

L'ÉCHO

DUTRANSPORT

Avec vous sur la route du succès

MARS 2014

www.lechodutransport.com



LE SUPERTRUCK PETERBILT/CUMMINS

Un projet de 76 000 000 \$

- ▶ AU FÉMININ :
LA PIONNIÈRE SUZANNE LECLAIR
- ▶ DOSSIERS :
CARBURANTS ALTERNATIFS
ET CONSTRUCTION



Services financiers - Camions Daimler

Financement concurrentiel offert par le biais de Daimler Truck Financial. Pour connaître le concessionnaire Freightliner Trucks le plus près, composez le 1-800-FTL-HELP. www.freightlinertrucks.com. FTL/MC-A-1322. Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis. Copyright © 2014. Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Freightliner Trucks est une division de Daimler Trucks North America LLC, une compagnie de Daimler.

C'EST PLUS QU'UN CAMION. C'EST UN PLAN D'AFFAIRES.



FREIGHTLINER

Run Smart™



VOYEZ CE CAMION
EN ACTION

Acheter le Freightliner Cascadia® Evolution, c'est poser un geste stratégique. Ce modèle de camion est un actif à haut rendement qui procure un fort retour d'investissement. En fait, il offre une efficacité énergétique jusqu'à 7% supérieure à celle de notre modèle conforme aux normes EPA 2010. Grâce au moteur Detroit™ DD15® redessiné et à la transmission optionnelle DT12™, l'efficacité du groupe motopropulseur est encore meilleure. En outre, sa facilité d'entretien et sa fiabilité à long terme aident à maximiser le temps sur la route, ce qui réduit votre coût total de possession. Cela vous semble une bonne idée? Voyez comment le Cascadia Evolution contribue au succès de véritables flottes au FreightlinerTrucks.com/FleetSpotlight.



25



16

ACTUALITÉ

Couverture

8. Le SuperTruck
Peterbilt-Cummins

Dossier Carburants alternatifs

10. Propane Goyer
12. Certification ASTM
pour le DME
14. La vie en bleu

Au Féminin

16. Une vraie pionnière :
Suzanne Leclair

18. Focus sur l'APDQ

Dossier Construction

20. Nouveau président
à l'ACRGQT
22. Les critères de sélection
23. Le Mack Granite :
#1 sur les chantiers

24. L'ANCAI prépare
son congrès

25. Les F-650 et F-750
complètement redessinés

28. Obama et l'efficacité
énergétique du camionnage

29. Volvo appuie Obama

30. Groeneveld
consolide son image

34. Investissements majeurs
chez ADF Diésel

36. Excellence-Peterbilt
dévoile le 567 2014

37. 10000^e HINO
pour Penske

39. Inter-Anjou ajoute Isuzu
à son offre

41. Camion concept
WAVE de Walmart

44. Du coaching pour
les conjointes

58. Le retour des
grands VUS de GM

CHRONIQUES

6. Éditorial : La vie en bleu

32. Flotte du mois :
Gaz Métro

38. Chronique Logistique

40. Chronique Import-Export

42. Chronique Ressources
humaines

56. Échos de l'industrie

60. Carte postale :
Des Dodge mexicains

62. Sans détour
d'Éric Descarries



Suivez-nous, nous
sommes sur



facebook

www.facebook.com/echodutransport

ÉCONOMIE

de coûts d'opération

Avec le **SERVICE** et le véhicule adaptés spécifiquement
aux opérations de votre entreprise.



Montréal 1 800 361-9720
Québec 1 800 397-2433
brossard.com • flash24.ca

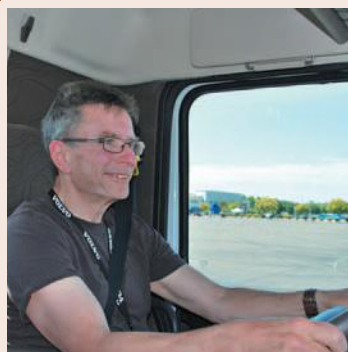
4  **ans**
Brossard
Location de camions et remorques

Du service. N'importe où. N'importe quand.

som
RECHERCHES & SONDAGES

99% de satisfaction
de la clientèle

Par Guy Hébert
rédacteur en chef



La vie en mieux

Le texte que je vous invite à lire à la page 14 de la présente édition, se retrouve sur une immense tapisserie dans le hall d'entrée du siège social de la société Gaz Métro, sur la rue du Havre à Montréal. Ce texte, qui porte le titre ci-haut, est aussi factuel et actuel aujourd'hui, peut-être plus, qu'il ne l'était lorsqu'il a été rédigé il y a de cela quelques années. Pourquoi le reproduire dans ce magazine? Parce qu'on discute énormément d'énergie dans notre société et plus précisément de carburants alternatifs dans l'industrie du transport routier des marchandises et des personnes. La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant est devenue une préoccupation constante de l'industrie du camionnage.

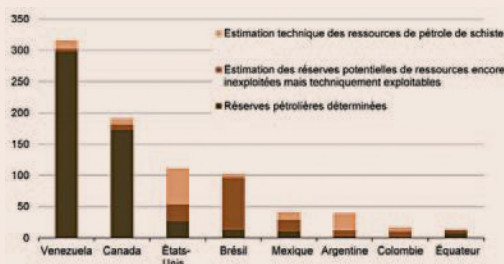
Dans cette perspective, le gaz naturel est actuellement une alternative intéressante, que ce soit sous sa forme compressée ou liquéfiée, au diesel. Ce n'est pas nécessairement la panacée tant recherchée, car il demeure un carburant fossile, mais c'est un pont vers le futur, comme le mentionnait David Abner, président d'UPS, lors d'une entrevue avec ce magazine en 2013. Dans une lettre publiée dans La Presse du 28 février dernier, Pierre-Olivier Pineau, professeur à HEC Montréal et titulaire de la chaire de gestion du secteur de l'énergie: «Pour le transport des marchandises, les coûts de l'utilisation des routes doivent être davantage assumés par les camions – et ceux-ci devraient davantage se convertir au gaz naturel, moins cher et moins polluant»

L'Industrie traverse une période fébrile et fort intéressante côté carburants alternatifs. Le virage a été entrepris avec le gaz naturel et le propane. Il ne faudrait pas être surpris qu'il prenne la route du DME, qui vient de recevoir sa certification ASTM, ou encore des biogaz et autres méthanes au cours des prochaines années. Et ce, sans oublier les possibilités d'électrification de certains véhicules. Cela étant dit, le diesel, ou plutôt ce carburant amélioré connu sous le nom de «Clean Diesel», demeurera la locomotive de l'industrie pour de nombreuses années.

Mais responsabilité sociale et environnementale obligeant, le temps est venu pour tous les intervenants de regarder les options et les technologies disponibles pour réduire l'empreinte écologique, c'est l'avenir de la planète qui en dépend.

Guy Hébert

LE CANADA AU SECOND RANG POUR SON POTENTIEL PÉTROLIER DE TOUS LES PRODUCTEURS DES AMÉRIQUES



Ressources pétrolières des Amériques déjà déterminées ou encore inexploitées en 2012

Source: U.S. Energy Information Administration. Oil and Gas Journal, U.S. Geological Survey, EIA/ARI World Shale Gas and Shale Oil Resources Assessment



MARS 2014 | VOL. 38 N° 2

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

Communications graphiques point de mire
www.pointdemire.net

PUBLICITÉ

Julie Soulard | jsoulard@bomartgroup.com
Denis Parent | dparent@bomartgroup.com

VICE-PRÉSIDENTE

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTS

Jocelyne Marsolais | jomarsolais@bomartgroup.com

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

COÛT DE L'ABONNEMENT

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

États-Unis : 65 \$ / 1 an.

Autres pays : 85 \$ / 1 an.

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

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

Convention de la poste-publication No 40065667

N° d'enregistrement 10809

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

48, chemin des Centaures

Ste-Anne des lacs Québec, J0R 1B0

www.lechodutransport.com

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

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

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

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

ISSN 07087040.

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



BEAUJEAN

LOCATION DE REMORQUES



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

514 645-7070
www.locationbeaujean.com

10,7 mpg pour le SuperTruck

Par Guy Hébert

Depuis les premières rondes de discussions qui ont mené à l'adoption de normes américaines de réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serres pour les camions de classe moyenne et lourds ainsi que pour les autobus, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2014, le manufacturier de moteurs Cummins et le fabricant de camions Peterbilt ont uni leurs efforts afin de développer un nouveau camions lourds moins énergivore. Le 19 février derniers, ces deux partenaires étaient heureux d'annoncer que le nouveau SuperTruck, tracteur et remorque, avait enregistré une consommation moyenne de 10,7 milles au gallon au cours du mois dernier.

La génération précédente du SuperTruck avait réussi à atteindre une consommation

moyenne de 9,9 milles au gallon en 2013, lors d'une période d'essais de 30 jours. Le nouveau SuperTruck est conçu à partir d'un camion Peterbilt 579 de classe 8, propulsé par un moteur Cummins ISX15. Le véhicule a parcouru quelques 624 milles (1 004 km), soit la distance aller-retour entre Denton, site du siège social de Peterbilt au Texas, et la ville de Vernon dans le même état. L'aller-retour était nécessaire pour s'assurer que le vente ne vienne pas entacher les statistiques. Les responsables affirment que cette dernière génération de SuperTruck a enregistré des économies d'énergie de 75 % tout en diminuant ses émanations de GES de 43 % et en atteignant un gain d'efficacité énergétique de 86 % lors des essais en comparaison avec un camion de classe 8 conventionnel.

Pour mieux comprendre ce que représente ce SuperTruck, il suffit de souligner qu'un camion du genre roulant 120 000 milles annuellement (193 121 km) économiserait environ 27 000 \$ par an en consommation de carburant au prix actuel du diésel. L'initiative du SuperTruck a été lancée par le Département de l'Énergie des États-Unis (US Department of Energy – DOE) en 2009 avec l'objectif de réaliser des gains d'efficacité de 50 % avant la fin de 2014. Cummins, Peterbilt et les autres partenaires dans le projet ont investi quelques 38,8 millions de dollars US de fonds privés au cours des quatre dernières années. Le DOE a investi une somme équivalente au financement privé.

« Le SuperTruck démontre clairement que de nouvelles technologies qui sont présentement en développement sauront générer des améliorations significatives au niveau de l'efficacité énergétique au cours de la prochaine décennie. Tous les intervenants veulent poursuivre le travail afin de développer des attributs améliorant les performances et l'efficacité énergétique et ainsi concevoir des véhicules qui seront des succès commerciaux », de dire Wayne Eckerle, vice-président Recherches et Technologies chez Cummins.





TruckPro

Du 1^{er} mars au 30 avril 2014,
obtenez une **carte-cadeau Tim Hortons de 20\$ ou 40\$** lors de
votre prochain **changement
d'huile Shell Rotella** chez nous.



Shell ROTELLA^{md}

TRIPLE PROTECTION



Carte-cadeau
de **20\$**



Shell ROTELLA^{md}

T5 & T6



Carte-cadeau
de **40\$**

Pour trouver votre centre de réparation TruckPro le plus près,
visitez le **www.truckpro.ca**

Pétroles Goyer se tourne vers le propane

Par Guy Hébert

C'est en 1953 que Roméo Goyer fondait Pétroles Goyer à Saint-Eustache afin de distribuer de l'huile à chauffage et par la suite ouvrir des stations de service permettant aux automobilistes de s'approvisionner en carburant. Avec les années, c'est Diane Goyer, fille du fondateur, qui a pris en mains les rennes de l'entreprise familiale et qui en est aujourd'hui la présidente du conseil d'administration alors que son fils, Charles-Alex Goyer qui représente la 3^e génération de la famille dans l'entreprise, en est le directeur général.

Afin d'améliorer l'offre aux clients et de compenser pour le déclin du marché de l'huile à chauffage, Pétroles Goyer a commencé à étudier diverses énergies alternatives au début des années 2000 pour finalement décider de créer une nouvelle société en 2008, Propane Goyer. Selon Charles-Alex Goyer, la commercialisation du propane s'est avéré un choix des plus naturels pour l'entreprise : « Le propane est une énergie propre, disponible, peu coûteuse et polyvalente. Il constitue une solution économique et écologique à notre clientèle résidentielle, commerciale et agricole. On peut l'utiliser à la



> Charles-Alex Goyer, directeur général de Propane Goyer et Pétroles Goyer



> Le siège social et les installations d'approvisionnement en gros de Pétroles Goyer à Saint-Eustache.

maison pour alimenter sa fournaise, son foyer, sa cuisinière, son barbecue, son chauffe-eau et même une génératrice. Au niveau commercial, son efficacité et sa facilité d'utilisation répond tant aux besoins du secteur agricole que ceux de la restauration, de la construction, et du transport ».

En effet, de plus en plus d'entreprises convertissent leurs flottes de véhicules au propane car il y a plusieurs raisons pouvant justifier un tel choix. En optant pour le propane, les entreprises peuvent économiser jusqu'à 40 % sur leur frais de carburant, en plus de réduire les émissions de GES de 25 %. De plus, les réservoirs installés sur les véhicules sont des plus sécuritaires, étant jusqu'à 27 fois plus résistants que les réservoirs d'essence conventionnels. La conversion des véhicules au propane s'avère donc une solution des plus judicieuses, particulièrement pour



les entreprises disposant d'une flotte de véhicules de type camion léger ou fourgonnette propulsés à l'essence. Qui plus est, les entreprises convertissant plus de cinq véhicules au propane ont même la possibilité d'avoir leur propre station de remplissage dans leur cour si elles le désirent.

Le réseau de distribution de Propane Goyer couvre actuellement l'ensemble de la grande région de Montréal, ainsi que celles des Laurentides et de Lanaudière. « Nous entre-

tenons aussi des relations étroites avec les centres de conversion de véhicules au propane. Ces derniers sont très heureux de voir notre réseau de ravitaillement se développer. À l'heure actuelle, nous avons dix stations de remplissage de propane dont cinq avec des pompes pour véhicules et nous projetons d'en ajouter trois nouvelles au cours de la prochaine année », de dire Charles-Alex Goyer.

Solution intéressante, le propane ne vient pas sans irritant comme le fait qu'il faut

une certification d'Emploi-Québec pour manipuler le boyau et faire un plein alors qu'en Europe, les automobilistes peuvent tout faire eux-mêmes. Propane Goyer possède une flotte de 7 véhicules dont 2 camions citernes pour la livraison, 4 véhicules de service et un véhicule de représentation. « Notre principal objectif chez Propane Goyer est de déployer un réseau de distribution afin de répondre au nombre croissant de véhicules roulant au propane sur nos routes », de conclure Charles-Alex Goyer.



**VOTRE
SOURCE
EN PIÈCES MOTEUR**



MOTEURS DIESEL PIÈCES & SERVICE

BorgWarner

Garrett IHI HOLSET

FP DIESEL



**DORMAN
NEW SINCE 1918**

1-855 ADF-7770

Pour plus d'informations, visitez le
www.adfdiesel.com



8 SUCCURSALES POUR MIEUX VOUS SERVIR!

Certification ASTM D7901 pour le DME

Par Guy Hébert

La société Oberon Fuels, de San Diego en Californie, annonçait au début de février que le DME (éther diméthylique) a reçu sa certification de l'ASTM, un organisme international fournissant des normes techniques et des services associés pour un marché mondial en constante évolution. Oberon Fuels est une jeune entreprise lancée en 2010 qui a réussi à transformer la structure moléculaire du DME afin de concevoir un carburant de type diesel en lui ajoutant du gaz naturel ou tout autre biogaz ou méthane.

Ce nouveau carburant alternatif qui pourrait remplacer le diesel en utilisant des matières organiques, a reçu la certification ASTM D7901. Cette certification permet donc

aux fabricants d'éther diméthylique, aux développeurs de moteurs et aux fabricants de camions de signer des ententes signifiant leur intention de concevoir des produits avec le DME comme carburant. De plus, la norme permet également aux intervenants de travailler sur des guides pour les consommateurs vantant les avantages de ce carburant alternatif.

Oberon Fuels, Camions Volvo et Mack Trucks reconnaissent depuis un certain temps les avantages potentiels du DME comme carburant pour les véhicules lourds et cette attestation de l'ASTM est le fruit d'un processus entrepris en juin 2012. « Outre Volvo, les autres partenaires dans



> Dr. Rebecca Boudreaux,
présidente d'Oberon Fuels.

> Un camion Volvo roulant au DME en Californie.



nos démarches sont Delphi, BP, Petrobras, Marathon Petroleum, l'Association américaine de gaz propane ainsi que le département de l'Agriculture et de l'Alimentation de la Californie. La nouvelle norme ASTM D7901 couvre également un mélange de DME avec le propane», explique Rebecca Boudreaux, présidente de Oberon Fuels et détentricrice d'un doctorat en chimie.

