions de compression de gaz naturel de Larry Énergie. C'est à titre de représentant de Larry Énergie et de président de Faraön Capital, entreprise spécialisée dans les projets de haute efficacité énergétique, d'implantation de solution au gaz naturel comprimé et liquéfié et d'énergie alternative, ainsi qu'expert en énergie propre, que Patrick Mekhaël a été invité à se joindre à la délégation Canadienne pour cet événement.

La COP22 représente la première COP à laquelle des évolutions du genre dans l'action environnementale commencent à se définir. Cette perspective d'une plateforme permettant aux acteurs de différentes industries d'échanger et de construire ensemble le futur a entraîné des chefs d'états comme Justin Trudeau à signer l'Accord de Paris (COP21) le 22 avril dernier «Journée de la Terre», un rappel que la mobilisation politique en matière de lutte contre les changements climatiques est primordiale. Patrick Mekhaël œuvre dans le domaine depuis plusieurs années. Sa longue carrière chez Gaz Métro lui permet d'accompagner les acteurs dans le domaine de l'énergie dans leurs stratégies de planification et de développement. Il présente une conférence lors de cet événement réunissant plus de 35 000 congressistes.

Son allocution porte sur la construction d'usines de bio méthanisation à partir de sites d'enfouissement et de stations multi énergies. Le bio méthane, produit par ce type d'usines, serait utilisé pour alimenter un réseau de stations en gaz naturel comprimé (GNC). La station serait aussi munie de bornes électriques et de bornes de recharges électriques à panneaux solaires. Ce grand événement est une vitrine mondiale pour les solutions proposées par Patrick Mekhaël contre le réchauffement climatique. Au Québec, ce type de stations multi énergie s'insère parfaitement avec la politique énergétique du gouvernement. C'est pourquoi Larry Énergie et le groupe Faraön Capital travaillent intensivement à l'implantation de station multi-énergies à travers tout le territoire québécois. D'ailleurs, Les Entreprises Larry, en affaires depuis 1963 et œuvrant dans plusieurs domaines touchant le gaz naturel, a récemment inauguré la première

Patrick Mekhaël promeut des stations multi énergies

Par Guy Hébert

station publique de GNC au Québec et ce n'est qu'un début. Les pays du monde doivent à présent développer des stratégies viables pour faire baisser leurs émissions

de carbone et améliorer les sources d'approvisionnements des véhicules pour un transport routier plus écologique en est une.



Un programme spécialement pour les jeunes!

Le Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL) permet à des jeunes âgés de 17 et 18 ans d'apprendre à conduire des camions et d'obtenir leur permis de conduire de classes supérieures.

Rendez-vous sur le web pour connaître les critères d'admissibilité!



cftc.qc.ca
cftr.ca



Commission scolaire des
PREMIÈRES-SEIGNEURIES



Commission scolaire
de la Rivière-du-Nord

Le CGER se prépare pour la saison hivernale

Par Guy Hébert

En raison de la rigueur du climat québécois, la viabilité hivernale est une préoccupation constante du ministère de Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) qui met tout en œuvre pour assurer des déplacements sécuritaires sur les routes du Québec durant l'hiver. Comme les réalités climatiques peuvent varier d'une région à l'autre du territoire québécois, le Ministère tente d'adapter ses façons de faire aux situations climatiques pouvant survenir.

Pour le CGER (Centre de gestion de l'équipement roulant) du MTMDET, les mois de septembre et octobre sont toujours empreints d'une certaine fébrilité. C'est en effet durant cette période de l'année que le CGER commence à préparer plusieurs des équipements roulants sous sa gestion pour la période hivernale. Il ne s'agit pas simplement de vidanger l'huile et de changer les pneus, car il faut installer les accessoires et

appareils requis sur les véhicules attitrés aux opérations de déneigement et de déglacage durant les mois d'hiver.

« Ce sont les gestionnaires régionaux qui planifient de concert avec nos clients le montage des équipements d'hiver sur les véhicules utilisés par le Ministère et les différentes municipalités pour qui nous gérons les flottes », explique Carl Gauthier, directeur de l'exploitation et des services

à la clientèle au CGER. « Il faut prévoir de trois à cinq jours par véhicules alors que nous profitons de l'occasion pour procéder à une inspection complète avant de réaliser les installations prévues. Le montage commence à la mi-septembre et se poursuit jusqu'à la mi-novembre. »

Marc-André Bois, chef du service de l'expertise de l'ingénierie et des acquisitions du CGER, pour sa part, s'assure tout au long de l'année de rechercher les meilleurs matériaux disponibles sur le marché pour assurer la durabilité des véhicules et des équipements dédiés à l'entretien hivernal des routes.

Dans le parc des municipalités qui confient en impartition leur gestion de flotte au CGER, on retrouve une soixantaine de camions de 6, 10 et 12 roues sur lesquels des équipements doivent être installés ainsi qu'une trentaine de souffleuses, 35 chargeurs, 15 niveleuses et 35 équipe-

Direction territoriale	Réseau (km pondéré) (1)	Portion Régie (%)	Portion à contrat (Privé et municipal) (%) (2)	Coûts (saison contractuelle 2015-2016)
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (63-65)	3 742,52	24,1 %	75,86 %	32 876 113,53 \$
Côte-Nord (67)	1 866,84	12,07 %	87,93 %	20 565 101,70 \$
Chaudière-Appalaches (66)	3 165,43	28,28 %	71,72 %	28 411 394,71 \$
Capitale-Nationale (71)	2 021,23	16,53 %	83,47 %	23 198 387,13 \$
Mauricie-Centre-du-Québec (64-70)	3 229,32	24,74 %	75,26 %	21 636 768,49 \$
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau (68)	2 733,33	17,85 %	82,15 %	20 648 435,46 \$
Soutien à l'exploitation métropolitaine (25)	3 595,47	17,58 %	79,18 %	35 463 297,71 \$
Montréal (86)	1 917,24	12,25 %	87,75 %	11 418 882,02 \$
Laurentides-Lanaudière (88)	3 180,90	15,30 %	84,70 %	23 054 718,74 \$
Outaouais (89)	1 807,94	30,51 %	69,49 %	13 099 023,38 \$
Estrie (90)	2 809,19	23,19 %	76,81 %	18 624 261,16 \$
Abitibi-Témiscamingue (91)	2 640,06	19,26 %	80,74 %	17 772 291,70 \$
Total (tout le réseau)	32 709,46	20,93 %	79,07 %	266 768 676 \$

(1) Exclut les contrats de type 46, NL et NO

(2) Exclut les contrats de type 41, 46, NL et NO

> Sur ce tableau du réseau entretenu par les directions territoriales du MTMDET, il ne serait pas ni représentatif ni réaliste de comparer les coûts de déneigement par région en fonction de la longueur du réseau car les exigences de déneigement diffèrent selon le type de réseau routier, les conditions climatiques qui varient d'une région à l'autre, du type et de l'intensité de la circulation, de l'état de la surface de roulement et des caractéristiques de la route (pente, courbe, de couloirs de poudrière...).



ments de trottoir. De son côté, l'armada que déploie le MTMDET comprend : quelques 300 camions 10 et 12 roues, près d'une trentaine de souffleuses et une soixantaine de chargeuses. Le réseau du CGER comprend 62 centres mécaniques répartis à travers la province dont 60 participent aux préparatifs hivernaux. Le CGER possède également une trentaine de camions de déneigement, 2 souffleuses et une chargeuse qu'il met à la disposition de sa clientèle en courtoisie afin de parer à tout imprévu.

Le réseau des routes sous la responsabilité du MTMDET pour la saison hivernale s'étend sur 32 709,46 kilomètres sur lesquels 20 % sont entretenus par les équipes du ministère alors que 66 % du travail est effectué par des contractants et 14 % par des municipalités. Le ministère prévoit que plus de 1 600 camions participeront au déneigement des routes québécoises cet hiver, soit plus de 300 camions de déneigement opérés par le MTMDET, plus de 1 000 camions opérés par des entreprises privées pour le compte du ministère et plus de 350 camions opérés par des municipalités pour le compte du ministère.

Le Ministère dépense en moyenne entre 250 et 275 millions de dollars annuellement pour l'entretien hivernal et le budget pour l'hiver 2016-2017 s'élève à 272 000 000 \$. Cette somme ne comprend pas les frais du personnel du Ministère affecté au déneigement. De plus, en prévision de la saison d'hiver 2016-2017, le Ministère estime ses besoins en chlorure de sodium à environ 90 000 tonnes. Même si tous apprécient l'automne passablement doux sévissant au Québec en ce moment, les opérations de préparation pour l'hiver vont bon train au CGER et au MTMDET.





TRANSCOURT

LOCATION DE CITERNES



Chimique, acier inoxydable
Quatre essieux, 8500 Imp



406 Pétrolier
5 ou 6 compartiments

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

1 888 407 3830
vmurday@transcourt.com
transcourt.com

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

Bornes pour autobus scolaires et véhicules lourds

Par Guy Hébert

AddÉnergie s'associe à Autobus Lion et ses partenaires dans un projet mobilisateur visant à développer des véhicules électriques entièrement québécois. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un programme du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation dont l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'électrification des transports. Cette collaboration permettra à AddÉnergie d'ajouter un nouveau segment à sa gamme déjà complète de solutions de recharge : des bornes de recharge pour les autobus scolaires et les véhicules lourds et semi-lourds.



Fondée à Québec en 2009, AddÉnergie s'est rapidement démarquée avec ses solutions de recharge novatrices. Grâce au soutien de ses partenaires, dont Rio Tinto Alcan, Investissement Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec, l'entreprise alimente et exploite les deux plus importants réseaux de bornes de recharge au Canada, soit le Circuit électrique et le réseau FLO (anciennement RéseauVER et VERnetwork). L'entreprise compte présentement plus de 60 employés répartis entre son siège social de Québec (QC), son usine de fabrication de Shawinigan (QC) et son bureau de service et ventes de Mississauga (On).

AddÉnergie développera une borne de recharge et une application logicielle optimisée pour l'opération de la flotte d'autobus scolaires électriques d'Autobus Lion, de même qu'une nouvelle gamme de bornes rapides pour sa flotte de véhicules lourds et semi-lourds électriques. En tant que pionnière de l'électrification des transports au Québec, AddÉnergie contribue une fois de plus au développement de cette filière innovante. « Ce projet renforce notre position de leader en matière de recharge électrique. Notre expertise nous permet de répondre à tous les types de besoins de recharge, de

votre véhicule personnel à l'autobus qui transporte vos enfants à l'école », affirme Louis Tremblay, président et chef de la direction d'AddÉnergie.

En s'associant à ce projet, AddÉnergie démontre une fois de plus qu'il est un partenaire de choix pour toute organisation souhaitant adopter une solution d'électrification des transports, que ce soit dans les secteurs industriel, commercial, et même résidentiel. D'ailleurs, AddÉnergie lancera cet automne sa borne de recharge résidentielle FLO Maison, destinée au grand public. « Si nos bornes sont assez robustes pour recharger des camions et des autobus, les propriétaires de résidences peuvent nous faire confiance pour recharger leur véhicule personnel », ajoute Louis Tremblay, président et chef de la direction d'AddÉnergie. AddÉnergie poursuit également le développement de son réseau pancanadien de recharge publique FLO, qui compte plus de 2 000 bornes à travers le pays.

SECTION OFFRE D'EMPLOI sur notre site Internet!

Allez dès maintenant au www.lechodutransport.com
et cliquez sur l'onglet Offres d'emploi!



facebook

De plus, vous pouvez les visionner en nous suivant sur Facebook!

POUR UNE MEILLEURE PROFITABILITÉ, FIEZ-VOUS À MICHELIN.



Vous pouvez transporter plus tout en économisant du carburant, ce qui vous aide à réduire vos coûts et à accroître vos revenus. Adoptez le pneu X One^{MD} XDN^{MD} 2 de MICHELIN^{MD} dès aujourd'hui pour une traction fiable, en toute saison.



129 condamnations pour émissions hors normes en 2 ans

Par Guy Hébert

Le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (MDDELCC) vise, depuis son implantation, à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de particules, de composés organiques volatiles (COV) et de monoxyde de carbone (CO) émanant des véhicules lourds. La grande majorité des chauffeurs et des gestionnaires de flottes connaissent le PIEVAL. Il se peut toutefois qu'un volet du programme soit moins connu, celui de l'Analyse des émissions de véhicules lourds.

Les inspections nécessaires à l'application du Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds sont réalisées dans le cadre du PIEVAL par les agents de Contrôle routier Québec (CRQ), qui relève de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Ces derniers ont les pouvoirs d'agent de la paix et possèdent l'équipement et la formation nécessaires afin de procéder aux inspections sur les camions.

Lorsqu'un véhicule non conforme est intercepté sur la route, les agents de CRQ produisent un rapport général d'infraction (RIG) et recueillent des données sur l'opacité des fumées émises par le camion. En 2015, 63 camions dépassant les normes d'émissions ont été interceptés par les contrôleurs routiers de la SAAQ. En 2016, c'est 71 camions dépassant les normes d'émissions qui furent interceptés. Ces informations sont transmises au MDDELCC qui procède à la validation et au traitement des RIG, avant de transmettre les dossiers des contrevenants au Bureau des infractions et amendes (BIA) du ministère de la Justice.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, 129 condamnations ont ainsi été prononcées (50 condamnations en 2015 et 79 condamnations en 2016) en vertu de l'article 10 du Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds qui prévoit que « Tout véhicule lourd qui circule sur la partie du territoire du Québec située au sud du 55^e parallèle doit être conforme aux normes d'émissions prévues au règlement et qui sont applicables selon que le véhicule fonctionne au diesel, à l'essence ou au gaz ». En parallèle, le MDDELCC envoie aux propriétaires des véhicules non conformes un avis de réparation les enjoignant de

«...chaque camion modifié pollue autant que 54 camions en règle avec les normes environnementales actuelles...»



les faire réparer, dans un délai de trente jours, dans l'un des trente ateliers accrédités à cet effet.

42 dossiers de 2015 et 27 dossiers de 2016 ont été fermés lorsqu'une attestation provenant d'un établissement accrédité, certifiant que le véhicule a été réparé, a été fournie. Les démarches dans les autres dossiers sont toujours en cours. Si le délai n'est pas respecté, les contrevenants sont passibles d'une seconde amende de 1000 \$ à 50 000 \$ pour une personne physique ou de 2 000 à 100 000 \$ pour une personne morale. Pour mettre en branle le



processus pénal lié au non-respect de l'avis de réparation, une enquête doit être effectuée par le bureau régional du MDDELCC.

À la suite à ces enquêtes, 3 constats d'infractions ont été émis, pour la période du 1^{er} janvier 2015 à aujourd'hui relativement à des infractions à l'article 11 du Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds qui mentionne que « Le propriétaire d'un véhicule lourd non conforme est tenu de le réparer ou de le faire réparer et d'obtenir d'un établissement accrédité une attestation selon laquelle le véhicule lourd est conforme aux normes d'émissions, dans les 30 jours de la notification d'un avis du ministre qui l'enjoint de le faire ». Les équipes du ministère ne font pas systématiquement d'inspection chez les transporteurs mais notons que les récidivistes font l'objet d'amendes plus importantes, ce qui devrait avoir un effet dissuasif sur les gestionnaires de flotte.

Les rapports générés par l'opacimètre, un appareil d'analyse de l'air ambiant et des poussières utilisé par les patrouilleurs de CCR, sont acheminés en ligne afin d'accélérer le processus de transmission des avis. C'est aussi par voie électronique au site enviroweb du PIEVAL que sont envoyées les attestations de conformité. Le Programme d'accréditation des établissements d'analyses des émissions des véhicules lourds (PAEAEVL) s'adresse à tout établissement intéressé à effectuer les réinspections requises en vertu du Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds. Ces établissements peuvent être des entreprises privées, des organismes publics, parapublics ou autres qui réalisent des réinspections des véhicules lourds pour leurs propres besoins ou pour ceux d'une clientèle externe.

C'est donc dire que des membres de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) peuvent également détenir la certification Analyse des émissions de véhicules lourds. En date du 19 octobre 2016, la liste officielle des établissements accrédités disponible sur le site du MDDELCC comprenait 30 établissements à travers le Québec, dont 12 sont des mandataires membres de l'ASMAVERMEQ et 5 sont des centres de services du CGER (Centre de gestion de l'équipement routier) du ministère du Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTDDET).

Lors d'une conférence prononcée devant les membres de l'ASMAVERMEQ réunis en congrès à Gatineau le 16 septembre dernier, Michel Bergeron, de Cummins Est du Canada, affirmait que des altérations aux systèmes anti-pollution avaient été apportées à de nombreux camions au Québec, peut-être même jusqu'à 10 % du parc québécois. Selon lui, il s'agit d'évasion environnementale et que chaque camion modifié pollue autant que 54 camions en règle avec les normes environnementales actuelles. Le PIEVAL et son volet Analyse des émissions de véhicules lourds ainsi que CRQ devraient donc être des joueurs de premier plan pour contrer l'évasion environnementale à laquelle se prêteraient un nombre important de véhicules lourds sur les routes québécoises.