L'éther diméthylique sous sa forme originale agit comme propulsant dans une foule de produits aérosols utilisés quotidiennement à travers le monde, y compris les pompes pour asthmatiques. Il est donc à la base un propulsant ne contenant aucun contaminants et donc sans danger pour l'environnement et ses propriétés ne changent pas avec la



modification de sa structure moléculaire nécessaire à la production de DME comme carburant alternatif. Comme le propane, le DME requiert des réservoirs à basse pression pour son entreposage à la température ambiante. Ce sont là des avantages importants en comparaison avec le gaz naturel liquifié ou comprimé.

Oberon a entrepris la production commerciale de DME l'été dernier en ouvrant une première usine de production dans la vallée de San Joaquin en Californie. Cette usine est située à proximité de la ferme du plus important éleveur de l'état et c'est le lisier qui est utilisé dans la fabrication du DME. Les supermarchés Safeway de la Californie font présentement l'essai de DME comme carburant dans des camions Volvo conçus à cet effet. Safeway récupère près de 500 000 tonnes de déchets alimentaires dans ses supermarchés aux États-Unis et aimerait bien pouvoir produire du carburant à partir de cette source, ce que le DME pourrait lui permettre.

Les fabricants de camions Volvo et Mack ont tous deux annoncé leur intention de lancer sur le marché des camions roulant au DME à compter de 2015 si les essais californiens sont concluants. D'autres suivront certainement. Les avantages du DME ne se situent pas nécessairement au niveau de son prix, alors que le nouveau carburant sera vendu à un prix similaire au diesel, mais à ses propriétés écologiques. Lorsqu'il est conçu à partir d'un méthane, le DME ne génère aucune émanation de dioxyde de carbone et les moteurs n'ont aucun besoin de filtres à particules. En obtenant cette certification ASTM D7901, Oberon vient de franchir une autre étape importante dans sa volonté de produire du DME à grande échelle.

400 000 camions et bus au gaz naturel en 2022

Une récente étude de Navigant Research énonce que le bas prix du gaz naturel et le fait qu'il émet moins de gaz à effet de serre, par rapport au diesel, devraient inciter de plus en plus d'entreprises de transport à acheter des véhicules au gaz naturel comprimé (GNC) et au gaz naturel liquéfié (GNL) au cours des prochaines années. Les nouveaux marchés que sont les États-Unis et la Chine pour le gaz naturel comme carburant semblent s'orienter avec les flottes car l'utilisation du GNC ou du GNL requiert moins d'infrastructures de ravitaillement alors que le coût du carburant s'est hissé au premier rang, sinon au second rang, des dépenses d'opérations des flottes.

Les ventes mondiales pour des camions et des autobus roulant au gaz naturel devraient atteindre 398 400 véhicules annuellement en 2022 alors que ce total était de 170 200 en 2013. « La demande pour des camions et des autobus au gaz naturel demeurent inégale de région en région. En Amérique du Nord où le coût du gaz naturel demeure bas, les ventes semblent progresser plus rapidement que le déploiement des infrastructures de ravitaillement. En Asie pacifique, en Chine et dans divers autres régions émergentes, les véhicules au gaz naturel sont en demande afin de réduire les émissions de GES et autres polluants et ainsi solutionner une problématique plus environnementale qu'économique », explique Dave, principal analyste en recherche chez Navigant Research. (G.H.)



**DIESEL | ESSENCE | MAZOUT
LUBRIFIANTS | FED (URÉE)**

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

Harnois Groupe pétrolier

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

www.harnoisgroupepetrolier.com



La vie en mieux

Parce que je veux entendre des rires d'enfants. Parce que je veux continuer à rêver. Parce que je veux construire un univers à la hauteur de mes aspirations. Parce que ma famille peut compter sur moi. Parce que je vois grand. Parce que je veux en inspirer d'autres. Parce que j'ai envie de bâtir mon nid. Parce que c'est dans ma nature. Parce que j'aime mon quartier. Parce que j'apprécie la beauté du paysage. Parce que je veux faire ma part. Parce que j'aspire à une qualité de vie. Parce que le soleil brille fort. Parce que je veux voir la neige en janvier. Parce que je veux vivre longtemps. Parce que j'ai des idées. Parce que je vis dans un pays débordant de richesses. Parce que j'ai confiance en une société qui croit en la portée de ses actes. Parce qu'on vit sous un même toit. Parce

qu'on a plus de pouvoir qu'on ne le croit. Parce qu'on est libre. Parce que la vie est trop courte. Parce qu'il y a tellement de merveilles à voir. Parce que c'est un pas de plus vers notre accomplissement collectif. Parce qu'on a le choix. Parce qu'on a la force d'une communauté. Parce que chaque geste posé aujourd'hui a une importance à long terme. Parce qu'on a une vision. Parce qu'il faut réfléchir avant d'agir. Parce qu'on est responsable. Parce qu'il est temps de se mettre à l'œuvre. Parce qu'il nous faut avancer vers un idéal commun. Parce que le consommateur devient citoyen. Parce qu'on se définit avant tout par nos actions. Parce qu'il reste du chemin à faire. Parce qu'il n'est jamais trop tard. Parce qu'on a les moyens. Parce qu'on a tout à gagner. Parce que l'énergie est une ressource essentielle. Parce qu'il faut profiter de l'instant présent pour agir sur le futur. Parce que nous avons espoir que les choses changent. Gaz Métro continuera à s'engager dans sa collectivité pour continuer à bâtir la vie en mieux. Ensemble, ici et maintenant, nous pouvons faire mieux.

L'effet bleu sur
le transport lourd

Note de la rédaction : Le texte ci-haut se retrouve sur une tapisserie dans le hall d'entrée du siège social de Gaz Métro, sur la rue du Havre à Montréal. *L'Écho du transport* le reproduit ici dans le cadre du dossier sur les carburants alternatifs de la présente édition. Ce texte a aussi provoqué la réflexion de l'éditorial à la page 6 de ce magazine.

ÇA ROULE AU PROPANE!



Propre à la vie

propanegoyer.com

Une nouvelle bannière pour le Réseau Dynamique

ISUZU



Camions ISUZU ANJOU
8300, Edison
Anjou (Qc) H1J 1S8
T : 514 353-9720
www.reseaudynamique.com

ISUZU

CAMIONS

CANADA 

ISUZU, le camion à châssis et cabine surbaissée, le plus vendu en Amérique de Nord depuis 1986

Suzanne Leclair, fonceuse, dynamique et novatrice

Par Guy Hébert

Si le sujet de cet article était un homme, on dirait qu'il avait des couilles mais comme c'est la page Au féminin qui dresse le portrait d'une femme, disons simplement que Suzanne Leclair devait avoir un sapré culot lorsqu'elle a fondé Fourgons Transit 1978. Les femmes en affaires à cette époque étaient une denrée rare et plus encore dans le monde du transport. Travaillant alors aux ventes chez Champion, Suzanne Leclair décide le matin du 6 avril 1978 d'offrir à ses patrons d'acheter l'entreprise. Ces derniers ont dû se sentir drôlement insultés et leur réaction a été immédiate... Ils ont fichu leur vendeuse à la porte!



> Suzanne Leclair

Toutes les boîtes de camions étaient fabriquées en acier à cette période et il n'y avait aucune norme établie pour le transport. Même les viaducs n'étaient pas tous de la même hauteur et Fourgons Transit réparait souvent des toits de fourgons ayant heurté ces structures. « On m'accusait de ne pas respecter les dimensions promises alors que j'ai toujours eu la bosse des chiffres et le bon œil pour prendre rapidement des mesures, dans la majorité des cas, ce sont les pneus des transporteurs qui étaient la cause de ces incidents, mais je réparais tout rapidement, même lorsque ce n'était pas des boîtes de chez nous. C'est ainsi que j'ai développé une nouvelle clientèle », poursuit l'entrepreneure qui est aujourd'hui présidente du conseil d'administration de Fourgons Transit dont la direction quotidienne est assumée par son fils Louis.

Est-ce sa touche féminine ou simplement un dynamisme à toute épreuve, mais Fourgons Leclair a commencé à se démarquer de la féroce compétition de l'époque lorsque Suzanne Leclair s'est mise à visiter les clients pour étudier leurs besoins. Elle pouvait

Cette mère de deux jeunes garçons qu'elle amenait avec elle lorsque les voisins ne pouvaient les garder, les garderies et les CPE n'existant pas encore, ne s'est pas laissée abattre. Dans l'après-midi elle signait un bail pour occuper le tiers d'un bâtiment de la rue Monk à Laval et enregistrait sa raison sociale. Le 10 mai 1978, Fourgons Transit ouvrait ses portes pour devenir un modèle d'entrepreneurship québécois et canadien. « Les gens disaient que j'étais vouée à l'échec. J'ai eu un mois pour trouver le personnel et une banque... Et j'ai dû fonctionner quatre mois sans institution financière car personne ne voulait de moi jusqu'à ce que les contrats commencent à entrer et que j'adhère au programme gouvernemental PPE qui garantissait les prêts nécessaires à l'acquisition de la machinerie industrielle », raconte en riant Suzanne Leclair.





> Fourgons Transit occupe aujourd'hui une usine de 125 000 pieds carrés.

ainsi concevoir des boîtes de camions répondant expressément à ces besoins, quelque chose qui ne se faisait pas alors que tous les fourgons étaient identiques. Suzanne Leclair était donc un précurseur offrant de la valeur ajoutée alors que ce terme, aujourd'hui peut-être trop galvaudé, n'existait même pas.

En plein cœur de la récession en 1980, elle procédait à l'achat de l'édifice de la rue Monk qu'elle occupait maintenant entièrement pour l'agrandir de 10 000 pieds carrés, passant ainsi à 45 000, en 1984. Puis en 1986, profitant des REA (Régime Épargne Action), Fourgons Transit acquiert un terrain de 600 000 pieds carrés sur le boulevard Industriel à Laval et y érige une usine occupant aujourd'hui 125 000 pieds carrés où travaillent quelques 200 personnes. Et tous ces employés vouent admiration et loyauté à cette grande dame qui passe une partie de ses hivers dans sa propriété de Pompano Beach en Floride. Et elle les connaît tous par leur prénom!

Les accolades, prix, reconnaissances et récompenses qui lui ont été octroyés au fil des ans ne se comptent plus. Suzanne Leclair a été membre de nombreux conseils d'administration, dont ceux de la Banque Nationale, de Sidbec-Dosco, de la Fondation Jean-Duceppe, de Conservation de la nature et de combien d'autres organismes caritatifs tout en prononçant de multiples conférences pour encourager les femmes à se lancer en affaires, en plus d'élever deux enfants qui sont devenus des hommes d'affaires redoutables.

«Fourgons Transit a toujours innové pour devenir aujourd'hui un joueur important de l'industrie du camionnage. On est loin de l'époque où on me refusait l'entrée à des conférences à cause que j'étais une femme... Honnêtement, jamais je n'avais envisagé que l'entreprise deviendrait ce qu'elle est en 2014, mais j'avais le sentiment profond que je parviendrais à bâtir quelque chose de solide. Je suis une fonceuse et j'en ai déplacé de l'air pour faire mon chemin», de conclure Suzanne Leclair. Et c'est ainsi que, pour l'auteur de ces lignes, se terminait une rencontre des plus agréables avec une remarquable femme d'affaires. Il est certain que l'industrie du transport par camion ainsi que toute la communauté québécoise et canadienne des affaires se porteraient beaucoup mieux si nous avions plus de Suzanne Leclair parmi nos chefs de file.



Offre spéciale de financement d'une durée limitée

Taux préférentiels à
5,99%*

Achetez votre matériel, conservez vos liquidités pour exploiter votre entreprise.

Jusqu'au 31 mars 2014, vous pouvez financer vos achats lors d'enchères Ritchie Bros. et profiter de :

- ▶ Taux de financement préférentiels à 5,99 %*
- ▶ Financement jusqu'à 100 % sans acompte
- ▶ Préapprobations rapides, valides pendant 90 jours
- ▶ Financement transfrontalier simple et facile

Faites votre demande avant la prochaine vente aux enchères – c'est sans obligation!

Montréal, QC – le 18 et 19 mars

rbauction.com/financing | 1.855.331.7237

Services financiers de
rb RITCHIE BROS.

* Termes et conditions s'appliquent.

Le dépannage routier mieux encadré grâce à l'APDQ

Par Guy Hébert

L'Association des professionnels en dépannage du Québec est une association dont on entend peu parler et pourtant, son rôle est drôlement important. Ses origines remontent à 1998 et depuis, son influence dans l'industrie du transport routier et ses interventions auprès des divers paliers gouvernementaux ne font qu'augmenter. Parmi les entreprises offrant du remorquage 24 heures sur 24, 82 % sont membres de l'APDQ.

« Nous arrivons sur les lieux après les premiers intervenants que sont les policiers, les pompiers et les ambulanciers et si on fait bien notre travail, personne ne parlera de nous. Ce n'est que lorsque ça prend trop

de temps à enlever du chemin des véhicules accidentés ou en panne que les gens s'attardent au travail des remorqueurs. Et en toute honnêteté, je suis très confortable avec le fait que nous ne faisons que très rarement les manchettes », de dire Réjean Breton, directeur général de l'APDQ dont les bureaux sont situés à Drummondville.

L'APDQ a vu le jour parce qu'il y avait un manque flagrant de professionnalisme dans l'industrie à une certaine époque et que les principaux intervenants ont décidé de se prendre en main pour remédier à la situation. « Nous avons alors commencé à proposer des mécanismes d'encadrement du remorquage à tous les paliers gouvernementaux concernés.

Nous avons approché le Ministère des Transports du Québec, la Sûreté du Québec, la Ville de Montréal et autres afin de leur offrir de signer des protocoles avec eux au nom des entreprises de remorquage concernées. Nous avons offert des pistes de solution à la problématique du remorquage à cette époque », ajoute Réjean Breton, lui-même issu du milieu.

Il fallait régler le problème des entreprises dont les gestionnaires pouvaient avoir des activités incompatibles avec la mission des corps policiers et trouver un terrain d'entente concernant l'encadrement tarifaire. Arrivé à la présidence en 2005, Réjean Breton a tenu une rencontre à Montréal pour ensuite entreprendre une tournée provinciale afin de présenter sa philosophie et ses idées aux intervenants du milieu et en même temps de jauger l'ampleur des interventions envisageables. Il ne faisait que poursuivre le travail entrepris par le président fondateur de l'APDQ, Raymond Ouellet. Ce dernier avait, en quelque sorte, jouer un rôle de défricheur du dépannage afin de mettre ce secteur d'activité sur la carte face aux partenaires.

Aujourd'hui, l'APDQ est reconnue et le fait qu'elle siège aux côtés du sous-ministre André Meloche sur la Table de concertation gouvernement – véhicules lourds en est une preuve. Il est certain que parmi les membres de l'association, 60 % ne font que du remorquage de véhicules légers alors que 30 % possèdent les équipements pour remorquer des véhicules lourds aussi bien que légers. Au Québec, le dépannage routier est une industrie regroupant quelques 440 entreprises possédant des ententes avec des corps policiers ou des clubs automobiles, et environ 5 000 emplois. L'APDQ compte 388 membres possédant un total de près de 1 500 véhicules.

Les principales préoccupations à l'heure actuelle se situent au niveau de la redéfinition des droits de rétention, de l'interprétation de l'industrie du dépannage routier, de l'entente sur l'entreposage de 2008 et des interventions auprès de l'Union des municipalités du



> Réjean Breton, directeur général de l'APDQ.



Québec afin de la faire respecter ainsi que les hausses de frais de remorquage. À l'aube de son 20^e anniversaire, l'APDQ est fière de souligner que le Québec est la seule province où les relations entre les corps policiers et les entreprises de remorquage sont gérées par des ententes.



La période de dégel arrive... Informez-vous à la source!

Au printemps, durant la période de dégel, les charges autorisées pour les véhicules lourds sont réduites afin de protéger le réseau routier. Contrôle routier Québec intensifie alors ses activités de surveillance et de contrôle des charges, aussi bien dans les postes de contrôle que sur la route.

Le pourcentage de véhicules en surcharge est **jusqu'à quatre fois plus élevé** pendant les **trois premières semaines du dégel** qu'à toute autre période.

En période de dégel **ROULEZ LÉGER**



Pour connaître les dates visées et officielles de la période de dégel :

- consultez le site Web du ministère des Transports (www.mtq.gouv.qc.ca);
- composez le 511 (Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord).

UN
QUÉBEC
POUR TOUS

Québec

Une réalisation de :
• Ministère des Transports
• Contrôle routier Québec

Alexis Loisel élu président de l'ACRGQTQ

Par Guy Hébert

Lors de son assemblée générale annuelle, tenue dans le cadre de son 70^e congrès, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ) a élu Alexis Loisel, de L.A. Hébert, au titre de président du Conseil d'administration. « C'est un privilège et un honneur pour moi de pouvoir contribuer au succès de cette belle organisation qui œuvre depuis 70 ans au bénéfice de son industrie », a mentionné M. Loisel. Dans son allocution, il a d'ailleurs tenu à rappeler que « l'ACRGQTQ est la référence des entrepreneurs et des donneurs d'ouvrage œuvrant dans le secteur du génie civil et voirie ».

Dans un contexte où la Commission Charbonneau défraie les manchettes et que plusieurs mesures sont prises par le gouvernement afin de redonner confiance

à la population en son industrie de la construction, M. Loisel a conclu : « En 2014, comme nous le faisons depuis le début de la tourmente, nous nous efforcerons de rappeler à tous les interlocuteurs de l'ACRGQTQ que les acteurs de notre industrie sont majoritairement intègres et respectueux des règles en vigueur au Québec ».

Partenaire des donneurs d'ouvrage dans la modernisation du Québec depuis 1944, l'ACRGQTQ représente la majorité des principaux entrepreneurs et fournisseurs œuvrant dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux. Elle est la seule représentante attitrée du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction. L'ACRGQTQ est aussi, selon la loi R-20, l'association sectorielle d'employeurs mandataire de la négociation, de l'application et du suivi de la convention collective du secteur génie civil et voirie. À ce titre, elle représente les intérêts de plus de 2 500 employés de l'industrie de la construction qui compte plus de 40 000 salariés.



> Alexis Loisel



LA FIABILITÉ POUR TOUS VOS TRAVAUX

SEMI-REMORQUE BASCULANTE
disponible en version
2 ou 3 essieux

BENNE BASCULANTE
pour camion
10 et 12 roues

1-877-657-8222
www.larochelle.ca

- ▶ VENTE ET INSTALLATION
- ▶ VASTE CHOIX D'OPTIONS
- ▶ FINANCEMENT DISPONIBLE





Des camions sérieux.™

QUELQU'UN S'EST ALIGNÉ SUR SON EFFICACITÉ.

Lorsque vous achetez un camion Western Star®, vous bénéficiez toujours d'une performance durable, qui a fait ses preuves. Dotez-le d'un moteur Detroit™ et vous obtenez un camion aussi efficace que robuste. Le meilleur s'améliore toujours. **DÉCOUVREZ-EN PLUS AU WESTERNSTAR.COM**



Le système de diagnostic de bord Detroit Virtual Technician™ fait maintenant partie de l'équipement standard des camions Western Star dotés des moteurs Detroit*. Voyez votre concessionnaire pour obtenir plus de détails.

*Standard seulement sur les modèles de camions 2015 ou plus récents.



DETROIT™
DEMAND PERFORMANCE

WS/MC-A-500F. Les spécifications sont sujettes à modifications sans préavis. Western Star Truck Sales, Inc. est titulaire d'une homologation ISO 9001:2008 et ISO 14001:2004. Droit d'auteur © 2014 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Western Star Truck Sales, Inc. est une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une entreprise Daimler.

Daimler Truck Financial

DAIMLER | Western Star - Une marque du groupe Daimler

WESTERN STAR

Divers critères s'appliquent au choix d'un équipement

Par Guy Hébert



Depuis le début des travaux de la Commission Charbonneau (Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction), les entrepreneurs généraux se font plutôt discrets. Même les plus intègres et droits d'entre eux préfèrent « low profile » et évitent de faire les manchettes. C'est donc sous le couvert de l'anonymat que quelques uns ont accepté de répondre à quelques questions de *L'Écho du transport* sur le processus décisionnel appliqué à l'achat de camions et autres équipements lourds.

Par exemple, une entreprise possédant un parc de 250 camions et équipements lourds de tous genres, prend en considération plusieurs facteurs lorsque vient de temps de remplacer certaines unités. Des critères comme l'aspect mécanique, les problèmes et la fiabilité de l'unité en plus de l'importance du fournisseur potentiel par rapport à son support et la disponibilité de pièces de rechange. Beaucoup d'importance est également accordée à l'opinion de l'opérateur, probablement la personne qui connaît mieux la machine. Ce n'est que par la suite que le

prix, les options de financement et la valeur de revente s'ajoutent à l'équation.

Un intervenant est d'avis que lorsqu'un équipement arrive à sa durée de vie utile, il est préférable de le remplacer par un neuf plutôt que de procéder à sa mise à niveau. Par exemple, une pelle de 45 tonnes sera remplacée après 14 000 heures et une autre de 20 tonnes le sera après 10 000 heures. Cette règle s'applique à presque toutes les unités, à l'exception des gros camions de 40 tonnes qui coûtent plusieurs centaines de milliers de dollars. Ceux-ci sont quelquefois remis à niveau après 15 000 ou 16 000 heures en espérant doubler leur durée de vie utile initiale.

Connaissant bien les fournisseurs présents au Québec, l'intervenant affirme que la plupart offre des équipements avec le « Québec Package », soit des équipements déjà munis de la climatisation, par exemple, qui est normalement offerte en option dans d'autres régions. C'est ainsi que les fournisseurs démontrent une certaine connaissance des particularités de chaque marché et commandent des équipements spécifiques au marché desservi. Cela rend les équipements plus rapidement disponibles sur le territoire québécois.



les revêtements
AGRO

La référence depuis 26 ans !

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



Glis-Tout
pour camion à benne basculante

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications

Le Mack Granite, toujours #1

Par Guy Hébert

Le camion de modèle Granite de Mack a de nouveau été nommé comme étant le meilleur vendeur chez les camions conventionnels au cours de la dernière année aux États-Unis. Disponible dans une variété de configuration allant du camion avec benne basculante au camion avec mélangeur à ciment en passant par les chasse-neiges et les camions à ordures et recyclage, tant pour des applications sur route que hors-routes, le Mack Granite semble relever avec brio les plus grands défis. L'annonce a été faite à Las Vegas le 4 mars dans le cadre du ConExpo 2014, un salon commercial sur les équipements de construction.

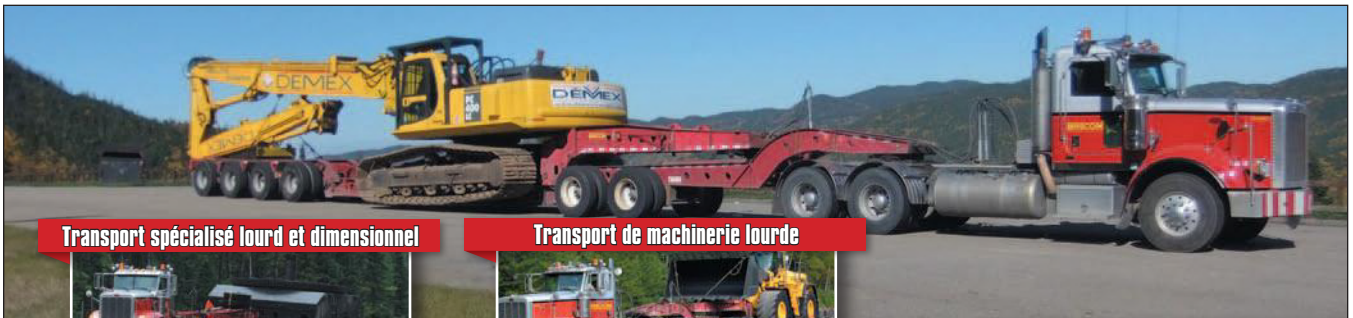
« C'est un honneur d'être le numéro 1 de ce segment de marché mais c'est également une position que nous avons méritée grâce à notre engagement de toujours rechercher l'excellence en tentant de fournir aux clients le camion qui saura le mieux répondre à ses besoins. Quelque soit les exigences demandées ou l'utilisation spécifique prévue du véhicule », affirmait Stephen Roy, président Ventes et Marketing de Camions Mack Amérique du Nord. Le Mack Granite est offert avec les moteurs de haute performance Mack MP6 et MP8, qui génèrent aussi un efficacité énergétique impression-



nante, variant de 325 HP et 1200 livres de couple à HP et 1760 livres de couple.

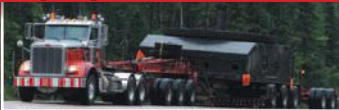
Tous les modèles Granite sont conçus sur un châssis Cornerstone pouvant être combiné à la suspension Mack Camelback, un standard dans l'industrie du camion vocationnel, ou encore la suspension Mack mRide, offrant plus grande hauteur libre et une meilleure articulation. « La puissance

brute et l'efficacité du modèle Granite en ont fait la norme sur les chantiers », ajoutait Stu Rossoli, directeur Marketing des produits de construction chez Mack. « Notre tradition d'excellence ne se limite pas à la fabrication de camions, mais bien à la conception d'outils pour des applications spécifiques. Nous prenons en considération tous les besoins des clients en fonction de leur champ d'activités. »



Transport spécialisé lourd et dimensionnel

Transport de machinerie lourde



Pascal Lamontagne

[Coordonnateur Transport]

3500, boul. Sir-Wilfrid-Laurier
Saint-Hubert (Québec) J3Y 6T1

Téléphone : 450 678-1111, poste 265

Télec. : 450 678-0040

Cell. : 514 863-7975

Courriel : specialized@bricon.ca



Service professionnel,
rapide et efficace

BRICON

TRANSPORT SPÉCIALISÉ

www.bricon.ca

Le Congrès de l'ANCAI déménage au Mont-Tremblant

L'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) avait prévu tenir son congrès annuel au Fairmont Château Frontenac à Québec du 27 au 30 mars 2014 et tous les préparatifs allaient bon train en ce sens... Jusqu'au 28 janvier dernier au moment où le Château Frontenac a avisé l'ANCAI que les travaux de rénovations en cours à l'hôtel de la Vieille Capitale ne seraient pas terminés à temps. L'ANCAI a dû se retourner rapidement et c'est finalement à l'hôtel Fairmont Tremblant que les camionneurs artisans du Québec sont attendus, aux dates prévues, pour leur rendez-vous annuel au cours duquel se tiendra également l'assemblée générale annuelle de l'organisme.

Ceux et celles qui avaient déjà réservé une chambre pour l'événement ont été contactés au début de février par des représentants de la chaîne Fairmont afin de transférer la réservation

au nouvel emplacement. Et il n'est pas trop tard pour s'enregistrer afin de participer à ce congrès 2014. Pour réserver une chambre au Mont-Tremblant les personnes intéressées n'ont qu'à téléphoner le 1 800 441-1414 et demander le tarif ANCAI. Il est aussi possible de réserver par internet (<https://aws.passkey.com/event/10995740/owner/56397/home>). Pour obtenir de plus amples renseignements sur les différents forfaits disponibles pour le congrès, il suffit de consulter la page du congrès sur le site de l'ANCAI (www.ancai.com).

Le thème choisi de ce 46^e congrès est Allié du monde municipal. Ce thème met l'accent sur le fait que l'ANCAI et ses organismes de courtages affiliés sont des alliés du monde municipal et qu'il est dans l'intérêt de toutes les municipalités et villes du Québec d'instaurer des clauses en

faveur des camionneurs artisans. Les quelques 200 participants du congrès seront appelés à développer des stratégies pour convaincre les municipalités de retenir les services des camionneurs du réseau de l'ANCAI lors de la réalisation de leurs travaux d'infrastructures.

Près de 300 municipalités du Québec ont déjà conclu des ententes avec l'ANCAI. Ces ententes permettent aux municipalités d'obtenir un excellent service, d'assurer du travail aux camionneurs locaux et de se prémunir contre la collusion. (G.H.)

Décès de Ghislain Bernier

Le 19 février, M^e Ghislain Bernier, à l'aube de ses 50 ans, est décédé subitement d'un arrêt cardiaque, dans les bureaux de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) où il travaillait depuis sept ans, dont les deux dernières à titre de conseiller juridique auprès des organismes de courtage et de la direction de l'ANCAI. Toute l'équipe de l'ANCAI est sous le choc d'avoir perdu un ami et un collègue dont la joie de vivre égayait tout le bureau. Ghislain comptait également de nombreux amis parmi le réseau des organismes de courtage affiliés à l'ANCAI. Le départ de Ghislain Bernier laisse un immense vide à l'ANCAI. Afin que le personnel puisse traverser cette dure épreuve le plus sereinement possible, la direction demande aux gens de ne pas communiquer aux bureaux de l'ANCAI pour parler de cet événement tragique.



Système Hydraulique Complet

Bennes Basculantes • Plancher Mobile • Fardier



EATON

PERMCO

HYDRO LEDUC

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



Kiosque 5429

CONCEPTION DE SYSTÈME • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

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

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

www.driveproducts.com



Ford dévoile ses nouveaux poids moyens !

Par **Éric Descarries**

Ford a pris tout le monde par surprise en dévoilant au début de mars le nouveau look de ses camions F-650 et F-750 de poids moyen. Mais le constructeur américain va encore plus loin. Il annonce que ces camions du millésime 2016 (mais disponibles au printemps de 2015) auront un châssis revu (les camions sont déjà à l'essai à la piste de Ford à Romeo au Michigan!) et ils seront disponibles avec le V10 à essence de 6,8 litres ou avec le V8 Ford turbodiesel Power Stroke de 6,7 litres encore plus puissant (Ford annonce trois niveaux de puissance qui seront dévoilés plus tard). Ce moteur a, pour caractéristique principale, d'avoir des prises d'admission sous les culasses et les échappements sur la partie supérieure des culasses, là où Ford a installé le turbocompresseur le rendant ainsi facile à atteindre en

cas d'entretien. Spécifions que ce constructeur ne propose maintenant que ses propres moteurs à sa clientèle.

En même temps, Ford a finalement dévoilé la puissance de ses nouveaux V8 Power Stroke turbodiesel qui seront bientôt disponibles dans les grands pick-up F-250 à F-450 2015. Ils feront alors 440 chevaux et 860 livres-pied de couple ce qui permettra une capacité de remorquage de 31 200 livres pour les remorques à col de cygne (gooseneck) portant ainsi le poids combiné à 40 000 livres! Imaginez, les mêmes camions en 2005 n'avaient une capacité « que » de 16 700 livres avec un poids combiné « que » de 23 500 livres!



> Ford 750



> Ford 650



> Ford 650

Citernes **Bedard** inc

VENTE DE CITERNES NEUVES ET USAGÉES
ENTRETIEN • RÉPARATION • PIÈCES • LOCATION

5785 Place Turcot, Montréal (Québec) H4C 1V9

Tél. : **514 937.1670**

Demandez Robert Poissant ou Nabil Atirgi



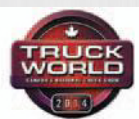
1620 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Modèle Bullet



2850 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Modèle Concorde



2200 pi.cu. Aluminium Dry Bulk
Modèle Bullet



VEZ-NOUS VOIR À TORONTO
DU 10 AU 12 AVRIL PROCHAIN
KIOSQUE 2610

**UNITÉS
DISPONIBLES
MAINTENANT EN
INVENTAIRE**

www.bedardtankers.com

Camions lourds de Montréal investit 4 000 000 \$ à Laval

Par Guy Hébert

Camions lourds de Montréal a entrepris la nouvelle année en concrétisant des projets planifiés de longue date. C'est ainsi que s'ouvrait le 13 janvier dernier la nouvelle succursale Mack Laval, sur la Montée Masson non loin des autoroutes 440 et 25. Cette nouvelle succursale de Camions lourds de Montréal portera le nom de Mack Laval alors que le siège social de l'entreprise sur le boulevard Hymus à Dorval sera dorénavant connu sous le nom de Camions Volvo Montréal. Dans la réalisation de ce projet, le centre de service de Camions lourds de Montréal dans l'Est de Montréal a fermé ses portes et les activités ont été transférées dans le nouveau garage Mack Laval.

«Chacune de nos deux succursales continuera à desservir l'ensemble de nos opérations, soit la vente de camions Mack et Volvo, les pièces et le service pour ces deux marques ainsi que pour toutes les autres marques de camions. La nouvelle succursale était indispensable afin de répondre à la demande grandissante, tout en s'assurant de conserver un service de qualité pour nos clients Mack et Volvo. Son emplacement stratégique nous permettra de mieux répondre à nos clients du nord et

des environs. La division des immeubles et celle de la construction de Groupe Volvo ont participé à la réalisation du projet», expliquait Michael O'Connell, président-directeur général de Camions lourds de Montréal lors de l'inauguration officielle de Mack Laval le 6 février dernier.

La nouvelle succursale a nécessité des investissements de plus de 4 000 000 \$ pour remettre à neuf le bâtiment de 19 000 pieds carrés abritant jadis une usine de transformation alimentaire et y aménager 14 baies de service et un espace d'entreposage de plus de 3 500 pieds carrés afin de stocker un inventaire de pièces de plusieurs millions de dollars. Le terrain de 138 000 pieds carrés est muni de systèmes de sécurité dernier cri. À Dorval, Camion Volvo Montréal occupe un bâtiment de 27 500 pieds carrés sur un terrain de 99 000 pieds carrés. De plus, l'entreprise possède également un entrepôt de pièces à Les Côteaux, près de la frontière ontarienne à l'ouest de Montréal.

La nouvelle orientation de Camions lourds de Montréal cadre très bien avec le virage que



> Michael O'Connell, président-directeur général de Camions lourds de Montréal.

Stephen Roy, le nouveau président Ventes et Marketing pour l'Amérique du Nord de Camions Mack, veut donner à son organisation, selon un récent communiqué de presse: «Nous allons exécuter mieux que nous le faisons auparavant. Toutes les pièces du casse-tête sont en place afin de revitaliser Mack, une des plus anciennes et des plus respectées marque de commerce dans le monde du camionnage. Nous voulons augmenter nos parts de marché et nous y arriverons en accroissant notre présence dans le segment route tout en continuant à s'illustrer dans le segment hors-route.»