Je me souviens



CCC enregistre un taux de livraison de 99.5%

Par Guy Hébert

Considérée comme un des 11 plus importants distributeurs de plastiques et de produits chimiques en Amérique du Nord, la société Canada Colors and Chemicals (CCC) a fait sa réputation en mettant l'accent sur trois choses : service, service et service... C'est un fait totalement ancré dans la culture corporative. « Nous avons un taux de livraison de 99.5 % », de dire Rick Companion, directeur national des opérations de la flotte pour CCC, « et nous sommes fiers de cette statistique. Quand un client nous transmet une commande en nous avisant qu'il veut ses produits le jour suivant à une certaine heure, nous livrons la marchandise. C'est ce qui nous démarque de la concurrence, nous sommes le FedEx des chimiques. »



CCC compte plus de 2 500 produits actifs et huit centres de distribution au Canada et selon Rick Companion : « Nous sommes un guichet unique et les clients comptent sur nous pour tous leurs besoins de chimiques et de plastiques. Nos expéditions sont surtout en charges partielles et nous avons une flotte de 21 tracteurs de classe 8 ainsi que des semi-remorques fourgons et des citernes de vrac. Pour des lots qu'il nous est impossible de traiter, nous faisons appel à des transporteurs externes. Mais nous préférons, de loin, effectuer nous-même le transport afin de nous assurer que les livraisons arrivent à temps. »

La compagnie utilise également l'intermodal en confiant souvent au rail le transport de conteneurs entre les côtes Ouest et Est. Du côté des camions, la majorité des 21 tracteurs sont loués avec PacLease. « Ça fait maintenant quatre ans que nous avons commencé à travailler avec PacLease pour faire ces essais à Montréal », se rappelle



DataDis

www.datadis.com

1 800 463.4043

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

MIR-RT

Logiciel de gestion d'entretiens
pour flottes de véhicules



Rick Companion. « Nous avons certains problèmes par rapport à des défaillances et de l'entretien mal fait avec une autre société de location et c'est à ce moment-là que nous avons donné la chance à PacLease. Nous avons fait notre contrôle diligent en visitant le centre PacLease de Montréal pour voir comment il procédait pour l'entretien. Nous avons également parlé à certains de leurs clients afin de voir leurs réactions. »

CCC a entrepris son association avec le premier Kenworth T680 jamais vendu ou loué à Montréal. « Un vrai petit bijou », dit-il. « Les chauffeurs appréciaient le silence dans l'habitacle, le doux roulement et la visibilité avant du camion. Nous avons rapidement remarqué un changement dans la consommation de carburant par rapport aux autres véhicules loués. Avec le T680, nous enregistrons une amélioration de 1.6 mpg. C'était un changement phénoménal qui n'a fait qu'augmenter nos profits en réduisant nos

coûts d'opération. Nous avons maintenant cinq T680 à Montréal et leur efficacité énergétique ne fait que s'améliorer. Nos camions roulent une moyenne de plus de 88000 km par an et chacun de nos T680 permet de réduire la facture de carburant de 10000\$ annuellement. »

Au Québec, CCC opère presque exclusivement avec des Kenworth T680 day cab et un Kenworth T880 avec couchette de 52 pouces, pour tirer un super bi-train rempli de chimiques jusqu'aux champs de pétrole albertains. L'entreprise vient récemment de prendre livraison d'un T680 avec couchette de 72 pouces qui effectue la navette deux fois par semaine entre Toronto et la région de Chicago. Lui-même un ancien chauffeur de camion pour CCC, Rick Companion connaît bien l'importance d'avoir des camions de qualité répondant aux exigences de ceux et celles qui se retrouvent derrière le volant : « Lorsque

> Rick Companion devant un des camions de sa flotte de Canada Colors and Chemicals.

j'ai pris la responsabilité de la gestion de la flotte, nous avons des camions de base. Nous avons traversé une période de mise à niveau axée sur un niveau de confort élevé. Tous les chauffeurs aiment nos T680, de beaucoup supérieurs à ce que nous avions. Et quand vient le temps de commander un nouveau camion, je réunis tous les chauffeurs afin de voir ce qu'ils aimeraient y retrouver. Avant de clore le dossier, j'y ajoute mon grain de sel. C'est en travaillant en équipe que nous acquérons le bon camion. »

« Ce ne sont pas toutes les sociétés de location qui possèdent les connaissances techniques et les équipements de formation de PacLease. Ce sont des consultants et non seulement des vendeurs. Je valide souvent pour savoir s'ils comprennent bien ce dont je parle. Ça me rassure de savoir que j'aurai vraiment un camion sur mesure pour nos opérations. Les T680 sont équipés du moteur PACCAR MX-13 de 485 chevaux vapeurs avec la transmission UltraShift Plus d'Eaton ainsi que de l'ensemble arctique, avec plus d'isolant pour la rigueur des hivers canadiens et la chaufferette Espar réduisant au maximum la marche au ralenti. Quant aux réparations et à l'entretien, ils sont confiés à PacLease et ses franchisés locaux. » Pour l'instant, Rick Companion, CCC et ses chauffeurs sont satisfaits du partenariat.



Téléchargez notre application VAD...c'est **gratuit**

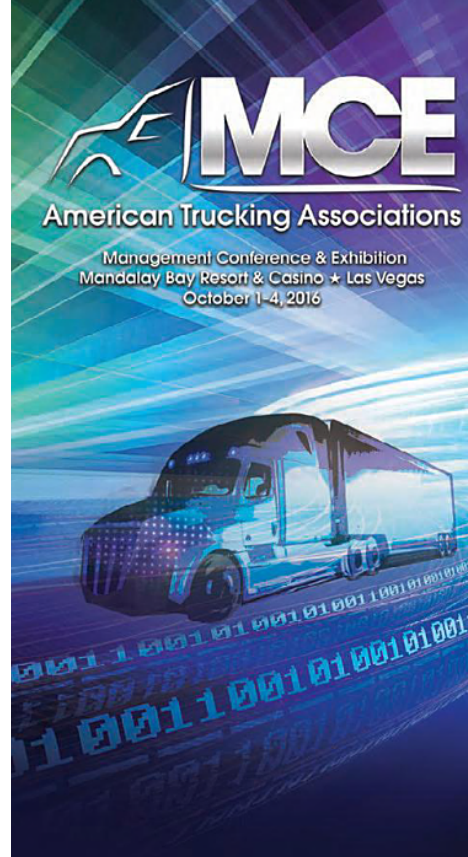
Complétez vos rondes de sécurité sur votre cellulaire ou votre tablette



Nouvelles brèves émanant du MCE 2016

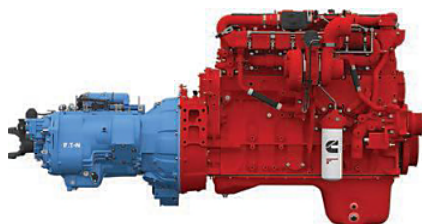
Par Guy Hébert

L'American Trucking Association (ATA) tenait sa rencontre annuelle Maintenance Conference and Exhibition (MCE) du 1^{er} au 4 octobre 2016 à Las Vegas. Le MCE est un des événements les plus importants au calendrier de l'industrie du camionnage aux États-Unis et les grands manufacturiers en profitent souvent pour faire d'importantes annonces. L'Écho du transport a tenté de rédiger un sommaire de certaines de ces annonces pour le bénéfice de son lectorat.



GAMME ÉTENDUE DU SMARTADVANTAGE

Le spécialiste de la gestion de la puissance Eaton et le pourvoyeur de pouvoir Cummins ont profité de l'ATAMCE pour présenter une gamme étendue du groupe motopropulseur SmartAdvantage en y ajoutant un modèle de transmission avec une capacité de 1850 livres de couple pour des véhicules avec une masse totale en charge d'un maximum de 80 000 livres. Développé sur la plateforme actuelle Eaton – Cummins afin d'optimiser l'efficacité énergétique et les performances, le groupe motopropulseur SmartAdvantage sera offert en modèle multi-couple compatible avec la fonctionnalité Cummins SmartTorque2 disponible avec les moteurs ISX15 SA et X15 SA d'au plus 500 chevaux vapeurs et de 1 500 à 1 850 livres de couple.



> Le groupe motopropulseur Eaton Cummins SmartAdvantage.



MACK COMMANDITE PARTAGE LE ROUTE 2017

Pour une 15^e année, Mack Trucks commanditera le programme Partage la route (Share the Road) 2017 de l'ATA. « Nous apprécions les efforts des chauffeurs du programme Share the Road qui parcourent les routes américaines afin de montrer aux autres chauffeurs comment améliorer leur conduite du côté de la sécurité autour des camions, quelque chose qui ne vient pas nécessairement à l'esprit des individus », explique Jonathan Randall, vice-président aux ventes de Mack Trucks. « Mack est engagé dans la formation pouvant rendre plus sécuritaire les routes américaines. »



> Le camion Mack consacré au programme Partage la route 2017 de l'ATA.



> L'application Mack mobile.

NOUVELLE APPLICATION MOBILE D'UPTIME

Une nouvelle application mobile permettant aux clients de mieux gérer l'entretien et des événements imprévus, Mack Assist, vient d'être lancée sur le marché par Mack Trucks. Mack Assist est un service basé sur le Cloud (nuage) qui se veut un outil reliant les clients, les concessionnaires et les fournisseurs de service avec des agents du Mack Uptime Center lors d'événements nécessitant de l'entretien et des réparations. Le tout dans le but de limiter les temps d'arrêts au minimum.

VOLVO ET MACK S'ENTENDENT AVEC GEOTAB

Camions Volvo Amérique du Nord (*Volvo Trucks North Americas*) et Mack Trucks ont signé un protocole d'entente avec Geotab, un fournisseur global de technologies de télématique de bout en bout. Cette entente devrait permettre de développer la connectivité pour les plus anciens camions Volvo et Mack qui ne sont pas équipés des solutions de télématique intégrées Mack GuardDog Connect et Volvo Remote Diagnostics. Grâce à Geotab, tous les clients de Mack et de Volvo devraient bénéficier de la technologie de télématique.



AXÉS SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

C'est en mettant l'accent sur l'efficacité énergétique, la puissance et l'intégration que Mack Trucks a dévoilé ses modèles 2017 du groupe motopropulseur comprenant les moteurs de la série Mack MP, des transmissions manuelles automatisées Mack mDRIVE HD13 et HD 14, de son système de traitement des gaz d'échappement (EATS – Exhaust Aftertreatment System) ClearTech One ainsi que du régulateur de vitesse prédictif Mack Predictive Cruise. Nos clients veulent réduire leur consommation sans pour autant faire de compromis au niveau de la puissance tout en recevant un meilleur retour sur leurs investissements, de dire Jonathan Randall, vice-président senior aux ventes de Mack Trucks. La plus récente évolution du groupe motopropulseur de Mack rencontre ces demandes tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES).



> Le groupe motopropulseur 2017 de Mack.



MACK LAVAL

L'ÉQUIPE DE MACK LAVAL VOUS FAIT DES OFFRES QUI ONT DU CHIEN ! ***

Bétonnière, livraison rapide



Granite, Roll Off



Camion de ville, 2017



Camion couchette, 2017



#1 : Profitez d'escomptes exceptionnels sur TOUS nos modèles 2016 et 2017!

#2 : Obtenez votre garantie prolongée plan moteur #2
et E.A.T.S pour 5 ans SANS FRAIS ! ****

#3 : PARTEZ SANS PAYER +
le Financement 0\$ comptant ****

Contactez votre représentant pour bénéficier de ces offres dès maintenant

Denis Diotte : 514 260-6225
Normand Thibodeau : 514 246-5412

Walter Zangger : 450 898-1301
Yvan Bourgeois : 514 708-6586

* Financement doit être effectué par les services de financement MACK, restriction de kilométrage selon les différents modèles.

** 90 jours sans paiement + 0\$ de comptant ou comptant réduit, selon l'approbation du crédit.

*** OFFRE VALABLE POUR UN TEMPS LIMITÉ, SUJET À L'APPROBATION DU CRÉDIT, CERTAINES CONDITIONS S'APPLIQUENT.



> Le moteur PACCAR MX-13 2017.

LE MX-11 MAXIMISE L'ÉCONOMIE DE CARBURANT

Depuis que Peterbilt a commencé à installer des moteurs PACCAR MX-11 dans ses camions plus tôt cette année, le moteur léger à grande efficacité énergétique n'a cessé de surpasser les attentes du manufacturier et de ses clients. « Les réactions de nos clients sont très positives à propos des économies de carburant, de la fiabilité et des performances exceptionnelles du MX-11 », affirme Darrin Silver, directeur général de Peterbilt et vice-président de PACCAR. « Le moteur MX-11 a été un ajout très important à notre offre de camions, une combinaison de qualité supérieure, de valeur et de retour sur l'investissement. »

En plus du MX-11, un moteur de 10.8 litres générant 335 chevaux vapeurs et 1 150 livres de couples, Peterbilt offrira également en 2017 le MX-13 de 12.9 litres pouvant produire jusqu'à 510 chevaux vapeurs et 1 850 livres de couples. Les moteurs PACCAR livrent le maximum de couple à 900 révolutions par minute pour un grand nombre de ratios de moteur. Les moteurs MX de PACCAR sont conçus pour une durée de vie B-10, ce qui veut dire qu'il est prévu que 90 % des moteurs arriveront à 1 600 000 km sans aucun besoin de grandes réparations ou remise à niveau.

NOUVEAUX ESSIEUX LÉGERS

PACCAR a profité du MCE 2017 pour dévoiler son nouvel essieu tandem breveté le plus léger et le plus efficace de l'industrie dans sa catégorie. « PACCAR est heureuse de présenter les essieux les plus écoénergétiques sur le marché qui complètent parfaitement les performances supérieures et les économies de carburant de nos moteurs MX », déclare Landon Sproull, vice-président chez PACCAR.

Le nouvel essieu présente une conception unique pignon dans l'arbre (pinion-through-shaft) simplifiant le flux de puissance. L'essieu améliore les opérations pour le transport lourd, régional, la cueillette et la livraison. Avec un ratio de 40 000 livres supportant une masse totale en charge d'au plus 80 000 livres. De plus, le nouvel essieu que Kenworth et Peterbilt commenceront à offrir en janvier 2017, réduit le poids du véhicule de 150 livres pour ainsi ajouter à l'efficacité énergétique.



> De nouveaux bâtiments à l'usine de Peterbilt à Denton au Texas permettent d'améliorer les opérations manufacturières.

LES TRAVAUX AVANCENT À L'USINE PETERBILT

Les trois phases de l'amélioration des installations manufacturières de Peterbilt à Denton au Texas se déroulent comme prévu et les opérations devraient commencer en janvier 2017 dans les nouveaux édifices. Les travaux comprennent l'ajout de nouvelles portes au quai du côté Est pour améliorer les activités de réception ainsi que de l'augmentation de l'aire de réception du matériel de 17 000 pieds carrés du côté Ouest. Des systèmes d'entreposage et de cueillette automatisés ont aussi été installés au second étage pour les couchettes, les cabines et les capots peints.

« Des investissements continus font partie de notre engagement vers l'excellence afin de s'assurer que notre usine de Denton demeure un chef de file dans l'industrie par rapport à la qualité, l'efficacité et la productivité », de dire Darrin Silver, directeur général de Peterbilt et vice-président de PACCAR. « Les améliorations complétées récemment et l'ajout de nouveaux espaces permettent à Peterbilt de continuer à fournir à ses clients des camions fiables, performants et la meilleure valeur sur le marché pour plusieurs années. »



> De nouveaux essieux plus écoénergétiques de PACCAR.

DETROIT S'ALLIE À MICROSOFT ET AT&T

La société Detroit Diesel Corporation, une division de Camions Daimler Amérique du Nord (DTNA – Daimler Trucks North America) a conclu une entente de collaboration avec AT&T et Microsoft Corp. afin d'améliorer sa suite Detroit Connect de services pour véhicules connectés. AT&T fournira la connectivité Internet des choses (*Internet of Things*) pour la nouvelle plateforme du centre de données de camions Detroit Connect (*Detroit Connect Truck Data Center*).

Exclusivement offerte avec le Freightliner Cascadia, la plateforme comprend de la quincaillerie de communication qui augmentera les possibilités du Detroit Connect, y compris les mises à jour à distance Detroit Connect Remote Updates. Ces dernières permettent de programmer

à distance la configuration du moteur et de toutes les composantes électroniques du groupe motopropulseur. La plateforme permet aussi d'intégrer de nouvelles applications de télématiques. Microsoft supportera tout ce développement en fournissant la plateforme Cloud Microsoft Azure.

LE 579 EPIQ EN CABINE COURTE

Le succès du modèle 579 EPIQ avec couchette a incité Peterbilt à offrir ce même modèle en version cabine courte (*day cab*). « Les flottes recherchent des cabines courtes à grande efficacité énergétique et Peterbilt est fière de leur offrir le nouveau modèle 579 EPIQ en cabine courte », explique Robert Woodall, directeur général adjoint Ventes et Marketing de Peterbilt. « C'est un ensemble aérodynamique amélioré avec un groupe motopropulseur et d'autres technologies d'efficacité

énergétique pouvant générer jusqu'à 14 % d'économies de carburant. La cabine courte 579 EPIQ est idéale pour les flottes régionales transportant du vrac et des citernes qui veulent réduire leurs coûts d'opération tout en atteignant de nouveaux sommets de productivité, d'uptime et de satisfaction des chauffeurs. »



> Le Peterbilt 579 EPIQ.



Capital Camipro

Financement évolutif personnalisé

Bénéficiez d'un soutien professionnel et de multiples solutions de financement, vous permettant d'acquérir un ou plusieurs camions, de l'équipement ou de la machinerie, afin de réaliser tous vos projets.

- Analyse de vos besoins, identification des meilleures options de financement et élaboration d'un plan précis.
- Accès privilégié à un vaste réseau de ressources pour répondre parfaitement à vos besoins.

Tel un partenaire de confiance, Capital Camipro vous procure un service de financement évoluant au rythme de votre entreprise, traçant ainsi la route vers de nouveaux sommets.