«En 2013, plus du quart de la clientèle de véhicules lourds routiers ont choisi de faire confiance à nos produits et services et il était important de bâtir une succursale répondant à leurs attentes. De plus, la bâtisse nouvellement aménagée et le terrain nous permettent de prévoir des projets d'agrandissement du garage, de l'entreposage en plus d'y ajouter une salle d'exposition. Nous comptons une vingtaine d'employés en ce moment à Mack Laval et nous prévoyons que ce nombre doublera d'ici la fin de l'année», de dire en terminant monsieur O'Connell, tout en soulignant que Camions lourds de Montréal entrevoit déjà investir quelques millions de plus dans l'agrandissement de la nouvelle succursale.



> Sur cette photo de la traditionnelle coupe du ruban, de gauche à droite: Stéphane Gauthier, gestionnaire de flottes Mack; Jean Massimetti, directeur régional de Camions Mack Canada; Gilbert Leblanc, de Laval Technopole; Michael O'Connell, président-directeur général de Camions lourds de Montréal; Dominic Lavoie, directeur des opérations de Camions lourds de Montréal; Gilbert Dumas, conseiller municipal de la ville de Laval et Alain Delisle, directeur régional de Camions Volvo Canada.

ULTRAVAN DE MANAC

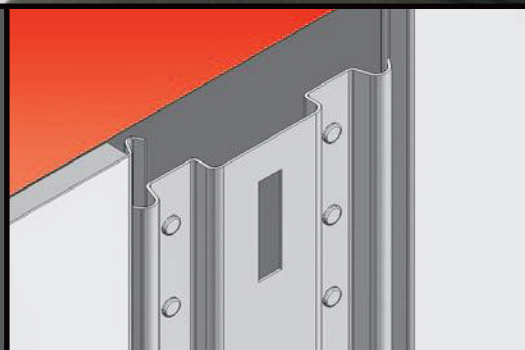
UN FOURGON ULTRA POLYVALENT



FABRIQUÉ AU CANADA,
POUR LES CANADIENS

- Conception de panneaux et poteaux sans attache
- Insertion de panneaux de composite durable
- Remplacement simple et rapide des panneaux
- Finition anti-accroc

Disponible pour toutes les configurations de fourgons



LEADER CANADIEN DANS LA FABRICATION DE SEMI-REMORQUES FABRIQUÉES AU QUÉBEC. - - - - - >



manac
PEU IMPORTE TA ROUTE

Bureaux de ventes
Montréal: 800 361 7900
Québec: 800 463 2615

Rivière-du-Loup: 877 653 7092

www.manac.ca

 facebook.com/manacinc

Obama lance la Phase II des normes énergétiques

Par Guy Hébert

C'est lors d'une visite du centre de distribution de la chaîne de supermarchés Safeway à Upper Marlboro au Maryland le 18 février dernier que le Président des États-Unis, Barack Obama, a annoncé que son administration avait l'intention d'implanter la seconde ronde de normes concernant la consommation de carburant et l'efficacité énergétique des camions lourds et véhicules de classe moyenne. La date prévue pour que ces nouvelles normes, qui couvriront également les émissions de gaz à effet de serre (GES), entrent en vigueur est le mois de mars 2016 et les agences fédérales américaines concernées sont l'Environmental Protection Agency (EPA) et le Department of Transportation (DOT).

La première ronde de normes, finalisées en 2011, couvrait les véhicules de

modèle 2014 à 2018. Selon les statistiques de la Maison Blanche, ces normes devaient engendrer des économies de 530 millions de barils de pétrole et une réduction de 270 millions de tonnes métriques de GES. Ainsi les propriétaires et opérateurs de camions pouvaient envisager des économies de carburant de l'ordre de 50 milliards de dollars pour la durée de vie des véhicules visés. Le Président Obama soulignait « que les camions lourds ne représentent que seulement 4 % de tous les véhicules circulant sur les autoroutes américaines, mais ils sont responsables d'environ 20 % de tous les polluants au

carbone émis par l'industrie des transports chaque année. Ainsi tous les milles que nous gagnons en efficacité énergétique représentent des milliers de dollars économisés annuellement ! »

Monsieur Obama a tenu à spécifier que le DOT et l'EPA travailleront de concert avec les intervenants concernés, y compris le California Air Resources Board, dans le développement de ces nouveaux standards tout en explorant toutes les opportunités de réduction de consommation de carburant et de GES. L'EPA et le DOT étudieront toutes les solutions possibles de nouvelles technologies en passant pas les nouveaux moteurs,



> Le président des États-Unis Barack Obama alors qu'il dévoilait ses intentions lors de son passage au centre de distribution Safeway à Upper Marlboro, au Maryland. (Photo Huffington Post)

Volvo appuie Obama

Reconnu comme un précurseur dans l'industrie et une entreprise novatrice, il n'est pas surprenant que Camions Volvo d'Amérique du Nord ait été le premier manufacturier à signifier son appui à l'élaboration d'une nouvelle série de normes. Le manufacturier a annoncé son intention de collaborer aux travaux de l'Environmental Protection Agency (EPA) et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) dans le développement de la Phase II du programme national américain de réduction des gaz à effet de serres (GES) et de la consommation de carburant pour les camions lourds et de classe moyenne ainsi que des autobus.

« En tant que chef de file des manufacturiers de camions lourds, d'autobus et de moteurs, Volvo demeure profondément engagée dans sa volonté de concevoir des produits réduisant son empreinte écologique et améliorant l'efficacité énergétique, pour le bénéfice de ses clients », explique Susan Alt, vice-présidente sénior aux affaires publiques

du Groupe Volvo Amérique du Nord. « Volvo veut s'assurer que la Phase II mènera à l'adoption de normes optimisant l'efficacité énergétique de façon à la fois économique et écologique. »

Volvo aimerait voir apparaître des standards d'émissions plus complets, par rapport à des normes différentes pour les moteurs et pour les véhicules. Ainsi les manufacturiers pourraient offrir la meilleure valeur avec le moins possible de complexité pour leurs clients et ce, sans rendre les moteurs ou l'ensemble du camion plus lourd ou compromettre l'aérodynamisme des véhicules. Lorsque les normes de la Phase I entraient en vigueur le 1^{er} janvier dernier, tous les produits du Groupe Volvo, les camions Volvo et Mack, étaient entièrement certifiés. Selon les modèles et les spécifications, l'efficacité énergétique des véhicules avait été améliorée de 2 % en moyenne, ce qui se traduit par une réduction de 5 tonnes d'émissions de CO₂ par camion annuellement. (G.H.)

l'amélioration des groupes motopropulseurs, l'aérodynamisme, la réduction de poids et l'hybridation. La stratégie d'Obama d'imposer des normes d'efficacité énergétique plus élevées est un élément important de la stratégie de son gouvernement par rapport à la sécurité énergétique et les changements climatiques.

Malgré le fait que cette annonce a pris l'industrie quelque peu par surprise, il faut quand même mentionner que les manufacturiers de camions et autres groupes industriels sont généralement d'accord avec les objectifs et surtout, avec le fait qu'ils seront consultés. « Les objectifs et le but ultime de ces normes peuvent être atteints sans compromettre les performances des véhicules ou encore les choix du marché, quand on considère la grande variété de technologies déjà disponibles ou en développement », de dire Ken Davis, président d'Eaton Vehicle Group.

Allen Schaeffer, directeur général du Diesel Technology Forum, abondait dans le même sens: « Cette annonce ne fait que jeter les bases du prochain défi d'améliorer encore



En 2010, les véhicules lourds généraient:

4 % des véhicules sur les routes aux U.S.A

20 % de la consommation de fuel sur la route et des émissions de GES

plus les technologies du diésel propre (clean diesel) et son efficacité énergétique tout en réduisant les émissions de GES des véhicules commerciaux, incluant les camions lourds et de classe moyenne ainsi que les autobus. » De son côté, le président de l'American Trucking Association, Bill Graves, était plus prudent: « L'ATA avait appuyé la première ronde de nouvelles normes et nous sommes prêts à contribuer à la Phase II. Mais il faut s'assurer que la route qui sera suivie par l'administration Obama fasse appel aux meilleures avancées scientifiques

disponibles et que le tout soit économiquement viable pour nos membres. »

La prochaine ronde de réglementation pour les camions de modèles 2018 et les années ultérieures, devrait inciter l'industrie à être plus agressive dans le déploiement de nouvelles technologies. Après les améliorations aux moteurs et à la transmission, les entreprises de camionnage pourraient être encouragées à faire appel à des remorques plus aérodynamiques faisant usage de tous les accessoires disponibles et les nouveaux matériaux.

RENTABILITÉ RECHERCHÉE ICI



25 % de réduction
des émissions de gaz
à effet de serre

Mazout • Essence • Diesel • Propane • Lubrifiants • FED • Équipements

L'auto-propane Sonic, pour des économies substantielles.

Les avantages Sonic :

- Un réseau provincial de points de vente permettant de combler vos exigences;
- Un retour rapide sur votre investissement;
- Augmentation de la durée de vie des pièces du véhicule et des économies substantielles sur l'entretien;
- Puissance égale ou comparable au moteur au diesel.

Contactez votre représentant Sonic dès maintenant!

1 800 207-6642 (20-SONIC)

Sonic

www.sonic.coop

Groeneveld consolide son image de marque

Par Guy Hébert

Groeneveld Groep B.V. annonçait récemment que l'entreprise poursuivra ses activités sous le nom de Groeneveld alors que le spécialiste des solutions informatiques et télématiques pour le transport routier, GreenCat, devient Groeneveld ICT Solutions. Groeneveld Transport Efficiency, notamment spécialisée dans la lubrification automatique et dans l'appoint d'huile Oilmaster, change également d'appellation à Groeneveld Lubrication Solutions. De cette manière, toutes les activités du groupe Groeneveld seront réunies sous la même bannière et les activités principales des différentes divisions seront clairement établies.

Depuis que les activités de Cat4 sont devenues indépendantes au début de 2013, GreenCat met l'accent sur Roadrunner TMS, Visual Planner et les solutions de télématique pour le transport routier. Cette nouvelle approche a engendré la nouvelle organisation avec un nouveau nom. Il était évident qu'il fallait utiliser le nom le plus solide de Groeneveld sur le marché. GreenCat va dès lors poursuivre ses activités sous la dénomination de Groeneveld ICT Solutions,

une division de Groeneveld International. La philosophie reste inchangée: offrir aux transporteurs une solution complète dans le domaine des TIC liées aux transports, du célèbre système de gestion des transports RoadRunner et Visual Planner, éventuellement accompagné d'un logiciel de Business Intelligence en passant par l'ordinateur de bord moderne ATX Android avec les appareils nécessaires.

Le nom Groeneveld Transport Efficiency va également disparaître, lentement, mais sûrement. Pendant plusieurs décennies, Groeneveld Transport Efficiency a été un leader dans les systèmes de lubrification automatiques et autres produits visant à améliorer l'efficacité pour le transport routier. Avec la croissance de l'entreprise et le développement mondial de nouveaux marchés, les produits de Groeneveld ont été appliqués avec succès dans d'autres secteurs: dans le milieu du terrassement et du transport lié à la construction, dans le secteur agricole, pour le transport interne, pour l'équipement des ports et les systèmes de gestion des conteneurs.

Au fur et à mesure, plus de la moitié des ventes des systèmes de lubrification étaient réalisées dans d'autres secteurs que le transport routier. Depuis quelque temps, le nom Groeneveld Transport Efficiency ne reflétait pas l'ensemble des activités de la société fondée en 1971. Cet ancien nom va dès lors progressivement faire place à Groeneveld Lubrication Solutions, dans plus de 30 pays où Groeneveld est actif, de l'Europe à l'Australie, de la Nouvelle-Zélande à la Chine et du Canada à l'Amérique du Sud.



GreenCat wordt Groeneveld ICT Solutions



Perfectionnement de **conduite** sur la **route**



**RÉPUTÉE POUR
SON HAUT NIVEAU
DE DIFFICULTÉ
DE CONDUITE**

ROUTE TRANS-QUÉBEC-LABRADOR

Formation subventionnée disponible
pour l'obtention d'une attestation
de compétence


Services
réservés aux
entreprises

Évaluation de conduite
sur camion semi-remorque (classe 1)

Formation théorique

Formation pratique
sur la route 389

Pour information :
1 866 849-5580 poste 3452
cftc.qc.ca

 **SERVICE
AUX ENTREPRISES**

Gaz Métro recherche une gestion de flotte optimale

Par Guy Hébert

Gérer une flotte de plus de 600 véhicules et équipements qui roulent un total de plus de 10 millions kilomètres annuellement sur l'ensemble du Québec n'est pas nécessairement la tâche la plus simple. Chez Gaz Métro, principale entreprise de distribution de gaz naturel au Québec, cette fonction relève de Roger Constantin, chef de service Gestion de flotte. Pendant plusieurs années, ce rôle fut réalisé en collaboration avec David Ducasse, qui occupe aujourd'hui le poste d'ingénieur conseiller GNC (gaz naturel comprimé) au sein du Groupe DATECH (Développement et Assistance Technologique) de l'entreprise.

Au moment d'écrire ce reportage, le parc de véhicules de Gaz Métro comprend des 10 roues, des automobiles, des VTT, des motoneiges, des grues, des remorques, des chariots élévateurs et autres véhicules pour un total de 628 unités. Parmi tous ces équipements, on dénombre 55 véhicules lourds. « Le remplacement de ces véhicules se fait après des analyses approfondies du cycle de vie et de l'usure de chaque unité. Pour les véhicules légers, le cycle de vie normal serait de 7 ou 8 ans alors que pour les camions lourds, nous



➤ David Ducasse et Roger Constantin aux côtés de la pompe de gaz naturel compressé du siège social de Montréal.

prévoyons un cycle de vie de 18 ans. Nous venons de procéder à la mise à niveau de camions acquis en 2002 et selon nos évaluations, cela devrait ajouter 8 ans au cycle originellement prévu », explique Roger Constantin.

Tous les véhicules du parc sont soumis à un programme d'entretien préventif développé à l'interne. L'entretien des équipements de la grande région de Montréal est effectué dans le grand garage du siège social de la



rué du Havre à Montréal, ou dans des plus petits centres régionaux à LaSalle, Brossard, Anjou et Blainville. En région, Gaz Métro mandate des concessionnaires pour effectuer l'entretien des véhicules, en s'assurant que ces partenaires respectent le plan d'entretien préventif de Gaz Métro. « Certains de nos véhicules roulent au gaz naturel comprimé mais cela n'apportent pas vraiment de différences marquées sur le plan d'entretien. Il faut juste s'assurer de faire inspecter les réservoirs selon les normes établies », ajoute monsieur Constantin.

La décision de procéder à la transformation d'un véhicule pour le faire rouler au GNC repose sur de nombreux éléments, dont le premier est la proximité dudit véhicule du

poste de ravitaillement. Et pour l'instant, Gaz Métro possède un seul poste de ravitaillement offrant le GNC, en plus de l'essence et du diesel, et ce dernier est situé au siège social. Sur ce site, on retrouve le compresseur et une pompe de ravitaillement rapide en plus de plusieurs installations de ravitaillement lent auxquelles les camions se branchent la nuit.

Avant de rejoindre le Groupe DATECH, David Ducasse était responsable de la conversion des véhicules au gaz naturel avant même que Gaz Métro ne commence à commercialiser le gaz naturel comme carburant pour des camions et autres équipements. « L'idée n'était pas nouvelle, elle avait fait du chemin au cours des années 80 après le choc pétrolier, mais dès que les prix du pétrole ont commencé à baisser, le concept fut en quelque sorte mis sur les tablettes. Cette fois je crois bien que l'idée est ici pour rester, car les raisons ne sont plus simplement économiques, mais aussi environnementales et écologiques », dit-il.

La gestion de la flotte s'organise avant même que les véhicules prennent la route afin de minimiser les temps d'arrêt. Il faut remonter au début des années 2000 pour voir naître les premiers jalons de la gestion actuelle, alors que l'entreprise a commencé à réaliser que sa flotte était plus qu'un simple outil. « Il existait à l'époque une méconnaissance des impacts de la gestion du parc. Nous sommes passés d'un modèle de gestion articulée à une gestion plus pratique, ergonomique et standardisée. À l'époque, il y avait de 12 à 14 normes d'aménagement des véhicules de classe moyenne alors qu'on en dénombre 3 aujourd'hui. Ce nombre peut varier selon l'usage spécifique à certaines opérations, par exemple nous avons remplacé des fourgonnettes par des automobiles, qui répondent mieux à nos besoins. Tout cela en centralisant



> Le compresseur qui transforme le gaz naturel en carburant GNC.

à Montréal les coûts de la gestion et de l'entretien », ajoute Roger Constantin.

Pour le second dans ses tâches, Roger Constantin compte sur trois gestionnaires de premier niveau supervisant le travail de 23 mécaniciens, peintres, carrossiers et autres ainsi que quatre techniciens en planification en plus d'un chargé de projets en ingénierie. L'atelier mécanique du siège social de Gaz Métro applique la méthode des 5S (voir autre texte à la page 36) dans ses opérations, pratique qui sera appliquée à tous les centres d'entretien de l'entreprise d'ici 2015. De plus, quelques 400 chauffeurs sont employés par Gaz Métro. Les véhicules sont munis des technologies de pointe pour la télémétrie et le repérage géographique. L'entretien est suivi par un logiciel informatique quant aux travaux effectués, au remplacement des pièces et à la fréquence des entretiens. C'est avec des outils de gestion modernes que Roger Constantin et David Ducasse suivent l'évolution de la flotte et obtiennent les données requises pour réaliser les analyses nécessaires. Le tout, dans la perspective de réduire le plus possible l'empreinte écologique du parc de véhicules.



> Une installation de ravitaillement lent.



> Un poste de travail à la méthode 5S dans le garage de Montréal.



> David Ducasse fait le plein d'un camion à la pompe de ravitaillement rapide de GNC.

Investissement de 3 500 000 \$ pour ADF Diésel

Par Guy Hébert

En ajoutant 18 000 pieds carrés de superficie à son usine de Saint-Stanislas de Mauricie, ADF Diésel porte à 68 000 pieds carrés le bâtiment abritant également le siège social de l'entreprise appartenant à Groupe Fournier Diésel. En plus de cette usine, ADF Diésel en possède une autre de 13 400 pieds carrés spécialisée en transmission à Saint-Stanislas en plus de ses centres de Dorval, Candiac, Québec, Sherbrooke, Alma et Toronto. Le projet qui vient d'être complété en Mauricie a nécessité des investissements de 5 000 000 \$.

L'entreprise connaît une croissance fulgurante depuis 10 ans alors que le chiffre d'affaires augmente de 10 à 15 % annuellement. Le modèle d'affaires préconisé par André Fournier est assez simple. Outre sa croissance organique, ADF Diésel évolue en achetant de petites entreprises qui cadrent bien dans son secteur d'activités, soit d'offrir un ensemble de pièces et



> Le centre de 36 000 pieds carrés de Candiac.

services pour tout ce qui touche un moteur diésel. Par exemple, les activités de quatre petites entreprises acquises par ADF Diésel sont consolidées dans un nouveau centre de 36 000 pieds carrés de Candiac, sur la Rive-Sud de Montréal.

Et chacun des centres offre une gamme de services afin de desservir sa clientèle régionale en plus de devenir un centre de production dans un secteur spécifique. « Accessoires, pièces, composantes, usinage et autres, si ça sent le fuel on l'a! Nous investissons régulièrement dans la machinerie et les équipements afin de suivre tous les développements technologiques et de s'assurer que nos employés sont bien formés et outillés pour répondre à une demande changeante. Le gros de la formation se fait à Saint-Stanislas où nous possédons une salle multimédia à cet effet. Les employés de tous nos centres viennent ici pour la formation alors que nous avons même un formateur à temps plein », de dire Mario Desmarais, contrôleur chez ADF Diésel.

En plus d'être reconnue pour sa vaste expertise dans le reconditionné et les réparations de moteurs allant d'un cylindre à 3 000 chevaux vapeurs, ADF Diésel est



> Jérôme St-Amour, une personne possédant 38 ans de métier, est photographié ici en compagnie du directeur de l'usine de la Rive-Sud, Marc Fontaine, à côté d'une nouvelle machine pour tourner les vilebrequins.

également distributeur pour les moteurs Scania, Isuzu et Kohler dans l'Est du Canada et concessionnaire des produits Perkins. « Le fait d'être distributeur pour Scania et Isuzu nous permet d'avoir accès à beaucoup de formations et d'informations sur les nouveaux moteurs et les nouveaux carburants. Nous avons maintenant la taille critique requise pour devenir des partenaires de ces joueurs majeurs. Dans l'industrie, ADF Diésel est perçue de deux façons, soit que nous sommes le plus gros des petits ou encore le plus petits des gros. Quelque soit la perception, de plus en plus de clients nous font confiance », ajoute Mario Desmarais.

Répondant aux besoins des camions qui font beaucoup de route, des véhicules lourds hors routes pour les secteurs miniers et de la construction, les camions à ordures, les déneigeuses et autres véhicules moins routiers, ADF Diésel est l'endroit de prédilection pour les propriétaires de camions lorsque la garantie du manufacturier est échu. L'entreprise possède sans contredit un des plus importants inventaires de pièces de rechange rares en plus d'être distributeur des plus importantes lignes de produits



> Réal Thomas et Marc Fontaine, directeur de l'usine de Candiac, sont à côté d'une des plus imposantes machines qui soit pour usiner des gros moteurs.

« aftermarket » (FP Diesel, IPD, Costex, Borgwarner, Hoset, Garret et bien d'autres). De plus, ils ont un stock de quelques 3 000 moteurs de tous genres prêts pour le reconditionnement. De plus, ADF Diésel compte sur des équipes d'ingénieurs à l'interne afin de voir à l'amélioration des procédés dans tous les centres et ainsi assurer une très haute qualité de produits et un service de premier ordre.

ADF Diésel semble également avoir trouvé une solution garantissant la transmission du savoir au sein de l'entreprise alors que

la majorité des anciens propriétaires et des gestionnaires des ateliers acquis au fil des ans demeurent à son emploi. « Ça facilite grandement la formation de la relève et c'est beaucoup plus efficace que d'essayer de réinventer la roue à tout coup. Au cours des prochains mois nous allons travailler à la consolidation de nos activités car une croissance comme la nôtre doit être bien gérée. Les clients savent qu'ils peuvent se tourner vers nous, quelques soit l'âge et la marque de leurs moteur », de conclure monsieur Desmarais.

www.espar.com **(800) 387-4800**

SOUTIEN

Les autres en parlent. Espar le donne.

- Formation sur place**
- Centre technique avec heures prolongées**
- Centre d'appels**
- Groupe de soutien de produits**
- Formation en ligne**
- Vidéos de formation**
- Manuels téléchargeables**
- Plus de 1000 installations d'entretien**

Booth 1435

Nous couvrons vos besoins

Les chaufferettes Espar: un choix sensé

Dévoilement du Peterbilt 567, 2014



> Les convives ont eu droit à des présentations techniques sur le nouveau camion ainsi qu'à un délicieux goûter en compagnie du personnel d'Excellence Peterbilt Laval, y compris sa présidente Nicole Lussier.



> Le 25 février, le concessionnaire Excellence Peterbilt de Laval avait invité clients et amis pour rencontrer le personnel et assister au dévoilement officiel du modèle 2014 du nouveau camion vocationnel Peterbilt 567 qui a fait son entrée sur le marché l'an dernier.

La méthode 5S

Selon Wikipedia, la méthode des 5 «S» (en anglais the 5 S's) est une technique de management japonaise visant à l'amélioration continue des tâches effectuées dans les entreprises. Élaborée dans le cadre du système de production de Toyota (en anglais Toyota Production System ou TPS), elle tire son appellation de la première lettre de chacune de cinq opérations constituant autant de mots d'ordre ou principes simples: Seiri (débarasser), Seiton (ranger), Seiso (nettoyer), Seiketsu (ordonner) et Shitsuke (être rigoureux). Cette démarche est traduite en français par le mot ORDRE: Ordonner (ôter l'inutile), Ranger, Dépoussiérer (découvrir des anomalies), Rendre évident et Être rigoureux.

L'application des 5S sert plusieurs buts alors que chaque S a un objectif qui lui est propre:

- Alléger l'espace de travail qui est inutile;
- Organiser l'espace de travail efficacement;
- Améliorer la propreté des lieux;
- Prévenir la saleté et le désordre;
- Encourager les efforts en ce sens.

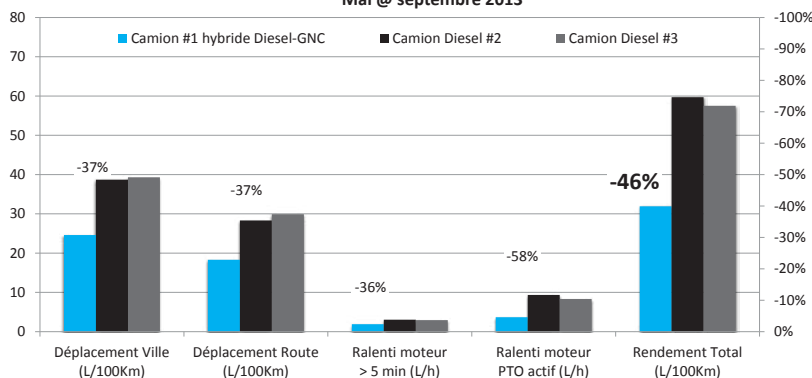


L'expérience de conversion de Gaz Métro

La société Gaz Métro possède une flotte de plus de 550 véhicules et depuis 2009, 64 de ces équipements ont été graduellement convertis au gaz naturel comprimé (GNC). Le projet a été réalisé avec diverses technologies GNC avec l'objectif de devenir une vitrine technologique et de rentabilité. Parmi les unités converties, 44 sont des véhicules légers munis de la technologie bi-carburant (GNC ou essence) alors que 11 véhicules lourds sont 100 % GNC et un autre roule au Diesel Blend (GNC et Diésel). 6 chariots élévateurs complètent la liste des équi-

pements roulants convertis. Le tableau ci-dessus fait partie des analyses effectuées par Gaz Métro afin de vérifier l'efficacité énergétique de certains véhicules. Les conversions ont permis à Gaz Métro de réaliser des économies annuelles de 44 725 litres d'essence ou de diésel et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 28,8 tonnes de CO₂ par année. Dans le cadre des véhicules bi-carburant, le taux de substitution GNC est de 75,4 % tandis qu'il est de 46 % pour les unités double-carburant. (Source Gaz Métro)

Rendement comparatif Diesel vs hybride (Diesel & GNC)
(consommation de diesel)
Mai @ septembre 2013



Hino livre son 10 000^e camion à Penske

Le manufacturier de camion Hino a récemment tenu une cérémonie spéciale à son usine de Williamstown en Virginie occidentale. Cet événement voulait marquer la livraison d'un 10 000^e camions Hino à Location de camions Penske (Penske Truck Leasing – PTL). « Je félicite l'équipe toute entière de Hino et Toyota pour avoir atteint cette étape », de dire Roger Penske, président du conseil de PTL. « Hino demeure un fournisseur de premier plan de camions de haute qualité pour toutes nos activités de location, que ce soit pour des particuliers ou des flottes. Nous sommes fiers des performances des véhicules et du support extraordinaire qu'Hino nous offre. »

Le 10 000^e camion est un modèle Hino 268A 2015 idéal pour le marché de la location, un segment dans lequel Hino affirme posséder 10 % du marché. « L'aventure a commencé en 2004 lorsque PTL a reçu un premier camion Hino 268. Nous sommes enchantés de notre partenariat de longue date et la livraison d'un 10 000^e véhicule est une réalisation des plus significatives », ajoute Yoshinori Noguchi, président-directeur général de Camions Hino. (G.H.)

VOS EXPÉRIENCES DE TRAVAIL RECONNUES PAR UNE ATTESTATION D'ÉTUDES COLLÉGIALES (AEC)

RECONNAISSANCE DES ACQUIS ET DES COMPÉTENCES (RAC)

- » AEC Spécialiste en transport et logistique
- » AEC Spécialiste à la répartition en transport et logistique

- Services offerts au collège le jour ou en soirée, ou en entreprise*
- Ressources en ligne disponibles
- Départs en continu
- Frais maximum : 575 \$

* Les candidats doivent être fonctionnels en anglais

Champlain

COLLEGES SAINT-LAMBERT

CONTINUING EDUCATION - FORMATION CONTINUE

900, Riverside Drive, St-Lambert
450 672-7360 poste 450

Pour renseignements ou
demande d'inscriptions
www.champlainrac.com ou
jsharock@champlaincollege.qc.ca



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

Président du conseil d'administration de la Corporation des approvisionneurs du Québec en partenariat avec l'Association des gestionnaires Chaîne d'approvisionnement (AGCA)
Propos libres.



Le prix ou le coût

Il s'agit d'un des éléments discutés et achetés lors du processus d'acquisition. Par contre, l'acheteur évalue le tout selon le coût total. Il est souvent indiqué que l'on évalue la performance d'un service d'approvisionnement sur sa capacité de réduire le coût total de propriété. Pourquoi, lors de l'acquisition, les acheteurs et les vendeurs établissent un prix et l'acheteur travaille sur le coût? Comment évolue le prix vers le coût? Jean-Paul Durand, dans le livre « Le langage des achats », définit le prix comme étant la valeur de cession d'une prestation ou d'un produit à un client et sera payé d'avance, à la livraison ou dans un délai défini au contrat. Le prix à payer est celui accepté par les deux parties lors de la formation du contrat. (*Le Langage des achats, Jean-Paul Durand Éditions Méthodes et Stratégies, Collection Connaître et Parler, 1995, page 88*)

Dans la formation donnée aux acheteurs, nous indiquons que ceux-ci doivent avoir le prix négocié ou celui du marché. Le graphique fait référence à cette notion.

À la fin de cette détermination du juste prix à payer, il faut y ajouter d'autres éléments pour arriver à la notion de coût total. Indiquons les principaux éléments, à savoir :

» **Des prix** : la valeur de cession avec tous les fournisseurs complémentaires pour rendre la prestation ou le produit à l'entreprise. Parmi ceux-ci, citons les compagnies de transport, les courtiers

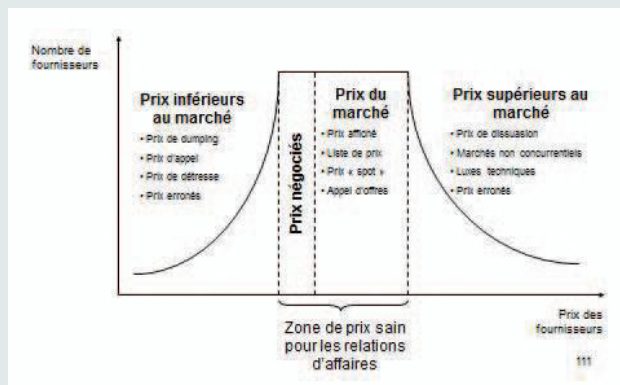
en douane, le temps de voyage, les déplacements, les couchers, les banques qui émettront les documents bancaires requis dans une transaction internationale, les compagnies d'assurance si un cautionnement est requis, etc.;

» **Coût d'acquisition** : la valeur de la prestation ou du produit au moment où il est reçu par l'entreprise ;

» **Coût total** : c'est l'ajout des coûts internes au coût d'acquisition, comme le coût de préparation d'une commande, les coûts de stockage, les coûts de pénurie, les coûts d'utilisation, etc....

» **Coût total de propriété** : c'est le coût requis pour rendre la prestation ou le produit sous la propriété de l'entreprise.

À la fin de la sélection avec un fournisseur, il arrive régulièrement que celui-ci veut savoir pourquoi il n'a pas eu le mandat. Sans dévoiler les secrets de l'entreprise, une des raisons principales c'est que le fournisseur peut avoir le meilleur prix mais pas le meilleur coût.



Contrôle de la qualité à l'ASMAVERMEQ

L'amélioration de la sécurité routière implique un processus de contrôle de la qualité chez les mandataires en vérification mécanique. L'objectif de l'acquisition de ce processus de contrôle de la qualité offert en collaboration avec Prolad Experts, est d'assister les membres de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) à respecter leurs responsabilités à titre de partenaires et mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec.

La qualité des services techniques et administratifs sont les deux volets du service offert par Prolad Experts aux mandataires. Ils permettront d'évaluer la qualité des services techniques et administratifs. Le volet technique permettra de vérifier les connaissances du mécanicien accrédité à l'inspection mécanique. Les connaissances théoriques et pratiques (nature des défauts), les connaissances du Guide de vérification mécanique et des bulletins techniques, la formation, l'utilisation et la qualité des équipements, l'approche client, la méthodologie d'inspection et la motivation à la sécurité routière seront évaluées.

Le volet administratif permettra de vérifier l'application du protocole d'entente par le représentant, le gestionnaire du programme et le personnel responsable de la vérification mécanique. La conformité des lieux, l'analyse des connaissances du Guide du mandataire, le service à la clientèle, l'analyse des visites de la SAAQ (s'il y a lieu) et le suivi, l'analyse des CVM, la conservation des documents et vignettes, la signalisation, l'intégration et l'analyse des données par SAAQ-clic et l'application du cahier des charges seront évalués.

En étant proactifs, les mandataires devraient éviter les plaintes les plus fréquemment observées par les représentants de la SAAQ et les clients. L'ASMAVERMEQ aimerait rappeler que le rapport de contrôle reste la propriété exclusive du mandataire et que les informations qui y sont inscrites restent confidentielles. Les contrôles de qualité seront effectués par Joseph Bavota, directeur général de l'ASMAVERMEQ et Olivier Bellavigna Ladoux, de Prolad Experts.