450 922-6914 • 1 888 418-1742
www.camipro.ca



NOUVELLES FONCTIONNALITÉS DU SMARTLINQ

Peterbilt a annoncé que de nouvelles composantes technologiques avaient été ajoutées à sa plateforme de diagnostic à distance SmartLINQ tout en dévoilant que cette dernière sera dorénavant rendue disponible pour tous les moteurs de classe 8. Le SmartLINQ fournit aux clients l'opportunité de voir leurs camions demeurer sur la route le plus longtemps possible tout en réduisant leurs coûts d'opération et en facilitant leur gestion, informe Darrin Silver, directeur général de Peterbilt et vice-président de PACCAR. Une technologie de raisonnement du moteur et la gestion de l'entretien SmartLINQ Service Management sont les plus récents ajouts à la solution compréhensive de connectivité de camions SmartLINQ.

Actuellement, quelques 20 000 camions Peterbilt sont munis du SmartLINQ et ce nombre ne cesse de croître alors que le système est maintenant une composante installée à l'usine sur tous les véhicules lourds. La technologie de raisonnement du moteur (*Reasoning Engine Technology*) se veut une approche des connaissances collectives par rapport aux diagnostics et aux réparations et sera intégrée à la plateforme SmartLINQ en décembre 2017. « Le raisonnement du moteur améliore l'efficacité du service et des réparations afin de retourner les camions sur le chemin plus rapidement », ajoute Scott Newhouse, ingénieur en chef de Peterbilt. « En utilisant des données réelles de réparation sur la route, la technologie fournit aux techniciens et aux clients le diagnostic le plus efficace possible ainsi que des procédures de service. »

LE TRUCKTECH+ AMÉLIORÉ EN 2017

Présentement, tous les nouveaux camions de classe 8 Kenworth sont équipés du système de diagnostics à distance TruckTech+ Remote Diagnostics permettant aux flottes de surveiller en temps réel la santé des véhicules dans le portail PACCAR Solutions. À compter de 2017, Kenworth veut donner à TruckTech+ et PACCAR Solutions une plus grande versatilité en y ajoutant un système de gestion du service propulsé par Decisiv. Ce dernier permettra de monitorer en temps réel les statuts de service pour chaque camion individuellement.



> Le SuperTruck Volvo
du programme SuperTruck I.

SUPERTRUCK 2 VOLVO EN DÉVELOPPEMENT

Avec une subvention de 20 000 000 \$ du programme SuperTruck II du département de l'énergie des États-Unis, Camions Volvo Amérique du Nord entend développer un concept de tracteur et semi-remorque fournissant un haut degré de puissance pour le transport lourd ainsi que d'importantes réductions d'émissions de carbone. Il faut souligner que Volvo et ses partenaires injecteront une somme équivalente à la subvention dans le projet. Volvo entend faire appel à des conceptions alternatives pour le moteur et une approche de systèmes intégrés afin de construire un tracteur léger qui devrait excéder l'objectif d'efficacité d'une amélioration de 100 % du transport sur la base d'une tonne par mille par gallon (*ton-mile-per-gallon*) par rapport aux données de base de 2009.

L'équipe entend également intégrer un groupe motopropulseur apte à générer une efficacité thermique des freins de 55 %. Le premier SuperTruck de Volvo avait démontré une efficacité de transport améliorée de 88 % alors que l'objectif du programme était de 50 %. La combinaison tracteur/semi-remorque améliorerait l'efficacité énergétique de 70 % en surpassant une moyenne de plus de 12 mpg lors des essais sur piste et quelque fois 13 mpg lors d'essais sur route. Les travaux du programme SuperTruck II se feront à l'usine Volvo de Greensboro, en Caroline du Nord et à l'usine de groupes motopropulseurs de Volvo à Hagerstown, au Maryland.

L'ACTIVE DRIVER ASSIST DE VOLVO

Camions Volvo Amérique du Nord vient de lancer sur le marché son système d'assistance à la conduite active Volvo Active Driver Assist, un programme compréhensif de mitigation de collision combinant les capacités des radars et des caméras afin de fournir du freinage d'urgence et aider les chauffeurs à maintenir une distance sécuritaire avec les véhicules qui les précèdent. Pour le moment, Volvo demeure le seul manufacturier à intégrer son système dans la section de diffusion de l'information sur le tableau de bord de façon à ce qu'aucune composante additionnelle ne soit requise lors de l'ajout du système.



VOLVO COMMANDITE L'AMERICA'S ROAD TEAM

Volvo Truck a renouvelé sa commandite du programme America's Road Team en 2017. C'est le président de Camions Volvo Amérique du Nord (*Volvo Trucks North America*), Gören Nyberg, qui en a fait l'annonce : « Le programme continue de jouer un rôle très valable pour transmettre les messages de l'industrie concernant la sécurité et notre rôle essentiel ainsi que notre attention à l'environnement aux décideurs et à tous les autres utilisateurs de la route. Nous apprécions le travail des capitaines de l'America's Road Team et nous tenons à souligner les dossiers de sécurité exemplaires de ces professionnels de la route et leur engagement à promouvoir l'industrie du camionnage auprès des étudiants, du grand public et des législateurs. »

> Le camion America's Road Team de Volvo.



L'AÉRODYNAMIQUE OPTIFLOW TRAILERSKIRT

Wabco, chef de file mondial des technologies améliorant la sécurité, l'efficacité et la connectivité des véhicules commerciaux, a profité du MCA pour présenter sa nouvelle solution aérodynamique OptiFlow TrailerSkirt. Cette dernière est un ensemble léger de jupes latérales pour les semi-remorques générant une économie de carburant pouvant atteindre plus de 5 % sur les autoroutes américaines. La solution est certifiée EPA SmartWay ainsi que CARB (California Air Resource Board).

La solution aérodynamique comprend une composante unique brevetée, une technologie d'une clampe à un seul boulon facilitant l'installation ainsi que du matériel plus léger et plus rigide que les accessoires aérodynamiques comparables présentement disponibles sur le marché nord-américain. C'est l'acquisition plus tôt cette année de la société canadienne Laydon Composites qui a permis à Wabco de renforcer son positionnement de leader mondial et de développer de nouveaux matériaux.



> Une semi-remorque munie de l'OptiFlow Wabco avec jupe latérale TrailerSkirt.

KENWORTH FAIT ÉQUIPE AVEC FLOWBELOW

Kenworth a travaillé en partenariat avec FlowBelow pour concevoir l'ensemble aérodynamique pour tracteurs FlowBelow Tractor AeroKit et l'offrir en option sur le T680. Il s'agit de carénages AeroKit installés de chaque côté du tracteur entre les essieux tandems du T680 ainsi que directement derrière l'essieu de direction arrière (*rear-drive*). Ces carénages sont faits de polyoléfine thermoplastique (TPO) flexible et durable et le système utilise également des couvre-roues réduisant la turbulence à l'intérieur des roues.

LE T680 AVEC COUCHETTE 52 POUCES

Le camion T680 de Kenworth sera dorénavant disponible avec une couchette de 52 pouces pour des applications régionales et de charges partielles. La plus récente configuration du T680 fait appel au groupe motopropulseur optimisé avec le moteur PACCAR MX-13 ou le MX-11 ainsi que la transmission 10 vitesses automatisées Eaton Fuller Advantage et l'essieu de conduite avant Meritor MT40-14X avec un ratio de 40 000 livres.

De nouvelles composantes aérodynamiques sur la cabine avec couchette de 52 pouces à toit moyen (*mid-roof*) redirigent les flux d'air autour du châssis et de la couchette améliorant encore plus les économies de carburant. Ces composantes comprennent un clapet avant réorientant l'air autour plutôt que dessous le tracteur, des carénages forçant l'air autour de la remorque et des pneus de direction ainsi que des prolongements de carénage au bas. Le régulateur de vitesse prédictif Kenworth Predictive Cruise Control, la marche sur l'erre Kenworth Neutral Coast, l'assistant à la conduite Kenworth Driver Performance Assistant et les couvre-roues FlowBelow sont d'autres composantes améliorant l'efficacité énergétique du T680.

GESTION DE LA PUISSANCE KENWORTH AMÉLIORÉE

Le système de gestion de la puissance Kenworth Power Management, déjà reconnu comme un des meilleurs de l'industrie, sera amélioré au cours des prochains mois pour les camions T680 et T880. On ajoutera le contrôle monitoré de la température de la cabine à ses capacités de démarrage et d'arrêt automatique Auto Start and Stop et de plus, Kenworth offrira la chaufferette de couchette Espar Airtronic D4 qui produit près du double des BTRU des appareils de la génération précédente d'Espar.



> L'ensemble aérodynamique pour tracteurs FlowBelow Tractor AeroKit



> Le moteur Cummins Westport ISL G Near Zero1

DES T680 ET T880 AU GAZ NATUREL

Kenworth commencera à offrir le moteur Cummins Westport ISL G Near Zero NOx au gaz naturel pour ses camions T680 et T880. Les émissions du moteur ISL G Near Zero au gaz naturel sont environ 90 % plus basses que la limite actuelle pour l'oxyde d'azote (NOx) de 0.2 gramme par puissance au frein à l'heure (*brake horsepower-hour*) et rencontre les normes EPA 2017 de réduction des gaz à effet de serre. Le nouveau moteur atteint ces réductions par le biais de l'introduction de la calibration avancée du moteur, un système de traitement des gaz d'échappement à catalyseur triple et un système de ventilation fermé pour le carter.

NOUVELLE OPTION POUR LE T270 ET LE T370

Kenworth propose maintenant en option le système Bendix Wingman Advanced pour les camions de classe moyenne T270 et T370. Le Bendix Wingman Advanced est un système de mitigation des collisions utilisant des radars afin de fournir un régulateur de vitesse adaptatif avec freinage ainsi qu'une technologie de freinage d'urgence autonome aidant les chauffeurs à mitiger les collisions par l'arrière.



Les véhicules autonomes changeront la donne

L'avènement des véhicules autonomes transformera assurément le monde des assurances tout autant que le secteur juridique en réorientant les façons de faire en matière de responsabilités civiles présentement axées sur la faute personnelle vers la sécurité des produits. C'est du moins l'opinion de Michael Rustad, professeur de droit Thomas F. Lambert Jr et co-directeur de la concentration propriété intellectuelle de l'école de la Suffolk University Law School. Rustad prédit que plusieurs avocats spécialistes en dommage corporel devront changer de métier si les nouveaux véhicules autonomes remplissent leur promesse de réduire de façon significative le nombre d'accidents de la route.



> Michael Rustad

«Les accidents de la route représentent la catégorie la plus importante de responsabilité délictuelle», explique le professeur Rustad, qui enseigne le droit de haute technologie, du cyberspace et de délit. «Nous sommes passablement certains que les véhicules autonomes seront plus sécuritaires et arriveront sur nos routes beaucoup plus rapidement que les gens le réalisent.» L'académicien auteur de 26 volumes, prédit que la société assistera à un virage des causes impliquant la responsabilité des chauffeurs vers des requêtes où les manufacturiers d'équipements et de pièces, y compris les concepteurs de logiciels, seront mis en cause.

«Il n'y a que très peu de causes devant les tribunaux impliquant les fabricants actuellement, mais avec le temps, la grande majorité des accidents de la route engagera les manufacturiers», ajoute Michael Rustad. Ce dernier va encore plus loin en spéculant qu'au cours des prochaines années, un système de responsabilités limitées pourrait voir le jour afin d'offrir une certaine protection aux manufacturiers de véhicules, un peu à l'image de la Loi sur les vaccins (Vaccine Act) aux États-Unis. Cette loi limite les compensations pouvant être versées aux personnes souffrant de complications dues à des vaccins par le biais de la création d'un fonds spécial d'indemnisation.

Toutefois, le professeur Rustad tient à souligner que de donner aux manufacturiers de véhicules une forme d'immunité pourrait mener à une abrogation de leurs responsabilités. «Il ne faut jamais oublier que même si une défaillance du logiciel est en cause, un conducteur avec les mains sur le volant devrait être capable de corriger la situation. Ceci est un facteur qu'il faudra toujours considérer.» Les dires d'une sommité du droit aux États-Unis comme Michael Rustad démontrent clairement que l'arrivée sur les routes de véhicules autonomes ne feront pas que transformer le monde des transports, mais bouleversera également les habitudes de la société actuelle. (G.H.)

ENFIN UNE SOLUTION POUR ÉLIMINER LES ANGLES MORTS

GMS Technologies propose des systèmes de caméras et des dispositifs de détection sur mesure, adaptés au type de véhicule ainsi qu'à son environnement de travail.

- Détecter les piétons, cyclistes ou structures environnantes
- Prévenir les collisions
- Assurer la sécurité de vos conducteurs
- Enregistrer les incidents comme preuve légale



Pour plus d'informations 1 877 933-1117

Première livraison commerciale en camion autonome

Par Guy Hébert

La société technologique Otto et le géant brasseur américain Anheuser-Bush ont combiné leurs efforts le 20 octobre dernier pour réaliser une livraison de 50 000 cannettes de bière Budweiser en utilisant un camion lourd autonome. Il y avait un chauffeur derrière le volant mais il n'a effectué que les manœuvres de chargement et de déchargement ainsi que la conduite en dehors de l'autoroute I-25 reliant Fort Collins à Colorado Springs en passant par la ville de Denver dans les montagnes du Colorado. Cette livraison sur une distance de 192 kilomètres était la première livraison commerciale de l'histoire à bord d'un véhicule autonome.

La cargaison fut chargée à bord du camion dans les installations de Budweiser à Loveland au Colorado et c'est après avoir passé sur la balance de l'état du Colorado à Fort Collins que le chauffeur a mis le camion en mode sans chauffeur. « L'incroyable succès de cette première livraison autonome est un exemple de ce qu'il est possible de faire en déployant la technologie de la conduite autonome. Ça démontre ce qu'il est possible de réaliser avec des états avant-gardistes comme le Colorado et des entreprises modernes comme Anheuser-Bush », de dire Lior Ron, cofondateur d'Otto, une société ayant mis sur pied une technologie de conduite autonome en collaboration avec Uber. « En acceptant une telle technologie, les deux organisations contribuent à la création d'un réseau de transport routier plus efficace et sécuritaire. Nous sommes heureux d'avoir complété ensemble cette première mondiale et nous continuerons à déployer la technologie sur les autoroutes américaines. »

Otto et Anheuser-Bush partagent la vision d'améliorer la sécurité et l'efficacité des autoroutes américaines et, ce faisant, de transformer l'industrie du transport routier en contribuant à :

Réduire le nombre de fatalités sur les routes où plus de la moitié des décès sont enregistrés sur les autoroutes et que 94 % des accidents sont le résultat d'une erreur humaine.

Faciliter la conduite éco énergétique qui réduira les émissions des camions



de marchandises qui sont présentement responsables de 28 % de toutes les émissions de CO₂ des véhicules routiers.

Améliorer l'utilisation des camions en utilisant une solution durable pour contrer la pénurie de chauffeurs qui continuent à mettre de la pression sur les chauffeurs actuels qui doivent faire de longues heures sur la route.

« Anheuser-Bush est une entreprise passionnée par l'innovation et nous explorons toujours des moyens d'améliorer la sécurité,

l'efficacité et le développement durable des industries dans lesquelles nous sommes active », explique James Sembrot Sr., directeur de la logistique chez Anheuser-Bush. « Nous admirons la vision d'Otto qui devrait façonner l'avenir des transports autonomes. En poursuivant nos associations avec de nombreux transporteurs pour livrer notre bière, nous espérons voir cette technologie se déployer sur une plus grande échelle sur nos autoroutes afin d'améliorer la sécurité de tous les utilisateurs et de diminuer les émissions. »

Le LightStore peut transporter 500 000 pi³ de GNC

Par Guy Hébert

LightSail Energy, un développeur de solutions de technologies énergétiques durables de Berkeley en Californie, a récemment reçu un permis spécial du département des transports (DOT – Department of Transportation) des États-Unis pour sa remorque légère LightStore capable de transporter près d'un demi-million de pieds cubes de gaz naturel comprimé (GNC) par voyage de camions avec une masse totale en charge de moins de 80 000 livres. Cette semi-remorque de transport, haute capacité de gaz, incorpore des réservoirs sous pression ultra légers faits de composites de carbone tout en étant très économique au point d'enregistrer le plus bas coût par mille de transport jamais atteint.

Le module de transport de gaz LightStore comprend un conteneur de 53 pieds conforme à la norme ISO 1496-3, des touches de contrôle opérationnel conviviales, des capacités de transmission de données à distance et de nombreuses composantes novatrices de sécurité comme le système des réservoirs sous pression, la sécurité contre le feu ainsi que l'arrêt automatique d'urgence. Le LightStore est une solution économique de stockage de GNC pour le ravitaillement de véhicules et de centrales de génération de pouvoir ainsi que pour transporter d'importantes quantités de gaz naturel vers des endroits qui ne sont pas desservis par des pipelines.

Sa modularité et sa grande capacité de stockage lui permettent d'avoir des impacts positifs sur les rouages économiques de projets au gaz naturel alors que chaque module peut transporter près de 500 000 pieds cubes de gaz par camion, une capacité 5 fois supérieure à une semi-remorque citerne tubulaire en acier. C'est assez de gaz naturel pour approvisionner une flotte de camions de classe 8 ou encore pour chauffer un millier de maisons en hiver. « Le boom de la production américaine de gaz naturel a fait chuter les prix à un niveau historiquement bas, incitant plusieurs à substituer le gaz naturel aux autres carburants fossiles. Il en résulte donc une solution énergétique sécuritaire à meilleur prix », de dire Dr Stephen E. Crane, co-fondateur et chef de la direction de LightSail Energy. « Nous sommes fiers d'offrir une solution de transport de gaz à haute capacité qui



est très économique et conforme avec les limites de charges de la plupart des états. »

« Les réservoirs à pression LightStore incorporent des douzaines d'innovations dans son design, ses procédés, sa légèreté, sa capacité inégalée et son bas coût. De plus, ils permettent le ravitaillement et les décharges rapides même à des températures extrêmes », poursuit Dr Neel Sirosh, vice-président sénior de LightSail. « Le LightStore a été mis à l'essai de façon rigou-

reuse afin de prouver sa sécurité, ses performances et sa fiabilité pour obtenir les approbations du DOT et de l'ASME (American Society of Mechanical Engineers). »

LightSail
Energy

Volvo présente ses recommandations à l'ONU

Par Guy Hébert

Le 31 octobre dernier, Martin Lundstedt, chef de la direction du Groupe Volvo et co-président du Comité consultatif sur le transport durable de l'Organisation des nations unies (ONU), a présenté ses recommandations au secrétaire général de l'ONU Ban Ki-Moon. Il s'agit d'un rapport contenant 10 recommandations sur le fait que le transport durable peut faire avancer le développement durable. Le rapport énonce l'importance de fonds internationaux de développement, de réglementations d'appui et d'incitatif pour le développement de nouvelles technologies de transport. Le rapport fait aussi référence à ElectriCity, le projet d'un itinéraire d'autobus entièrement électrique dans

la ville de Göteborg, en Suède, comme symbole de la collaboration requise pour implanter des solutions de transport en commun propre.

En 2014, Ban Ki-Moon avait mis sur pied ce comité consultatif afin d'obtenir des idées sur l'impact du développement du transport durable sur le développement durable en général. Occupant un des deux postes de co-président, Groupe Volvo a dirigé les travaux du comité consultatif qui comprenait des chefs de file des secteurs publics et privés ainsi que des représentants de tous les modes de transport. « Le transport durable est un chef de file du développement durable et une précondi-

tion à la croissance économique, éradiquant la pauvreté et combattant les changements climatiques. Le virage vers le transport durable représente des défis de taille pour notre industrie », de dire Martin Lundstedt. « Groupe Volvo accueillera ces défis car ils traduisent des opportunités de concevoir de nouvelles technologies et de nouveaux modèles d'affaires en travaillant étroitement avec nos clients et toute la chaîne des valeurs. »

Le rapport conclut que la technologie mène vers le progrès et que tous les types et les modes de transport devraient être aussi efficaces que possible dans les secteurs où ils sont le plus efficaces.

**CITERNES
HÉBERT & FILS INC.**


TREMCAR®
Distributeur
de produits



**ATELIER DE
RÉPARATION
DE CITERNES**

**VENTE ET LOCATION DE
CITERNES NEUVES ET USAGÉES**

CERTIFIÉ

> HM-183 > B-620
> R-STAMP

64, Ch. des Patriotes Est
St-Jean-sur-Richelieu
citerneshebert@citerneshebert.com

1 800 644-2022

Service : Louis et Étienne Hébert
Pièces : Monica Mallet

Nouvelle station de la Route bleue sur la 40

Par Guy Hébert

Express Mondor, U.S. Venture GAIN Clean Fuel Canada, et Gaz Métro annoncent la construction d'une station publique au gaz naturel comprimé (GNC) à Lanoraie, qui deviendra la 9^e à joindre la Route bleue. La nouvelle station au GNC permettra à Express Mondor, une entreprise appartenant aux frères Éric, Dany et Billy Mondor qui est spécialisée dans le transport de marchandises générales et de cargaisons hors-normes sur les routes d'Amérique du Nord, de disposer d'une source alternative de carburant pour moderniser sa flotte de camions afin de réduire ses dépenses énergétiques et les impacts environnementaux de ses activités.



Les travaux de construction et d'aménagement de la nouvelle station, qui représentent un investissement de près de 3,5 millions \$ de la part de Gain Clean Fuel, une division de U.S. Venture possédant un important réseau de ravitaillement au GNC et Express Mondor, ont débuté et devraient être complétés d'ici la fin de l'année 2016. La station sera située le long de l'autoroute 40, dans la portion nord du parc industriel de Lanoraie.

L'alimentation en gaz naturel sera assurée par Gaz Métro. « Nous avons choisi de nous associer à GAIN Clean Fuel pour la construction de cette station afin de demeurer à l'avant-garde de notre industrie. D'ailleurs, nous avons entrepris un programme d'acquisition de 50 nouveaux camions au GNC qui sera complété au cours des prochaines années, pour continuer à bien servir nos clients partout en Amérique du Nord, tout en améliorant notre performance énergétique et environnementale », déclare Billy Mondor, vice-président, Développement des affaires d'Express Mondor.

« Nous sommes très heureux de cette entente avec Express Mondor et de l'aménagement de cette nouvelle station publique au GNC à Lanoraie », ajoute Marc-André Paquin, directeur, Développement des affaires de GAIN Clean Fuel Canada.

« La nouvelle station sera située le long du corridor de camionnage très achalandé de l'autoroute 40, qui relie les villes de Montréal et de Québec, en passant par Trois-Rivières, ce qui permettra de servir plusieurs transporteurs qui souhaitent profiter des avantages du GNC ».

Grâce à ses camions au GNC, Express Mondor réalisera des économies de carburant substantielles et un gain d'efficacité pouvant atteindre plus de 30 % au kilomètre, en plus d'une réduction allant jusqu'à 25 % des émissions de gaz à effet de serre de ses nouveaux camions. Les camions au GNC seront également plus silencieux, tout en étant aussi fiables et puissants que ceux fonctionnant au diesel. « Gaz Métro est ravie de voir cette nouvelle station de GAIN Clean Fuel devenir la 9^e à se joindre à la Route bleue, un réseau public de stations de ravitaillement en gaz naturel, qui permet aux transporteurs de rouler avec un carburant moins émissif tout en bénéficiant des avantages qu'il offre

en matière d'efficacité énergétique et de prix à la pompe. L'annonce d'aujourd'hui confirme que les entreprises de transport reconnaissent les nombreux bénéfices du gaz naturel en remplacement du diesel », indique David Vincent, directeur développement des affaires et énergies renouvelables, chez Gaz Métro. « Nous saluons Express Mondor qui a pris un virage clair vers le gaz naturel et nous espérons que d'autres transporteurs suivront son exemple pour demeurer à l'avant-garde de l'industrie ».

« Express Mondor a aussi modernisé son identité visuelle qui apparaîtra sur tous nos nouveaux camions ainsi que, progressivement, sur tous nos autres camions et outils d'identification et de communication. Notre signature, « La passion comme moteur », traduit bien le dynamisme qui anime toute notre équipe, afin de satisfaire nos clients, tout en plaçant la conduite sécuritaire et la protection de l'environnement au cœur de nos actions », a conclu Billy Mondor.



VOUS ÊTES TRANSPORTEUR OU FOURNISSEUR DE PRODUITS ET SERVICES?



Vous désirez être vu par
des milliers d'acheteurs
potentiels 7/7 24h24 ?

Inscrivez gratuitement
votre entreprise dans le
Répertoire en transport et
logistique 2017 !

Visitez notre site Web
et cliquez sur l'onglet
Inscription au Répertoire !

LE RÉPERTOIRE 2016/2017
VIRTUEL
transport & logistique
VOLUME 75



www.repertoiretransportlog.com

L'indice TransCore en hausse au 3^e trimestre



Par Guy Hébert

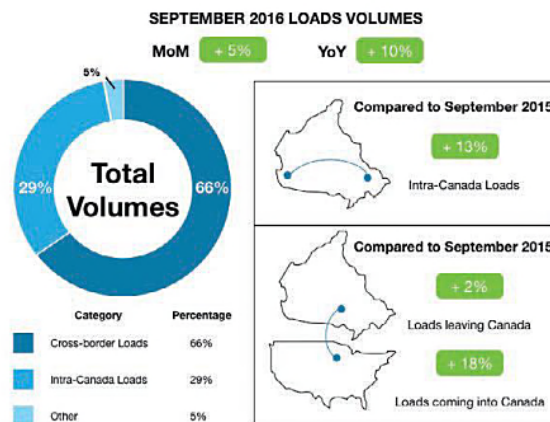
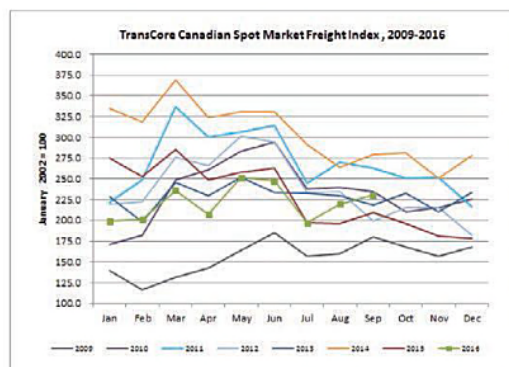
Les volumes de transport intra-canadiens et transfrontaliers de TransCore Link Logistics ont terminé le troisième trimestre de 2016 sur une note positive. En comparaison avec les mois précédents, les volumes ont été en hausse de 5 % sur une base mensuelle. Les volumes sur une base annualisée ont également augmenté jusqu'à 10 % comparativement à septembre 2015.

Le troisième trimestre de 2016 a indiqué un déclin dans le volume de cargaisons, chutant de 8 % par rapport au trimestre précédent. Malgré ce déclin sur une base trimestrielle, les volumes annualisés ont été en hausse de 7 % lorsque comparés à ceux du troisième trimestre de 2015.

Les volumes de cargaisons intra-canadiennes ont représenté 29 % du volume total et ont augmenté de 13 % par rapport à septembre 2015. Les cargaisons transfrontalières représentaient une moyenne de 66 % du total des informations soumises à Loadlink par ses clients établis au Canada et se sont améliorées par rapport à l'année dernière. Les cargaisons en partance du Canada ont été légèrement en hausse de 2 %, tandis que les cargaisons à destination du Canada ont crû de 18 % sur une base annualisée.

La capacité d'équipement de transport a chuté de 9 % sur une base mensuelle; toutefois cette même capacité était en hausse de 3 % sur une base annualisée. Le ratio d'équipement par rapport aux cargaisons a décliné à 3,10 camions pour chaque cargaison disponible, en baisse par rapport au taux de 3,58 camions observé en août. Sur une base annualisée ce ratio a décliné de 6 %, comparativement au niveau de 3,29 camions qu'il affichait en septembre 2015.

L'indice de fret canadien de TransCore mesure de façon précise les tendances en matière de transport de fret par camion. Les composantes de l'indice de fret sont recueillies auprès d'environ 5 500 entreprises de camionnage et courtiers en transport du Canada. Ces données incluent toutes celles soumises par les clients de Loadlink en ce qui a trait aux cargaisons domestiques et transfrontalières. Loadlink est un plateau de cargaisons reliant courtiers, transporteurs, propriétaires-exploitants et flottes privées du Canada à une base de données en temps réel de 15 millions de cargaisons, d'expéditions et de camions.



Indice du fret général canadien

Selon les résultats de l'indice du fret général canadien (*Canadian General Freight Index*) de Nulogix publiés le 26 octobre dernier pour le mois d'août 2016, le coût total du transport terrestre pour les expéditeurs canadiens a augmenté de 0.5 % en août 2016 par rapport au mois de juillet 2016. L'index du taux de base (*Base Rate Index*) pour le mois d'août, qui exclut les charges accessoires défrayées par les transporteurs, a connu une hausse de 0.4 % en comparaison avec celui de juillet 2016.

Les moyennes de surcharges pour le carburant, que les transporteurs facturent aux expéditeurs, ont augmenté de 11.94 % en août versus 12.44 % en juillet. « Dans l'ensemble, les coûts totaux du fret ont augmenté alors que tous les segments sont dans la zone positive en août. C'est une note positive mais il ne faut pas s'emporter alors que c'est quand même 7.4 % de moins qu'au mois d'août 2015. Le transport domestique de charges entières et partielles est au-dessus des niveaux de 2015 alors que le transport transfrontalier de charges partielles et entières est vraiment en deçà des résultats enregistrés l'an dernier », de dire Doug Payne, président et chef des opérations de Nulogix.

40 ans de leadership du CFTC et du CFTR

Par Guy Hébert

C'est avec fierté que le Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC) et le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) ont récemment souligné leur 40^e anniversaire devant plusieurs invités. Pour l'occasion, les deux centres ont procédé au lancement d'une vidéo démontrant leurs 40 ans de leadership dans l'enseignement des métiers reliés à l'industrie du transport de personnes et de marchandises.

Fondés tous deux en 1976, les centres de Québec et de Montréal ont su se tailler une place de choix dans l'industrie et leurs formations sont reconnues sur le plan national. Dispensées sur l'ensemble du territoire de la province, 60 % des formations sont offertes en région grâce à des ententes conclues avec le réseau des commissions scolaires. Ce sont près de 400 experts du CFTC et du CFTR qui ont pour mission de former les futurs professionnels en transport.

L'industrie du transport s'est grandement transformée au cours des 40 dernières années. Ce souci d'offrir un programme adapté aux besoins du marché a amené le CFTC et le CFTR à tisser des liens étroits avec de nombreux partenaires. L'implication et le dévouement des membres du comité de gestion des deux centres de formation illustrent de façon éloquente l'importance de la relation développée entre les centres et leurs partenaires. Cet indispensable partenariat permet d'offrir aux élèves des milieux de stage significatifs, en plus de les préparer adéquatement aux exigences de cette industrie en constante évolution.

Un modèle de réussite avec leurs nombreux points de service à la grandeur de la province du Québec, le CFTC et le CFTR ont de quoi être fiers des services qu'ils rendent accessibles aux personnes intéressées à œuvrer dans l'industrie du transport, cet important secteur de l'économie québécoise. À eux deux, le CFTC et le CFTR forment près de 10 000 travailleurs par année; des femmes et des hommes qui contribuent à l'organisation de la société, jouant un rôle-clé dans une industrie essentielle au quotidien de tous. Il s'agit d'un véritable modèle de réussite témoignant de la qualité de la formation professionnelle au Québec.



Pour visionner la vidéo : <https://youtu.be/Duu9Boklz7E>



Commission scolaire des
PREMIÈRES-SEIGNEURIES



Commission scolaire
de la Rivière-du-Nord



Martin

Remorque André Martin inc.

Achats et Ventes Remorques Usagées



514 291.6688

www.remorquemartin.com

DEL et IVÉO contribuent 300 000 \$ à 6 projets innovants

Par Guy Hébert

C'est en compagnie d'une soixantaine d'entrepreneurs, d'acteurs clés du transport, de partenaires et d'élus que l'équipe de Développement économique de l'agglomération de Longueuil (DEL) et celle du technopôle IVÉO ont procédé le 25 octobre dernier à l'annonce officielle des lauréats de son premier appel de projets en transport intelligent et durable. Lancée le 3 mai dernier, cette initiative a permis de recueillir quinze projets innovants desquels six se sont distingués et se sont vus décerner 50 000 \$ chacun en contribution non remboursable, pour un total de 300 000 \$. Les projets retenus représentent un investissement total de près de cinq millions de dollars et créeront plus de 270 emplois sur un horizon de cinq ans tout en générant plus de 35 millions de dollars de revenus supplémentaires au cours des trois prochaines années.

Analysés par un comité de sélection composé d'experts en financement de l'innovation et en transport et évalués à partir de critères prédéfinis tels que les retombées économiques et la viabilité financière démontrées, les projets participent à positionner l'agglomération de Longueuil comme un territoire distinctif accordant valeur et importance à son tissu industriel. « Je vous assure que nous gardons toujours le cap sur notre objectif ultime : faire de l'agglomération de Longueuil une des communautés économiques les plus attirantes, accueillantes, innovantes et vibrantes du Grand Montréal. Ce premier appel de projets lancé par DEL, une équipe chevronnée mettant en œuvre nos priorités économiques, démontre notre volonté d'offrir les meilleurs leviers et conditions pour faire croître nos entreprises et en attirer de nouvelles chez nous », a souligné Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil.

Démontrant l'excellence des entreprises de la filière du transport intelligent et durable, l'appel de projets a permis de reconnaître l'expertise des entreprises de l'agglomération de Longueuil. « Notre appel de projets est un outil remarquable permettant concrètement d'accélérer, d'encourager et de récompenser l'innovation. Le développement économique, c'est justement de croire en nos entreprises prometteuses et d'investir dans celles qui ont la capacité de maximiser les retombées au sein de notre



> Rangée du haut : Jean-Paul Paloux, PBSC Solutions Urbaines, M^e Martin Fortier, président par intérim de DEL, Julie Ethier, directrice générale de DEL, Benoît Balmana, directeur du technopôle IVÉO, Stéphane Poulin, TM4 Inc. Rangée du bas : Marc-André Kingsley, Elka Suspension, Alain Dépatie, maire de Saint-Lambert, St-Hilaire, mairesse de Longueuil, André Morissette, de Campagna Motors, Jean-Pierre Legris, LITO, Michel Farley, Varitron.

communauté industrielle », a précisé Julie Ethier, directrice générale de DEL. Précisons d'ailleurs que les projets retenus engendreront des retombées positives indirectes auprès de plus de 30 fournisseurs locaux.

DEL offre ses services à l'ensemble des villes de l'agglomération de Longueuil soit Boucherville, Brossard, Longueuil (Vieux-Longueuil, Saint-Hubert et Greenfield Park), Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-

Lambert. Le technopôle IVÉO, relevant de DEL, a pour mission de structurer, mobiliser et appuyer un écosystème d'innovation visant à accélérer le développement et le déploiement de produits, d'applications et de technologies qui permettront de rendre le transport des biens et des personnes plus efficace, plus intelligent et plus durable. Il a pour vision de devenir un écosystème d'innovation de classe mondiale dans le créneau des transports.