Inter-Anjou ajoute les camions Isuzu à son offre

Par Guy Hébert

Du nouveau dans le monde des concessionnaires de camions de la grande région de Montréal alors qu'Inter Anjou ajoute une concession Isuzu et cette nouvelle division verra le jour sous le nom de Camions Isuzu Anjou. « Nous demeurons un concessionnaire International pour tous les camions lourds », de rapidement préciser Nathalie Hallé, présidente d'Inter-Anjou, le concessionnaire membre du Réseau Dynamique de l'arrondissement Anjou dans l'Est de Montréal, lorsque rencontré par *L'Écho du transport*. « Isuzu offre de plus petits véhicules de classes 3 à 5 qui ne requièrent pas que les chauffeurs possèdent de permis spéciaux pour les conduire. Dans une période de pénurie de main-d'œuvre, ces petits cubes de 14 à 24 pieds sont de plus en plus populaires! »

Nathalie Hallé est d'avis que l'ajout de cette nouvelle gamme de véhicules à ses activités ne pourra qu'améliorer l'offre de camions à sa clientèle existante tout en lui permettant de développer de nouveaux marchés. « Nous sommes le seul concessionnaire Isuzu dans l'Est de Montréal et nous avons déjà 24 camions en stock. De plus, tous les

véhicules Isuzu sont disponibles avec des moteurs au diesel ou encore à l'essence (gazoline). Nous offrons le même service de qualité pour la mécanique, l'entretien, les pièces et le service auquel nos clients sont accoutumés depuis des années. »

Le personnel de Camions Isuzu Anjou, a été formé pour travailler sur les véhicules Isuzu et le concessionnaire a fait l'acquisition d'outils spécifique aux produits Isuzu. L'ajout de ces nouveaux camions plus petits permet en quelque sorte au concessionnaire de combler le vide laissé par International lorsque ce manufacturier a cessé de produire des camions de modèle CF en 2010. La masse totale en charge

des plus gros camions Isuzu disponible chez le concessionnaire varie de 14 500 à 19 500 livres, ou sensiblement la même que les camions CF pouvaient supporter.

« En offrant aux clients le choix entre des moteurs au diesel ou encore des moteurs à l'essence (gazoline) et au gaz propane. Nous allons faire la vente et la location à long terme de ces véhicules et nous avons même des camions démonstrateurs que les clients peuvent essayer afin de voir si le véhicule répond adéquatement à leurs besoins. Nous sommes vraiment confiants d'avoir fait un pas dans la bonne direction avec Camions Isuzu Anjou pour compléter l'offre d'Inter-Anjou », de conclure Natalie Hallé.



> Nathalie Hallé





Par **Christian Sivière**
christian.siviere@videotron.ca

Colloque sur la manutention

Via Prévention suggère aux intervenants de la communauté des affaires de participer au colloque Partageons nos solutions, organisé par le Réseau d'échanges sur la manutention (REM). Ce dernier est un organisme créé par l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et sécurité du travail (IRSST) et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), dont la raison d'être est de sensibiliser les milieux de travail et les aider à prendre en charge la prévention afin de réduire les risques liés à la manutention manuelle.

Après avoir organisé un premier événement en 2010, le REM revient à la charge le 24 avril prochain à l'hôtel Sandman, 999 rue de Sérigny, à Longueuil. Le tout débutera à 8h30 et la dernière intervention est prévue pour 15h15. Le colloque fera une grande place au témoignage des participants. Les conférences mettront en lumière des cas réels qui sauront stimuler les échanges en atelier. L'inscription est de 125\$ par personne et il suffit de se rendre au site www.irsst.qc.ca pour obtenir de plus amples renseignements. (G.H.)

Le transport routier en Europe : national et international

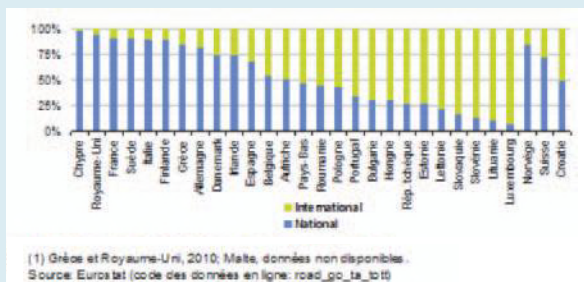
Le transport intérieur de marchandises dans l'Union Européenne est estimé à près de 2300 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) et un peu plus des trois quarts (76,4 %) de ces marchandises ont été transportées par la route. La part du fret intérieur transporté par route a été près de quatre fois et demie supérieure à la part du fret transporté par chemin de fer. Pour ce qui est de la répartition entre le fret national et le fret international, ceci varie grandement selon les pays.

Pour Chypre, Malte ou l'Islande, la totalité du fret a été transportée par la route, faute de chemins de fer ou de voies navigables intérieures. Par contre, en Irlande, en Grèce, en Espagne, au Portugal, au Luxembourg et en Italie, les transports routiers ont représenté plus de neuf dixièmes du transport intérieur de marchandises. À l'inverse, le transport routier a représenté moins de la moitié du transport de fret intérieur en Lettonie, en Estonie, en Roumanie; et en Suisse. En Belgique et en Allemagne, plus de 10% du fret intérieur total a été transporté par voies navigables,

ce pourcentage a été d'environ 20 % en Bulgarie, environ 25 % en Roumanie et près de 30 % aux Pays-Bas.

L'importance relative du transport routier de marchandises, en proportion du transport total de fret, a progressé de 2,7 points de pourcentage, la part du transport ferroviaire diminuant d'autant. Par rapport à la taille de sa population, le Luxembourg est l'État membre de l'UE qui arrive en tête pour ce qui est du transport de marchandises par route, la Slovaquie arrivant en deuxième position.

Un peu plus de deux tiers des marchandises transportées sur les routes de l'UE l'ont été dans le cadre d'un transport routier national. Cependant, cette proportion varie considérablement selon les États : les proportions les plus importantes ayant été enregistrées à Chypre et au Royaume-Uni tandis que les plus faibles étaient en Slovaquie, en Slovaquie, en Lituanie et au Luxembourg. Dans un prochain article, nous parlerons aussi des autres modes de transport en Europe.



Salon de l'équipement lourd

Le plus important salon d'équipements lourds des provinces maritimes, le *Atlantic Heavy Duty Equipment Show*, se déroulera au Colisée de Moncton, Nouveau-Brunswick, les 3 et 4 avril prochains. Cette foire commerciale organisée par Master Promotions est un événement à ne pas manquer pour tous les intervenants des provinces de l'Atlantique qui sont actifs dans la construction de routes, la foresterie, les municipalités, l'aménagement paysager, etc. En plus de l'intérieur de l'amphithéâtre, le salon occupera 80000 pieds carrés de surface extérieure pour exposer tous les produits et services des entreprises et manufacturiers participants. Pour de plus amples renseignements concernant ce salon commercial, rendez-vous sur le site www.ahes.ca.

Walmart présente son camion concept WAVE

Par Guy Hébert

Le géant américain du commerce de détail, Walmart, présentait son nouveau camion concept unique en son genre, le WAVE (Walmart Advanced Vehicle Experience), et une remorque redessinée, lors d'une conférence de presse à Bentonville, en Arkansas le 20 février dernier. Fruit d'une collaboration entre le méga détaillant, le manufacturier de camions Peterbilt, les remorques Great Dane et les turbines Capstone, le WAVE est propulsé par un prototype avancé de moteur turbine, d'un groupe motopropulseur hybride de longue distance (ou groupe motopropulseur à micro-turbines-hybrides) en combinaison avec un moteur électrique et un système de batteries de stockage.

Le véhicule concept offre également de nombreux accessoires aérodynamiques comme une porte coulissante pour le chauffeur, un habitacle futuriste où le conducteur est assis au centre, un tableau de bord électronique où il est possible de vérifier diverses données télémétriques personnalisables par rapport à la performance, la consommation et la pression, par exemple. On y retrouve également une couchette spacieuse. Le tracteur au nez



> La cabine du WAVE comprend une conduite centrée, un tableau de bord entièrement électronique, une couchette spacieuse et une porte coulissante.

convexe est presque entièrement conçu en fibres de carbone et le même matériel a servi pour confectionner les panneaux de 53 pieds de chaque côté de la remorque.

Comme le WAVE n'est pas près de se retrouver sur la route dans un proche avenir, Walmart a profité de ce dévoilement pour annoncer que la société allait

acquérir 1 000 nouveaux camions 2014 pour ajouter à son impressionnante flotte. Selon l'entreprise, les nouveaux tracteurs offriront une efficacité énergétique de 12 % supérieurs aux camions de sa flotte actuelle, ce qui devrait se traduire par des économies de l'ordre d'approximativement 40 millions de dollars US.



> Le WAVE est muni d'un groupe motopropulseur électrique à micro-turbines hybrides.



Par Johanne Landry
CRHA et coach professionnel

La diversité : moteur d'une équipe

J'accompagne souvent des équipes dans leur développement afin de les mener vers une meilleure efficacité. La première étape est de les amener à mieux se connaître, eux-mêmes et les autres, pour mieux interagir. Ils réalisent combien il est essentiel d'avoir plusieurs types de personnalités dans une équipe. Plus il y a d'angles d'approche, plus il y a de perspectives, plus il y a de possibilités.

La richesse d'une équipe est intimement liée aux différences et complémentarités de ses membres. Quand on y ajoute le volet des différentes origines ethniques, nous avons quelques défis additionnels : la différence de langue, de croyances, de rites etc. Un mot d'ordre, prendre le temps de se comprendre : échanger nos points de vue sans juger. Un de mes clients actuels œuvre dans un domaine technologique et les employés proviennent de 14 nationalités. Vous imaginez ? Ça donne parfois des échanges musclés entre employés et, d'un autre côté, ça permet de belles découvertes. L'autre jour, ils ont organisé un souper typiquement libanais où on nous a expliqué certains rites associés aux repas et mets.

MIEUX SE CONNAÎTRE POUR MIEUX SE COMPRENDRE

Comme gestionnaire, nous avons la responsabilité de créer le climat propice à l'échange et à favoriser les interactions entre les membres de notre équipe. Pourquoi ne pas intégrer, dans vos réunions d'équipe, un moment pour permettre aux gens de mieux se connaître ? Utilisez des questionnaires sur les personnalités, demandez aux gens de présenter leur culture, proposez qu'ils échangent sur ce qu'ils

apprécient les uns des autres, vous verrez comment ils collaboreront de mieux en mieux.

Je demandais dès les premières rencontres, à mon arrivée dans une nouvelle équipe, de partager ensemble sur leurs motivations au travail, comment et où ils se voyaient dans 5 ans, de divulguer un côté d'eux moins connu, de parler d'une de leur passion. Bien sûr, une ou deux questions à la fois. Chaque membre de l'équipe devrait avoir la liberté de s'exprimer et l'équipe doit s'engager à écouter les points de vue. Chacun ne peut contribuer également, mais chacun doit pouvoir contribuer selon son talent « unique ».

FAVORISER LA COMMUNICATION

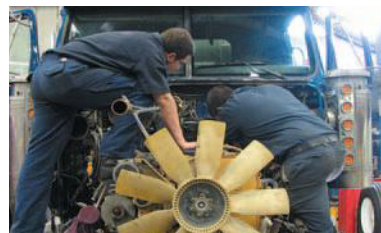
Vous pouvez organiser différentes rencontres et mettre sur pied certains mécanismes de communication afin que l'information circule et favorisent l'esprit d'équipe, particulièrement en période de changement :

- » des rencontres de coordination des activités selon vos besoins (par exemple : dix minutes tous les jours, 30 minutes tous les lundis);
- » favorisez l'écoute et la rétroaction en équipe, donnez-vous des règles de fonctionnement en réunion pour être efficace;
- » discutez des trucs et conseils de chacun sur les aspects communs du travail,
- » donnez-leur un projet à réaliser ensemble ou une solution à trouver à un problème commun.

Ils découvriront la richesse de leurs différences et trouveront comment les mettre à profit pour le succès de l'équipe. Quand on connaît, on peut mieux comprendre... quand on comprend, on peut mieux AGIR.

Gala Méritas au CFP

Le département mécanique de véhicules lourds routiers, mécanique d'engins de chantier, mécanique de moteurs diesels et de contrôles électroniques du Centre de formation professionnelle (CFP) 24 juin tiendra son Gala Méritas le 9 avril 2014. Les entreprises à la recherche de personnel qualifié pour leur garage et leur service d'entretien sont invitées à participer à ce rendez-vous qui débutera à 11 heures à ce CFP de la Commission scolaire de la région de Sherbrooke, situé au 639 rue du 24 juin à Sherbrooke. L'aspect recrutement de la journée se déroulera sous la forme d'une foire à l'emploi alors que les entreprises pourront occuper des tables devant lesquelles circuleront les étudiants et les étudiantes à la recherche d'un emploi. Une fois la foire terminée, tous les convives, entreprises, étudiants, parents et fournisseurs sont invités à un repas qui sera suivi du Gala Méritas. C'est à cette occasion que divers prix et récompenses seront remis aux étudiants les plus méritants. Les entreprises intéressées à participer à ce rendez-vous doivent s'inscrire avant le 25 mars 2014 en composant le 819822-5420, poste 17151. (G.H.)



Truck World 2014

Le salon Truck World 2014 se déroulera au Centre international de Toronto les 10, 11 et 12 avril 2014. Les visiteurs pourront y retrouver 300 000 pieds carrés d'exposition de camions, d'équipements, d'accessoires et de nouvelles technologies. Sis à l'extérieur du centre ville de Toronto, le Centre international offre un stationnement gratuit de quelques 5000 places. Truck World 2014 prévoit que 350 exposants seront sur le plancher afin de présenter leurs produits et services aux visiteurs.



maintenant sur



www.facebook.com/echodutransport

.....

Suivez-nous pour les plus
récentes actualités sur le
**TRANSPORT DES
MARCHANDISES**
et le **CAMIONNAGE !**

.....



Du coaching pour les femmes de routiers

Par Guy Hébert

Épouse d'un militaire qui a passé 18 ans dans les forces armées canadiennes, Sonia Harvey croyait bien que les choses allaient changer lorsque son mari a décidé de prendre sa retraite... Mais ce dernier a entrepris une seconde carrière comme chauffeur de camion et la mère de famille se retrouve encore seule à la maison plus souvent qu'à son tour. Mais plutôt que de se laisser abattre, madame Harvey a décidé de se lancer dans le coaching et de mettre ses expériences au profit des femmes qui se retrouvent dans la même position qu'elle, celles qui vivent avec un homme qui est fréquemment en déplacement pour son travail.

« Je m'adresse particulièrement aux femmes qui tiennent le fort pendant l'absence de leur conjoint. D'après mon expérience, une femme bien dans sa peau et dans son rôle, qui a accepté ce style de vie particulier, permet à son homme de continuer à bien faire le métier qui le passionne, la

tête et le cœur en paix. Plusieurs femmes vivent avec un homme qui est régulièrement en déplacement pour son travail. Qu'il soit représentant, camionneur, ou... combien d'autres métiers qui mettent nos hommes sur la route! Les conjointes de ces hommes ont quelquefois le sentiment d'être une mère monoparentale », explique Sonia Harvey.

Cette dernière a développé un programme de coaching dont l'objectif est de permettre aux femmes de s'organiser ultra-efficacement, de se réaliser pleinement en tant que femme, d'avoir du plaisir avec les enfants et de vivre une vie amoureuse super satisfaisante: « Au point où les autres femmes diront WOW!, comment tu fais??? Et cela avec un brin d'admiration au lieu d'une nuance de pitié tout en demandant quels sont les trucs. »

Éducatrice, gestionnaire et formatrice en petite enfance, Sonia Harvey connaît



> Sonia Harvey



> On reconnaît ici Sonia Harvey et son conjoint chauffeur de camion Patrick Ramsey, à côté du véhicule de ce dernier.

les défis que représente être un parent aujourd'hui, de jongler avec la conciliation travail-famille-études, surtout dans ce contexte de vie particulier. « Aujourd'hui, je mets toute mon expertise académique, et de vie, au service des femmes vivant avec un conjoint qui est souvent parti, et qui veulent se réaliser pleinement tout en préservant l'harmonie dans leur vie familiale et de couple. Je veux aider les femmes à en finir avec le ressentiment, à enligner leur vie sur ce qui est essentiel, en prenant soin d'elles afin de devenir la femme, la mère et l'amoureuse qu'elles aimeraient être! Je veux aider les femmes à faire de leur vie une vie extra hors de l'ordinaire », de conclure Sonia Harvey. Pour de plus amples renseignements sur ce programme, consultez le site www.sonia-harvey.com.

L'ACHETEUR



Groupe
Freno
www.freno.ca

GOODYEAR



MERITOR

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

À VOTRE SERVICE DEPUIS 55 ANS



Freno

Dépôt
exclusif des produits
neufs et usagés
Sefac
au Canada



Vérification mécanique
Mandataire
Société en nom collectif
Québec

ROULER VERT, C'EST PAYANT!