Des projets novateurs distinctifs

Dans le cadre de son premier appel à projets, le technopôle en transport intelligent et durable IVÉO, un organisme relevant de DEL (Développement économique de l'agglomération de Longueuil), a reçu non moins de 15 projets émanant d'entreprises situées sur le territoire de l'agglomération longueuilloise. Parmi tous ces projets, les responsables ont décidé d'en retenir six (voir encadré).

» **LITO** : Accélération de la mise en marché de la moto électrique SORA afin d'en faire un succès à l'échelle mondiale. L'entreprise souhaite assembler des unités de démonstration qui serviront aux essais et à la vente de ce modèle électrique haute performance.

» **Elka Suspension** : Développer des amortisseurs intelligents qui ultimement optimiseront la performance des véhicules qui en seront dotés. Les amortisseurs pourraient être utilisés comme source d'énergie pour recharger des modèles de systèmes électriques.

» **TM4** : Création d'un générateur à aimant permanent destiné au marché des véhicules lourds hybrides. Ce générateur, combiné à un moteur à combustion, permettra de prolonger l'autonomie électrique d'un véhicule.

» **Varitron** : Déploiement d'un centre d'excellence en électronique et systèmes embarqués qui permettra d'importer des technologies existantes, de les améliorer et de les adapter aux critères et standards du marché nord-américain.

» **PBSC Solutions Urbaines** : Développement d'un vélo à assistance électrique dans lequel l'entreprise investira massivement en recherche et développement pour évaluer les meilleures options permettant d'ajouter des composantes électriques et électroniques au vélo d'origine.

» **Campagna Motors** : Fabrication d'un véhicule à trois-roues à propulsion 100 % électrique basé sur le modèle phare de l'entreprise, le T-REX électrique sera un produit de démonstration du savoir-faire et de la technologie et créativité de l'entreprise.

Chacune des entreprises dont le projet a été retenu dans le cadre de cet appel aux projets, recevra une subvention de 50 000 \$ de la part de DEL.

SEMI-REMORQUES

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

Sécurité, fiabilité et professionnalisme

Faites de Semi-Remorques
Wizards votre partenaire
au Québec.



4 succursales
au Québec

en plus d'une commodité
de service d'un océan
à l'autre



4 000 semi-remorques
de location à court et
à long terme au Québec

parmi notre flotte de > 25 000
unités au Canada



50+ ans
d'expertise

nous ont valu
une prestigieuse
reconnaissance

**semi-remorques
wizards**^{MC}

Service Local...à la grandeur du pays

1 855 327-9558 | semi-remorqueswizards.com

LES SOCIÉTÉS
DES MIEUX
GÉRÉES

Arrivée du nouveau Règlement sur les normes de sécurité

Par Guy Hébert

Le nouveau Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers entrera en vigueur le 20 novembre prochain et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a conçu divers outils pour aider les gestionnaires de flottes et les propriétaires exploitants à mieux s'y préparer afin d'éviter des désagréments. Plusieurs outils ont été mis en ligne afin d'informer la clientèle de la SAAQ et faciliter la transition vers les nouvelles règles.

Un tableau résumant les principaux changements administratifs au niveau de la ronde de sécurité et des tableaux qui présentent les nouvelles déficiences mécaniques mineures et majeures de la ronde de sécurité et de la vérification mécanique a été préparé. En plus du nouveau guide de vérification mécanique et du guide, « La ronde de sécurité », les gens peuvent également y trouver les listes de déficiences qui devront être à bord des véhicules à compter du 20 novembre prochain. La SAAQ a aussi inclus un exemple de rapport de ronde de sécurité, à l'annexe 1 du guide « La ronde de sécurité », qui a été ajusté en fonction des changements réglementaires.

Voici les liens vers le site internet de la SAAQ et ses sous-volets contenant les informations concernant les principaux changements qui touchent les conducteurs, les mécaniciens et autres intervenants touchés par les modifications aux façons de faire :

- » **Nouveau guide « La ronde de sécurité »** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-ronde-securite.pdf>
- » **Nouveau guide « Guide de vérification mécanique des véhicules routiers »** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-verification-mecanique-6056.pdf>
- » **Tableau des nouveautés administratives concernant la ronde de sécurité** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/principales-nouveautes-ronde-securite.pdf>

» **Tableau des nouvelles déficiences mécaniques de la ronde de sécurité** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/tableaux-nouvelles-defectuosites-mineures-majeures.pdf>

» **Tableau des nouvelles déficiences mécaniques de la vérification mécanique** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/Tableau-nouvelles-defectuosites.pdf>

LISTES DE DÉFECTUOSITÉS

» **Liste 1 – Véhicule lourd** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/liste-defectuosites-1-vehicule-lourd.pdf>



» **Liste 2 – Autobus** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/liste-defectuosites-2-autobus.pdf>

» **Liste 3 – Autocar** : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/liste-defectuosites-3-autocar.pdf>

Pour plus d'informations sur le sujet, les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL) peuvent également rejoindre la ligne téléphonique spécialisée de la SAAQ en composant le 800 554-4814.





DEUX MOTEURS. ZÉRO COMPROMIS.

Cummins réinvente le segment des moteurs de poids lourds avec deux versions uniques de son moteur X15 pour 2017. Le X15 de la série Efficacité dispose du taux de compression le plus élevé de l'industrie, gage d'une économie de carburant et d'une vivacité inégalées, offrant jusqu'à 1 850 lb-pi de couple dès 1 000 tours-minute. Le X15 de la série Performance livre une puissance encore jamais vue, atteignant jusqu'à 605 chevaux et un maximum de 2 050 lb-pi de couple. De plus, chaque moteur X15 peut être calibré à distance et est livré avec un système posttraitement Module simple (md), le frein moteur le plus puissant de l'industrie ainsi que des intervalles d'entretien prolongés pour un maximum de productivité. Deux moteurs X15. Zéro compromis. Apprenez-en plus à cumminsengines.com.

©2016 Cummins Inc., Box 3005, Columbus, IN 47202-3005 U.S.A.



Le Canadian Truck King Challenge, édition 2016

Texte et photos d'Éric Descarries



Kawartha Lakes, Ont. Il y a dix ans de cela, un groupe de journalistes canadiens impliqués dans le monde des camions et des camionnettes (incluant l'auteur de ces lignes) s'est réuni chez le confrère Howard Elmer au lac Head dans la région des lacs Kawartha afin de déterminer quel pick-up offerts par les constructeurs locaux serait le plus apprécié d'utilisateurs commerciaux. Ainsi naquit le Canadian Truck King Challenge qui allait se distinguer des autres concours du genre qui ne voient dans les pick-up que des voitures de luxe pouvant faire du hors-route.

Le marché a évolué depuis dix ans et cette année, le groupe d'une demi-douzaine de journalistes de camions (encore une fois incluant l'auteur de ces lignes) a du évaluer neuf produits tout nouveaux tels que présentés par les constructeurs majeurs, Chevrolet, Nissan, Ram, Toyota et même Honda qui n'a pas hésité à aligner son tout nouveau Ridgeline face à la concurrence. Évidemment, vous y noterez l'absence de Ford qui a tenu à s'abstenir (notons que

ses nouveaux F-150 à moteur EcoBoost redessinés et Super Duty n'étaient pas disponible au moment des tests) et l'absence du Toyota Tacoma, une version 2017 n'étant pas disponible.

Le Challenge mettait quand même aux prises des pick-up de travail dans trois catégories, les versions régulières, les plus petites versions intermédiaires et les camionnettes moyennes de classe 2. La classe des régulières incluait le Ram 1500

à moteur V8 Hemi (la même camionnette avec moteur V6 EcoDiesel a déjà gagné les deux derniers Challenge), le tout nouveau Nissan Titan à moteur V8 à essence, le Chevrolet Silverado et le Toyota Tundra. Celle des nouvelles petites camionnettes était limitée au Chevrolet Colorado diesel et au surprenant Honda Ridgeline (le Tacoma n'étant pas prêt alors que Nissan ne considérait pas important d'y aligner son vénérable Frontier). Enfin, les camions de classe 2 étaient représentés par le Chevrolet Silverado 2500, le Ram HD 2500 et le Nissan Titan XD, tous à moteur diesel.

LES ÉPREUVES

Comme par le passé, l'organisateur de l'évènement, Howard Elmer, avait prévu un trajet d'essai de 18 kilomètres avec un premier tiers en gravier, un deuxième en un sinueux petit chemin de campagne (pavé) et un troisième en une portion de route provinciale plus rapide. Dans un premier temps, les six « juges » allaient conduire toutes les camionnettes sur le même trajet à vide. Dans un deuxième temps, les mêmes « juges » allaient conduire les mêmes véhicules mais avec une charge de 500 livres pour les plus petits pick-up et 1000 livres pour les plus grands. Dans un troisième exercice, ces journalistes profes-



> Toutes les camionnettes ont d'abord été évaluées sur route de gravier.

sionnels allaient encore une fois piloter les mêmes véhicules à tour de rôle mais cette fois avec une remorque chargée à 2 000 livres pour les deux petits et 4 000 pour les plus grands. À la fin de la deuxième journée, chaque participant était invité à conduire les camionnettes dans un sentier hors-route assez exigeant. Toutefois, les trois « gros » n'étaient pas inscrits à cette dernière épreuve (le Chevrolet 2500 diesel est muni d'un réservoir d'urée qui pend trop bas sous le châssis ce qui a inquiété les organisateurs).

Tout au long de ces essais, les juges ont dû compiler leurs notes dans des cahiers spéciaux dont la méthode de pointage est adaptée de celle utilisée par les journalistes canadiens lors de la tenue du Festival des Essais de l'Association des Journalistes Automobile du Canada pour déterminer la Voiture et l'Utilitaire de l'Année. Toutefois, chacun en a profité pour prendre ses notes personnelles. L'auteur de ces lignes considère qu'il sera difficile de rendre un verdict très tranché alors que les camionnettes d'aujourd'hui sont tellement élaborées et bien adaptées à leur



> Les petites routes de l'Ontario ont servi aux essais.

tâche. Évidemment, chaque véhicule a ses points forts et ses points faibles. On sera surpris par les capacités du nouveau Nissan Titan XD dont la classification pourrait se situer entre celle des classes 1 et 2 (ou, si vous aimez mieux, entre les 1500 et les 2500), par le silence du Silverado à moteur à essence, par la puissance du Ram Hemi ou encore par celle du Ram HD à moteur Cummins. On ne saura jamais trop en dire sur le plus petit Colorado à moteur diesel ou sur l'étonnante capacité du tout nouveau Honda Ridgeline qui a su se mesurer avantageusement à tous les concurrents.

À VENIR, LES RÉSULTATS

Malheureusement, je ne peux vous donner les grands résultats immédiatement vu que la compilation doit se faire avec des calculs mathématiques complexes qui tiendront compte, entre autres, du prix de chaque véhicule représenté. En même temps, on se doute que les organisateurs veulent faire un peu patienter les lecteurs intéressés, le temps qu'ils absorbent d'abord les récits des essais. Par conséquent, restez à l'écoute, il sera encore une fois question de ce Challenge le mois prochain dans *L'Écho*. Cette fois, les résultats y seront!



> Des remorques spéciales ont été spécifiquement construites pour le Challenge.



> Le nouveau Honda Ridgeline en a surpris plus d'un!



PROFITEZ DE LA PUISSANCE DU YETI!

DÉCOUVREZ LE SYSTÈME DE DÉNEIGEMENT ET DÉGLAÇAGE DE REMORQUES LE PLUS EFFICACE ET RENTABLE.

- > Évitez des accidents
- > Préservez votre réputation
- > Évitez des poursuites et amendes
- > Optimisez vos opérations
- > Améliorez la sécurité des employés

1-877-347-5521

> GOYETI.CA

info@goyeti.ca

Siège social de 8 000 000 \$ de Camions Volvo Montréal

Par Guy Hébert

Après l'inauguration de la nouvelle succursale de Mack Laval, de l'ouverture de la succursale de Les Coteaux en 2014 et après 16 ans dans ses installations du boulevard Hymus à Dorval, Groupe Mack/Volvo Montréal a procédé à la traditionnelle première pelletée de terre de son futur siège social sur le chemin Côte-de-Liesse à Dorval le jeudi 27 octobre dernier. Depuis que de nouveaux propriétaires, comprenant Luc Rivard et Daniel Deschatelets, ont pris la direction de la concession en décembre 2014, ce projet était attendu. Avec la croissance de sa clientèle, les nouvelles technologies et l'équipe qui ne cesse de grandir, Groupe Mack/Volvo Montréal savaient que le déménagement du siège social s'imposait pour mieux répondre à sa situation actuelle et future.

Il est important de noter que, bien que la succursale qu'abritera le siège social se nomme Camions Volvo Montréal, tout comme la succursale de Mack Laval, les équipes de pièces et service sont autant spécialisées pour les camions Mack que Volvo. Lors de la cérémonie de la première pelletée de terre, les invités prenaient place sous un grand chapiteau et pouvaient voir une pelle mécanique en action sur le site du futur bâtiment d'inspiration LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), dessiné par les architectes Ruccolo et Faubert et construit par l'entrepreneur Montoni.

« Nous avons créé une succursale où l'innovation et les technologies seront au cœur du projet. De plus, nous avons décidé d'avoir comme toile de fond, un bâtiment durable et éco énergétique qui nous permettra de réduire notre production de gaz à effet de serre. Voici quelques exemples des actions que nous avons posées en ce sens : la structure sera construite avec une enveloppe performante munie d'un facteur R22 pour les murs; en plus d'avoir un facteur R25 la toiture sera blanche, ce qui permettra de réduire les îlots de chaleur; nous avons aussi une fenestration performante c'est-à-dire un verre double avec « LOW E » et d'un éclairage 100 % LED ce qui réduit la consommation électrique », de dire Daniel Deschatelets, vice-président et directeur général de Camions Volvo Montréal. « Les travaux auront également un focus écologique puisque, lors des travaux intérieurs, l'utilisation de produits à faible COV (composés organiques volatiles) sera priorisée et environ 75 % des déchets de construction seront détournés des sites d'enfouissement. »

Le bâtiment, construit sur un site de 213 985 pi² comprenant un stationnement de 123 000 pi², aura une superficie de plancher de plus de 46 000 pi² (14 020 M²), en plus d'une mezzanine et d'un deuxième étage administratif. Afin d'avoir une succursale conviviale et agréable, il y aura une fenestration abondante et de nombreux espaces à aires ouvertes. L'atelier de 18 portes aura 24 baies de travail élargies, dont une baie de lavage double, 3 fosses pour les entretiens et les inspections de la SAAQ, en plus d'être adapté pour recevoir les camions au gaz naturel. Le futur garage sera conçu afin



► Les participants à la première pelletée de terre du futur siège social de Groupe Mack/Volvo Montréal : Paul Kudla, vice-président régional de Volvo trucks Canada; Daniel Deschatelets, vice-président-directeur général de Camions Volvo Montréal; Edgard Rouleau, maire de la cité de Dorval; Luc Rivard, vice-président des opérations de Camions Volvo Montréal; Guy Landry, directeur développement Immobilier d'Aéroport de Montréal et Paul Ghaleb, gérant de projet du Groupe Montoni.

d'améliorer l'expérience de travail et d'assurer un environnement orienté santé/sécurité pour les techniciens.

En effet, il sera équipé entre autre d'un plancher chauffant et d'une salle d'équipement mécanique isolée pour réduire le niveau de bruit ambiant de l'atelier. Des équipements, tels que compresseurs et machine de nettoyage de DPF, y seront placés. La conception et l'aménagement de l'atelier a été pensé pour répondre aux normes de la certification « UPTIME » de Volvo, qui se décrit par un processus efficace et efficient afin de limiter les temps d'arrêts des camions de nos clients.

Le département des Pièces aura une superficie totale de 10 000 P², dont 3 000 P² pour l'accueil et la salle de montre. L'entreposage



> Croquis du futur siège social de Groupe Mack/Volvo Montréal et de la future succursale de Camions Volvo Montréal.

> Daniel Deschatelets et Luc Rivard ont sabré (ou presque) le champagne pour souligner l'événement.

de pièces occupera le reste de l'espace, ce qui lui fera tripler sa superficie en atteignant 7000 pi² (2133 m²). Il sera ainsi possible d'augmenter considérablement la quantité d'inventaire disponible à la succursale actuelle de Dorval. L'innovation sera au cœur du département grâce à un système de structures d'entreposage automatisé (*Shuttle Storage*). Cette nouvelle technologie, en plus de permettre d'augmenter la capacité d'entreposage au pied carré avec sa structure d'une hauteur de 20 pieds, permettra également d'améliorer la rapidité et l'exactitude des commandes.

L'équipe de vente de camions Volvo n'est pas en reste, car elle bénéficiera d'une vaste espace à aire ouverte afin de pouvoir accueillir la clientèle dans un endroit agréable et convivial. L'un des problèmes de la succursale actuelle sur Hymus était le peu d'espace de stationnement disponible. Mais les nouvelles installations offriront suffisamment d'espace afin d'accueillir les clients qui se présentent avec leur remorque, que ce soit pour les livraisons ou pour l'atelier.