Informez-vous:

514-648-7403
1-800-361-1997



EMBRAYAGES



PLUS



**RADIATEURS
ANJOU Inc.**



**VINCENT
RADIATEURS INC.**



CONTACTEZ-NOUS 1-800-361-1997

Commandes électroniques : commande@freno.ca

Siège social

11650, 6e avenue, Montréal H1E 1S1
(514) 648-7403 • 1 800 361-1997
(ouvert de 7h00 à minuit)

Anjou

9455, Henri-Bourassa est
(514) 353-2040
(ouvert de 7h00 à 18h00)

Boucherville

85, chemin du Tremblay
(450) 641-1999 • 1 800 573-3666
(ouvert de 8h00 à 18h00)

Ville St-Laurent

6555, chemin St-François
(514) 333-1999 • 1 800 587-7870
(ouvert de 7h30 à 22h00)



**La référence
du marché**

CLERAL
BALANCE EMBARQUÉE
POUR CAMION



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



Technologie
sans fil

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

Financement **disponible**

1 866.898.6262

DISPOSITIF POUR

AMÉLIORER LES SUSPENSIONS

de tous les camions, vans et VSU

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

TIMBREN SES
Suspension Enhancement Systems

TIMBREN

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



Ensembles disponibles pour les suspensions
avants et arrières des camions.

Agent
Autorisé

Edgar Blondeau Inc.

Pour plus amples informations appeler sans frais

1-800-463-4762

2490, rue Dalton, Ste-Foy (Québec)
Tél: (418) 651-6880 Fax: (418) 651-6883
blondeauedgar@qc.aira.com



CAMIONS VOLVO MONTREAL CAMIONS **LOURDS** DE MONTREAL

Nos VHD 2013 SONT EN PROMOTION !
Contactez nous pour en connaître le prix !

Boîte ACNS
Moteur D-13
435 HP

Torque 1750 lbs
Transmission :
1 Shift automatisé



CONTACTEZ NOS VENDEURS

Dany Bujold
(514 246-5356)

Robert Depelteau
(514 246-5405)

Raymond Nadeau
(514 249-3306)

Jacques Lacourse
(514 917-1013)

Informez vous auprès de nos vendeurs pour une démo et nos prix en promotion !



VHD



VNL 300



VNL 670



VNL 780



HEURES D'OUVERTURE

Lundi au vendredi 7:00 à minuit
Samedi (Dorval) 7:00 à midi
Dimanche Fermé

1-877-336-8658
www.camionsmontreal.com

DORVAL
1275, Hymus
Dorval, H9P 1J5
514 685-9444

**LAVAL
(NOUVEL EMPLACEMENT)**
1700 montée Masson
Laval, H7E 4P2
514 353-6225

Vol-01-14



Roulez en toute sécurité !

se refait une beauté!

Réfection de roues d'aluminium pour camions lourds

115\$

+taxes/roue
Quantité minimum requise

Produit garanti!

Transport inclus

- Réparation de la lèvre
- Réparation des trous d'insertion des boulons*

* Non inclus

Le seul accrédité



Société de l'assurance
automobile

Québec

Contactez-nous

pour connaître
votre détaillant.



Avec SM, roulez
« **VERT** » l'avenir!

418 543-3336 1 866 769-9869

*Délais de production, 1 semaine

Des professionnels dédiés à votre tranquillité d'esprit pour une sécurité ultime des chauffeurs de camion!

TRACTION DJ
tractiondj@arvox.ca



Spécialité
Cardan, crémaillère
et boîtier de direction

Distributeur
de T-Plugs et
Side Pull Plugs



RÉUSINÉS

pour automobiles
et camions légers
et **LOURDS**



DÉPARTEMENT POIDS LOURDS ET MACHINERIE INDUSTRIELLE

Nous avons plusieurs unités prêtes en inventaire
pour un meilleur service et à des prix avantageux.



De plus, une garantie de 1 an
accompagne tous nos produits.

9861, Avenue Parc Georges, Montréal-Nord (Québec) H1H 4X6
Tél. 514-722-6406 / 1 877 722-6406 • Fax 514-722-3124
www.tractiondj.com

LA NOUVELLE MINI BRT 4

EST DEVENUE UN INCONTOURNABLE

La solution, la voilà !

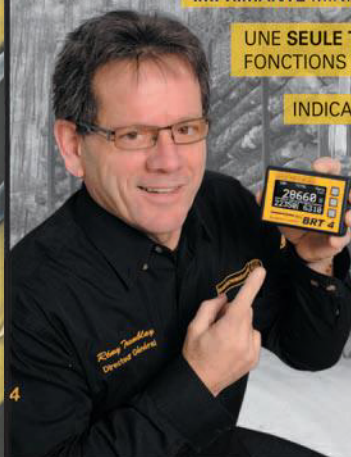
Disponible dès maintenant

S'INSTALLE SUR SUSPENSION À
RESSORTS ET PNEUMATIQUES

IMPRIMANTE MINIATURE (en option)

UNE SEULE TOUCHE POUR LES
FONCTIONS SOUVENT UTILISÉES

INDICATEUR LUMINEUX



À petit prix!

Financement
13\$ / semaine
SUSP.-AIR

PARTOUT AU CANADA, É.-U. ET EUROPE

BALANCE ÉLECTRONIQUE

MANUFACTURIER

Sans frais: 1 800 561-5970

www.balancert.com



2401, rue Michelin, Laval

Distributeur exclusif

WESTERN



Pelles et épandeurs

Kobrex



Pièces d'autos et outillage

450 629-6212

BESTBUY
AUTO PARTS

Concessionnaire Satellite

Pièces et service

FREIGHTLINER

WESTERN STAR



CAMIONS DÉMONSTRATEURS EN VENTE ICI

ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES LOURDS

450 629-6211

**Globocam
Anjou**

8991, boul.
Métropolitain Est
Anjou (Québec) H1J 1K2
t. : 514 353-4000
f. : 514 353-9600

**Globocam
Rive-Sud**

1300, rue Newton
Boucherville
(Québec) J4B 5H2
t. : 450 641-4008
f. : 450 641-3808

**Globocam
Montréal**

155, rue Reverchon
Pointe-Claire
(Québec) H9P 1K1
t. : 514 344-4000
f. : 514 344-6737

GLOBOCAM

LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA

PROMOTION SERVICE
CÉLÉBRATION 20^{ième} ANNIVERSAIRE CHANGEMENT D'HUILE



ROTTELA T



**PLUS DE 5 000 000\$
DE PIÈCES
EN INVENTAIRE**



8 CAMIONS DE LIVRAISON

DD13 Vidange d'huile EPA07/10 **\$ 313.50**
avec filtres et graisse

DD15 Vidange d'huile EPA07/10 **\$ 327.75**
avec filtres et graisse

CUMISX Vidange d'huile EPA07 **\$ 304.00**
et – avec filtres et graisse

CUMISX10 Vidange d'huile EPA10 **\$ 313.50**
avec filtres et graisse

CUMISC07-10 Vidange d'huile EPA10 **\$ 213.75**
avec filtres et graisse

En plus profitez de
l'occasion d'obtenir
votre 6^{ième} changement
gratuit avec
notre carte fidélité

Informez-vous auprès de
votre représentant
pièces et service pour
plus de détails

**POIDS LÉGERS,
MOYENS OU LOURDS
GLOBOCAM SURCLASSE
LA CONCURRENCE**

Prix sujet à changement sans préavis

TROIS MARQUES PARMIS LES PLUS GRANDES



WESTERN STAR



FUSO



CAMOUVEST
ENTRETIEN DE CAMION

- ✓ Centre d'entretien de camion
- ✓ Entretien de flotte
- ✓ Service Routier
- ✓ Mandataire de la SAAQ
- ✓ Unité Mobile 24/7
- ✓ Ouvert du lundi au vendredi 24/5



7200 Chemin St-François, St-Laurent (Montréal), Qc
H4S 1B7 | T: 514.337.8035 | www.camouest.com

NE MANQUEZ PAS NOS **THÈMES-VEDETTES** DANS L'ÉDITION D'AVRIL

- » Municipalités
- » APOM
- » Réfrigération



Réservation d'espace
publicitaire :
Contactez Julie Souldard
450 224-7000 #115
jsouldard@bomartgroup.com



DÉGUSTATION DE HOMARDS MARDI 6 MAI 2014

CHÂTEAU ROYAL
3500 BOUL. DU SOUVENIR, LAVAL
LAVAL (QUÉBEC) H7V 1X2

RÉSERVATION
MME RAYMONDE LEGENDRE 514 945-0697
CPTQ@HOTMAIL.FR



Depuis 1947
www.cptq.ca



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

Depuis
1987

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

Montréal

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

Québec

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



KENWORTH.
Le Meilleur au Monde.

L'équipe gagnante.



Compartiment-couche
de 76 pouces

Compartiment-couche
de 52 pouces

Cabine de jour

TOUT CE QUE VOUS AVEZ BESOIN D'UN CAMION DE TRAVAIL

RABAIS



3500\$ + 1000\$*

RABAIS



3000\$ + 1000\$*

RABAIS



3500\$ + 1000\$*

RABAIS



3500\$ + 1000\$*

NE CHERCHEZ PLUS, ON L'A!

*applicable au membre en règle de l'ANCAI



KENWORTH[®]
MONTREAL

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



LES CARRIÈRES DE

dominique 75 ANS
ST LÉONARD LTÉE
depuis 1938

BCR
Béton Compacté au Rouleau

Entreprise spécialisée
pour le béton BCR
DEPUIS 1996

Plus de **40** entreprises spécialisées en transport (Québec et Ontario)
ont fait confiance au Béton Compacté au Rouleau (BCR) depuis 1996



Acam Transport, St-Hyacinthe

Qualités :

- Pavage rigide
- Rapidité d'exécution
- Utilisation des plus rapides après l'application
- Grande capacité de charge lourde
- Très résistant à l'abrasion, à la friction et aux produits pétroliers
- Infrastructure moins exigeante
- Économique, écologique (reconnu LEED)
- Résistance aux plaques « dolly pads »



Résistant pour l'entreposage
et la manutention de conteneurs



L'Express du Midi, Ville Ste-Catherine

Utilisations :

- Aire de circulation
- Quais de chargement/déchargement
- Entrées/sorties de poste de pesées
- Aire d'entreposage
- Zone de manutention des conteneurs

2 usines portatives Pugmill

Capacité de malaxage de 250 m³ / heure
ou 625 t.m. / heure



Paveuse Vogële munie de tables fixes et extensibles à haute densité

Applique jusqu'à 300 mm en 1 seule couche.
Obtient entre 96 et 98 % de compaction à la
sortie de la table vibrante

À venir : BCR Routier pour poids lourds



Transport Morneau, Québec



Centre de Distribution Sobeys, Boucherville



Rouleau compacteur
à haut rendement

Vos experts en BCR

Contactez-nous pour une estimation gratuite :

Tél : 450 774-2591

Sans frais : 1 888 774-2591

Sites internet : www.carrieresstdominique.com & www.bcr.cc

Roger Daudelin, vice-président-exécutif, Division BCR

Cell : 450 888-2277 / roger.daudelin@carrieresstdominique.com

David Jodoin, ingénieur, chargé de projets

Cell : 450 888-1214 / david.jodoin@carrieresstdominique.com

AGF

MANUFACTURIER DE SYSTÈMES DE
RANGEMENT & MANUTENTION
DEPUIS 1980

*Du désir à la
nécessité:*

*Des espaces de
travail sur
mesure
et*

**DURABILITÉ
FLEXIBILITÉ
QUALITÉ**

*des coffres
à outils
personnalisés*

N'hésitez pas à prendre
rendez-vous afin que
nous puissions évaluer
vos besoins et vous faire
visiter notre vaste salle
de montre.

SYSTÈMES DE RANGEMENT INTÉGRÉS



www.agfbrome.com






Usine: 147 des Textiles, Cowansville, Qc

Sans frais: 1-888-263-5993



Objectif Qualité

Avez-vous un processus de contrôle de qualité?

-  Vérification de l'application contractuelle avec la SAAQ
-  La conformité des lieux
-  L'analyse des connaissances techniques
-  Le service à la clientèle
-  Et bien plus!

Participez au concours!

Pour plus d'informations contactez-nous au plus tard
le **12 août 2014** : info@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

**CENTRE DU CAMION
STE-MARIE**
300, boul. St-Joseph O.
Drummondville, Qc J2E 1A2
819 472-3317
www.camionstemarie.com

PARÉ CENTRE DU CAMION
250, rue Étienne Dubreuil
Québec, Qc G1M 3R6
418 688-5333
www.parevolvo.com

PARÉ CENTRE DU CAMION
250, route Kennedy
Lévis, Qc G6V 9J6
418 833-5333
www.parevolvo.com

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

WWW.ISUZUTRUCK.CA

NOMINATION AU CENTRE DU CAMION BEAUDOIN



> Pierre Lamothe

La direction de Centre du camion Beaudoin est heureuse d'annoncer la nomination de Pierre Lamothe au poste de directeur des ventes. Fort d'une expérience de 16 ans dans l'entreprise en tant que représentant des ventes, monsieur Lamothe (819 478-8186) a également agi comme directeur des ventes de la succursale de Victoriaville. Il sera en charge du département des ventes des succursales de Drummondville, Saint-Hyacinthe, Victoriaville et Trois-Rivières.

NOUVEAU PRÉSIDENT À L'AED



> Brian P. McGuire

L'Associated Equipment Distributors, un organisme international représentant des entreprises de distribution, de location et d'entretien d'équipement de tous genres utilisé dans les mines, la foresterie, la génération d'énergie, l'agriculture et autres applications industrielles, compte sur un nouveau président depuis le 6 janvier 2014. En effet, c'est à cette date que Brian P. McGuire devenait président-directeur général de l'AED, dont le siège social est situé à Oak Brook, en Illinois. Monsieur McGuire était auparavant président de la Tooling and Manufacturing Association.

NOMINATION CHEZ CANVEC

Danny Lefebvre président de Location Canvec est fier d'annoncer la nomination de Bertrand Pellerin au poste d'Agent des ventes senior. Il s'agit d'un retour au sein de l'organisation de Canvec pour Bertrand Pellerin (514 636-1444 / 514 821-7679 bertrand@canvec.com) après une absence de 2 ans. Monsieur Pellerin possède 20 ans d'expérience dans le domaine de la location de semi-remorque. Il est reconnu pour son engagement envers la clientèle, son savoir-faire et ses ressources pointues de développeur.

«Sa détermination et son professionnalisme permettront à Location Canvec de continuer à croître. Je suis très heureux que M. Pellerin ait choisi de revenir chez Location Canvec ce qui nous permettra d'augmenter notre présence sur le marché. La réputation de M. Pellerin lui a permis de bâtir une excellente crédibilité en matière de service auprès des clients ce qui cadre parfaitement avec les valeurs de notre entreprise», explique M. Lefebvre. Au cours de sa carrière, il a occupé plusieurs postes dont Directeur du développement des affaires chez Location Canvec pendant 11 ans.



> Bertrand Pellerin

JOURNÉE CARRIÈRE EN MÉCANIQUE DIÉSEL



La section Engins de chantier et Véhicules lourds routiers de l'École des métiers de l'équipement motorisés de Montréal de la Commission scolaire de Montréal tenait une journée carrière le 19 février dernier. Les quelques 350 étudiants se spécialisant en mécanique de moteurs au diesel de l'école ont pu rencontrer 37 entreprises sur place afin de recruter des candidats et des candidates pour combler des postes au sein de leur équipe.

Excellence Peterbilt est un partenaire de l'école et sur cette photo on reconnaît Mélissa Parisé, d'Excellence Peterbilt, entourée de Bruno Sauriol, enseignant en mécanique de

véhicules lourds routiers, les étudiants Alexis Gaudet-Légère et Olivier Tardif, ainsi que de Serge Gauthier, directeur de l'école.

LES FOURGONS AU MENU DU CTCQ

Le 11 février dernier, le Comité technique de camionnage du Québec (CTCQ) tenait un séminaire technique portant sur les tendances dans les fourgons. À cette occasion, trois représentants du manufacturier beauceron Manac étaient sur les lieux pour traiter du sujet et répondre aux questions des convives. Sur cette photo on retrouve Richard Goudreau, directeur des centres des pièces et du service, Luc St-Jacques, directeur des ventes et Danny Veilleux, ingénieur mécanique et chargé de produits pour le segment fourgons, en compagnie de Paul Ratté, président du CTCQ.



> La salle du Buffet Renaissance était passablement remplie pour ce séminaire sur les fourgons, comme c'est le cas pour plusieurs activités du CTCQ.

OFFRE SPÉCIALE DE RITCHIE BROS.

La société Ritchie Bros. tiendra une vente aux enchères dans ses installations de Montréal les 18 et 19 mars prochains. Pour faciliter l'accès à tous ces véhicules qui seront mis à l'encan, la division des Services financiers de Ritchie Bros. a conçu une offre spéciale de financement d'une durée limitée à des taux préférentiels de 5,99%. Cette offre, en vigueur jusqu'au 31 mars 2014, comprend: Taux de financement préférentiels à 5,99%; Financement jusqu'à 100% sans acompte; Pré-approbation rapide, valide pendant 90 jours; Financement transfrontalier simple et rapide

Pour de plus amples renseignements au sujet de cette offre spéciale, composez le 855 331-7237 ou rendez-vous sur le site www.rbauktion.com/financing. Sur la photo on reconnaît Peter Blake, président-directeur général de Ritchie Bros.