« Nous sommes très enthousiastes face à cette nouvelle succursale qui témoigne grandement de la croissance de notre groupe, de la fidélité de notre clientèle, de notre souci d'être toujours à la fine pointe de la technologie, ainsi que d'avoir une amélioration continue de notre service à la clientèle », ajoute Luc Rivard, vice-président des opérations de Camions Volvo Montréal. « Nous désirons remercier sincèrement tous nos partenaires qui permettent la réalisation de ce gigantesque projet : Le Groupe Montoni qui assurera les travaux de la succursale, la firme d'architectes Ruccolo et Faubert, la firme d'ingénierie Desjardins Expert conseil, Gaz Métro, la Cité de Dorval, Aéroport de Montréal, Volvo Trucks Canada et Volvo Trucks North America. Il s'agit d'un investissement majeur de huit millions de dollars pour lequel nous sommes très fiers. »

Créateurs de messages en attente

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

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

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

comprotel.com

Selon Camo-Route, le besoin de main-d'œuvre est réel

Par Guy Hébert

Dans le cadre d'une conférence devant les membres de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) réunis en congrès à Gatineau le 16 septembre dernier, Mario Sabourin, directeur général du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (Camo-Route) a présenté un diagnostic de la main-d'œuvre dans les secteurs du transport routier de marchandises et des personnes. Pour les besoins de la cause, le transport routier des marchandises englobe le transport forestier, général, de vrac, de déchets industriels et de déchets domestiques. Le transport de personnes comprend le transport scolaire, inter-urbain, nolisé, adapté, taxi et limousine.

Ce nouveau diagnostic sectoriel est la 13^e étude du genre publiée par Camo-Route depuis 2010. Ce travail fait avec une approche qualitative et quantitative ainsi que de la recherche de données secondaires a été réalisé par une équipe de 10 professionnels et un centre d'appels de 60 postes. Le diagnostic comprend un sondage web auprès de responsables des ressources humaines auquel 347 entreprises ont participé ainsi que neuf entrevues approfondies avec des intervenants clés de l'industrie. Selon Mario Sabourin, il s'agit d'un échantillonnage représentatif de l'industrie. 52 % des répondants provenant de la région de Montréal et de l'Ouest du Québec, 22 % de l'Est du Québec et 26 % du Centre du Québec.

Le secteur du transport routier des marchandises au Québec englobe 9 263 emplacements et fournit des emplois à près de 65 000 personnes. 70 % des emplacements, selon le diagnostic sectoriel, emploie moins de 5 personnes alors que la majorité des travailleurs sont des hommes et plus de la moitié ont 45 ans et plus, selon les données de Statistiques Canada recueillies par Camo-Route ainsi que le sondage. Dans un même ordre d'idées, les femmes ne représentent que 13 % de la main-d'œuvre et 68 % des flottes comptent 10 véhicules et moins.

Selon ce diagnostic, l'industrie avait besoin de 12 188 chauffeurs de classe 1 en 2016 et 2 299 chauffeurs de classe 3, sans oublier 1 022 répartiteurs, 3 167 manutentionnaires, 809 mécaniciens de véhicules lourds, 271 mécaniciens de semi-remorques et 2 078 propriétaires exploitants. Et les besoins ne s'arrêtent pas là, selon Marion Sabourin, alors que les demandes pour 2017 devraient se chiffrer à 10 529 chauffeurs de classe 1 et 1 722 chauffeurs de



Enjeux très importants pour les entreprises

Conserver les employés au sein de l'entreprise	92 %
Recruter des conducteurs compétents	91 %
Renouveler les contrats avec les clients actuels	89 %
Faire face à la concurrence	87 %
Gagner de nouveaux clients	88 %
Renforcer la sécurité routière	86 %

classe 3 en plus de quelques milliers de répartiteurs, manutentionnaires, mécaniciens et propriétaires exploitants.

La moitié des embauches futures seraient motivées par le roulement de la main-d'œuvre. Par exemple, sur les 38 567 embauches prévues en 2016 et 2017, 18 284 (50 %) proviendraient du roulement de personnel, 13 884 (36 %) de la croissance d'entreprises et 5 399 (14 %) du renouvellement des départs à la retraite. Il ne faut surtout pas penser que ces embauches se font sans heurts alors qu'en 2014-2015, 44 % des entreprises qui ont embauché ont affirmé avoir eu des problèmes de recrutement. Cette problématique est flagrante quand vient le temps de recruter des chauffeurs alors que 94 % des entreprises qui ont engagé des chauffeurs classe 1 et 53 % de celles ayant embauché des chauffeurs de classe 2 ont eu des difficultés au niveau du recrutement. Ces embauches font en sorte que 21 % des entreprises ont eu des postes disponibles pendant plus de deux mois.



CAMIONS VOLVO MONTRÉAL

AFIN DE VOUS ASSURER UNE LIVRAISON IMMÉDIATE, NOUS AVONS LE PLUS GRAND INVENTAIRE DE CAMIONS VOLVO AU QUÉBEC !

POUR VISIONNER L'INVENTAIRE COMPLET VISITEZ NOTRE SITE WEB : MTLVOLVO.COM

Passez nous voir à notre succursale de Montréal pour trouver le camion qui répondra à vos besoins.

1275, boul. Hymus,
Dorval (Québec) H9P 1J5

Ou contactez-nous
au **514 685-9444**

Nous vous offrons le meilleur rapport qualité/prix de l'industrie.



Raymond Nadeau

Représentant des
ventes de camions
neufs et usagés

514-249-3306



Ryan LaPointe

Lasalle
Laval, Ville
St-Laurent

514-710-1247



Alexandre Ruest

Laurentides
Rive-Nord
514-246-5405



Jacques Lacourse

Ouest de Montréal
514-917-1013



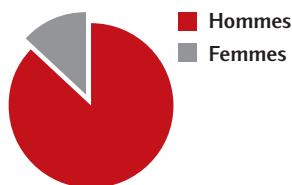
Dany Bujold

Montréal Est,
Lanaudière
514-246-5356

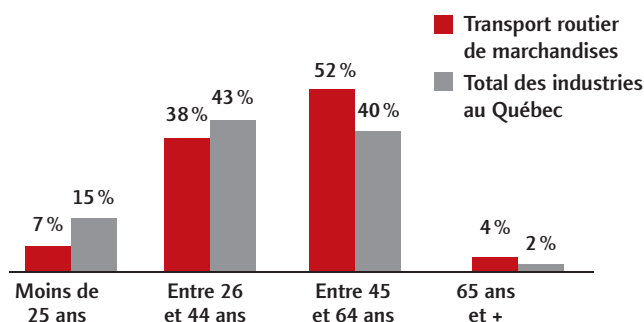
La principale difficulté de recrutement serait la rareté de candidats compétents, suivi ensuite par le manque de candidats d'expérience et les horaires de travail. Selon les entreprises sondées, les difficultés de recrutement ont des conséquences directes sur la production alors que 53 % d'entre elles ont connu une baisse de profits, 46 % ont été obligées de refuser des contrats par manque d'effectif et 18 % disent avoir perdu des contrats. Pour 13 % des entreprises, la solution à la rareté de main-d'œuvre pourrait se trouver du côté de l'embauche de personnel immigrant alors que 61 % trouvent peu probable ou pas du tout probable qu'elles emprunteront cette route.

Dans cette période de rareté de main-d'œuvre, la rétention de cette dernière devient aussi problématique pour 1 entreprise sur 5 alors que 87 % de ces dernières confirment avoir eu des problèmes de rétention de chauffeurs de classe 1. Pour 26 % des entreprises, la rétention passe par diverses mesures comme un salaire avantageux, des horaires flexibles pour assurer un équilibre entre la vie privée et professionnelle, 30 % par des journées de vacances, 30 % par la bonification au rendement, etc. Dans le domaine du transport routier des marchandises, il est important pour les entreprises d'anticiper les besoins de main-d'œuvre tout en s'assurant de bien former son personnel pour le retenir. La rareté de la main-d'œuvre dans le transport routier des marchandises n'est pas unique au Québec, elle se fait ressentir partout au Canada et aux États-Unis. La seule constante est qu'il n'y a pas de recette miracle pour l'instant. Il faut donc compter sur la créativité des entrepreneurs pour relever cet important défi.

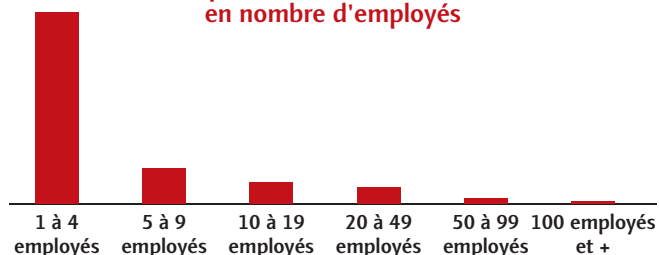
Genre des travailleurs



Âge des travailleurs



Répartition du nombre d'emplacements selon leur taille en nombre d'employés





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

Le transport selon un approvisionneur professionnel

Le transport, pour un approvisionneur, c'est ce qui relie la marchandise 1) d'un fournisseur vers son organisation; 2) de son unité de production vers les autres unités de production du groupe; et 3) de son organisation vers les clients. C'est une décision importante qui influence le coût total de la marchandise vendue. Comment l'approvisionnement peut aider à optimiser les coûts de transport? C'est le but de l'ensemble des articles qui composeront cette chronique régulière.

Dans l'établissement des relations avec les fournisseurs, il faut inévitablement discuter du transport. Quatre questions doivent être posées : Qui payera la facture du transporteur? Qui choisira le transporteur? Qui sera le propriétaire de la marchandise en transit (ce n'est jamais le transporteur mais le fournisseur ou le destinataire)? Et, qui réclamera au transporteur si le mandat confié n'est pas respecté?

Pour la majorité des organisations, les décisions liées au transport sont souvent confiées au secteur de l'approvisionnement. L'Association canadienne de la Gestion de la Chaîne d'approvisionnement a un programme de formation qui conduit à un titre professionnel, connu sous l'acronyme « p.g.c.a. ». Dans ce programme, les approvisionneurs sont appelés à évaluer le transport comme un service à rendre à l'organisation. Par contre, les organisations qui ont beaucoup de mouvements de marchandise, ont des départements dédiés au transport. Dans ce contexte, l'approvisionneur professionnel accompagne ledit département dans la sélection des meilleurs transporteurs.

Dans le marché, la sélection du meilleur transporteur pour l'organisation repose souvent sur des facteurs qualitatifs tels que la qualité du service offert, la facilité d'opération, le faible taux de réclamation, la fiabilité, la disponibilité des équipements de transport, la possibilité de retracer la marchandise en transit, les relations personnelles et autres. De plus, il y a un choix entre les différents modes de transport selon le lieu de la provenance de la marchandise et le lieu où les clients de l'organisation demandent de recevoir la marchandise.

Dans un processus de sélection, il faut inévitablement identifier le prix de la transaction. Ce prix, qui devient une composante du coût total, permet de faire la comparaison entre les différentes offres reçues des fournisseurs. Durant sa formation, l'approvisionneur est appelé à transformer l'ensemble des données qualitatives en données quantitatives pour les convertir sous différentes formes de coûts avantageux ou désavantageux pour son organisation.

De nos jours, de plus en plus d'organisations demandent à leur secteur d'approvisionnement de participer à la sélection des transporteurs. Tout au cours des différents articles qui suivront celui-ci, ensemble, nous tenterons de mieux comprendre l'univers de l'approvisionnement et de préparer les compagnies de transport à bien répondre à leur attendre. Durant ma carrière de plus de vingt-cinq ans, autant en approvisionnement qu'en logistique, il m'a été permis de sélectionner des transporteurs à tous les niveaux.

Unifor veut des emplois de qualité

La nouvelle stratégie du gouvernement fédéral en matière de réseau de transport devrait être jugée sur les emplois de qualité et la propriété publique qu'elle crée, selon Unifor. « Nous accueillons le renouvellement des infrastructures essentielles, mais la priorité absolue du gouvernement doit cibler la création d'emplois de qualité et la propriété publique », a déclaré Jerry Dias, président national d'Unifor. « Il revient au ministre Garneau de démontrer comment son plan va générer un plus grand nombre d'emplois de qualité et une valeur à long terme pour les Canadiens. Nous ne pouvons accorder notre appui aux investissements fédéraux qui ne tiennent pas compte des travailleurs. »

Annoncé le 3 novembre à Montréal par le ministre des Transports, Marc Garneau, le plan accorde la priorité à la propriété étrangère et met l'accent sur les « corridors » du commerce international. La stratégie du ministre Garneau repose aussi largement sur la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a été critiquée comme moyen de privatisation. Unifor, le syndicat représentant 45 000 travailleurs du secteur fédéral des transports, affirme que la privatisation ne va pas atteindre l'objectif souhaité de baisser les coûts des infrastructures parce qu'elle a historiquement entraîné des coûts plus élevés pour le public, des emplois moins bien rémunérés et une plus faible supervision publique.

« Le secteur des transports du Canada est encore une source d'emplois de qualité à long terme », a affirmé M. Dias. « Nous allons lutter contre toute intention de privatisation qui place les bénéfices des entreprises privées avant la sécurité du public et des emplois sûrs. » Représentant plus de 310 000 travailleurs, Unifor est le plus grand syndicat du secteur privé au Canada. Il a été fondé pendant la fin de semaine de la fête du Travail de 2013, par la fusion des Travailleurs canadiens de l'automobile et du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier.

AVIS

À TOUS NOS LECTEURS

Vous n'avez toujours pas renouvelé votre **abonnement GRATUIT** à **L'Écho du transport**? C'est maintenant le temps!

Allez au **www.lechodutransport.com** et cliquez sur l'onglet « abonnement » **ou profitez du coupon de renouvellement ensaché avec votre magazine!**

Ça ne vous prendra que quelques minutes pour obtenir une autre année entière d'information de qualité, de dossiers variés, de cahiers spéciaux et exclusifs à L'Écho. Tout ça gratuitement!

Surveillez bien les changements apportés à votre magazine L'Écho du transport en 2017...



L'ÉCHO 40^e anniversaire
DU TRANSPORT
Avec vous sur la route du succès

Lisa Demers, passionnée de la vie et des bonnes causes

Par Guy Hébert

Fondé en 1990 par un groupe de parents qui voulait remédier au problème de répit pour une clientèle multi-handicapée de Boucherville et des environs, le centre répit-dépannage Aux Quatre Poches dessert plus de 100 familles de la Montérégie qui peuvent bénéficier de 21 fins de semaine durant l'année ainsi que des répits durant la relâche scolaire. Le centre est une ressource unique en son genre au Québec et son financement est fragile et dépend, en partie, du soutien de la communauté.

C'est ainsi que le 4 novembre dernier, le centre Aux Quatre Poches tenait un Gala Moulin rouge à l'hôtel Mortagne, à Boucherville. C'est le couple formé de Patrick Tremblay et Lisa Demers, copropriétaires du Groupe national Hino Rive-Sud, qui était les coprésidents d'honneur de cette soirée où était célébré le 24^e anniversaire du centre. Pour Lisa Demers, il s'agissait d'une occasion de s'engager un peu plus dans la communauté, quelque chose que son mari et elle et leur entreprise font régulièrement.

Aujourd'hui âgée de 52 ans et follement heureuse d'être grand-maman de deux petits-enfants de 5 et 6 ans, Lisa Demers

est une femme qui aime relever les défis et celui d'organiser cette soirée pour un organisme du genre en était un de taille. Mais avec son dynamisme et la collaboration de Patrick Tremblay, l'événement fut un succès. L'entreprise familiale marque également son 25^e anniversaire cette année. Lisa Demers et Patrick Tremblay se sont connus à 17 ans et vivent le grand amour depuis.

Elle était serveuse en 1991 quand son mari a lancé Centre de camion national Rive-Sud inc. en 1991, une entreprise de laquelle elle est copropriétaire et à laquelle elle s'est jointe un peu de temps après son ouverture. En 2012, on assiste à la création

de Hino Rive-Sud et les activités du concessionnaire et celles du centre d'entretien de camions lourds offrant du service mobile sur la route 24/24 et 7/7 ont été fusionnées dans une seule entité en janvier cette année.

Mère de Kevin, 30 ans qui ne travaille pas dans l'entreprise familiale, et de Stéphanie, qui elle y travaille avec son conjoint Mathieu Ouellette, Lisa Demers affirme que la relève semble assurée dans l'entreprise sans pour autant qu'elle songe à la retraite. S'entendant toujours à merveille avec son mari, Lisa Demers agit en tant que vice-présidente de Groupe national Hino Rive-Sud où elle s'occupe surtout du marketing et de la gestion de l'équipe de 28 employés.

Elle et son mari essaient de trouver le moyen de faire le vide et de s'éloigner de l'entreprise de temps en temps, mais ce n'est pas facile. Depuis 22 ans c'est le bateau de plaisance qui leur permet de profiter de la vie loin du camionnage. Après avoir navigué le lac Champlain pendant plus de 20 ans, c'est maintenant en Floride que Lisa Demers et Patrick Tremblay ont acheté un bateau pour naviguer dans les canaux et sur la mer. Ce sont de nouveaux itinéraires représentant de nouveaux défis pour Lisa Demers et en voyant ses yeux scintiller lorsqu'elle en parle, elle semble en raffoler.

> Mathieu Ouellette, Stéphanie Tremblay, Lisa Demers et Patrick Tremblay.



L'ACHETEUR

nouveau **nom.** nouvelle **bannière.**

**SUSPENSION J.C.
BEAUREGARD INC.**

devient



CENTRE DU CAMION



Toujours le même **service PROFESSIONNEL** et
PERSONNALISÉ qui fait notre force depuis des années!



*Maintenant membre TruckPro
pour mieux vous servir!*

**Vérification de
véhicules routiers**

Mandataire

*Société de l'assurance
automobile*

Québec



450 836-1500

centreducamion@ebiqc.com

21, rue Notre-Dame, Berthierville

COMPLEXE CAPITALE HÉLIOPTÈRE



MERCREDI 7 DECEMBRE 2016 À PARTIR DE 17H00

COMPLEXE CAPITALE HÉLIOPTÈRE DE QUÉBEC
1688 ROUTE DE L'AÉROPORT

LA SOCIÉTÉ DES SURINTENDANTS DE TRANSPORT DE QUÉBEC est fière de vous convier au Complexe Capitale Hélicoptère pour sa fameuse soirée du temps des fêtes des concessionnaires. La soirée débutera à 17H00, sous la formule cocktail dinatoire / 5 à 7. Simulateur de vol et surprises seront à l'honneur. L'expérience culinaire sera signée; LES PÈRES NATURE.

Réservez votre présence par courriel :
INFO@SSTQUEBEC.ORG

Membres : 20\$ / Non-membres : 20\$



VENTE INSTALLATION RÉPARATION INSPECTION
ÉQUIPEMENT DE GARAGE POUR TOUS VOS BESOINS
CLIFFORDUNDERWOOD.COM

8445 RUE LAFRENAIE, ST-LÉONARD, QC H1P2B3

514-325-5210 1(800)363-5438

À votre service depuis 1950

TRANSPORT

**JACQUES
UGER INC**



1 800 387-3835 / www.tja.ca

Venez travailler chez nous...

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

**TRANSPORT
JACQUES AUGER
TOUJOURS EN
PLEINE EXPANSION!**

Nouveau contrat
6 postes à combler
au terminal
d'Anjou

POSTE CHAUFFEUR LOCAL BASÉ ANJOU

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



La sécurité, une question d'attitude!

FONDATION Raymond GAUDREAU

au profit de la jeunesse

Superbe journée pour les 170 golfeurs qui ont participé à la 21^e édition de l'omnium de la Fondation Raymond Gaudreault qui a eu lieu le 22 septembre dernier au Club de golf de Berthier. Cette année, la Fondation a amassé près de 46 250 \$ qui seront remis à des organismes lanaudois œuvrant auprès des jeunes.

Depuis ses débuts, grâce à l'appui et à la fidélité de ses nombreux partenaires, la Fondation Raymond Gaudreault s'est concentrée sur les besoins de la population lanaudoise en redistribuant plus de 706 000 \$ par le biais de son omnium de golf.

***Merci à tous les commanditaires
du 21^e omnium pour leur
grande générosité !***



Martin Gaudreault, président - Le Groupe Gaudreault inc.

Nos commanditaires

Commanditaires OR

Assurances Robillard et Associés Inc.
Autobus de la Cité Ltée
Autobus Thomas Inc.
Automobile Réjean Laporte et Fils Ltée
Banque Nationale
B + B Architecture + Design Inc.
(Christian Blouin)
Bernard Malo Inc.
Bruneau Électrique
Caisse Desjardins de Joliette
Chalut Auto
Desjardins Valeurs mobilières -
Léonard Primeau
EGR Inc.
Généreux Construction inc.
Gilles Malo Inc.

Groupe CIS
Harnois Groupe Pétrolier
L'Écho du Transport
Le Groupe Gaudreault Inc.
Les Industries Motor Coach Ltée
ITSmax Solutions Inc.
Multicom Communication 2000 inc.
Pneus Villemaire
Project Image
Seapass Trading
Sinorama
Terrassements Multi-paysages

Les bénévoles (debout de gauche à droite) : Stéphane Goyet, Sylvain Morin, Karine Sirois, Robert Chaput, Gabriel Desrochers, Marie-Ève Boucher, Guy Sirois et (assis de gauche à droite) : Lyne Bureau, Martin Gaudreault et Manon Gaudreault.

Commanditaires ARGENT

Autobus Leeds Transit
Autobus Lion Inc.
Gagné Letarte Avocats
SENCRL
Gagnon, Cantin, Lachapelle
& Associés
Nummax
Pièces d'auto Joliette
Raymond Chabot Grant
Thornton
Roy Laporte Avocats
Roger Pauzé Inc.

Les bénévoles





Nouveau règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers... Soyez prêt !

» LES NOUVELLES NORMES 2016

DE LA RONDE DE SÉCURITÉ – 4 h

Formation pratique sur véhicules pour des groupes d'une douzaine de chauffeurs ou gestionnaires. Examen pratique individuel à la fin du cours. Cette formation vise la mise à jour des connaissances sur les normes qui seront en vigueur en 2016 ainsi que l'amélioration de la performance de vérification des chauffeurs.

» VÉRIFICATION MÉCANIQUE,

NORMES 2016 (mandataires) – 7 h

Formation pratique en atelier pour des groupes d'une quinzaine de techniciens. Cette formation, qui vise le rafraîchissement et la mise à jour des connaissances des techniciens, aborde les nouvelles normes du Guide de vérification mécanique 2016 de la SAAQ, incluant les nouvelles déficiences mineures et majeures.

» ENTRETIEN PRÉVENTIF,

NORMES 2016 (PEP) – 7 h

Formation pratique en atelier pour des groupes d'une quinzaine de mécaniciens affectés au PEP (programme d'entretien préventif) de la SAAQ. Cette formation vise le rafraîchissement et la mise à jour des connaissances des mécaniciens et couvre les nouvelles normes du Guide de vérification mécanique 2016 de la SAAQ, incluant les nouvelles déficiences mineures et majeures. De plus, la formation traite de l'ensemble des éléments à surveiller pour assurer l'efficacité énergétique des véhicules commerciaux (aspects-moteur et résistance au roulement).



*La formation continue...
C'est important !*



Pour vous inscrire, communiquez avec

Joseph Bavota au 1 819 566-2917 ou par courriel à info@asmavermeq.ca

VISITEZ

notre site web

www.asmavermeq.ca



ISUZU

CAMIONS

CANADA 🇨🇦

SÉRIE N

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

BOISVERT ISUZU CAMIONS

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

450 430-9400

www.boisvertisuzu.com

CAMIONS ISUZU ANJOU

8300, rue Edison
Anjou, Qc H1J 1S8

514 353-9720

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU BOUCHERVILLE

50, chemin du Tremblay
Boucherville, Qc J4B 6Z5

450 655-5050

www.reseaudynamique.com

LE CENTRE ROUTIER ISUZU

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

418 862-7231

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU MONTRÉAL OUEST 2015

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

514 737-5845

www.isuzuquebec.com

CENTRE DU CAMION STE-MARIE

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

819 472-3317

www.camionstemarie.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, rue Étienne Dubreuil
Québec, Qc G1M 3K6

418 688-5333

www.parevolvo.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, route Kennedy
Lévis, Qc G6V 9J6

418 833-5333

www.parevolvo.com

WWW.ISUZUTRUCK.CA

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



ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES

Durabilité accrue pour le tout nouveau membre de la série 4000D-X Composite®

De par sa conception, la semi-remorque Utility 4000D-X Composite se veut une plateforme adaptable. Pour atteindre des performances maximales en applications spécialisées et exigeantes, sa construction bénéficie de mises à niveau ingénieuses, qui exploitent des technologies lui assurant légèreté, solidité et durabilité. La 4000D-X Composite TBR est élaborée pour résister à un usage intensif, minimiser l'entretien et réduire les coûts d'opération. Vous pouvez compter sur la 4000D-X Composite TBR pour vous assurer une performance à long-terme dans vos activités spécifiques.

La 4000D-X Composite TBR est le choix idéal pour vos applications ardues, requérant une capacité accrue. Disposant d'un nouveau Longeron Inférieur Surélevé robuste, 10" plus haut et 50% plus épais au niveau du plancher que le longeron inférieur standard, la 4000D-X Composite TBR atteint un minimum de 101" de largeur intérieure. Les éléments structuraux rivetés, incluant la bande de frottement, ont été haussés au delà du point d'impact des palettes et du niveau de frottement ou d'usure et ont été remplacés par un Longeron Inférieur

Surélevé à surface d'aluminium lisse, monocoque et résistant. Le Système de Plancher à Grand Chargement a aussi été amélioré pour supporter un chariot élévateur d'une capacité de 20,000 livres. La 4000D-X Composite TBR a un poids moindre que la compétition, tout en offrant un PNBV de 65,000 livres. Capacité de charge accrue et coûts d'entretien réduits signifient une amélioration de votre rendement.



Montréal : 1100, Courval, Lachine, Québec H8T 3P5
514 633-5377

Toronto : 2332, Drew rd., Mississauga, Ontario L5S 1B8
actionqc.com

T880



MONTRÉAL

*Notre équipe fait toute
la différence*

UN CAMION

- ✓ Versatile
- ✓ Robuste
- ✓ Productif
- ✓ Payant



DÉPARTEMENT DE SERVICE

- ✓ Ouvert 7 jours
- ✓ Distributeur et installateur
- ✓ Service exclusif : diagnostic sans rendez-vous en 1 heure



DÉPARTEMENT DES PIÈCES

- ✓ Commande en ligne
- ✓ 2 livraisons par jour
- ✓ Plus de 4 000 000 \$ de pièces en inventaire



PACCAR MX-11
Powered By Quality



PACCAR MX-13
Powered By Quality



ISX12G
Design Architecture



KENWORTH

Kenworth Montréal
7500, Trans-Canadienne
Saint-Laurent, Qc H4T 1A5
514 735-2581

Kenworth Lanoraie
120, rue du Parc-Industriel
Lanoraie, Qc J0K 1E0
450 887-1120

Kenworth St-Jérôme
16, boul. John F. Kennedy
St-Jérôme, Qc J7Y 4B6
450 431-4680

1 800 465-4824 | www.kenworthmontreal.ca

les revêtements **AGRO**

La référence depuis 28 ans !

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3

450 776.1010 / 1 800 463.2906

www.revetementagro.com

Glis-Tout

pour camion à benne basculante

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications



SOUPER MOULES & FRITES

**JEUDI 24 NOVEMBRE
À COMPTER DE 17H30**

RESTAURANT BISTANGO
1200, AVE GERMAIN-DES-PRÉS,
QUÉBEC, QC G1V 3M7

PMTROY
ASSURANCES ET SERVICES FINANCIERS

Raymond Chabot
Grant Thornton
L'instinct de la croissance

TRANSPORT MAGAZINE
REVUE PLUS PRÈS DES ROUTES

ROBERT

**Transport
Routier**
L'Association de transporteurs routiers du Québec

**L'ÉCHO
DU TRANSPORT**



**MEMBRES
NON-MEMBRES
PRIX ÉTUDIANT**

**50\$ + TAXES
60\$ + TAXES
(50%)**



**RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFICQC.COM**

+20%
UP TO
**MORE POWER
MORE TORQUE***

**UP TO 10% BETTER
FUEL ECONOMY**

STEINBAUER

www.steinbauer.cc

TRUCKS

CATERPILLAR, CUMMINS, DETROIT DIESEL, MACK,
ISUZU, MAXXFORCE, MERCEDES-BENZ, SCANIA, VOLVO

- TECHNOLOGIE EUROPÉENNE
- INSTALLATION EN 30 MIN OU MOINS
- AUCUNE PROGRAMATION OU MODIFICATION DE L'ECM
- AUCUNE AUGMENTATION DE LA PRESSION DU SYSTÈME D'INJECTION
- RÉSISTE AUX VIBRATIONS, LA POUSSIÈRE ET L'HUMIDITÉ

ÉPARGNEZ TEMPS!

ET ARGENT !

Pour de plus ample informations
Contactez **Sima Performance**
Distributeur pour le Québec
info@simaperformance.ca
819-943-1525

SIMA
performance



Une solution efficace avec
un branchement rapide qui
laisse l'ecm en contrôle !!

Soutenue par une garantie de satisfaction de 30 jours!!

**DÉZIEL HINO**

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

GRANBY TOYOTA

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

HINO LAVAL

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

HINO TROIS-RIVIÈRES

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

HINO RIVE-SUD INC.

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

GAEVAN HINO QUÉBEC

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

hinocanada.com

Fardiers Québec



inc.

Distributeur pour le Québec
des remorques



Fardiers Montréal

inc.



FONTAINE®

HEAVY-HAUL

Allons travailler!



Distributeur exclusif au Québec de
FONTAINE HEAVY-HAUL

Plusieurs modèles 40 & 50 tonnes 2017
en inventaire

Reitnouer

Remorques surbaissé 3 essieux Reitnouer 2017



**B-Train
Reitnouer 2017**

Plusieurs modèles pour livraison
immédiate en inventaire



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

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

Reitnouer
ALUMINUM TRAILERS

reitnouer-trailers.com

VANGUARD

vanguardtrailer.com

CIMC USA

www.cimc.com/cimc-usa

FONTAINE®
HEAVY-HAUL

fontainetrailer.com

BigTOW
TRAILERS

bigtowtrailers.com

TREBOR
MANUFACTURING

trebormanufacturing.com

Nouveaux lubrifiants Rubia Optima CK-4 et FA-4

Par Guy Hébert

Total Canada, filiale du 4ème groupe pétrolier intégré au monde, Total, dévoilait dernièrement les produits de sa gamme Rubia Optima. Cette toute nouvelle gamme d'huile moteur poids-lourds a été spécialement pensée et conçue afin de rencontrer et de surpasser les exigences des nouvelles catégories CK-4 et FA-4 de l'American Petroleum Institute (API), qui prendront effet début décembre 2016. La gamme innovatrice Total Rubia Optima a été développée pour répondre au besoin du monde du camionnage.

La nouvelle gamme Rubia Optima rencontre et dépasse les nouvelles spécifications API CK-4 et FA-4. Avec plus de 20 années d'expérience et d'expertise dans le développement d'huiles économie de carburant (*Fuel Economy*). Total est fier de présenter les tout premiers produits de sa nouvelle gamme de lubrifiants CK-4 et FA-4 :

- » **Rubia Optima 1100 15W-40** permet d'allonger les intervalles de changements d'huile, rencontre la spécification CK-4 et est rétro-compatible.
- » **Rubia Optima 1100 FE 10W-30** allonge considérablement les intervalles de changement d'huile et permet d'effectuer des économies de carburant notables. Cette huile rencontre la spécification CK-4 et est rétro-compatible
- » **Rubia Optima 2100 XFE 10W-30** permet d'effectuer des économies de carburant significatives grâce à un indice de viscosité HTHS réduit (haute température haut cisaillement – *High Temperature High Shear*). Cette huile rencontre la spécification FA-4, la rétro-compatibilité

de cette huile FA-4 est actuellement en train d'être déterminée (en cours de discussion chez les OEMs).

Rubia Optima est la garantie d'améliorations incontestables dans les performances des engins de camionnage. La nouvelle gamme Rubia Optima bénéficie de la « Technologie T.I.R » :

- » **Protection Totale** : avec des formules avancées spécialement développées dans le centre R&D Total lubrifiant, les produits de la gamme Total Rubia bénéficient de la technologie T.I.R et offrent des performances supérieures à l'industrie en matière de protection anti-usure, anticorrosion et de propreté des pistons.
- » **Approbations Internationales** : Total Rubia a l'avantage d'avoir un plus grand nombre d'approbations que les produits concurrents ce qui permet de limiter la quantité de références produits à maintenir pour les flottes multimarques. Ces approbations répondent aux nombreuses exigences des moteurs les plus avancés du marché.

» **Coûts Réduits** : Total Rubia permet d'optimiser les coûts de maintenance grâce à des espacements de vidanges allongés et à une gamme complète d'huile moteur économie de carburant (*Fuel Economy*) très haute performance.

Total travaille en étroite collaboration avec les manufacturiers de pièces et équipements d'origine (OEM – *Original Equipment Manufacturer*) de poids-lourds afin de développer les nouvelles huiles Rubia Optima et offrir des résultats surpassant les performances des huiles CK-4 actuellement sur le marché. « Nous sommes extrêmement fiers de notre nouvelle gamme Rubia Optima, elle est le résultat de nombreux tests réalisés au Centre R&D Total et lors d'essais routiers ainsi que d'investissements considérables. Total est reconnu mondialement pour ses performances et pour sa proximité avec le monde du camionnage. Enfin TOTAL fait de sa mission d'innover et d'assurer une longueur d'avance pour ses produits lubrifiants », ajoute Franck Bagouet, Président de Total Canada.



> L'huile Rubia Optima 1100 15W 40.



> Le lubrifiant Rubia Optima 1 100 XFE 10W 30.



> L'huile Rubia optima 2 100 XFE 10W 30.

NOUVEAUX MEMBRES TRUCKPRO

La société TruckPro est fière d'annoncer l'arrivée de 2 nouveaux membres au sein de son réseau. Il s'agit de **Central Alberta Heavy Duty Repair**, de Red Deer en Alberta et de **Greig Truck & Trailer**, de Trenton en Ontario. TruckPro compte plus de 120 centres de services, ce qui en fait le plus grand réseau national de centres de services en réparation de véhicules lourds au Canada. Consulter le site internet www.truckpro.ca afin de connaître tous les membres et leurs services.

MICHEL DU BOIS CHEZ UNI-BOND LIGHTNING

Vétérant de plus de 38 ans d'expérience dans le domaine des véhicules lourds, dont 17 ans comme manufacturier, Michel Du Bois est maintenant à l'emploi d'Uni-Bond Lightning Canada où il est responsable de la province de Québec.



> Michel Du Bois

SOIRÉE DE POKER DU CPTQ

Le Club des professionnels du transport du Québec (CPTQ) tiendra la 9^e édition de son tournoi annuel de poker Texas Hold-Em le jeudi 17 novembre prochain au club de golf Le Mirage, 3737, chemin Martin à Terrebonne. Un cocktail sera servi dès 16 h 30 et le tournoi débutera à 19 heures. Pour ceux et celles qui ne savent pas vraiment jouer, pas de problème, des tables écoles seront ouvertes à compter de 17 heures afin d'enseigner aux néophytes les rudiments du jeu.