NOMINATION CHEZ ATLANTIC CAT

Le 6 février dernier, Andy Hunt, vice-président-directeur général d'Atlantic Cat & Equipment, annonçait la nomination de Scott Ferguson au poste de vice-président des ventes. Scott Ferguson sera responsable de diriger l'organisation des ventes d'équipements lourds et du service après-vente et ce non seulement pour les produits Atlantic Cat, mais également pour la division Camion et la gamme SITECH.

Originaire de la Nouvelle Écosse et détenteur d'un baccalauréat en psychologie de la Saint Mary's University, Scott Ferguson possède une expérience de plus de 15 ans comme gestionnaire des ventes et des opérations. Il a travaillé de nombreuses années chez Hilti Canada où il a œuvré dans le secteur de la construction en Ontario et dans les Prairies. Atlantic Cat est une filiale de Hewitt Équipement Ltée, possédant huit succursales dans les provinces de l'Atlantique pour la vente, la location et le service des produits de terrassement et des moteurs Caterpillar.



> Scott Ferguson

NOMINATION CHEZ COBREX

Cobrex est fière d'annoncer l'arrivée de Robin Brisebois au poste de directeur général. Monsieur Brisebois (450 629-6211) travaillera au siège social de Cobrex au 2410 de la rue Michelin à Laval.



> Robin Brisebois

Le retour des grands VUS de General Motors

Par *Éric Descarries*



> Le Chevrolet Suburban est mû par le nouveau V8 EcoTec3 de 5,3 litres



> Le tableau de bord du Suburban est bien aménagé

Alors que la plupart de nos lecteurs préfèrent utiliser un grand pick-up tant pour le travail que pour certains besoins personnels, il y en a quand même plusieurs qui leur préféreraient un grand VUS bien souvent basé sur la configuration des pick-up de même dimension. Toutefois, le marché est assez limité dans ce domaine. En fait, même si quelques 264 000 de ces véhicules trouvent preneur chaque année en Amérique du Nord, c'est surtout GM qui en a la part du lion avec ses Chevrolet Tahoe et Suburban et GMC avec ses Yukon, Yukon XL incluant la version de luxe Denali. La seule vraie concurrence que GM rencontre lui vient de Ford avec son Expedition (récemment retouché et maintenant disponible qu'avec le V6 EcoBoost de 3,5 litres) outre quelques Toyota Sequoia et Nissan Armada. GM propose aussi la version Cadillac de ses grands VUS, l'Escalade dont le principal concurrent est le Lincoln Navigator en plus de quelques Infiniti QX70 et Lexus LX570.

Mais ce qui nous intéresse ici, ce sont surtout les grands VUS Suburban et Yukon XL. Alors que plusieurs observateurs ont craint la disparition de ces grands VUS alors que d'autres les voyaient montés sur des caisses autoporteuses comme celles des Chevrolet Traverse et GMC Acadia, GM a plutôt opté de les redessiner en adoptant toujours la base de ses pick-up, dans le cas qui nous intéresse, celle des tout nouveaux modèles de Silverado et de Sierra. Il faut avouer que l'ancienne génération de Suburban et Yukon XL accusait déjà neuf ans de commercialisation. Toutefois, les gens de GM nous ont dit que la plupart des acheteurs de telles camionnettes les conservaient plus de 10 ans !

NOUVEAUX ET... DIFFÉRENTS

Regardez bien les photos des nouveaux Suburban et Tahoe XL. Malgré le fait que les camionnettes partagent la même plateforme, les deux affichent une ligne différente ce qui n'était pas évident dans le

passé. On y voit également une différence au niveau du tableau de bord.

Toutefois, ce qui est important de noter, c'est que ces grands VUS ont un moteur de base commun, le V8 EcoTec3 de 5,3 litres de 355 chevaux (35 de plus que celui de la génération précédente) et 383 livres-pied de couple qui se veut plus économique grâce à sa désactivation de quatre de ses huit cylindres en vitesse de croisière et, évidemment, l'injection directe de carburant. Toutefois, la boîte automatique demeure à six rapports. Par conséquent, la version à quatre roues motrices de ce type de camionnette (la plus populaire auprès des consommateurs canadiens) devrait donner une consommation (idéale) de 16,3 L/100 km en ville et 11,8 sur route.

Cependant, si un acheteur préfère la version de luxe du GMC Yukon XL, la Denali, celle-ci viendra avec le V8 de 6,2 litres plus puissant de 420 chevaux et 460 li-pi de couple dont la consommation annoncée par GM du Canada est de 16,8 L/100 en ville et 11,7 sur route! En ce qui a trait aux capacités de remorquage, les Suburban et Yukon XL peuvent tirer des remorques pesant jusqu'à 8 000 livres (3 628 kilos) et même 8 300 livres (3 765 kilos) avec le Denali à moteur de 6,2 litres.

GM du Canada affiche un prix de base de 55 445 \$ pour le Suburban LS (52 435 pour le Yukon XL équivalent) et de 70 785 \$ pour la Suburban LTZ. Le prix du GMC Yukon Denali n'était pas encore connu au moment d'écrire ces lignes.

SUR LES ROUTES CALIFORNIENNES

GM nous a permis de conduire ces superbes camionnettes sur les routes de la Californie à la fin de février. J'ai donc pu couvrir la première partie du trajet de Napa près de San Francisco à Lake Tahoe au volant du GMC Denali.

Outre les dimensions imposantes du VUS, il faut en mentionner le silence de roulement qui est digne de celui de voitures de grand luxe et la précision de conduite. Ceux qui possèdent une ancienne version de Yukon XL ne reconnaîtront pas la nouvelle version tant elle est améliorée. Qui plus est, le moteur de 6,2 litres est tout-à-fait à l'aise dans cette caisse de plus de 5 660 livres (2 566 kilos). Évidemment, la visibilité y est impressionnante tout le tour alors que les huit ou neuf passagers peuvent y jouir d'excellentes places dans un luxe qui ne pourra être défini que par le choix des options.



> Le GMC Yukon XL Denali allie puissance et beauté



> Le tableau de bord du Yukon Denali est très différent de celui du Chevrolet

J'ai dû céder le volant du Denali à Sacramento pour prendre celui d'un Suburban à moteur V8 de 5,3 litres. Encore une fois, le silence de roulement en est la caractéristique principale. Évidemment, le plus petit V8 n'est pas aussi performant que celui de 6,2 litres. Toutefois, il suffit largement à déplacer le grand Suburban et ce, même dans les montagnes. Ses reprises sont à la hauteur de la situation et encore une fois, la direction avec assistance électrique rend la conduite à la fois plus confortable et plus précise. GM a vu à équiper ses

grands VUS de freins à disque DuraLife qui non seulement durent plus longtemps mais qui, aussi, ne rouillent pas en surface.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur ces superbes VUS presque uniques sur le marché. Toutefois, pour ceux qui recherchent un véhicule polyvalent qui pourrait servir aussi bien l'entreprise que la famille, voire même servir de véhicule de loisir pour les amateurs de sports en plein air, ces grands VUS de GM sont à considérer. Et si vous désirez le luxe en plus, arrêtez-vous au GMC Yukon XL Denali!

Des Dodge à la mexicaine!

Texte **Éric Descarries** et Photos de **Gilles Samson**



> Les plus récents Ram (construits au Mexique) servent aussi à la police locale.



> Cet imposant poids lourd Dodge de l'embouteilleur Coke est équipé d'une cabine de l'avant dernière génération de Ram, un modèle unique au marché mexicain. Notez la calandre au dessin tout aussi unique et le massif pare-chocs qui semble être de matière plastique.



> Le plus robuste Dodge photographié par Gilles Samson est cet imposant camion des années soixante-dix ou quatre-vingt avec une grosse benne basculante.

Ce n'est pas moi ce mois-ci qui vous propose le photoreportage Carte Postale mais un de nos plus anciens et fidèles lecteurs, Gilles Samson de Laval. Pourquoi lui plus qu'un autre? Parce que notre ami Gilles nous a, plus souvent qu'à son tour, aidé aux recherches pour des articles dans *l'Écho du Transport*. Alors, cette fois, pourquoi ne pas lui rendre la pareille par l'entremise de son travail. Seul petit problème, Gilles est un mordu inconditionnel des camions Fargo et, par extension, Dodge. Lors d'un récent voyage au Mexique alors qu'il allait livrer un véhicule récréatif à son fils (basé sur un camion Ford... ce qui portait un coup dur à son orgueil!), Gilles en a profité pour prendre des clichés très intéressants de camions Dodge dont le style fut, pendant de nombreuses années, unique au marché mexicain.



> Ce Dodge sert désormais de panneau de réclame!



Gilles a aussi photographié cette minuscule camionnette de livraison de Coke qui rend le travail plus facile dans certaines rues étroites du Mexique.



> La cabine de ce Dodge date des années soixante-dix est très populaire au Mexique.



> Parmi les camions plus récents, on voit désormais au Mexique plus de produits International (renommés Dyna dans certains cas). Les produits Kenworth y sont aussi populaires, selon Gilles Samson.



> Ce Dodge des années soixante-dix ou quatre-vingt a été mieux entretenu que la plupart des autres camions croqués sur le vif par l'ami Gilles.



> Le même Dodge (p.56) avec sa longue benne.



> Un autre Dodge équipé d'une cabine de Ram des années quatre-vingt dix. Celui-ci est équipé d'une benne courte.



> Évidemment, il y a plusieurs camions japonais de poids moyen au Mexique dont ce fourgon de livraison de Pepsi vu avec son opérateur.



Ce gros Dodge avec cabine des années soixante-dix arbore une massive calandre de protection.

Nous ne sommes pas au bout de nos peines!



Par Éric Descarries

Si je me fie aux commentaires de plusieurs gens de l'industrie, la vie n'est pas toujours facile ces temps-ci. Il n'est pas question que de revenus ou d'économie ici. Il est aussi question d'une foule de règlements, certains tout nouveaux, qui viennent s'ajouter à des règles déjà existantes.

Toutefois, la principale préoccupation actuelle des administrateurs des parcs modernes, c'est d'en arriver à la meilleure économie de carburant possible. Il faut dire qu'au prix où le carburant se vend de nos jours, mieux vaut en tirer le meilleur parti possible. Cependant, ça ne s'arrête pas là! Le monde a changé depuis les cinquante dernières années. En fait, il y a beaucoup PLUS d'humains sur notre planète. Et ce monde a faim, il veut et doit travailler et il veut et doit se déplacer. Si vous lisez le livre « Hot, Flat and Crowded » de Thomas L. Friedman (Farrar, Straus and Giroux, New York 2008), vous allez vous rendre compte que le besoin d'énergie accaparrera notre monde pour des années à venir. Et malgré le fait que l'on dise avoir trouvé du pétrole (et du gaz) en quantité importante au cours des dernières années, il faudra être prudent dans son utilisation... surtout que le pétrole pollue l'atmosphère lorsqu'il est brûlé.

Il y a à peine quelques années, le président américain Barack Obama demandait aux organismes américains comme l'Environmental Protection Agency (EPA) et la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration d'obliger les constructeurs d'automobiles établis en Amérique d'en

arriver à un règlement CAFE (Corporate Average Fuel Economy) qui calcule la moyenne de consommation des véhicules VENDUS et non pas produits par chaque constructeur. Ce qui les obligerait à atteindre le chiffre de 54,5 milles au gallon US (4,36 L/100 km) en 2025. Actuellement, la norme est de 31,1 milles au gallon US (7,56 L/100 km) ce qui est difficilement atteint. Mais, ces normes ne concernent que les véhicules de moins de 10 000 livres avec charge.

En février dernier, Obama revenait à la charge en demandant à ces mêmes organismes de créer de nouveaux standards pour mars 2016 mais, cette fois, pour les camions de poids moyen et lourd en demandant que leur consommation de carburant soit réduite de 10 à 20 %. Plus spécifiquement, il serait question d'une réduction de 20 % pour les camions, de 15 % pour les grands pick-up robustes et 10 % pour les camions de livraison, les bus et les camions d'ordure. Cette décision pourrait affecter la production de 2014 à 2018.

Je ne peux vous en dire plus. Tout ce que je sais, c'est que la consommation diminuée des petits véhicules (celle de 2025) sauverait, selon les « calculs » 12 milliards de barils de pétrole et 1,7 trillion \$ aux consommateurs à la pompe à essence. En sera-t-il de même pour les camionneurs?

Permettez-moi d'en douter. L'industrie de l'automobile semble vouloir accepter ce défi. On serait capable d'y arriver surtout grâce aux autos hybrides, hybrides enchâblées et électriques. Mais ces configura-

tions ne sont pas si facilement applicables aux gros moteurs utilisés dans l'industrie du transport. Si le monde des autos a récemment découvert les boîtes de vitesses à multiples rapports, celui de transport par camion utilise cette configuration mécanique depuis des lunes. Forcément, les concepteurs et ingénieurs de l'industrie du camion devront travailler à temps supplémentaire pour en arriver aux exigences à venir de l'EPA et de la NHTSA. Comment y arriveront-ils? Je n'en ai pas la moindre idée. Mais ce dont je suis sûr, c'est que la facture de tout ce travail sera certainement reflétée aux transporteurs et à leurs clients.

Le seul bon côté dans tout cela, pour moi, c'est que ces nouveaux développements exigeront des journalistes et chroniqueurs de suivre l'actualité de près. Cependant, je me demande jusqu'à quel point leurs textes et leurs publications rejoindront les lecteurs et les gens impliqués dans le transport. J'ai bien l'impression que ceux-ci seront plus occupés à lire et relire leurs prévisions et leurs résultats économiques qu'à s'intéresser à une nouvelle mécanique (et surtout à une nouvelle technologie certainement gérée par informatique et par électronique qui ne sera comprise que par de véritables experts dans le domaine). Misère! Nous ne sommes pas au bout de nos peines!

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS | Mars-Avril 2014

UNE PRÉSENTATION DE



**KENWORTH
MONTREAL**

514 735-2581

www.kenworthmontreal.ca

27 AU 30 MARS 2014

Congrès annuel
Allié du monde municipal
ANCAI
Fairmont Mont-Tremblant
Mont-Tremblant, QC

Info et inscription:
www.ancai.com
418-623-7923

17 AVRIL 2014

Visite de Prevost Car
Activité du CTCQ
Départs : 6h00 et 9h00
Dîner à la Cabane à sucre

Info et inscription:
ctcq@videotron.ca
450-669-3584

27 AU 29 MARS 2014

Mid-America Trucking Show
Kentucky Fair Exhibition Center
Louisville, KY, U.S.A.

Info et inscription:
www.truckingshow.com

UNE JOURNÉE DE TRAVAIL PEUT REPRÉSENTER DES CENTAINES DE KILOMÈTRES. VOTRE HUILE MOTEUR EST-ELLE À LA HAUTEUR?

Pour respecter les délais, vous devez être sur la route. Vous ne pouvez vous permettre d'avoir des ennuis avec votre moteur. Assurez-vous qu'il est protégé avec une huile de haute tenue pour moteurs diesels Shell Rotella^{md}. Depuis plus de 40 ans, les huiles de haute tenue pour moteurs diesels Shell Rotella^{md} offrent une protection et un rendement inégalés. Que ce soit Shell Rotella^{md} T Triple Protection^{md}, qui offre une protection contre l'usure, la formation de dépôts et les émissions, Shell Rotella^{md} T5 Technologie de mélange synthétique, qui permet d'améliorer l'économie de carburant, ou Shell Rotella^{md} T6 entièrement synthétique, qui assure une excellente protection à température basse ou élevée, il existe une huile Shell Rotella^{md} conçue pour répondre à vos besoins. www.shell.ca/rotellaf

Venez nous voir au **kiosque 2731 de Truck World 2014** du 10 au 12 avril.



**L'HUILE MOTEUR QUI TRIME
AUSSI DUR QUE VOUS.**





Volvo Trucks. Driving Progress

« LE D16 DE VOLVO NOUS DONNE LA PUISSANCE DONT NOUS AVONS BESOIN »



« Nous sommes spécialisés dans le transport très lourd et hors normes – si c'est trop lourd, trop large, trop haut, trop long, nous nous en chargeons. Au cours de la dernière année et demie, nous avons acheté 16 Volvo à cabine de jour et de longue distance avec couchette – D16 et D13 – avec des spécifications adaptées au transport lourd. Nos chauffeurs apprécient la puissance et nous disent que le D16 tracte des charges de 150 tonnes tout en douceur et que "60 tonnes, c'est comme s'il n'y avait rien du tout". Et tous nos Volvo ont aussi l'I-Shift. De toutes les transmissions sur le marché, nous avons estimé que c'était la meilleure. »

Don Anderson, président
Don Anderson Haulage Limited

Faites l'essai routier des avantages Volvo chez votre concessionnaire Volvo le plus près.
Visitez-nous à volvotruckscanada.com

©2014 Volvo Group North America, LLC