Richard Florent, du Groupe Guy, préside un comité comprenant Frédéric Pinard, de Wabash, François St-Pierre, d'Emballages Mitchel-Lincoln, Patrice Beaulieu, de Thermo King et Raymonde Legendre, du CPTQ. Il est important de souligner que les 10 meilleurs joueurs à la fin de la soirée prendront place à la table des finalistes, une table conçue spécialement pour le regretté René Angélil qui aimait y inviter ses amis pour des parties amicales... **Pour informations et réservations, il suffit de communiquer avec Raymonde Legendre au 514 945-0697 ou par courriel à cptq@videotron.ca.**

CPTQ



UN NOUVEAU PNEU RM332 WB

La société Cooper Tire & Rubber Company a récemment lancé sur le marché une nouvelle grandeur de pneu pour sa ligne Roadmaster RM332 WB de pneus commerciaux. Il s'agit d'un pneu de direction à base large pour applications mixtes maintenant disponible en grandeur 385/65R22.5 en capacité de charge L. Ce pneu vient s'ajouter au 425/65R22.5 en capacité de charge L lancé en avril dernier.

Le RM332 WB est un pneu avec une semelle de 22/32 de profondeur qui prolonge la durée de vie de la rainure en applications sévères, à haut frottement fabriqué avec des composés de caoutchouc résistant à l'écaillage spécialement conçu pour offrir les performances requises dans le cadre d'applications mixtes. De plus, les pneus fournissent un patron de rainures dessiné pour résister aux rigueurs du transport lourd sur route et hors route tout en proposant une longue durée de vie et une usure égale.

LOCALISATEUR DE DÉTAILLANTS SUMITOMO

Les sociétés TBC Brands et Sumitomo Tires viennent d'ajouter un nouvel outil au site internet de Sumitomo Tires, il s'agit d'un localisateur de détaillants qui vendent des pneus commerciaux Sumitomo et offrent le service. Ce localisateur est bien en vue sur la page d'accueil du site (www.sumitomotire.com). « Alors que TBC Brand et Sumitomo poursuivent leur incursion dans le monde des pneus pour camions commerciaux, cet outil convivial améliore le site en fournissant aux utilisateurs de mieux connaître les points de vente de pneus pour camions Sumitomo », de dire Aaron Murphy, vice-présidente des ventes de pneus commerciaux. « Le nouveau localisateur de concessionnaires offre un portrait rapide des services disponibles que le client soit au bureau ou dans son camion. »

NOMINATION CHEZ CAMO-ROUTE

Les coprésidents du conseil d'administration de Camo-Route, messieurs Marc Cadieux et Léo Laliberté, sont heureux d'annoncer la nomination de Bernard Boulé à titre de directeur général de l'organisme. Monsieur Boulé possède une vaste expérience en formation professionnelle et dans le réseau de l'éducation, de même qu'une bonne connaissance et compréhension des enjeux concernant la main d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec. Il a notamment occupé le poste de directeur au Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme (CFTR). Le conseil d'administration ainsi que le personnel de Camo-route le félicitent pour sa nomination et lui souhaitent bon succès dans ses nouvelles fonctions.

L'EXEMPTION POUR BENDIX DEVIENT PERMANENTE

La composante caméra vidéo de la technologie de mitigation des collisions Bendix Wingman Fusion et du système d'alerte de changement de voie AutoVue Lane Departure Warning (LDW) respectent les règles de la FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration) des États-Unis. Depuis l'entrée sur le marché de cette nouvelle technologie, Bendix profitait d'une exemption pour installer la caméra sur le parebrise ou les essuie-glaces de véhicules. Mais la FMCSA vient d'annoncer qu'elle prévoit amender ses réglementations afin de rendre cette exemption permanente. Il sera dorénavant permis d'installer des systèmes de sécurité et de mitigation de collision sur le parebrise ou encore sur les essuie-glaces de camions roulant sur les routes américaines.

DÉMOLITION PANZINI SE JOINT À BRICON

La société Bricon, chef de file de l'industrie de la construction, du transport et des équipements lourds au Québec, annonçait à la fin du mois d'octobre 2016 que Démolition Panzini avait décidé de se joindre au groupe Bricon. En tant que bâtisseur de projets d'avenir au Québec, Bricon est heureuse d'unir ses forces au leader de l'industrie de la démolition depuis plus de 60 ans. Fort d'une administration commune, les deux entreprises continueront d'opérer distinctement. Démolition Panzini continuera de desservir sa clientèle et celle de Bricon comme partenaire de projets de démolition, de désamiantage, d'enlèvement d'amiante et de décontamination. De son côté, Bricon demeurera la référence inégalée dans la réalisation de travaux de génie civil.

Les deux entreprises s'engagent conjointement, dans chacun de leurs projets, de surpasser les plus hauts standards, à demeurer irréprochables et à livrer une qualité distinctive. Et ce, dans le plus grand respect des délais et des budgets établis.



NOMINATION CHEZ BRIDGESTONE AMERICAS TIRE OPERATIONS

La multinationale Bridgestone Americas annonçait le 12 octobre dernier que Joseph Saoud avait joint les rangs de l'entreprise en tant que président de Bridgestone Americas Tire Operations (BATO), la division responsable des pneus radiaux pour camions et autobus. Saoud devient donc le grand dirigeant des activités de vente de pneus commerciaux aux États-Unis et au Canada, pour les marques Bridgestone, Firestone, Dayton ainsi que les pneus rechapés Bandag.

« Joseph est un leader fort qui apporte avec lui un sens inné des affaires et une perspective mondiale à l'équipe », de dire Kurt Danielson, président de Bridgestone Commercial Group U.S.A. et Canada. « Son intuition, son sens de la collaboration et son engagement à l'innovation devrait aider notre équipe à continuer à développer des produits et des solutions optimisant l'uptime, améliorant l'efficacité et fournissant les meilleures performances de la catégorie pour nos clients. »



> Joseph Saoud

JOHN ADAMS SE JOINT À L'ASSOCIATION CANADIENNE DU GAZ

L'Association canadienne du gaz est heureuse d'annoncer la nomination de John Adams au poste de directeur général du financement de l'innovation en matière de gaz naturel. « Je suis très heureux que John ait rejoint notre organisation », a déclaré Timothy M. Egan, président et chef de la direction de l'Association canadienne du gaz. « John a une passion pour l'énergie durable, une vaste expérience de l'industrie et une feuille de route impressionnante dans la création de partenariats entre le secteur privé, le milieu universitaire et les gouvernements, au pays comme à l'étranger, pour faire avancer l'innovation dans les technologies énergétiques. »

Les services publics de gaz naturel du Canada ont entrepris d'importantes initiatives misant sur l'utilisation novatrice du gaz naturel à prix abordable, propre, sûr et fiable et sur la vaste infrastructure de stockage et de distribution de cette ressource. Les efforts récents incluent le lancement d'Innovation et technologie de l'énergie du Canada (ITEC), la création avec Technologies du développement durable Canada (TDDC), du Fonds DD de gaz naturel, en partenariat avec le Conseil national de recherches (CNRC), la signature d'un protocole d'entente canado-américaine sur l'innovation technologique, un partenariat avec CanmetÉnergie, et rétablir un protocole d'entente de 5 ans avec Ressources naturelles Canada. Ces partenariats ont, à ce jour, donné lieu à des investissements combinés totalisant près de 30 millions de dollars.

« Les entreprises de gaz naturel sont des innovatrices de longue date en ce qui concerne le soutien à une meilleure performance environnementale et à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les technologies d'utilisation finale de l'énergie. Les distributeurs de gaz naturel du Canada sont à la recherche de possibilités pour développer davantage d'innovations offrant à tous les Canadiens des avantages économiques, environnementaux et sanitaires », a déclaré M. Egan. « Nous voulons miser sur nos succès et John aura un rôle important pour nous aider à atteindre cet objectif. »

INTÉGRATEUR EN SOLUTION D'AIDE VISUELLE AU CONDUCTEUR, DE PRÉVENTION DE COLLISIONS ET DE SÉCURITÉ VÉHICULAIRE

- Éliminer les angles morts
- Détecter les piétons et cyclistes
- Prévenir les collisions
- Enregistrer les incidents comme preuve légale



Pour plus d'informations 1 877 933-1117

Le Show & Shine du Challenge 255

Texte et photos d'Éric Descarries

Baie-du-Febvre, Qc. Le mois dernier, cette chronique mettait en vedette les camions qui ont participé aux courses d'accélération du Challenge 255 à Baie-du-Febvre l'été dernier. Évidemment, les images étaient tout simplement spectaculaires. Toutefois, je terminais mon texte d'introduction en vous promettant un autre reportage photographique du même évènement traitant cette fois du Concours d'Élégance familièrement connu sous le nom de Show & Shine. Malheureusement, je n'ai pu mettre toutes les photos que j'aurais voulues mais je me promets de recommencer l'expérience dans un avenir plus ou moins rapproché. Enfin, notez que la majeure partie des camions est d'origine québécoise.





8



9



10



11



12



13

1. Un amateur de camions Mack a réussi à transformer (avec goût !) ce B-61 1957 en pick-up.
2. Encore un Mack B-61 mais cette fois restauré en véritable tracteur de semi-remorque.
3. Un magnifique Mack Value Liner en parfait état!
4. Que de détails dans ce majestueux Kenworth avec carénages et garde-boue.
5. Ce Ford F-650 a aussi été transformé en immense pick-up!
6. Cet ancien Peterbilt vous rappelle-t-il celui du film Duel?
7. Un Kenworth rose? Pourquoi pas?
8. Une superbe reproduction en miniature d'un ensemble tracteur-remorque sur base de Kenworth.
9. De plus en plus rares, ces tracteurs à cabine avancée, un Freightliner dans le cas qui nous intéresse ici.
10. Les camions du groupe TYT
11. On peut traiter ce Kenworth de «low rider»!
12. Cet imposant Peterbilt a été rebaptisé Joe!
13. Tout un Peterbilt pour amateurs de camping et caravaning !
14. On reconnaîtra toujours les camions de SGT à leur couleur originale.
15. Que de travail de détail dans ce Peterbilt.



14



15

Sommes-nous bien chez nous?



Par Éric Descarries

Je me sens un peu «différent» ce mois-ci. En effet, je reviens tout juste d'un voyage organisé d'un peu plus de deux semaines avec ma femme au Royaume-Uni. J'ai donc parcouru quelque 3 000 kilomètres en autobus (Volvo) dans un environnement qui est loin d'être le nôtre. Bien entendu, j'aurais bien voulu «décrocher» de mon travail. Mais, qu'y voulez-vous, je suis un passionné de véhicules motorisés, surtout de camions. Je n'ai donc pu résister à photographier puis commenter ce que je pouvais voir sur les routes et autoroutes. Je suis un «gars de trucks»!

Lorsque je roule sur la route 401, que j'aille à Toronto ou que j'en revienne, je ne peux m'empêcher de passer des remarques, de prendre des photos ou de prendre des notes sur ce que je vois sur la route. Je suis un mordu de camions. Imaginez mon enthousiasme en regardant tout ce qui roulait autour de nous en Angleterre, en Écosse, en Irlande et au Pays de Galles. En fait, tous les camions qui y roulaient étaient de la même livrée. Mais je ne pouvais m'empêcher de les comparer à ce que nous avons en Amérique!

Peut-être que notre monde est imparfait. Peut-être que nous ne réussissons pas à atteindre nos buts. Peut-être que nous ne sommes pas payés adéquatement. Peut-être...peut-être...peut-être. Mais il vaut la peine d'aller ailleurs pour constater qu'après tout, ce n'est pas si mal chez nous...

Ce mois-ci, je n'ai pas le goût de «chialer», ni le goût de me plaindre. J'ai le goût de partager les sentiments qui m'ont traversé l'esprit pendant que nous roulions dans la campagne britannique. Le seul fait de pouvoir discuter avec le chauffeur de notre bus Volvo m'a réconcilié avec notre monde du transport. Paul (c'est le nom de notre chauffeur) était un mordu de camions et de bus, bien évidemment. Son rêve? Conduire un de nos grands bus nord-américains. Alors, pourquoi y a-t-il tant d'amateurs de camions et de bus qui ne cessent de répéter que c'est bien mieux en Europe?

Mieux en Europe? Vous rendez-vous compte que sur le Vieux Continent, les camions sont régis par des lois qui les empêchent d'être trop longs? Qu'importe puisque les routes ne pourraient accepter nos «gros» camions (incidence, je n'ai vu aucun camion nord-américain en presque trois semaines en Grande Bretagne!). Par conséquent, vous n'y verrez que des camions à cabine avancée, que ce soit des tracteurs routiers ou des porteurs. Quant aux semi-remorques, selon Paul, elles ne peuvent excéder trente pieds de longueur! On comprendra alors l'enthousiasme des conducteurs locaux de rêver à conduire un de nos trains routiers!

Si l'expérience d'observer les camions remorques ressemble à ce que l'on peut faire en Amérique, il y a un volet que l'on ne verra pas si souvent chez nous : traverser un important plan d'eau dans un immense traversier, un «ferry»! Je l'ai vécu de

Liverpool vers l'Irlande. Mais ce fut encore plus évident d'Irlande au Pays de Galles. L'imposant «ferry» qui peut transporter des centaines de véhicules incluant des camions de transport fut «barouetté» d'un bord à l'autre dans une mer agitée sans que l'on ait eu à arrimer les remorques. Pourtant, il y avait matière à s'inquiéter...si l'on ne connaissait pas la mer! Voilà un facteur que nous n'avons pas à traiter!

Chaque partie du monde a ses propres petits problèmes à régler. Nous avons les nôtres, nos amis «British» ont les leurs. J'ai bien aimé observer leur monde du camion et de la camionnette. Mais, je suis fier de dire que le nôtre fait plus leur envie que le leur puisse le faire pour nous. Néanmoins, ce fut un réel plaisir «d'observer» le parc de camions de cette partie du monde...surtout que dans mon groupe de voyageurs, il y avait un propriétaire de plusieurs camions de transport québécois. Intéressé au début par les camions de transport de vrac, il s'est vite désintéressé du sujet. Dommage car il y aurait tant à dire sur le monde anglais du camion.

J'aurai certes une Carte Postale à publier éventuellement sur le sujet des camions britanniques dans *L'Écho*. J'ose espérer qu'elle saura vous intéresser. Toutefois, pour le moment, je reconnais que mon job, c'est de vous intéresser à tous les camions du monde...me semble qu'il y a de la matière à intérêt, non?

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS | Novembre/Décembre 2016

UNE PRÉSENTATION DE



MONTREAL

1 800 465-4824

www.kenworthmontreal.ca

17 NOVEMBRE 2016

Soirée Texas Hold-Em
CPTQ

Club de golf Le Mirage
3737, chemin Martin
Terrebonne, QC

16 h 30 cocktail
19 h Tournoi

Info et inscription :
514 945-0697
cptq@videotron.ca

24 NOVEMBRE 2016

Soirée moules et frites
Club de trafic de Québec

Restaurant Le Bistango
1200, ave. Germain-des-Prés
Québec, QC

17 h 30

Info et inscription :
www.clubtraficqc.com
info@clubtraficqc.com

25 NOVEMBRE 2016

Assemblée générale annuelle
ASMAVERMEQ

Château Bromont
90, rue Stanstead
Bromont, QC

10 h

Info et inscription :
info@asmavermeq.ca
www.asmavermeq.ca

7 DÉCEMBRE 2016

Soirée du temps des fêtes
SSTQ

Complexe Capitale
Hélicoptère
1688, route de l'Aéroport
Québec, QC

17 h

Info et inscription :
info@sstquebec.org
www.sstquebec.org

PUISSANCE ET PERFORMANCES QUI TIENNENT LA ROUTE.



LE SUPER DUTY 2016

Votre camion a besoin d'un moteur aussi fiable que vous. Avant son lancement, le moteur Power Stroke® de Ford de 6,7 L a été soumis à des tests rigoureux sur plus de 16 millions de kilomètres. Sachant que plus de 81 000 camions Super Duty équipés de ce moteur ont été vendus au Canada*, vous pouvez compter sur leur fiabilité.

Voici l'équipe derrière votre équipe.
FORD.CA/CONCUPOURLSAFFAIRES



CAMIONS COMMERCIAUX

Le véhicule illustré peut être doté d'équipements offerts en option. * Selon les données recueillies par l'application Tableaux de bord de Ford pour la période 2011-2015 et les ventes totales de camions Super Duty au Canada entre janvier et avril 2016. © 2016 Ford du Canada Limitée. Tous droits réservés.

PRODUCTIVITÉ SUR LA ROUTE. PANORAMA INCLUS.



La productivité favorise plus que votre rentabilité. Elle favorise la confiance qu'on vous porte, votre réputation et, en bout de ligne, votre entreprise. C'est pourquoi nous avons créé les Volvo Trucks Uptime Services. Nous vous connectons en temps réel avec un agent de soutien technique Volvo, peu importe le moment où vous en avez besoin, grâce à notre réseau Volvo Action Service. Notre système de diagnostic à distance prédit, identifie et rapporte une obligation d'entretien en réduisant le délai de diagnostic jusqu'à 70%. Notre équipe localise et expédie les pièces dont vous avez besoin, réduisant le temps de réparation jusqu'à 22%. Et notre réseau de concessionnaires Volvo établit ce lien d'un océan à l'autre.

Sachez ce que la route vous réserve.

Pour en savoir plus: Uptime.VolvoTrucks.ca

VOLVO TRUCKS UPTIME SERVICES

Volvo Trucks. Driving Progress

